

Tribunal da Relação de Lisboa
Processo nº 4863/2007-6

Relator: FÁTIMA GALANTE

Sessão: 28 Junho 2007

Número: RL

Votação: UNANIMIDADE

Meio Processual: APELAÇÃO

Decisão: ANULADA

TRANSPORTE MARÍTIMO

TRANSITÁRIO

Sumário

I - O contrato de transporte de mercadorias por mar definido no art. 1º do DL 352/86, de 21/10 é disciplinado pela Convenção Internacional para a Unificação de Certas Regras em Matéria de Conhecimento de Carga, assinada em Bruxelas em 25/8/24 e, subsidiariamente, pelas disposições do DL 352/86, de 21/10.

II - Trata-se de um contrato que integra, normalmente, três partes: o transportador, o carregador e o destinatário, se designado no contrato.

III - O expedidor que pretenda transportar mercadoria pode conceber, ele próprio, o transporte, organizar os transportes efectivos, assegurar-se das suas capacidades e competência, das pessoas jurídicas com quem contrata, determinar datas horas e locais e além disso cumprir todas as formalidades administrativas e alfandegárias.

IV - Pode também confiar contratualmente a direcção do conjunto dessas operações a um profissional especializado que, mediante remuneração, se encarregará autonomamente, por sua conta, do encaminhamento das mercadorias desde o lugar do carregamento até ao seu destino. Neste caso, este profissional, que pode ser um agente de navegação, actua como comissário do transporte e assume uma responsabilidade particularmente alargada, porque, para além de responder pelos seus actos pessoais, abrangendo aqui todas as pessoas de que se sirva para o cumprimento da sua obrigação, responderá pelos actos de terceiro a quem incumba a efectivação material do transporte.

V - Sendo o transitário simultaneamente transportador não tem cabimento falar-se em mandato, visto que a relação jurídica estabelecida insere-se num

quadro negocial definido, que é o do contrato de transporte, sendo neste âmbito que têm de regular-se os direitos e os deveres dos contraentes.

VI - O art. 712º do CPC permite ao Tribunal da Relação, tenha ou não havido reclamações, tenha ou não sido suscitado o conhecimento desse vício pelas partes no recurso, anular a decisão de facto, se reputar deficientes, obscuras ou contraditórias as respostas aos quesitos.

(F.G.)

Texto Integral

ACORDAM NA 6ª SECÇÃO DO TRIBUNAL DA RELAÇÃO DE LISBOA

I - RELATÓRIO

T, S.A. intentou a presente acção declarativa de condenação, sob a forma de processo ordinário, contra M, S.A. pedindo a condenação desta no pagamento à A. da quantia de € 9.423,37, acrescida de juros moratórios vincendos sobre o capital de € 7.091,82 desde 3 de Novembro de 2004 até integral pagamento. Para tanto, a A. alega que, a pedido da Ré, diligenciou pelo transporte marítimo de várias mercadorias e que os serviços transitários prestados por referência a esse transporte ainda se encontram por liquidar pela R.

A R. contestou a acção, impugnando parcialmente os valores peticionados por não corresponderem a serviços efectivamente prestados e por não haver mora no pagamento das facturas.

A R. deduziu ainda reconvenção pedindo que a A. seja condenada a pagar-lhe a quantia de € 17.407,21, acrescida de juros moratórios vencidos e vincendos desde 6 de Janeiro de 2003 até integral pagamento, sem prejuízo da compensação de obrigações a que haja lugar. A R. pretende que a A. seja responsabilizada pelos danos verificados nas aludidas mercadorias durante o respectivo transporte porque a Reconvinda não actuou diligentemente como transportadora, por forma a garantir as condições necessárias à boa execução do transporte conforme acordado.

A A. respondeu reiterando que interveio exclusivamente como empresa transitária a propósito do transporte dos autos e que a respectiva e eventual responsabilidade se encontra prescrita nos termos do art. 16.º do DL 255/99, de 7 de Julho. Ainda que a A. tivesse intervindo na qualidade de transportadora marítima, mesmo assim, a respectiva e eventual responsabilidade caducou antes da dedução da presente reconvenção nos

termos do art. 3.º/6 da Convenção de Bruxelas de 1924.

A R. treplicou pugnando pela condenação da A. nos precisos termos formulados na contestação porque a A. reconheceu o direito de indemnização da R. em Maio de 2002.

Realizou-se o julgamento, após o que foi proferida sentença que julgou a acção e a reconvenção parcialmente procedentes e, conseqüentemente:

- a) julgou que a R. deve à A. a quantia de € 6.829,20, acrescida de juros de mora comerciais vencidos desde 1 de Março de 2003 até 17 de Dezembro de 2004;
- b) julgou extinta essa obrigação pela compensação;
- c) condenou a A. a pagar à R. a quantia de € 14.627,91, deduzida da importância referida na alínea a), acrescida de juros de mora civis vencidos e vincendos desde 17 de Dezembro de 2004 até integral pagamento;
- d) absolveu as partes de tudo o mais peticionado.

Inconformada, a A. recorreu da sentença, tendo, no essencial, formulado as seguintes conclusões:

1. A Recorrida conferiu à Recorrente um mandato com poderes para celebração de um contrato de expedição, ou seja, um contrato por via do qual ela vai interpor-se entre o carregador e o transportador, para que se encarregue de celebrar o contrato de transporte pretendido;
2. Este contrato de expedição tem de ser interpretado em sentido estrito, ou seja, de acordo com o qual o contrato de expedição é um mandato, pelo qual o transitário se obriga a celebrar um contrato de transporte por conta do expedidor-mandante;
3. Fundamental ao contrato de trânsito é o mandato: o transitário assume a obrigação de celebrar, por si ou através de terceiro, um contrato de transporte, com um transportador, em nome próprio ou do expedidor, mas será sempre por conta deste;
4. Não existindo poderes de representação, o transitário age por conta do expedidor, mas em nome próprio, havendo que recorrer-se à disciplina dos art.ºs 1180.º a 1184.º do Código Civil e art.ºs 266.º e segs do Código Comercial;
5. Pelo que o mandatário não será, então, responsável pela falta de cumprimento das obrigações assumidas pelas pessoas com quem haja contratado - cfr. art.º 1183.º do Código Civil;
6. A Recorrente para concretização do seu mandato, contratou, por conta da sua cliente, com um agente de navegação para que este, no exercício da sua actividade, por sua vez celebrasse os contratos de transporte rodoviário e

marítimo com os respectivos operadores que representa;

7. Foi, o agente de navegação "A, Ld." que celebrou todos estes contratos de transporte, após ter ela própria elegido os parceiros contratuais com que queria concretizar o mandato que lhe fora conferido;

8. O contrato de transporte marítimo de mercadorias é um contrato formal de eficácia relativa, ou seja, reveste a forma escrita e obriga os seus subscritores - tem eficácia inter partes - e da mera observação do documento que consubstancia esse contrato resulta evidente que a ora Recorrente não é parte desse contrato;

9. Foi o transitário que reconheceu o direito de o carregador ser indemnizado pelo transportador marítimo, praticando, assim, um acto que se vai reflectir na esfera jurídica de terceiro;

10. Estando em causa a obrigação de indemnização por parte do transportador, só o reconhecimento do direito por este é susceptível de gerar a interrupção do prazo de caducidade;

11. Caducou o direito do carregador ao recebimento de uma indemnização pelos danos verificados no seu equipamento;

12. Estando a responsabilidade do transitário limitada aos valores pelos quais o transportador por convenção é responsável e nada existindo no conhecimento de carga acerca do valor da unidade - máquina - a transportar, a sua responsabilidade, a ainda existir, está limitada ao montante de 100 libras esterlinas, ou valor equivalente noutra moeda, pelos danos acusados no equipamento do carregador.

Contra-alegou a Ré, que concluiu pela improcedência do recurso, assim se confirmando a bem elaborada sentença.

Corridos os Vistos legais,

Cumpre apreciar e decidir.

Resulta do disposto no artº 684º nº 3 do C. P. Civil que o objecto do recurso é balizado pelas conclusões da alegação do recorrente.

Como tal, as questões a apreciar centram-se, no conteúdo do contrato celebrado entre o A. e a Ré, de expedição e transporte ou só expedição.

II - FACTOS PROVADOS

1) A A. T, S.A. é uma empresa que se dedica à actividade transitária (A).

2) Em meados de Junho de 2001, a solicitação da R. M, S.A., a A.

comprometeu-se, no exercício da sua actividade transitária, a diligenciar no sentido da prensa mecânica pertencente à R. ser transportada entre as instalações da R. e a cidade de Hannover e vice-versa, incluindo o transporte

marítimo entre os portos de Leixões e Roterdão e a viagem marítima de regresso (Q1 e Q2).

3) Para esse efeito, a A., por conta da R., contactou o agente de navegação A, LDA. para que este, por seu turno, diligenciasse pelo transporte marítimo da prensa mecânica acondicionada num *flat* entre os portos de Leixões e Roterdão e, finalmente, diligenciasse, pelo transporte rodoviário deste porto até à cidade de Hannover (Q3 a Q5).

4) A A., igualmente por conta da R., contactou o mesmo agente de navegação para que este, por seu turno, diligenciasse também pelo transporte rodoviário da prensa mecânica por camiãõ acondicionada num *flat* entre a cidade de Hannover e o porto de Roterdão e diligenciasse pelo transporte marítimo desse *flat* entre os portos de Roterdão e Leixões (Q6 e Q7)

5) A R. permitiu o carregamento e transporte da prensa mecânica no camiãõ sem ser acondicionada em contentor *flat* no transporte entre Hannover e o porto de Roterdão (D).

6) O motorista que efectuou o transporte rodoviário da prensa mecânica entre Hannover e o porto de Roterdão assegurou aos trabalhadores da R., antes do início desse transporte, que a referida prensa seria imediatamente introduzida num contentor quando chegasse ao aludido porto (Q14 e Q15).

7) A propósito do transporte marítimo dos autos, ocorrido entre os portos de Roterdão e Leixões, foi emitido o conhecimento de embarque cuja cópia consta a fls. 172 dos autos (E).

8) A prensa mecânica foi exposta a contactos com água salgada no período compreendido entre a respectiva chegada ao porto de Roterdão e a sua ulterior descarga no porto de Leixões (Q16 a Q20).

9) A prensa mecânica da R. chegou ao porto de Leixões, no navio "O", no dia 8 de Outubro de 2001, foi descarregada directamente para o cais nesse mesmo dia e foi entregue na sede da R. em 10 de Outubro de 2001 (F a H).

10) Por referência aos referidos transportes, a A. prestou os serviços e suportou os custos que se mostram discriminados nas facturas n.º 24.11212, n.º 2.11213 e n.º 34.10109 (cujas cópias constam a fls. 12-14 e cujo conteúdo se considera aqui integralmente reproduzido), exceptuando a utilização de contentor no transporte rodoviário da prensa na viagem de regresso entre Hannover e Roterdão, bem como os custos inerentes a essa utilização (Q9).

11) A R. recebeu essas facturas (B).

12) A R. nada pagou à A. por referência a essas facturas (C).

13) A prensa mecânica chegou ao porto de Leixões apresentando oxidação bastante acentuada nos órgãos mecânicos referidos no art. 33.º da Contestação originada pelos aludidos contactos com água salgada (Q21)

14) A R. suportou despesas na importância global de € 14.627,91 na reparação

da referida máquina (Q22).

15) A R. facturou a referida importância, acrescida de IVA, à A. através da factura n.º 01-008509 datada de 18 de Dezembro de 2002 (cuja cópia consta a fls. 56 e cujo conteúdo se considera aqui integralmente reproduzido) (Q23).

16) A A. recebeu essa factura em 27 de Dezembro de 2002 (Q24).

17) A A. tinha reconhecido perante a R., em Maio de 2002, que a referida importância era devida à segunda a título de indemnização pelos danos verificados na prensa mecânica (Q25)

18) No âmbito da presente acção, a Reconvenção foi deduzida em 11 de Dezembro de 2004 (I).

19) No âmbito da acção que correu os seus termos no 5.º Juízo Cível do Tribunal Judicial da Comarca de Matosinhos, a ora R. deduziu reconvenção, com objecto igual ao dos presentes autos, em 6 de Março de 2003, e a Reconvenida, ora A., foi ali absolvida da instância reconvenicional por decisão transitada em 5 de Fevereiro de 2004.

III - O DIREITO

1. Da actividade do transitário

Diz a Recorrente que na sua actividade de transitária se comportou como um simples encarregado do comitente (expedidor) para a celebração de um contrato de transporte, não assumindo nenhuma responsabilidade em ordem à execução do transporte, não tendo celebrado um contrato de transporte com o expedidor, mas um contrato de mandato pelo qual se obrigou, apenas, a celebrar, por conta deste, um contrato de transporte, enquanto transitária. Assim, apesar de ter contratado o agente de navegação para que este, por seu turno, diligenciasse pelo transporte marítimo e rodoviário em causa, tendo a avaria decorrido durante esse transporte, a responsabilidade pelos danos não pode ser imputada à Recorrente, porque extravasa os limites contratuais estabelecidos.

Foi o agente de navegação que celebrou os contratos de transporte.

O art. 1.º, n.º 2, do DL n.º 255/99, de 7 de Julho, define a actividade transitária, como a actividade 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, desenvolvendo-se nos seguintes domínios de intervenção: a) gestão de fluxos de 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”*.

Por sua vez, os n.ºs 1 e 2 do artigo 13º, do mesmo Dec. Lei n.º 255/99, prevêem que as empresas transitórias possam praticar todos os actos necessários ou convenientes à prestação de serviços, podendo celebrar contratos com terceiros em nome próprio, por conta do expedidor ou do dono da mercadoria.

2. Do contrato de transporte

Constitui contrato de transporte a convenção pela qual alguém se obriga perante outrem, mediante um preço, a, por si ou por terceiro, levar ou conduzir pessoas e/ou coisas dum lugar para outro(1).

Tendo presente o art. 367º CComercial, expressamente se prevê que o transportador possa actuar tanto por si e seus empregados e instrumentos, como por ou através de empresa, companhia ou pessoas diversas. Neste caso, de acordo com o seu § único, "*o transportador que primitivamente contratou com o expedidor conserva para com este a sua originária qualidade*", e assume a de expedidor para com a empresa, companhia ou pessoa com quem depois ajustou o transporte.

O contrato de transporte de mercadorias por mar vem definido no art. 1º do DL 352/86, de 21/10, como "*aquele em que uma das partes se obriga em relação à outra a transportar determinada mercadoria de um ponto para outro diverso, mediante uma retribuição pecuniária, denominada frete*".

Este contrato, de acordo com o art. 2º do citado diploma legal, é disciplinado pela Convenção Internacional para a Unificação de Certas Regras em Matéria de Conhecimento de Carga, assinada em Bruxelas em 25/8/24 (2) e, subsidiariamente, pelas disposições do DL 352/86, de 21/10.

Trata-se de um contrato que integra, normalmente, três partes: o transportador, o carregador e o destinatário, se designado no contrato (3).

Importa, ainda, ter presente que o contrato em causa implica uma obrigação de resultado (e não de meios), ou seja, o transportador ou armador, na designação do art. 1º da Convenção de Bruxelas de 1924, obriga-se a deslocar as mercadorias de um porto para outro, o do destino, entregando-as incólumes, sendo de sua responsabilidade os meios humanos e materiais a utilizar na sua execução, assim como a responsabilidade pela sua boa execução (4).

Com efeito, o expedidor que pretenda transportar mercadoria pode conceber, ele próprio, o transporte, organizar os transportes efectivos, assegurar-se das suas capacidades e competência, das pessoas jurídicas com quem contrata, determinar datas horas e locais e além disso cumprir todas as formalidades administrativas e alfandegárias.

Mas se assim o pretender, pode também confiar contratualmente a direcção

do conjunto dessas operações a um profissional especializado que, mediante remuneração, se encarregará autonomamente, por sua conta, do encaminhamento das mercadorias desde o lugar do carregamento até ao seu destino. Neste caso, este profissional, que pode ser um agente de navegação, actua como comissário do transporte e assume uma responsabilidade particularmente alargada, porque, para além de responder pelos seus actos pessoais, abrangendo aqui todas as pessoas de que se sirva para o cumprimento da sua obrigação, responderá pelos actos de terceiro a quem incumba a efectivação material do transporte.

3. Do caso concreto

A Ré/Recorrida alegou, na reconvenção, que celebrou com a A/Recorrente um englobante contrato de prestação de serviços, mediante preço acordado com a primeira, que se obrigou, por si ou através de outrem a seu pedido, a efectuar o transporte da identificada prensa mecânica, das instalações da Ré para a Feira Internacional de Hannover e seu regresso às mesmas instalações. Esta matéria foi vertida no art. 12º da base instrutória, estando em causa saber se em meados de Junho de 2001, a solicitação da Ré, a A. comprometeu-se, mediante o pagamento de determinado preço, a transportar a prensa mecânica, entre as instalações da Ré e a Feira de Hannover e vice-versa. O art. 12º foi dado como não provado, sendo certo que se deu como assente que em meados de Junho de 2001, a solicitação da Ré, a A. comprometeu-se, no exercício da sua actividade transitória, a diligenciar no sentido da prensa mecânica pertencente à R. ser transportada entre as instalações da R. e a cidade de Hannover e vice-versa (art. 1º da base instrutória). Também se deu por assente que a A. se comprometeu com a execução do transporte do dito equipamento, entre os portos de Leixões e Roterdão e a viagem marítima de regresso (art. 2º da base instrutória), afigurando-se que a A. suportou os custos dos referidos transportes, (como resulta da resposta ao art. 9º da base instrutória).

Mas, por outro lado, deu-se por assente que a A., por conta da R., contactou o agente de navegação A, para que este, por seu turno, diligenciasse pelo transporte marítimo da prensa mecânica acondicionada num *flat* entre os portos de Leixões e Roterdão e, finalmente, diligenciasse, pelo transporte rodoviário deste porto até à cidade de Hannover (respostas aos arts. 3º e 5º da base instrutória) e igualmente por conta da R., contactou o mesmo agente de navegação para que este, por seu turno, diligenciasse também pelo transporte rodoviário da prensa mecânica por camião acondicionada num *flat* entre a cidade de Hannover e o porto de Roterdão e diligenciasse pelo transporte marítimo desse *flat* entre os portos de Roterdão e Leixões (respostas aos arts.

6º e 7º da base instrutória).

3.1. Tal como a sentença faz notar, a discussão das partes enredou-se em torno da controvérsia sobre a qualidade contratual de intervenção da A., ora se lhe imputando a intervenção como transitória ora como transportadora, sendo certo que a distinção é essencial, na medida em que importa concretizar o regime da responsabilidade de cada um dos intervenientes relativamente a esse transporte.

Efectivamente, sendo o transitário simultaneamente transportador não tem cabimento falar-se em mandato, como pretende a A./Apelante (com ou sem representação), visto que a relação jurídica estabelecida insere-se num quadro negocial definido, que é o do contrato de transporte, sendo neste âmbito que têm de regular-se os direitos e os deveres dos contraentes.

Se assim não for, poderá o caso eventualmente reconduzir-se à figura do mandato regulado nos artigos 1180º a 1184º do Código Civil e arts. 266º e segs. do CComercial.

Mas se as respostas aos arts. 1º, 6º e 7º integram matéria que poderia conduzir à qualificação jurídica do contrato como de mandato, como preconiza a A., já a matéria do art. 2º conjugada com a que consta da resposta ao art. 9º parece conduzir à existência de um contrato de transporte, celebrado entre A. e Ré.

4. O art. 712º do CPC permite ao Tribunal da Relação, tenha ou não havido reclamações, tenha ou não sido suscitado o conhecimento desse vício pelas partes no recurso, anular a decisão de facto, se reputar deficientes, obscuras ou contraditórias as respostas aos quesitos.

Na prática, importa averiguar se a A., para além da prestação de serviços de preparação do transporte, assumindo a obrigação da realização dos actos jurídicos e materiais idóneos para assegurar a deslocação do equipamento, assumiu ou não a realização, ainda que através de terceiros, do transporte pretendido pela Ré.

No caso em presença a A. assumiu apenas a obrigação de architectar o transporte, ou igualmente as obrigações inerentes a esse transporte?

Actuou apenas como transitória ou assumiu os riscos e obrigações do transportador?

Estamos apenas perante um contrato de comissão de transporte regido pelas regras do contrato de mandato, como preconiza a A.?

Ou sob a alçada de um contrato misto de mandato e de transporte, na medida em que se conclua que a A. foi incumbida e aceitou realizar as obrigações atinentes ao respectivo transporte?

Em suma, a recorrente foi simplesmente incumbida de contratar o transporte do equipamento ou incumbida de proceder ao transporte (ainda que por terceiro)?

Afigura-se que a matéria provada não permite uma resposta consistente a estas questões, atenta a contradição e obscuridade que parece resultar das respostas aos arts. 1º, 6º e 7º, por um lado e 2º, por outro.

Desse modo, e pelas razões expostas, ao abrigo do disposto no nº 4 do art. 712 do CPC, anula-se a decisão da matéria de facto, bem como os termos subsequentes dos autos. Importa ter em consideração que a repetição do julgamento com a respectiva produção de prova apenas deverá incidir sobre tais factos, dele se excluindo os restantes pontos factuais sobre os quais já houve decisão, a não ser que porventura se venha a concluir que tal se mostra necessário para evitar possíveis contradições na decisão (cfr. parte final do nº 2 do citado art. 712º).

IV - DECISÃO

Termos em que se anula a decisão da matéria de facto, na parte respeitante às respostas aos arts. 1º, 2º, 6º e 7º, devendo repetir-se o julgamento nos termos acima exarados e com esse preciso propósito, julgando-se depois a causa conforme for de direito.

Custas a cargo da parte que, a final, venha a decair.

Lisboa, 28 de Junho de 2007.

(Fátima Galante)

(Ferreira Lopes)

(Manuel Gonçalves)

1- Portugal aderiu a esta Convenção, por Carta de 5/12/31, publicada no DG, I Série, de 2/6/32, e que foi tornada direito interno pelo DL 37.748, de 1/2//50.

2- Contratos de Utilização do Navio, de José M. P. Vasconcelos Esteves, 1988, vol. II, pág.84.

3- Transporte de Mercadorias por Estrada, Alfredo Proença, 1998, pag. 14.

4 - Ac. STJ de 28/1/97, CJSTJ, V, 1º, 73-9.