

Tribunal da Relação do Porto
Processo nº 792/19.3T8PVZ.P1

Relator: JOAQUIM MOURA

Sessão: 26 Setembro 2022

Número: RP20220926792/19.3T8PVZ.P1

Votação: UNANIMIDADE

Meio Processual: APELAÇÃO

Decisão: RECURSO IMPROCEDENTE; DECISÃO CONFIRMADA.

TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCADORIAS VIA AÉREA

REGIME LEGAL APLICÁVEL

INCUMPRIMENTO OU CUMPRIMENTO DEFEITUOSO

PRAZO DE PRESCRIÇÃO

Sumário

I - A actividade transitária consiste na prestação de serviços de natureza logística e operacional que inclui o planeamento, o controlo, a coordenação e a direcção das operações relacionadas com a expedição, recepção, armazenamento e circulação de bens ou mercadorias, desenvolvendo-se nos seguintes domínios de intervenção: a) gestão dos fluxos de bens ou mercadorias; b) mediação entre expedidores e destinatários, nomeadamente através de transportadores com quem celebre os respectivos contratos de transporte; c) Execução dos trâmites ou formalidades legalmente exigidos, inclusive no que se refere à emissão do documento de transporte unimodal ou multimodal;

II - A empresa transitária contratada, responde, não só pelo incumprimento ou pelo cumprimento defeituoso das suas obrigações enquanto tal, mas também pelo incumprimento ou mau cumprimento das obrigações do terceiro com quem subcontratou o transporte, sem prejuízo do direito de regresso sobre ele;

III - Ao transporte internacional de mercadorias por via aérea aplica-se a “Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional”, assinada em Varsóvia, em 12 de outubro de 1929, e por isso

conhecida como Convenção de Varsóvia, alterada e completada pelo Protocolo de Haia de 28 de setembro de 1955, pela Convenção de Guadalajara de 18 de setembro de 1961, pelo Protocolo da Guatemala de 8 de março de 1971 e pelos quatro Protocolos adicionais de Montreal de 25 de setembro de 1975, acolhida no ordenamento jurídico interno pelos Dec. Lei n.º 26.706, de 20/6/36, Dec. Lei n.º 45 069, de 12/6/63 e Decreto n.º 96/81, de 24 de Julho;

IV - Não se verificando o pressuposto essencial de responsabilização do transportador (a perda da mercadoria durante o transporte aéreo), não logram aplicação ao caso as normas da citada Convenção;

V - Dado que o prejuízo de que a autora/recorrente pretende ser ressarcida pela via do direito de regresso resulta do incumprimento ou do cumprimento defeituoso de obrigações da ré enquanto transitária, é aplicável o Dec. Lei n.º 255/99, de 7 de Julho, que contém a disciplina jurídica da actividade transitária, mormente, o seu artigo 16.º que fixa em 10 meses o prazo de prescrição do direito à indemnização a exercer contra o transitário;

VI - Esse prazo conta-se a partir da data em que a autora estava em condições de actuar contra a ré e exigir-lhe responsabilidades pela perda da mercadoria e isso aconteceu quando, tendo havido descaminho da mercadoria e deixou de ser possível a sua recuperação, ocorreu impossibilidade de cumprimento imputável à ré;

VII - Não pode haver interrupção (ou suspensão) de um prazo de prescrição que já não está em curso porque já se completou e esta (a prescrição) opera automaticamente, ipso facto.

Texto Integral

Processo n.º 792/19.3 T8PVZ.P1

Comarca do Porto

Juízo Central Cível de Póvoa de Varzim (Juiz 3)

Acordam na 5.ª Secção do Tribunal da Relação do Porto

I - Relatório

Em 30 de Abril de 2019, “R..., L.da” intentou no Juízo Central Cível de Póvoa de Varzim acção declarativa sob a forma de processo comum (distribuída ao Juiz 3) contra “J..., L.DA”, peticionando a sua condenação a pagar-lhe a quantia de €67.543,00, acrescida de despesas e juros de mora.

A pretensão formulada está assim substanciada:

No âmbito da actividade que constitui o seu objecto social (actividade de

despachante) ajustou com a ré a prestação, por esta, de serviços de coordenação, planeamento e controlo de uma expedição, por via aérea, de mercadorias, avaliadas em €59.850,00, da sua cliente “F..”, desde as suas instalações em S. João da Madeira até às instalações da “K..”, em Dongguan, Guangdong, na China, ou seja, um transporte “porta a porta”.

Solicitou à ré que assegurasse a contratação de um seguro que garantisse a mercadoria durante todo o processo de transporte, desde as instalações da “F..” até às instalações da “K..”.

Acertados os termos do contrato, a mercadoria foi entregue à ré, que a expediu e cobrou à autora o preço orçamentado e acordado pelo seguro, frete de despacho na origem/destino e ainda das despesas com transferência de Hong-Kong para Dongguan.

Porém, a mercadoria desapareceu do aeroporto de Hong-Kong, alegadamente, por ter sido entregue a terceiro não identificado cuja identidade se desconhece por uma sociedade subcontratada pela ré, a “X..., Ltd.”, ou seja, não chegou a ser entregue no destino, as instalações da “K..”.

Sucede que, devido a erro grosseiro de um funcionário da ré, o contrato de seguro entre a Ré e a sua seguradora não foi celebrado nos termos acordados com a autora, pois foi contratado um seguro que mencionava como local de início de risco as instalações da “F..” e como local de término do risco o aeroporto de Hong-Kong.

As seguradoras contratadas declinaram qualquer responsabilidade por consideraram que a mercadoria chegou ao destino contratado (aeroporto de Hong-Kong) sem qualquer percalço e, uma vez que ninguém assumia a responsabilidade pelo sucedido, a “F..” demandou a aqui autora no Juízo Central Cível da Póvoa de Varzim, no qual, sob o n.º 1662/15.0 T8PVZ, correu acção judicial, na qual foi chamada a intervir, a título acessório, a aqui ré. Na sentença aí proferida, a ré, aqui autora, foi condenada a pagar à “F..., Lda.” a quantia global de €67.543,00, pagamento que já efectuou.

Na fundamentação da sentença condenatória, é-lhe reconhecido direito de regresso contra a “J..., L.DA” e é esse direito que aqui vem exercer.

*

Citada, a ré apresentou contestação, defendendo-se por excepção e por impugnação.

Na defesa por excepção, invoca a prescrição do direito da autora.

Exercendo a actividade transitória, regulada pelo Decreto-Lei nº 255/99, de 7 de Julho, nos termos do disposto no artigo 16.º deste diploma legal, o direito de indemnização resultante da responsabilidade do transitário prescreve no prazo de 10 meses a contar da data da conclusão da prestação de serviço

contratada, prazo que, há muito, estava esgotado quando foi citada, pois o serviço que prestou à autora foi concluído em 28.03.2015.

Na defesa por impugnação, alega que o contrato de seguro foi celebrado por intermédio de uma plataforma electrónica que, por defeito, nas expedições para a China, só aceita como destino Hong Kong e apenas descobriu isso após o que ocorreu neste caso, tendo o proprietário da mediadora “A..., L.da”, a posteriori, informado que para as expedições para a China continental o destino final deve ser inserido manualmente por ele e após a elaboração do certificado electrónico.

Alega, ainda, que, verificado o lapso, acionou, de imediato, o seu seguro de responsabilidade civil junto da sua seguradora U..., mas ainda não recebeu desta qualquer resposta.

Requeru a intervenção acessória de “A..., L.da” e de “U...”, com representação para a área dos sinistros em Portugal assegurada por “S...” porque, se vier a ser condenada, terá direito de regresso sobre elas, a primeira, porque o serviço de utilização da sua plataforma informática de celebração de contratos de seguro de cargas que disponibiliza apresenta, reconhecidamente, deficiências de funcionamento no destino “China”, a segunda, porque havia transferido para ela a sua responsabilidade civil decorrente da sua actividade transitória, contrato de seguro titulado pela apólice n.º ...-....

*

A autora apresentou articulado de resposta à contestação, pronunciando-se quanto à matéria da excepção da prescrição, que diz não ocorrer, e opondo-se à intervenção acessória provocada, pois considera que a ré não terá o direito de regresso que reclama.

A ré, por seu turno, apresentou articulado de resposta à resposta da autora, reafirmando os seus pontos de vista expressos na contestação, designadamente a verificação dos requisitos da intervenção acessória que requereu.

*

Por despacho de 24.10.2019, foi admitida a requerida intervenção e, citadas as chamadas, ambas vieram apresentar articulado próprio.

A chamada A..., L.da” alega que, realmente, criou uma Plataforma Informática denominada AWTRANS, que permite aos seus clientes, que acordaram aderir à mesma, celebrarem online os seguros de mercadorias transportadas por conta dos seus clientes, exclusivamente, na seguradora “O..., SA”, sendo que os clientes que acordaram obter o acesso a essa plataforma sujeitaram-se aos respectivos termos que dela constam.

Nega, por isso, qualquer responsabilidade no que aconteceu com a mercadoria

expedida.

Por seu turno, a chamada “U...”, admite ter celebrado o contrato de seguro invocado pela ré, o qual estava em vigor no ano de 2015, mas secunda a sua segurada quanto à prescrição do direito que a autora aqui quer fazer valer.

*

Tendo dispensado a realização de audiência prévia, a Sra. Juiz fixou o valor da causa (em €72.045,04), proferiu despacho saneador tabelar, fixou o objecto do processo e enunciou os temas de prova, sem reclamações, admitiu a produção dos meios de prova indicados pelas partes e foi logo designada data para a audiência final.

*

Em 15.09.2021, realizou-se a audiência final, em uma só sessão, após o que, com data de 18.10.2021, foi proferida sentença[1] que julgou a acção improcedente e absolveu a ré do pedido.

*

Inconformado com a sentença, em 22.11.2021, a autora dela interpôs recurso de apelação, com os fundamentos explanados na respectiva alegação, que condensou nas seguintes conclusões:

«A - O presente Recurso incide apenas sobre questões de Direito.

B - É incontestável a matéria de facto dada por provada, sendo certo que, para enquadramento das alegações da Recorrente importará notar os seguintes pontos:

“16. (29.ª) A chamada J..., L.DA foi contratada pela 1ª ré para providenciar serviços de transitário no planeamento e controlo de operações relacionadas com a expedição a mercadoria da autora, tendo sido solicitado serviço adicional de seguro de carga; 25. A R. foi citada na presente acção a 6/05/2019; 26. A R. foi citada como interveniente acessória no Processo supra id. em 15) em 31/05/2016.”.

C - Lê-se na fundamentação da decisão o seguinte: “Porque assim, enquanto credora do serviço de transporte da mercadoria e de celebração de contrato de seguro correspondente, à A. cabia exercer o seu direito indemnizatório sobre a R., enquanto transitária, no prazo de 10 meses contados desde a data da conclusão do serviço contratado, pelo que, não o tendo feito nem tendo nesse período manifestado esse propósito nos termos do art. 323.º, n.º 1 do CC, é forçoso concluir pela prescrição de tal direito”.

D - Contudo, como se pode ler no Sumário do Ac.STJ de 14-01-2014, processo 2896/04.TBSTB.L2.S1, Relator Ana Paula Boularot, “I. A actividade transitária vem definida no artigo 1º, nº2 do DL 255/99 de 7 de Julho como sendo aquela que «consiste na prestação de serviços de natureza logística e operacional que inclui o planeamento, o controlo, a coordenação e a direcção das operações

relacionadas com a expedição, recepção, armazenamento e circulação de bens ou mercadorias,(...)”, pelo que “III. As empresas transitárias respondem perante os clientes que consigo contratam, como se fossem elas próprias as transportadoras que tivessem incorrido em incumprimento, empresas estas por si contratadas para efectuarem o transporte, (...).”.

E - E também se pode ler no Sumário do recente Ac. TRL de 01-07-2021, processo 28983/18.7T8LSB.L1-2, Relator Inês Moura, “1 - De acordo com o disposto no art.º 15.º n.º 1 do Decreto Lei 255/99 de 7 de julho, diploma que rege sobre a atividade transitária, a R. enquanto empresa transitária contratada, responde perante a A. sua cliente, não só pelo incumprimento das suas obrigações enquanto tal, mas também pelo das obrigações contraídas pelo terceiro com quem outorgou o contrato de transporte (...)”, pelo que “3 - (...) tudo se passa como se tivesse sido ela a transportar a mercadoria, não havendo que excluir a aplicação do art.º 32.º da Convenção CMR relativo ao regime da prescrição”, aplicando-se pois o “(...) o prazo especial previsto no art.º 32.º da Convenção CMR, que por ser especial afasta também o prazo ordinário da prescrição de 20 anos estabelecido no art.º 309.º do C.Civil.”.

F - Sendo certo, ainda, que tendo sido convencionado, in casu, o transporte aéreo de mercadorias, sempre se deverá ler, mutatis mutandis, que será aplicável o regime previsto na Convenção de Varsóvia, aplicável ao transporte internacional de mercadorias por via aérea.

G - Dispõe o Artigo 26.º da citada Convenção de Varsóvia: “1 - A acção de responsabilidade deve ser intentada, sob pena de prescrição, no prazo de dois anos a contar da chegada ao destino ou no dia em que a aeronave deveria ter chegado ou da interrupção do transporte.”.

H - Prazo que foi respeitado no caso em apreço, pois a Recorrida não só foi chamada dentro desse prazo no processo 1622/15.0T8PVZ - tendo-se aí interrompido a contagem do prazo de prescrição por efeito do disposto no artigo 327.º n.º 1 do Código Civil, como foi citada para a presente ação dentro do mesmo prazo de dois anos contados da data do trânsito em julgado da presente ação, pelo que não ocorreu a prescrição do direito de ação da Recorrente.

I - Mesmo que se julgasse aplicável a Convenção CMR sobre o transporte internacional de mercadorias por estrada, o que não se concede mas meramente se concebe, ainda assim não teria prescrito o direito de a Autora acionar a Ré, pois não sendo aplicáveis os n.ºs 1 e 2 do artigo 32.º da Convenção, o prazo apenas se iniciaria a partir do nonagésimo dia após a conclusão do contrato de transporte, e terminaria dez meses depois, data na qual já havia sido citada para a ação, como Chamada, a ora Ré.

J - E, por fim, não concedendo, mas concebendo, por absurdo, que seria

aplicável o regime do DL 255/99, vem o artigo 16.º deste diploma fazer depender o início de contagem do prazo inicial para contagem da prescrição da conclusão da prestação do serviço contratado, o qual, em boa verdade, nunca foi prestado neste caso, pois a Recorrida foi contratada para entregar mercadoria em Dongguan e fê-lo em Hong Kong.

K - Pelo que não se poderia, sequer, falar em cumprimento defeituoso do contrato, sendo certo que, quando muito, o incumprimento definitivo do contrato terá ocorrido, apenas, na data em que terá ficado determinado que seria impossível recuperar a mercadoria entregue a terceiro, data que se desconhece, e que sempre caberia à Ré invocar e fazer prova, pelo que também por esta via não terá prescrito o direito da Recorrente acionar judicialmente a Recorrida para obter a satisfação do seu crédito.

L - Em suma, quer se aplique a Convenção de Varsóvia, que regulamenta o transporte internacional de mercadorias por via aérea, e que se acredita ser a única aplicável ao presente caso em apreço,

M - Quer se faça, o que não se concede mas meramente concebe, a aplicação da Convenção CMR para o transporte internacional de mercadorias por via rodoviária, ou, por absurdo, o regime do DL 255/99, sempre se teria de julgar como não estando verificada a prescrição do direito da Recorrente a exigir judicialmente o ressarcimento pela Recorrida pelo que aquela pagou no âmbito do Proc 1662/15.0T8PVZ à sociedade F..., pois sempre terá sido interrompida essa prescrição, nos termos do artigo 323.º n.º 1 do Código Civil, e interposta a presente ação, após o término da sua suspensão operada nos termos do disposto no artigo 327.º n.º 1 do mesmo diploma legal, no novo prazo iniciado pelo trânsito em julgado da decisão neste último processo judicial referido.

N - Pelo que, por qualquer um dos fundamentos de Direito agora invocados, sempre deverá ser revogada a decisão proferida pela primeira instância, e ser proferida nova decisão que condene a Ré, ora Recorrida, no pagamento à Autora, e ora Recorrente, do que por esta foi petitionado na sua petição inicial, nomeadamente 67.543,00€, acrescida de 1.326,00€ de taxas de justiça, e de 3.176,04€ de custas de parte que liquidou no anterior processo,

O - E ainda nas custas do presente processo e dos juros vencidos desde a citação até efetivo e integral pagamento, o que se impetra.»

Pede que, na procedência do recurso, seja revogada a sentença recorrida e substituída por outra que condene a ré no pedido.

Contra-alegaram a ré e a chamada “U...”, ambas pugnando pela confirmação do julgado.

O recurso foi admitido (com subida nos próprios autos e efeito devolutivo) por despacho de 15.02.2022.

Dispensados os vistos, cumpre apreciar e decidir.

Objecto do recurso

São as conclusões que o recorrente extrai da sua alegação, onde sintetiza os fundamentos do pedido, que recortam o thema decidendum (cfr. artigos 635.º, n.º 4, e 639.º, n.º 1, do Código de Processo Civil) e, portanto, definem o âmbito objectivo do recurso, assim se fixando os limites do horizonte cognitivo do tribunal de recurso. Isto, naturalmente, sem prejuízo da apreciação de outras questões de conhecimento oficioso (uma vez cumprido o disposto no artigo 3.º, n.º 3 do mesmo compêndio normativo).

Nem a recorrente, nem a recorrida e a interveniente acessória impugnam a decisão da matéria de facto, que consideram não merecer qualquer objecção. É a solução de direito que a recorrente questiona, pois discorda da conclusão a que se chegou na primeira instância.

Embora o dispositivo da sentença recorrida não se lhe refira, a total improcedência da acção resulta da procedência da excepção de prescrição do direito da autora.

A questão que é submetida à sindicância deste tribunal de recurso consiste em saber se, ao decidir pela verificação da prescrição, o tribunal fez correcta interpretação e aplicação das normas jurídicas pertinentes, é dizer, se estão, realmente, reunidos os pressupostos da prescrição, o que passa, necessariamente, por determinar qual o prazo prescricional, o dies a quo desse prazo e se ocorreu alguma causa de interrupção ou de suspensão da prescrição.

II - Fundamentação

1. Fundamentos de facto

Delimitado o thema decidendum, atentemos na factualidade que a primeira instância considerou provada.

A) Factos provados

1. A Autora é uma sociedade que tem por objecto efectuar declarações aduaneiras, despachos e apoios à exportação e importação, ou seja, aquilo que vulgarmente se designa por actividade de despachante.
2. A Ré é uma sociedade que tem por objecto agentes transitários, comissários de transportes terrestres, aéreos e marítimos e ainda agentes de navegação.
3. No decurso da sua actividade comercial, a autora, no seguimento de uma solicitação de uma sua cliente, F..., Lda. (doravante F...), contactou a ré para que esta fornecesse à Autora a cotação para a prestação de serviços de coordenação, planeamento e controlo de uma expedição, por via aérea, de mercadorias, no montante de € 59.850,00, pertencentes à F..., desde as suas

instalações de S. João da Madeira, até às instalações da “K...” (doravante K...), em Dongguan, província de Guangdong, na China.

4. Transporte esse que seria realizado “porta a porta”, ou seja, desde as instalações da identificada F..., até às instalações da K....

5. E para o qual requereu também à Ré que deveria ser assegurada a contratação de um seguro que segurasse os bens durante todo o processo de transporte, desde as instalações da F... até às instalações da K....

6. Na posse dessas cotações a Autora indicou à F..., Lda., o preço daquele serviço, que esta aceitou.

7. Tendo, no seguimento dessa confirmação, a Autora contratado junto da Ré, que assumiu essa obrigação, a realização do transporte, estimado em 3 a 4 dias, entre as instalações da F... e da K..., e a subscrição da apólice de seguro respectiva que segurasse os bens durante todo o processo de transporte.

8. Para prestação deste serviço global, a Ré socorreu-se da intervenção de vários subcontratados, designadamente a “E... L.da”, NIPC ..., que subcontratou para execução dos serviços de organização do transporte a que se obrigou junto da Autora.

9. Conforme acordado entre F..., Autora e Ré, as mercadorias, designadamente 13.900 unidades de componentes electrónicos de quatro diversas designações, pertencentes à F..., foram expedidas pela Ré, que cobrou à Autora o preço orçamentado e acordado pelo seguro, frete de despacho na origem/destino e ainda das despesas com transferência de Hong-Kong para Dongguan.

10. A R., através dos seus funcionários, não celebrou com a sua seguradora contrato de seguro nos termos acordados com a Autora (e entre esta e a F...).

11. Porquanto indicou à Seguradora contratada como local de término de risco o Aeroporto de Hong Kong, conforme a apólice de seguros ... pela Ré subscrita junto da “O..., SA”.

12. No dia 16 de Março de 2015 as referidas mercadorias desapareceram do aeroporto de Hong-Kong, por terem alegadamente sido entregues a terceiro, cuja identidade se desconhece, por uma sociedade subcontratada pela Ré: a X..., Ltd., não tendo sido entregues no seu destino, ou seja, nas instalações da K..., em Dongguan, China.

13. Accionada a seguradora O... junto da qual havia sido contratada a apólice de seguro referente à citada expedição, a mesma declinou a responsabilidade do sinistro, por entender que as mercadorias haviam chegado ao destino contratado pela Ré, ou seja, o aeroporto de Hong-Kong, não podendo ser responsabilizada pelo que havia sucedido após a recepção das mercadorias nesse local, identificado pela Ré como “local de término de risco”.

14. Por nenhuma das intervenientes ter assumido a indemnização pelo sucedido, a referida F..., Lda., demandou judicialmente, entre outros, a aqui

autora, peticionando o pagamento do valor da mercadoria em causa, despesas em que incorreu com a perda das mercadorias, e ainda as custas do processo.

15. Acção judicial que correu seus termos sobre o número 1662/15.0T8PVZ do Juízo Central Cível da Póvoa de Varzim - Juiz 5 - do Tribunal Judicial da Comarca do Porto e na qual interveio a Autora, como Ré naquele processo, e a aqui Ré, como Chamada, a título acessório, pela ora Autora.

16. Da sentença transitada em julgado como factos provados constam os seguintes:

“1.º A autora dedica-se de forma habitual e com desígnio lucrativo ao desenvolvimento e comércio de instrumentos electrónicos de navegação para aviação ligeira de lazer, entre outras actividades centradas no sector da engenharia.

2.º A autora contratou a 1ª ré - empresa R..., L.da - com vista a despachar para a China, entregando-a na sociedade K..., Limited, sita na cidade de Dongguan, província de Guangdong, uma determinada mercadoria.

3.º À data dos factos em causa nos autos, a 2.ª ré - E... L.da - havia transferido a sua responsabilidade civil, decorrente da sua actividade transitária, por intermédio da Apólice nº ...-..., para interveniente acessória U... (com sede em ... Hamburg, Alemanha), com representação permanente em Portugal.

4.º À data dos factos em causa nos autos, a interveniente acessória J... L.da havia transferido a sua responsabilidade civil, decorrente da sua actividade transitária, por intermédio da Apólice nº ..., para interveniente acessória U....

5.º Após a chegada à Alfândega do Aeroporto de Hong Kong, desconhece-se o sucedido com a mercadoria da autora, que não foi entregue na K....

6.º A mercadoria objecto do transporte para Hong Kong foi objecto de um seguro, correspondente à apólice com o número ..., com o capital seguro de 71.820,00 euros, tendo a indicação de Portugal como “local de início do risco” e Hong Kong como “local do termo do risco”.

7.º Feita a participação do furto à seguradora O..., a mesma negou qualquer responsabilidade em virtude do seguro do furto dos bens da autora ter ocorrido fora do local de risco que a sociedade “J..., L.DA”, na qualidade de tomador do seguro, indicara - aeroporto de Hong Kong.

8.º A autora suportou os custos de frete e honorários da 1ª ré, mediante pagamento da factura emitida pela última no valor de 1.202,50 euros.

9.º Foi no âmbito da normal prossecução da sua actividade, que a autora se deparou com a necessidade de enviar para a China um determinado número de componentes electrónicos - de sua propriedade - para que, naquele país, fossem incorporados/montados por agente indicado para esse efeito e posteriormente devolvidos com destino à sua sede, em São João da Madeira, Portugal.

10.º Nesse enquadramento, contactou a empresa R..., L.da, no sentido de negociar a sua contratação para efeitos de expedição e transporte dos aludidos bens para o país mencionado.

11.º Na sequência do sobredito contacto, a ré “R...” enviou à autora uma cotação dos custos relativos a esse transporte e informou-a que o tempo estimado para o transporte dos bens se fixava entre 3 (três) a 4 (quatro) dias.

12.º Nessa senda, a autora acabou por contratualizar com a primeira ré esses serviços, ficando esta última obrigada/responsável pelo cumprimento, por sua conta e sob sua responsabilidade, de todas as operações de natureza logística e operacional (planeamento, controlo, coordenação, direcção, contratação de entidades terceiras etc.) relacionadas com a expedição, transporte e entrega/recepção dos bens em causa.

13.º Em sede do contrato em apreço, a autora requereu, também, a contratação de um seguro (de transporte) que segurasse os seus bens durante todo o processo de transporte, até entrega ao destinatário final, com o objectivo de se escudar financeiramente de qualquer prejuízo decorrente de dano ou perda.

14.º A Primeira Ré procedeu à subscrição do citado seguro por intermédio de entidade terceira, a sociedade “J..., L.DA” que, na qualidade de tomador do seguro, celebrou o respectivo contrato com a Companhia de Seguros “O..., SA”.

15.º No início do mês de Março do ano de 2015, a autora colocou à disposição da Primeira Ré os aludidos bens, a saber:

- a. 900 Unidades do componente denominado “LEONG100- 065”, no valor global de 10.521,00 euros, correspondente ao preço de 11,69 euros por unidade, que a autora pagou pela sua aquisição;
- b. 3000 Unidades do componente denominado “NEO-7M-0”, no valor global 18.960,00 euros, correspondente ao preço unitário de 6,32 euros, que a autora pagou pela aquisição de cada unidade;
- c. 5000 Unidades do componente denominado “MPXH6115A6T1”, no valor global de 23.250,00 euros, correspondente ao preço de 4,65 euros por cada uma das cinco mil peças adquiridas pela autora;
- d. 5000 unidades do componente denominado “FXOS8700CQR1”, no valor global de 6.350,00 euros, correspondente ao preço de 1,27 euros por cada uma das cinco mil peças adquiridas pela autora.

16.º A autora procedeu à emissão de uma factura proforma no valor de 14.331.00 euros (catorze mil trezentos e trinta e um euros), destinada a acompanhar a mercadoria expedida.

17.º Tendo em conta um período de tempo expectável para o desalfandegamento dos bens, dois funcionários da autora, AA e BB, seus

gerentes, rumaram à China por sua instrução, na data de 18 de Março de 2015, a fim de, ali, se deslocarem às instalações da “K...” para confirmarem a recepção dos componentes electrónicos e para efectuar um controlo de qualidade sobre os serviços daquela empresa, acompanhando os trabalhos de incorporação/montagem.

18.º Dado que a mercadoria não chegou às instalações da K... na data aprazada, a autora entrou em contacto com a 1ª ré a fim de saber o sucedido.

19.º Após diversos contactos, uma funcionária da “X..., Ltd.” informou que a mercadoria desaparecera, pois que havia sido entregue a um estranho, sem cuidar de certificar-se que se trataria de pessoa autorizada e certificada pela empresa para realizar o transporte dos bens até à “K...”.

20.º A autora apresentou então à 1ª ré uma reclamação pelo furto da encomenda e, conseqüentemente, o incumprimento da entrega acordada, tendo esta informado dar seguimento da reclamação da autora à companhia de seguros.

21.º. Diante dessa comunicação, a autora veio então a constatar que, ao invés do que havia expressamente solicitado à primeira ré, a sociedade J..., L.DA havia indicado o aeroporto de Hong Kong como local do término do risco ao invés do local das instalações do destinatário final da mercadoria.

22.º A autora viu-se obrigada a adquirir novamente os mesmos equipamentos, pagando, a mais, a quantia de 8.462,61 euros em relação ao valor global pelo qual havia adquirido os bens enviados para a China, a saber:

a. Os componentes “LEON-G100-065” e os “NEO-7M-0” foram adquiridos ao mesmo preço mas, por dificuldades económicas, foram adquiridos em 4 encomendas distintas;

b. Para cobrir a quantidade total do componente “MPXH6115A6T1” (5000 unidades) a autora teve de adquirir 5000 unidades do componente “MPXH6115A6U”, tendo pago um total de 29.813,15 euros;

c. A quantidade total do componente “FXOS8700CQR1” (5000 unidades) foi adquirida à empresa K... Limited, contra o pagamento da quantia de 8.249,46 euros.

23.º A 1ª ré é uma sociedade que se dedica à actividade de despachante, incumbindo-lhe efectuar declarações aduaneiras; despachos e apoio à exportação e importação.

24.º Foi directamente a autora a proceder à entrega daquela mercadoria no aeroporto Sá Carneiro, no Porto, no dia 5 de Março de 2015.

25.º A 1ª ré foi informada pela autora que algo se passara com o envio e transporte da mercadoria, tendo depois a ré aconselhando que não fizessem acordo com o agente local do transportador, pois que o mesmo seria feito pelo valor indicado da factura proforma e não pelo valor pelo qual a mercadoria

teria seguido segurada pela companhia de seguros.

26.º A 2.ª ré, no âmbito da sua actividade de transitária, foi contratada pela sociedade “J..., L.DA”, por força da sua qualidade de agente de carga I.A.T.A. com o código de acesso ali inscrito, ou seja, enquanto transitária creditada pela I.A.T.A. para proceder à outorga de contratos de transporte por via aérea entre o Aeroporto do Porto e o Aeroporto de Hong Kong.

27.º Para o serviço de tal expedição, por meio de transporte aéreo, a 2.ª ré subcontratou a companhia aérea Y...

28.º Tal expedição, por meio de transporte aéreo, foi realizada e, no destino, aquando da chegada da mercadoria à alfândega do Aeroporto de Hong Kong, foi notificada a entidade indicada pela “L...”, a “D...” para proceder à sua recolha e entrega ao seu destinatário, a “K...”.

29.º A chamada J..., L.DA foi contratada pela 1.ª ré para providenciar serviços de transitário no planeamento e controlo de operações relacionadas com a expedição a mercadoria da autora, tendo sido solicitado serviço adicional de seguro de carga.

30.º A mercadoria foi entregue à chamada Y..., no dia 5 de Março de 2015, sendo que a mesma já se encontrava devidamente embalada e acondicionada, sendo então emitida a Carta de Porte Aéreo (designada de Air Waybill).

31.º O transporte foi efectuado, tendo a mercadoria sido entregue às autoridades alfandegárias de Hong Kong, no dia 9 de Março de 2015.

32.º Posteriormente, a mercadoria foi entregue ao consignatário, a D..., pelos serviços alfandegários do Aeroporto de Hong Kong, com vista a ser então entregue nas instalações da K..., onde nunca chegaram”.

17. Da referida sentença consta a “Decisão” seguinte:

“Em face do exposto, o Tribunal julga a presente acção parcialmente procedente por provada e, em consequência, condena a Primeira Ré (R..., L.da) a pagar à autora a quantia pecuniária de 67.543,00 euros”.

18. Montante que a Autora já pagou à F...

19. A Ré, através de um seu funcionário, subscreveu, um contrato de seguro inscrevendo como “local de término de risco” Hong-Kong e não as instalações da K....

20. Fê-lo no preenchimento de um impresso electrónico de seguro que não permitia a colocação do local de término de risco concreto.

21. A R. não consultou o agente de seguros ou a Seguradora O... para saber que na impossibilidade de preencher o formulário informático com outro destino na China que não Hong Kong podia proceder ao seu preenchimento manual.

22. Como até ao ano de 2015 nunca se havia verificado qualquer problema com as expedições para a China, algumas, inclusive, com os mesmos

intervenientes da expedição em apreço, nunca se havia detectado a impossibilidade supra referida em 20.

23. A A. recebeu da R. o certificado de seguro em Março de 2015 e não verificou que dele constava Hong Kong como local de destino.

24. A R. accionou o seu seguro de responsabilidade civil junto da Seguradora U....

25. A R. foi citada na presente acção a 6/05/2019.

26. A R. foi citada como interveniente acessória no Processo supra id. em 15) em 31/05/2016.

2. Fundamentos de direito

Não estando em causa direitos indisponíveis ou que a lei declare isentos de prescrição (artigo 298.º, n.º 1, do CC), o decurso do tempo tem, inelutavelmente, repercussão nas relações jurídicas: esgotado o prazo legalmente estabelecido sem que o direito seja exercido, a obrigação deixa de ser judicialmente exigível, o mesmo é dizer que, se o devedor não cumprir voluntariamente, o credor não pode demandá-lo em acção judicial para exigir o cumprimento.

Na primeira instância concluiu-se que era esse o caso do direito a indemnização que a autora veio exercer contra a ré (alegando que no âmbito da acção judicial que correu seus termos sob o número 1662/15.0T8PVZ do Juízo Central Cível da Póvoa de Varzim-Juiz 5, foi condenada a pagar, e pagou, à sua cliente “F..., Lda.” a quantia global de € 67.543,00 e aí foi-lhe reconhecido direito de regresso contra a aqui ré “J..., L.DA”), conclusão que está assim fundamentada:

«Acontece que o direito indemnizatório dos clientes por incumprimento das obrigações das empresas transitárias previsto no art. 15.º, n.º 1 do Decreto-Lei n.º 255/99, de 7 de Julho, por força do art. 16.º do mesmo diploma legal, prescreve no prazo de 10 meses a contar da data da conclusão da prestação de serviço contratado.

Ora, no caso o serviço contratado que originou o pedido indemnizatório ora reclamado pela A. foi o transporte da mercadoria até Dongguan, na China e a celebração do correspondente contrato de seguro de transporte de mercadorias.

Esta prestação relativa ao seguro, como resulta do respectivo certificado de seguro, foi concluída no dia 6 de Março de 2015, mês em que, de resto, esse certificado foi enviado pela R. à A., e aquela prestação tinha como data de conclusão, atento o tempo estimado de trânsito, ainda o mesmo mês de Março. Porque assim, enquanto credora do serviço de transporte da mercadoria e de celebração de contrato de seguro correspondente, à A. cabia exercer o seu

direito indemnizatório sobre a R., enquanto transitária, no prazo de 10 meses contados desde a data da conclusão do serviço contratado, pelo que, não o tendo feito nem tendo nesse período manifestado esse propósito nos termos do art. 323.º, n.º 1 do CC, é forçoso concluir pela prescrição de tal direito.»

A recorrente rejeita esta conclusão, desde logo, porque entende que o prazo de prescrição é o previsto na Convenção de Varsóvia, que define o regime do transporte internacional de mercadorias por via aérea e que no seu artigo 26.º, n.º 1, estabelece o prazo de dois anos para ser intentada a acção de responsabilidade. E mesmo que se considere aplicável a Convenção CMR para o transporte internacional de mercadorias por via rodoviária, ou, por absurdo, o regime do DL 255/99, de 7 de julho, sempre haveria que julgar como não verificada a prescrição do seu direito a exigir judicialmente o ressarcimento pelo que pagou no âmbito do processo n.º 1662/15.0T8PVZ à “F...” (conclusão M).

Apreciando e decidindo.

O contrato de transporte é a convenção através da qual alguém (transportador) se obriga perante outrem (o expedidor, tratando-se de transporte de mercadorias), a realizar, mediante um preço, por si ou por terceiro, a mudança de pessoas ou coisas de uma para outra localidade. Se se tratar de deslocação de determinadas mercadorias de um ponto de partida situado num país para um local de destino situado noutro país, estaremos perante um contrato de transporte internacional de mercadorias. É nestas situações que surge o contrato de expedição ou de trânsito, celebrado pelo interessado ou expedidor com um transitário, de cujo conteúdo se ocupa o artigo 1.º, n.º 2, do Dec. Lei n.º 255/99, de 7 de Julho:

A actividade transitária consiste na prestação de serviços de natureza logística e operacional que inclui o planeamento, o controlo, a coordenação e a direcção das operações relacionadas com a expedição, recepção, armazenamento e circulação de bens ou mercadorias, desenvolvendo-se nos seguintes domínios de intervenção:

- a) Gestão dos fluxos de bens ou mercadorias;
- b) Mediação entre expedidores e destinatários, nomeadamente através de transportadores com quem celebre os respectivos contratos de transporte;
- c) Execução dos trâmites ou formalidades legalmente exigidos, inclusive no que se refere à emissão do documento de transporte unimodal ou multimodal [2].

Sem perder de vista que há empresas que são, simultaneamente, transitárias e transportadoras, «...o cumprimento das várias formalidades legalmente exigidas, a organização do próprio transporte, à partida e à chegada, a sua execução, que, por vezes, envolve diversos meios de transporte e exige uma

rede de operadores que lhes dê sequência ao longo do percurso, em suma, a actividade de congeminar e concretizar o transporte, assumindo a obrigação de realizar os actos jurídicos que viabilizem a deslocação das mercadorias e a sua entrega ao destinatário, representa a prestação de um serviço complexo, que convoca a realização de actos jurídicos que não cabem no esquema estrutural do contrato típico (mercantil) de transporte, e que integra e absorve o transporte propriamente dito, fazendo deste um mero elemento do negócio jurídico, de contornos mais alargados, celebrado com o exportador das mercadorias.

Parafraseando um autor[3], dir-se-á que, nestes casos, o empresário se dirige ao transitário para o transporte internacional das suas mercadorias, certo de que ele lhe tratará de tudo ... até do transporte!

São casos em que - tal como naqueles em que a empresa transitária contrata com um terceiro a realização do transporte, de acordo com as condições acordadas com o empresário exportador - o serviço contratado entre este último e aquela configura um contrato que pode designar-se por comissão de transporte» (Ac. STJ de 20.09.2007, Revista 07B1976, acessível in www.dgsi.pt).

Não foi, exactamente, o que aconteceu neste caso, mas a autora, dedicando-se à actividade de despachante e pretendendo satisfazer uma solicitação da sua cliente “F...” para que lhe fosse enviada uma mercadoria para a China, ajustou com a ré a prestação, por esta, de serviços de coordenação, planeamento e controlo de expedição, por via aérea, dessa mercadoria, desde as suas instalações em S. João da Madeira até às instalações da destinatária, a “K...”, em Dongguan, Guangdong, na China, ou seja, um transporte “porta a porta”. Acertados os termos do contrato, que incluía um seguro da mercadoria durante todo o processo de transporte, a ré “J..., L.DA” assumiu a obrigação de prestar o serviço global, incluindo o transporte por via aérea, para o que subcontratou várias entidades, nomeadamente a companhia aérea “Y...”. Pode, então, dizer-se, recorrendo a uma feliz expressão utilizada no acórdão desta Relação e desta Secção de 11.01.2021 (processo n.º 1598/18.2T8PFR.P1, Des. Fernanda Almeida) que a ré, apesar de o ter cometido a terceiro, foi “a arquitecta do transporte” da referida mercadoria. Ora, a ré, empresa transitária contratada, responde não só pelo incumprimento ou pelo cumprimento defeituoso das suas obrigações enquanto tal, mas também pelo incumprimento ou mau cumprimento das obrigações do terceiro com quem subcontratou o transporte, sem prejuízo do direito de regresso sobre ele[4].

Ao transporte internacional de mercadorias por via aérea aplica-se a “Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo

Internacional”, assinada em Varsóvia, em 12 de outubro de 1929, e por isso conhecida como Convenção de Varsóvia, alterada e completada pelo Protocolo de Haia de 28 de setembro de 1955, pela Convenção de Guadalajara de 18 de setembro de 1961, pelo Protocolo da Guatemala de 8 de março de 1971 e pelos quatro Protocolos adicionais de Montreal de 25 de setembro de 1975, acolhida no ordenamento jurídico interno pelos Dec. Lei n.º 26.706, de 20/6/36, Dec. Lei n.º 45 069, de 12/6/63 e Decreto n.º 96/81, de 24 de Julho. Para o caso, interessa destacar as seguintes disposições dessa Convenção: O artigo 1.º que define o seu objecto:

1 - A presente Convenção aplica-se a qualquer transporte internacional de pessoas, bagagens ou mercadorias, efectuado por aeronave mediante remuneração.

(...)

2. Para o efeito da presente Convenção, é considerado transporte internacional todo o transporte no qual, de acordo com o que foi estipulado pelas Partes, o ponto de partida e o ponto de destino, quer haja ou não interrupções de transporte ou transbordo, estejam situados quer no território de duas Altas Partes Contratantes, quer apenas no território de uma Alta Parte Contratante, se previu uma escala no território de um ou de outro Estado, mesmo que este Estado não seja uma Alta Parte Contratante.

Em matéria de responsabilidade do transportador, cabe destacar os artigos 18.º e 29.º que estatuem:

ARTIGO 18.º

1 - (...)

2 - O transportador é responsável pelo dano proveniente da destruição, perda ou avaria de mercadorias quando o evento que causou o prejuízo se produziu durante o transporte aéreo.

3 - (...)

4 - O transporte aéreo, para os efeitos das alíneas anteriores, compreende o período durante o qual as bagagens ou mercadorias se encontram à guarda do transportador, quer num aeródromo, quer a bordo de uma aeronave, quer em qualquer outro lugar, em caso de aterragem fora de um aeródromo.

ARTIGO 29.º

1 - A acção de responsabilidade deve ser intentada, sob pena de prescrição, no prazo de dois anos a contar da chegada ao destino ou no dia em que a aeronave deveria ter chegado ou da interrupção do transporte.

2 - A forma de contagem do prazo é determinada pela lei do tribunal competente.

É nesta norma que a recorrente se apoia para defender que não ocorreu a prescrição do seu direito.

Porém, ressalvado o devido respeito, é manifesto que não lhe assiste razão. Na realidade, a perda da mercadoria não ocorreu durante o transporte aéreo, mas já depois ter sido entregue às autoridades alfandegárias de Hong Kong, no dia 9 de Março de 2015. Apurou-se, ainda, que as autoridades alfandegárias entregaram a mercadoria ao consignatário, a “D...”, e foi uma subcontratada da ré, a “X..., Ltd.”, quem a entregou a uma terceira entidade, desconhecida, e é nesse ponto do percurso que se dá o seu descaminho (e, portanto, a sua perda), pois não foi entregue ao destinatário, a “K...”, ou seja, a mercadoria já não estava à guarda do transportador.

Não se verificando o pressuposto essencial de responsabilização do transportador (a perda da mercadoria durante o transporte aéreo), não logram aplicação ao caso as citadas normas da Convenção de Varsóvia.

A bem conhecida Convenção CMR[5] tem por objecto o transporte internacional de mercadorias por estrada, pelo que também não é aplicável ao caso[6].

De resto, o prejuízo de que a autora/recorrente pretende ser ressarcida pela via do direito de regresso resulta do incumprimento ou do cumprimento defeituoso de obrigações da ré enquanto transitária: primeiro, porque não contratou um seguro de cobertura do risco de perda da mercadoria até ao termo do processo de transporte, porta a porta, desde as instalações da “F...” até às instalações da “K...”, como lhe foi solicitado; depois, porque uma das empresas que utilizou na execução do contrato, a “X..., Ltd.”, não tratou de assegurar que a mercadoria seria entregue à destinatária.

Por isso, tal como se concluiu na primeira instância, é aplicável o Dec. Lei n.º 255/99, de 7 de Julho, que contém a disciplina jurídica da actividade transitária, mormente, o seu artigo 16.º que fixa em 10 meses o prazo de prescrição do direito à indemnização a exercer contra o transitário.

Assente esse ponto, cabe agora determinar o termo inicial do prazo de prescrição.

Como se ponderou no Ac. STJ de 22.09.2016 (processo n.º 125/06.9TBMMV-C.C1.S1), nesta matéria, o artigo 306.º, n.º 1, do Código Civil, «adoptou o *sistema objectivo*, que dispensa qualquer conhecimento, por parte do credor, dos elementos essenciais referentes ao seu direito, iniciando-se o decurso do prazo de prescrição “quando o direito puder ser exercido” (...).», expressão que «deve ser interpretada no sentido de o prazo de prescrição se iniciar quando o direito estiver em condições (objectivas) de o titular o poder actuar, portanto desde que seja possível exigir do devedor o cumprimento da obrigação, o que, no caso de obrigações puras, ocorre a todo tempo.».

O artigo 16.º do citado diploma legal estabelece que o prazo se conta «da data da conclusão da prestação de serviço contratada» e, se bem a entendemos, na tese da recorrente, nem sequer se teria iniciado o prazo porque o serviço nunca foi prestado, «pois a Recorrida foi contratada para entregar mercadoria em Dongguan e fê-lo em Hong Kong» (conclusão J)). Admite, no entanto, que o início do prazo se verificaria com o incumprimento definitivo do contrato, que teria ocorrido «na data em que terá ficado determinado que seria impossível recuperar a mercadoria entregue a terceiro, data que se desconhece, e que sempre caberia à Ré invocar e fazer prova, pelo que também por esta via não terá prescrito o direito da Recorrente acionar judicialmente a Recorrida para obter a satisfação do seu crédito.» (conclusão K)).

No encadeado de actos (materiais e jurídicos) em que se traduzia a prestação complexa a que se vinculou a ré enquanto transitária, fácil é perceber que um dos mais importantes a praticar era a contratação de um seguro da mercadoria que deveria o cobrir o risco de perda durante todo o transporte (porta a porta), em que o local de término do risco era o das instalações da destinatária da mercadoria, a “K...”, em Dongguan, China continental. Porém, o seguro contratado pela ré só cobria o risco no transporte até Hong-Kong, pelo que temos aqui um cumprimento imperfeito da transitária ré.

Com o descaminho da mercadoria no aeroporto de Hong-Kong, porque entregue a um terceiro desconhecido e por isso irrecuperável, ocorre a impossibilidade de cumprimento, imputável à ré.

Ora, diferentemente do que alega a recorrente, esse momento está determinado: é o dia 16 de Março de 2015 (ponto 12 do elenco de factos provados).

A partir dessa data, a autora/recorrente estava em condições de actuar contra a ré e exigir-lhe responsabilidades pela perda da mercadoria, pelo que o prazo de prescrição começou a contar do dia seguinte.

Resta, então, apurar se ocorreu alguma causa de suspensão ou de interrupção da prescrição.

A recorrente entende que a prescrição se interrompeu com a citação da ré, como interveniente acessória, no processo n.º 1622/15.0T8PVZ do Juízo Central Cível da Póvoa de Varzim – Juiz 5 (em que foi demandada pela “F...”). Porém, a citação da chamada nesse processo, aqui ré, aconteceu no dia 31.05.2016, quando já estava ultrapassado o prazo de prescrição de 10 meses. Ora, não pode haver interrupção (ou suspensão) de um prazo de prescrição que já não está em curso porque já se esgotou e esta opera automaticamente, ipso facto, sem que seja necessário que o devedor pratique qualquer acto nesse sentido[7].

Concluindo, a decisão recorrida não merece censura, pois fez adequada

subsunção dos factos ao direito, em especial, correcta interpretação e aplicação das normas jurídicas sobre prescrição de direitos.

III - Dispositivo

Por tudo o exposto, acordam os juízes desta 5.ª Secção Judicial (3.ª Secção Cível) do Tribunal da Relação do Porto em julgar improcedente o recurso de apelação interposto por “R..., L.da” e, em consequência, confirmar a decisão recorrida.

Tendo decaído totalmente, custas do recurso ficam a cargo da recorrente (artigo 527.º, n.ºs 1 e 2, do Cód. Processo Civil).
(Processado e revisto pelo primeiro signatário).

Porto, 26/9/2022

Joaquim Moura

Ana Paula Amorim

Manuel Domingos Fernandes

[1] Notificada às partes no dia seguinte.

[2] Cfr. Professor António Menezes Cordeiro, Introdução ao Direito dos Transportes, ROA, 2008, Ano 68, vol.I.

[3] Alfredo Proença, Transporte de Mercadorias por Estrada, Livraria Almedina, 1998, pág. 47.

[4] Cfr., por todos, o acórdão da Relação de Lisboa de 01.07.2021, acessível in www.dgsi.pt

[5] Assinada em Genebra em 15.05.1956 e introduzida no direito interno pelo Dec. Lei 46.235, de 18.03.1965 (foi modificada pelo Protocolo de Genebra de 05.07.1978, aprovado, para adesão, pelo [Decreto n.º 28/88](#), de 6 de Setembro).

[6] O acórdão da Relação de Lisboa de 01.07.2021, invocado pela recorrente, versa, justamente, sobre um caso de transporte internacional rodoviário de mercadorias e por isso se considerou aplicável o prazo especial de prescrição previsto no seu artigo 32.º (um ano).

[7] Assim, o já citado acórdão da Relação de Lisboa de 01.07.2021.