

Tribunal da Relação de Lisboa

Processo nº 2818/24.0T8VFX.L1-7

Relator: MICAELA SOUSA

Sessão: 24 Fevereiro 2026

Número: RL

Votação: UNANIMIDADE

Meio Processual: APELAÇÃO

Decisão: IMPROCEDENTE

CONTRATO DE EXPEDIÇÃO OU DE TRÂNSITO

RESPONSABILIDADE DO TRANSITÁRIO

PRESCRIÇÃO

Sumário

Sumário:1

I - O contrato de expedição ou contrato de trânsito envolve a concretização das operações de transporte, funcionando o transitário como um intermediário entre o expedidor e o transportador, assumindo-se como um prestador de serviços.

II - O transitário é responsável perante o seu cliente não só pelo incumprimento das suas obrigações (situações gerais de incumprimento lato sensu, incluindo a mora, cumprimento defeituoso ou incumprimento definitivo), mas também pelas obrigações contraídas por terceiros com quem haja contratado, sem prejuízo do direito de regresso, nos termos do disposto na segunda parte do n.º 1 do art.º 15º do Decreto-Lei n.º 255/99, de 7 de Julho (vinculação del credere legal).

III - Tendo sido celebrado entre as partes um contrato de expedição ou trânsito, ainda que a ré, como transitária, responda perante o seu cliente pelas obrigações contraídas por terceiros com quem haja contratado, nos termos do artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 255/99, de 7 de Julho, ao exercício do respectivo direito aplica-se o prazo prescricional de 10 meses previsto no artigo 16º do referido diploma legal.

IV - Nos casos em que o serviço não chegou a ser concluído, a data relevante para o efeito de desencadear o início do curso do prazo prescricional da obrigação de indemnização deve coincidir com a data do incumprimento definitivo.

1. Elaborado pela relatora e da sua inteira responsabilidade – cf. artigo 663º, n.º 7 do Código de Processo Civil.

Texto Integral

Acordam os Juízes na 7ª Secção do Tribunal da Relação de Lisboa

*

I – RELATÓRIO

AÇORMÉDICA, LDA.² intentou contra SEAMODAL CARGO, LDA.³ a presente acção declarativa de condenação, com processo comum formulando o seguinte pedido:

a) A condenação da ré no pagamento à autora da quantia de 19 680,00 € (dezanove mil, seiscentos e oitenta euros), acrescida de juros de mora, desde a data em que a mercadoria deveria ter sido entregue e até efectivo e integral pagamento.

Alegou o seguinte:

- No âmbito da sua actividade fornece equipamento médico e hospitalar a diversas unidades hospitalares e procede à sua reparação, tendo o Hospital de Santo Espírito, sito na ilha Terceira solicitado que reparasse um equipamento, para o que subcontratou uma empresa com sede em Madrid, a *SIMMEDICA – Sist. Integrales de Medicina, S.A.*, para o efeito;
- Para tanto, contratou os serviços da ré, para que esta, na qualidade de transitária, actividade a que se dedica, procedesse à recolha e envio do equipamento, por via aérea;
- O equipamento foi entregue à ré a 2022-07-29 e nunca chegou ao destino final;
- A autora contactou a ré, que a informou que a mercadoria se tinha extraviado ao longo do processo de transporte, conforme mensagem de 2 de Setembro de 2022;
- A autora teve de adquirir um novo equipamento pelo valor de 19 680,00 € para entregar à unidade hospitalar;
- A ré subcontratou um outro transitário – a GLS Portugal – sem que disso a autora tivesse conhecimento, que foi o responsável pelo transporte Lisboa-Madrid.

A ré contestou e suscitou a excepção de prescrição pelo facto de o serviço ter sido prestado no âmbito da sua actividade transitária, pelo que qualquer direito a indemnização que a autora pretenda exercer se encontra prescrito, por já ter decorrido o prazo de 10 meses a que se reporta o artigo 16.º do DL n.º 255/99, de 7 de Julho, pois a autora considerou verificado definitivamente

o incumprimento contratual por parte da ré, 5 dias após a expedição da carta datada de 17 de Março de 2023, ou seja, em 22 de Março de 2023 e a acção deu entrada em 16 de Julho de 2024; ainda que de incumprimento de obrigação do transportador se tratasse a prescrição sempre se verificaria porque o extravio ocorreu durante o transporte internacional de mercadorias por estrada, a que se aplica a Convenção CMR, cujo art.º 32º estipula o prazo de um ano, a contar do 60.º dia após a entrega da mercadoria ao cuidado do transportador, por se tratar de um caso de perda total.

A ré pronunciou-se quanto ao demais alegado na petição inicial, impugnando alguns dos factos e dos documentos juntos, aceitando que recebeu a mercadoria em 29 de Julho de 2022, que lhe foi entregue em Lisboa após o transporte aéreo e por si entregue à GLS Portugal, para efectuar o respectivo transporte até Madrid, por estrada e foi neste percurso que aquela se extraviou; mais alegou que o valor peticionado nunca seria devido, face às limitações constantes do artigo 22.º da Convenção de Varsóvia, sendo a responsabilidade do transportador de 182,95 €, pelo que a ré sempre teria de ser absolvida do pedido.

Tendo sido convidada a tanto, a autora pronunciou-se sobre a excepção de prescrição, que entende não se verificar, porquanto está em causa um transporte aéreo, conforme admitido pela ré na contestação, sujeito à Convenção de Varsóvia, dispondo do prazo de dois anos para intentar a acção, sendo que apenas em 22 de Setembro de 2022 se soube que o equipamento estava extraviado, pelo que a excepção deve ser julgada improcedente.

Efectuado o saneamento do processo, foi fixado o objecto do litígio e foram enunciados os temas da prova, sem reclamação.

Realizada a audiência de julgamento, em 28 de Outubro de 2025 foi proferida sentença que julgou a acção improcedente e absolveu a ré do pedido.

Inconformada com esta decisão, a autora veio interpor o presente recurso concluindo, no essencial, que:⁴

- a. Ocorreu um erro de julgamento sobre alguns factos (alínea b. dos factos não provados);
- b. A qualificação jurídica efectuada pela 1ª instância quanto ao contrato celebrado entre as partes é errada, pelo que não é aplicável o prazo de prescrição previsto no DL 255/99, de 7 de Julho;
- c. Foi celebrado entre as partes um contrato de transporte aéreo, a que se aplica a Convenção de Varsóvia e respectivo prazo de prescrição, que ainda não havia transcorrido por inteiro à data da interposição da acção.

A apelada contra-alegou, pugnando pela manutenção da decisão do Tribunal *a quo* recorrida.⁵

*

II - OBJECTO DO RECURSO

Nos termos dos art.ºs 635.º, n.º 4 e 639.º, n.º 1 do Código de Processo Civil⁶ há que apreciar as seguintes questões:

- a. A impugnação da matéria de facto e utilidade do seu conhecimento;
- b. A qualificação jurídica do contrato celebrado entre as partes;
- c. O prazo de prescrição aplicável.

Colhidos que se mostram os vistos, cumpre apreciar e decidir.

*

III - FUNDAMENTAÇÃO

3.1. - FUNDAMENTOS DE FACTO

A sentença sob recurso considerou como provados os seguintes factos:

1. A Autora é uma sociedade comercial por quotas que se dedica à “*comercialização de material de consumo clínico e hospitalar e de medicamentos não sujeitos a receita médica para uso humano, bem como de produtos de higiene, beleza, saúde e outros, nomeadamente paramédicos. Prestação de serviços de limpeza e higiene, equipamentos industriais e similares, englobando a exploração de lavandarias bem como a lavagem de têxteis e peles*”.
2. Na prossecução do seu objecto social, a autora fornece equipamento médico e hospitalar, bem como procede à reparação dos referidos equipamentos, a diversas unidades hospitalares, sendo a de relevo para a presente acção, o Hospital de Santo Espírito, sito na ilha Terceira, no arquipélago dos Açores.
3. O Hospital de Santo Espírito, sito na ilha Terceira, no arquipélago dos Açores solicitou à autora, que reparasse um equipamento denominado por Ecoendoscópio Radial Pentax modelo EG-3670OURK.
4. A autora, para a prestação deste serviço, subcontratou uma empresa com sede em Madrid, a SIMMEDICA – *Sist. Integrales de Medicina*, S.A., sendo que, para o efeito, tinha de recolher o equipamento na ilha Terceira para que fosse, posteriormente, entregue na sede da referida empresa.
5. Em 11-07-2022, a autora remeteu o equipamento médico em causa à SIMMEDICA para reparação, mas esta devolveu-o à autora sem reparação, por lapso.
6. A ré Seamodal Cargo, Lda., é uma sociedade comercial que se dedica à “*prestação de serviços complementares do transporte de mercadorias no âmbito da actividade transitária, carga expresso, armazenagem, logística, distribuição e outras actividades relacionadas com a organização do transporte, bem como operações de trading, designadamente mediante a representação e comercialização de produtos de importação e exportação e ainda o transporte rodoviário ocasional de mercadorias por conta de outrem. Importação, exportação e comercialização de grande variedade de bens, sem*

especialização, como artigos e complementos têxteis, equipamentos de proteção individual (tais como máscaras, luvas, batas, fatos de proteção integral e equipamentos de proteção ocular) e ainda de produtos farmacêuticos, dispositivos, equipamentos e acessórios médicos, produtos desinfetantes à base de álcool etílico e outros”.

7. A ré dedica-se, maioritariamente, à actividade transitória, para a qual dispõe dos CAE 52291 e 52292.

8. A ré tem licenciamento para actividade transitória titulado pelo alvará n.º 900732.

9. A autora contratou os serviços da ré, para que esta, na qualidade de transitória procedesse à recolha e envio do referido equipamento, para entrega à empresa supramencionada, que iria proceder à reparação, tendo o equipamento sido entregue à ré a 29-07-2022.

10. No que diz respeito ao transporte, seria realizado entre Ponta Delgada - Lisboa e Lisboa - Madrid sendo o destinatário final a SIMMEDICA - Sist. Integrales de Medicina, S.A., com descarga na Localização 1.

11. A ré contratou a SATA para efectuar o transporte da mercadoria dos Açores para Lisboa, por via aérea.

12. A ré subcontratou um transportador - a GLS Portugal -, que foi quem ficou responsável por realizar o transporte Lisboa-Madrid, por estrada.

13. A autora não sabia que a ré iria contratar a GLS Portugal para realizar o transporte Lisboa - Madrid.

14. A autora contactou a ré a fim de aferir qual o estado do transporte do equipamento.

15. A ré comunicou à autora em 2 de Setembro de 2022, que *“a mercadoria saiu de Portugal e não seguiu o percurso ordinário, sendo que se extraviou noutra estação da GLS. Estamos a tentar perceber onde está a carga juntamente com o transportador”*.

16. O equipamento médico extraviou-se no trajecto Lisboa para Madrid, no decurso do transporte de que a GLS se encontrava encarregue pela ré.

17. Volvido um mês sem que o equipamento fosse encontrado, a ré solicitou à autora, por *email* datado de 4 de Outubro de 2022, que enviasse a factura de aquisição do equipamento por forma a accionar o seguro de transporte.

18. Neste seguimento, a autora enviou à ré um orçamento para aquisição de equipamento idêntico ao que se havia extraviado.

19. O equipamento médico, embora tenha sido recolhido em Ponta Delgada pela ré, para envio à SIMMEDICA, até hoje, nunca chegou ao destinatário final, nem foi devolvido à autora.

20. Por forma a honrar os compromissos assumidos perante a unidade hospitalar e estando a autora consciente do prejuízo que a falta do

equipamento em causa lhe faria e que lhe poderiam vir a ser imputáveis, procedeu à aquisição de um equipamento idêntico ao que lhe tinha sido entregue, no valor de 19 680,00 € (dezanove mil e seiscentos e oitenta euros). 21. A autora procedeu ao envio de diversas cartas de interpelação à ré.

*

O Tribunal *a quo* deu como não provados os seguintes factos:

- a. Numa primeira ocasião, em que o equipamento médico foi devolvido pela SIMMEDICA, o equipamento médico foi entregue à Ré a 11-07-2022.
- b. A autora acordou com a ré que esta procederia ao envio do equipamento para a SIMMEDICA, por via aérea.
- c. A GLS Portugal é um transitário.
- d. O tempo aproximado para um transporte como aquele que foi contratado tem, geralmente, uma duração de uma a duas semanas.
- e. O referido equipamento era o único que a unidade hospitalar dispunha para a realização dos exames e, uma vez que se encontrava privada do mesmo, os pacientes que necessitavam de fazer exames com recurso ao mesmo estariam a ser encaminhados para outros hospitais da região e Portugal continental.
- f. Atendendo ao elevado prejuízo que esta situação estaria a causar ao hospital, designadamente com os custos que a deslocação de utentes estaria a acarretar, a unidade hospitalar transmitiu à autora que se a situação se prolongasse, teria de lhe imputar os referidos custos.

*

3.2. - APRECIACÃO DO MÉRITO DO RECURSO

3.2.1. *Da Impugnação da Matéria de Facto*

Factos incorrectamente julgados

O Tribunal recorrido deu como não provado o seguinte:

- b. A Autora acordou com a Ré que esta procederia ao envio do equipamento para a SIMMEDICA, por via aérea.

Que fundamentou do seguinte modo:

“Quanto ao ponto b., o gerente da Autora e as testemunhas AA, BB, que trabalha para a Autora desde 2014 e exerce as funções de delegado comercial, e CC, que trabalhou para a Autora entre 2017 e 2023, como administrativo, referiram que a Ré organizava o transporte aéreo. Todavia, as declarações do gerente da Autora e das testemunhas não se afiguraram convincentes para concluir que existiu um acordo no sentido da Ré assegurar o transporte aéreo do equipamento até Madrid. Com efeito, as declarações do gerente da Autora não foram seguras quanto à circunstância de existir um acordo no sentido do transporte do equipamento ter necessariamente de ser efetuado pela via aérea de Lisboa até Madrid. De referir que a justificação da celeridade invocada pelo gerente da Autora e pela testemunha AA não impunha necessariamente que o

transporte de Lisboa até Madrid tivesse de ser o transporte aéreo, dado o tempo que as operações de carga e descarga no aeroporto poderiam ser demoradas (neste sentido depoimento da testemunha DD), sendo que o transporte aéreo não possibilitava que a mercadoria fosse descarregar concretamente nas instalações da SIMMEDICA, pois as instalações desta não se situam no aeroporto de Madrid. Acresce que, pensamos que o transporte acordado não poderia ser apenas exclusivamente o transporte aéreo, dado que o destino do equipamento seriam as instalações da SIMMEDICA, que não se situam no aeroporto de Madrid. Deste modo, para que o equipamento fosse entregue à SIMMEDICA teria necessariamente de existir outro tipo de transporte que não o aéreo, pois o destino do equipamento não seria o aeroporto de Madrid, tendo o equipamento de ser transportado até às instalações da SIMMEDICA por outro meio de transporte que não o aéreo. Assim o ponto b não se consolidou.”

A autora insurge-se contra o assim decidido, pretendendo que o vertido na alínea b. seja dado como provado, para o que convoca as declarações de parte do legal representante da autora, EE; o depoimento das testemunhas AA e DD, a guia de transporte e a declaração juridicamente vinculativa, para concluir que o transporte deveria ser por via aérea.

A ré/apelada sustenta, diversamente, que a prova testemunhal e documental não autoriza a modificação do decidido.

Nos termos do disposto no art.º 640º, n.º 1 do CPC o recorrente deve indicar sempre os concretos pontos de facto que considera incorrectamente julgados, com enunciação na motivação do recurso e síntese nas conclusões.

Fundando-se a impugnação em meios de prova constantes do processo ou que nele tenham sido registados (existem três tipos de meios de prova: os que constam do próprio processo – documentos ou confissões reduzidas a escrito -; os que nele ficaram registados por escritos – depoimentos antecipadamente prestados ou prestados por carta, mas que não foi possível gravar -; os que foram oralmente produzidos perante o tribunal ou por carta e que ficaram gravados em sistema áudio ou vídeo), o recorrente deve especificar, na motivação, aqueles que, em seu entender, determinam uma decisão diversa quanto a cada um dos factos.

O recorrente deve consignar, na motivação do recurso, a decisão que, no seu entender, deve ser proferida sobre as questões de facto impugnadas, tendo em conta a apreciação crítica dos meios de prova produzidos, o que é exigido no contexto do ónus de alegação, de modo a evitar a interposição de recursos de pendor genérico ou inconsequente.

Porque tais requisitos impugnatórios se mostram minimamente cumpridos, haveria que, em princípio, proceder à reapreciação do ponto de facto

concretamente impugnado.

Todavia, o direito à impugnação da decisão de facto não subsiste por si; antes assume um carácter instrumental face à decisão de mérito do pleito.

Deste modo, por força dos princípios da utilidade, economia e celeridade processual, o Tribunal *ad quem* não deve reapreciar a matéria de facto quando o(s) facto(s) concreto(s) objecto da impugnação for(em) insusceptível(veis) de, face às circunstâncias próprias do caso em apreciação e às diversas soluções plausíveis de direito, ter relevância jurídica, sob pena de se levar a cabo uma actividade processual que se sabe, de antemão, ser inconsequente – *cf. neste sentido, acórdão do Tribunal da Relação de Coimbra de 27-05-2014,*

*1024/12.0T2AVR.C1*⁷ – “Se, por qualquer motivo, o facto a que se dirige aquela impugnação for irrelevante para a solução da questão de direito e para a decisão a proferir, então torna-se inútil a actividade de reapreciar o julgamento da matéria de facto, pois, nesse caso, mesmo que, em conformidade com a pretensão do recorrente, se modifique o juízo anteriormente formulado, sempre o facto que agora se considerou provado ou não provado continua a ser juridicamente destituído de qualquer eficácia, por não interferir com a solução de direito encontrada e com a decisão tomada”, situação que, diga-se, sempre se verificaria no caso presente; no mesmo sentido, *acórdão do Tribunal da Relação de Guimarães de 11-07-2017, 5527/16.0T8GMR.G1* - “[...] a «impugnação da decisão proferida sobre a matéria de facto, consagrada no artigo 685.º-B [do anterior C.P.C.], visa, em primeira linha, modificar o julgamento feito sobre os factos que se consideram incorretamente julgados. Mas, este instrumento processual tem por fim último possibilitar alterar a matéria de facto que o tribunal *a quo* considerou provada, para, face à nova realidade a que por esse caminho se chegou, se possa concluir que afinal existe o direito que foi invocado, ou que não se verifica um outro cuja existência se reconheceu; ou seja, que o enquadramento jurídico dos factos agora tidos por provados conduz a decisão diferente da anteriormente alcançada. [...] Quer isto dizer que não há lugar à reapreciação da matéria de facto quando o facto concreto objecto da impugnação não for suscetível de, face às circunstância próprias do caso em apreciação, ter relevância jurídica, sob pena de se levar a cabo uma atividade processual que se sabe, antemão, ser inconsequente, o que contraria os princípios da celeridade e da economia processual consagrados nos artigos 2.º n.º 1, 137.º e 138.º.» [...]”; e *acórdão do Tribunal da Relação de Guimarães de 15-02-2018, 1065/14.3TJVNFG1*.

A autora dirigiu esta acção contra a ré visando obter o pagamento do valor que teve de despendar com a aquisição de um equipamento novo para entregar ao seu cliente, tendo em conta que aquele outro que lhe foi entregue

para diligenciar pela sua reparação se extraviou no decurso do transporte para a empresa sediada em Madrid, onde seria feita a reparação, o que fez argumentando que contratou os serviços da ré, para que esta, enquanto transitária, procedesse à recolha e envio do equipamento, por via aérea, sendo que posteriormente soube que a ré contratou a GLS Portugal para proceder ao envio do bem de Lisboa para Madrid, por via terrestre.

Em nenhum momento da sua petição inicial a autora afirmou ter contratado a ré para proceder ao transporte do equipamento desde os Açores até Madrid, mas sim para que o recolhesse e enviasse para o destino final, tendo, como a própria afirmou expressamente, contratado os serviços da ré enquanto transitária.

A ré contestou suscitando a prescrição do direito da autora por o seu exercício dever ser exercido no prazo de 10 meses, considerando a aplicação do prazo previsto no art.º 16º do DL n.º 255/99, de 7 de Julho, diploma que aprovou o novo regime jurídico aplicável ao acesso e exercício da actividade transitária. Mais alegou a ré que a prescrição sempre se verificaria ainda que se estivesse perante o incumprimento de uma obrigação de transportador, porquanto seria aplicável o prazo de um ano previsto no art.º 32º Convenção relativa ao contrato de transporte internacional de mercadorias por estrada, concluída em Genebra a 18 de Maio de 1956, aprovada em Portugal pelo Decreto-lei n.º 46235, de 18 de Março de 1965.⁸

Conforme se afere da enunciação dos temas da prova, para além da determinação do momento ou segmento do transporte em que ocorreu o extravio, ficou consignado na respectiva alínea b. que importava apurar como seria realizado o transporte do equipamento de Lisboa para Madrid.

Contudo, importa notar que a apelante se limitou a impugnar a alínea b. dos factos não provados, em que o tribunal recorrido considerou não ter ficado demonstrado que tivesse existido um acordo entre a autora e a ré para que o envio do equipamento para a SIMMEDICA fosse efectuado por via aérea.

Note-se que se encontra provado que a demandada foi contratada pela demandante para proceder à recolha e envio do equipamento para a empresa que iria proceder à reparação, assim como se apurou que o transporte seria entre Ponta Delgada - Lisboa e Lisboa - Madrid, tendo a ré contratado a SATA para o transporte da mercadoria dos Açores para Lisboa, por via aérea e, posteriormente, para o transporte Lisboa - Madrid, contratou a GLS Portugal, a realizar via estrada - cf. pontos 7. a 12..

Atendendo aos fundamentos da presente acção, verifica-se que a autora pretende responsabilizar a autora pelo incumprimento daquilo que qualifica como um contrato de transporte com ela celebrado, dado que a mercadoria foi extraviada e nunca chegou ao destino final.

Independentemente da qualificação jurídica a efectuar quanto ao contrato celebrado entre as partes, com base, como é evidente, naqueles que são os factos provados e não provados, há que reconhecer que, determinar se a autora acordou ou não com a ré o envio do equipamento por via aérea, não assume relevância para o desfecho da causa, porquanto mesmo que se prove tal facto, a actuação da ré terá sempre de ser analisada à luz do que foi acordado entre as partes e resultou demonstrado quanto ao envio da mercadoria, sendo que o envio terrestre ao invés de por via aérea se traduziria num incumprimento das obrigações por parte da ré transitária, determinando a responsabilidade desta ao abrigo do diploma que regula o regime da actividade transitária ou até, eventualmente, ao abrigo do regime da actividade enquanto transportadora, mas de um modo ou de outro, estando demonstrado que o extravio ocorreu no trajecto entre Lisboa e Madrid, via terrestre, é evidente que nunca aqui seria aplicável a Convenção para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional, assinada em Varsóvia em 12 de Outubro de 1929, quer porque não está em causa o segmento do trajecto efectuado por via aérea, quer porque o extravio ocorreu no trajecto por estrada – cf. art.º 1º, 18º, 1) a 3) e 31º, 1) da Convenção.

Por outro lado, pretendendo a autora responsabilizar a ré pelo extravio da mercadoria, não deduziu qualquer pretensão indemnizatória com base na violação das instruções por si transmitidas ou com base num cumprimento defeituoso por banda da ré.

Sendo este o enquadramento fáctico a atender e em face dos fundamentos da acção, compaginados com os factos apurados, a demonstração do facto vertido na alínea b. é despicienda e, a demonstrar-se, nunca teria a virtualidade de interferir na solução jurídica da causa.

Por esta razão, não se procederá à apreciação da impugnação dirigida à decisão sobre a matéria de facto, atenta a sua inutilidade.

*

Importa, contudo, ter presente que, nos termos do art.º 662º, n.º 1 do CPC, a Relação pode/deve corrigir, mesmo a título officioso, patologias que afectem a decisão da matéria de facto, sem prejuízo, como é evidente, do ónus de impugnação que recai sobre o recorrente (cf. art.º 640º do CPC), o que sucederá, sobremaneira, quando se limite a aplicar regras vinculativas extraídas do direito probatório material, caso em que a alteração não depende da iniciativa da parte - cf. António Abrantes Geraldès, *Recursos em Processo Civil*, 7ª Edição Atualizada, pp. 333-336; Francisco Ferreira de Almeida, *Direito Processual Civil*, Volume II, 2015, pág. 468; *acórdão do STJ de 17-10-2019, 3901/15.8T8AVR.P1.S1*.

Como excepções ao princípio do dispositivo, em sede de alteração da matéria de facto, detecta-se a previsão do art.º 662º, n.º 2, c) do CPC, que a permite, quando a Relação reputa a decisão da matéria de facto como deficiente, obscura ou contraditória, ou quando considere indispensável a sua ampliação. Assim, para uma correcta apreciação das questões suscitadas, seja a qualificação do contrato, seja a verificação ou não da prescrição do direito que a apelante pretende exercer, com base na prova documental junta ao processo, em concreto, o documento n.º 1 junto com a contestação (*Air Waybill* – Carta de porte aéreo) e o documento n.º 10 junto com a petição inicial (missiva com data de 17 de Março de 2023), procede-se a uma concretização dos pontos 11. e 21. dos factos provados, nos seguintes termos:

11. A ré contratou a SATA para efectuar o transporte da mercadoria dos Açores para Lisboa, por via aérea, tendo sido emitida por SATA Air Açores – Ponta Delgada, como agente do transportador, a Carta de Porte Aéreo n.º ..., com data de 29 de Julho de 2022, onde figura como expedidor Aro 24, Lda.; como consignatário, *Seamodal* Cargo, Lda. e como transportador, a *SATA Intl – Azores Airlines* SA.

21. A autora procedeu ao envio de diversas cartas de interpelação da ré, designadamente, uma com data de 17 de Março de 2023, sob o assunto: “*Carta de Interpelação*”, com o seguinte teor:

“Vimos pela presente missiva ao vosso contacto, reportando-nos ao Contrato de Transporte Aéreo de equipamento hospitalar (em diante, Contrato) celebrado entre a vossa empresa e a Açormédica, em 29.07.2022, com vista à entrega do referido equipamento em Madrid à empresa Simmedica - Sistemas Integrales de Medicina, S.A., tudo conforme guia de transporte n.º 0016610. Como V. Exas. bem sabem, o equipamento entregue em Angra do Heroísmo ao V. representante 1. FF na pessoa da D" GG posteriormente entregue à vossa empresa TRANSITARIO, com destino a Madrid, nunca chegou ao seu destinatário, encontrando-se perdido até hoje.

Certo é que, logo que a Açormédica tomou conhecimento de que o equipamento não havia chegado ao seu destinatário, em 11 de Agosto, contactou com a Seamodal, por email, no sentido de perceber o que acontecera e onde o mesmo se encontrava, insistindo pela informação em 17 de Agosto e 02 de setembro, tendo apenas recebido resposta nesse ultimo dia 2 de setembro, através de email no qual a Seamodal respondeu com o seguinte teor: "A mercadoria saiu de Portugal e não seguiu o percurso ordinário, sendo que se extraviou noutra estação da GLS. Estamos a tentar perceber onde está a carga juntamente com o transportador.". Ora, só nessa altura, a Açormédica tomou conhecimento de que a Seamodal havia subcontratado o serviço de transporte aéreo do equipamento hospitalar

entregue a outra empresa, a GLS, que terá sido quem o extraviou.

Num dos contatos telefónicos efetuados pelo sr. EE junto do Sr. HH da empresa Seamodal [...] informou que o equipamento chegou a Lisboa vindo da Ilha Terceira mas que o mesmo se tinha extraviado no trajeto Lisboa-Madrid por uma empresa do nome GLS a qual desconhecemos e em circunstancia alguma foi-nos informado pela Seamodal, que utilizavam empresas de transporte em sub-contratação. [...]

Nesse seguimento, em Outubro de 2022, a Seamodal solicitou proposta de equipamento hospitalar perdido com vista a acionar o seguro de forma a entregar um equipamento igual ao extraviado (que assumimos ser o seguro obrigatório de responsabilidade civil para a atividade transitária), tendo em janeiro deste ano recebido um email vosso a declinar qualquer responsabilidade para além daquela assumida pela GLS, com base numa participação de seguro feita por essa empresa e que apenas assume o valor de 250,00€. [...]

Nesse sentido, vimos interpelar V. Exas. para que procedam à entrega da mercadoria equipamento hospitalar ao seu destinatário, conforme acordado contratualmente, no prazo máximo de 5 dias, sob pena de não o fazendo considerarmos o contrato definitivamente incumprido, e automaticamente resolvido sem necessidade de mais comunicações para esse efeito. [...]"

3.2.2. Da qualificação jurídica do contrato

A demandante, apesar de ter mencionado expressamente na sua petição inicial ter contratado com a ré no âmbito da actividade transitária a que esta se dedica, com vista a que o equipamento médico – ecoendoscópio radial – fosse enviado para a empresa que iria proceder à sua reparação, sediada em Madrid, conclui que com ela celebrou um contrato de transporte aéreo, que foi incumprido – a mercadoria extraviou-se e não chegou ao destino –, convocando a aplicação da Convenção de Varsóvia e considerando a ré, enquanto transitária, (respondendo pelo incumprimento das obrigações com quem subcontratou o transporte), responsável pelo prejuízo causado (o valor de 19 680,00 € correspondente ao preço de aquisição de um novo equipamento). A ré sustentou que celebrou com a autora um contrato de comissão de transporte ou de expedição ou de trânsito e não um contrato de transporte. Na decisão recorrida o Tribunal *a quo*, sem se debruçar demoradamente sobre a qualificação jurídica do contrato parece tê-lo configurado como um contrato de expedição ou trânsito, aduzindo o seguinte: “No caso vertente, a Ré dedica-se ao exercício da atividade transitária e foi nessa qualidade que prestou serviços à Autora, para que o equipamento médico fosse remetido de Ponta Delgada para as instalações da SIMMEDICA em Madrid. Assim, ao presente

caso é aplicável o Decreto-lei n.º 255/99 de 7 de julho, nos termos do n.º 1 e alínea b) do n.º 2 do art.º 1 do Decreto-lei n.º 255/99 de 7 de julho, na redação atual.”

Nas suas alegações de recurso, a apelante insiste na aplicação ao caso da Convenção de Varsóvia entendendo que se está perante um contrato de transporte aéreo, imputando à ré um incumprimento da obrigação de transporte e entrega no local visado da mercadoria entregue.

Por sua vez, a ré/apelada reiterou nas contra-alegações que o direito que a autora pretende exercer advém de um alegado incumprimento do serviço que consigo contratou no âmbito da sua actividade transitária, qualidade em que prestou tais serviços, celebrando com empresas transportadoras terceiras os respectivos contratos de transporte, pelo que está em causa um contrato de comissão ou trânsito.

A definição da actividade transitária consta do n.º 2 do art.º 1º do DL 255/99, de 7 de Julho, que regula o acesso e exercício da actividade transitária:

“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.”*

A fronteira entre o contrato de transporte e o contrato de expedição ou contrato de trânsito nem sempre é de fácil destrição, sendo seguro que o segundo envolve a concretização das operações de transporte, funcionando o transitário como um intermediário entre o expedidor e o transportador, que, além disso, se assume como prestador de serviços, cada vez mais numerosos e complexos - cf. Francisco Costeira da Rocha, *O Contrato de Transporte de Mercadorias - Contributo para o Estudo da Posição Jurídica do Destinatário no Contrato de Transporte de Mercadorias*, pág. 77.

O contrato de expedição, em sentido estrito, configura um mandato, que pode ser com ou sem representação, pelo que esta não é um elemento típico da figura; não existindo representação, tratar-se-á de uma situação regulada pelo regime geral do mandato - cf. art.ºs 1180º a 1184º do Código Civil.

Como refere Francisco Costeira da Rocha, no contrato de trânsito, o transitário assume a obrigação de celebrar um contrato de transporte, com

um transportador, em nome próprio ou do expedidor, mas sempre por conta deste, pelo que o fundamental é o mandato, não a ausência de poderes representativos - cf. *op. cit.*, pág. 82.

Por sua vez, o Professor Januário Gomes, in *Sobre a Vinculação del Credere*, in *Estudos de Direito das garantias*, Volume II, pág. 228, esclarece:

“Naquilo que constitui um desenvolvimento e uma concretização do disposto no n.º 1. o artigo 13/2 permite ao transitário celebrar contratos com terceiros em nome próprio, por conta do expedidor ou do dono da mercadoria, bem como receber em nome próprio ou por conta do cliente, as mercadorias que lhe são entregues pelo transportador e actuar como gestor de negócios.”

O transitário tanto pode praticar actos jurídicos – a celebração de contratos de transporte – como actos materiais – por exemplo, embalagem ou armazenamento de mercadoria, o que revela a grande amplitude da sua actividade, que não se limita à celebração do contrato de transporte por conta do expedidor.

Tendo presente a noção de contrato de expedição, em sentido estrito ou em sentido amplo, e considerando que o contrato de mandato civil *qua tale* se diferencia pela obrigação de praticar um ou mais actos jurídicos por conta de outrem (cf. art.º 1157º do Código Civil⁹), Hugo Ramos Alves alerta para a necessidade de enquadrar os actos materiais praticados pelo transitário que não integram a prática de actos jurídicos na globalidade da sua actuação, na sequência de actos com vista a uma actividade jurídica, o que leva a que devam ser apreciados segundo um nexo de acessoriedade e de funcionalidade estreita em relação aos actos principais, havendo que verificar se a actuação do mandatário se reporta à realização do interesse a cuja satisfação o acto é ordenado, caso em que os actos materiais se integram no mandato – cf. *O Singular caso do transitário-Transportador, Temas de Direito dos Transportes*, Volume IV, M. Januário da Costa Gomes (Coord.) Maio 2019, pp. 308-209.

Por sua vez, o contrato de transporte pode ser definido como o contrato mediante o qual uma das partes (transportador) se obriga perante outrem (passageiro ou carregador/expedidor) a fazer deslocar fisicamente (por si ou recorrendo aos serviços de outrem, por cuja actuação responderá) de um lugar para o outro pessoas ou mercadorias.

Como refere Hugo Ramos Alves, no plano teórico, a distinção entre ambos os contratos é clara: “no contrato de expedição estamos perante uma substituição gestória na celebração de um contrato de transporte, enquanto no contrato de transporte existe uma obrigação de resultado a cargo do transportador, traduzida na obrigação de entregar as mercadorias incólumes ao destinatário”. A actividade do transitário caracteriza-se pela diversidade e pela complexidade, estando relacionada com as operações de expedição,

recepção, armazenamento e circulação de bens ou mercadorias, pelo que não se confina a uma obrigação de assegurar a deslocação da mercadoria, típica do contrato de transporte. Assim, “o contrato de expedição diz respeito a um intermediário, motivo pelo qual o transitário faz transportar, enquanto o transportador transporta.” – cf. *op. cit.*, pp. 334-335.

Para a destrição, em cada caso concreto, sobre se se está perante um contrato de expedição ou um contrato de transporte importa atender a diversos critérios que, além das obrigações assumidas pelas partes ou do conteúdo das cláusulas aplicáveis ao negócio, poderão auxiliar na determinação do tipo de contrato em presença, nomeadamente, o modo como a empresa se apresenta ao público, ou seja, como transitário ou intermediário ou como executor do transporte; através da discricionariedade conferida ao transitário na organização do transporte; mediante a análise da emissão dos documentos de transporte (se estes foram emitidos pelo transitário poderá ser um indício de que será ele ou um subcontratante a realizar o transporte); através da remuneração fixada – cf. Hugo Ramos Alves, *op. cit.*, pp. 336-337.

Todos estes elementos, porém, terão sempre de ser conjugados com a interpretação da vontade das partes, a partir do respectivo comportamento e em face do circunstancialismo associado.

Tendo presente este enquadramento jurídico, importa relevar os seguintes factos apurados, para além do constante do ponto 9. (onde se afirma que a autora contratou a ré na qualidade de transitária):

- A ré dedica-se maioritariamente à actividade transitária, estando licenciada para o respectivo desenvolvimento, não figurando entre a sua actividade o transporte aéreo e ali se referindo apenas o transporte rodoviário ocasional;
- A autora contratou os serviços da ré para que esta procedesse à recolha e envio do equipamento, para entrega junto da empresa que iria proceder à sua reparação, situada em Madrid;
- O transporte a realizar teria o percurso Ponta Delgada (Açores) – Lisboa e Lisboa – Madrid;
- A ré contratou a SATA para efectuar o transporte da mercadoria entre os Açores e Lisboa, por via aérea;
- A ré contratou a GLS Portugal para realizar o transporte Lisboa – Madrid, via terrestre;
- A carta de porte aéreo, atinente ao transporte entre Ponta Delgada e Lisboa foi emitida pelo agente do transportador, sendo este a *SATA Intl – Azores Airlines, SA*, figurando como consignatário a aqui ré.

Transcorrida a matéria de facto provada nenhum elemento de facto permite concluir que a autora tenha contratado a ré para proceder, ela própria, por si ou mediante terceiros, ao transporte da mercadoria, mas antes para

diligenciar pela recolha e envio do equipamento, de modo a que este fosse remetido e entregue à empresa sedeada em Madrid, que procederia à sua reparação.

A ré não se obrigou a executar, por si ou com recurso a terceiros, a deslocação da mercadoria dos Açores para Madrid, obrigando-se a proceder ao transporte e sua entrega no destino, mas antes a diligenciar e executar todos os actos necessários a que o envio da mercadoria se concretizasse.

Por outro lado, nenhum elemento de facto autoriza a afirmar que a autora instruiu a ré quanto ao modo como esse envio deveria ocorrer ou que meios de transporte deveriam ser utilizados (e ainda que o facto vertido na alínea b. viesse a ser demonstrado, sempre se revelaria inócuo para, por si só, modificar o tipo de negócio em presença, dado que a opção por via aérea nunca implicaria uma obrigação de execução do transporte, mas antes um modo de cumprimento da obrigação assumida de diligenciar pelo envio da mercadoria, o que sempre teria de ser conjugado com a restante factualidade provada).

Por outro lado, verifica-se que na carta de porte aéreo, emitida por um agente do transportador, a ré figura como o destinatário/consignatário da mercadoria, o que constitui um outro indício de que actuou como intermediária, no sentido de fazer transportar a mercadoria e não como transportadora.

Nada se apurou quanto às condições estabelecidas para a vigência da relação contratual entre a autora e a ré, pelo que a segunda, ao abrigo do mandato que corporiza o contrato de expedição ou trânsito (ou, em sentido mais amplo, a prestação de serviços em que este se traduz), se obrigou, nos termos gerais, a diligenciar pelo transporte solicitado, por conta da autora, mas sem poderes de representação (ou pelo menos, sem que tenha sido demonstrada a conferência de tais poderes pela autora), o que significa que os contratos de transporte posteriormente celebrados com a SATA (via aérea) e com a GLS Portugal (via estrada) produziram, inicialmente, os seus efeitos entre estas e a ré.

Conclui-se que entre a autora e a ré foi celebrado um contrato de expedição ou de trânsito, que se encontra sujeito ao regime previsto no DL 255/99, de 7 de Julho.

*

3.2.3 *Do Prazo de prescrição*

Louvando-se no estatuído no art.º 16º do DL 255/99, de 7 de Julho, a ré suscitou a prescrição do direito da autora por, à data da interposição da acção, terem já decorrido 10 meses sobre a data do término do contrato.

A 1ª instância apreciou a excepção de prescrição, que julgou procedente, aduzindo o seguinte:

- O equipamento extraviou-se durante o transporte terrestre e não chegou ao destino, pelo que o serviço não se concluiu, não sendo aplicável o art.º 16º do DL 255/99;
- De acordo com o art.º 15º, n.º 2 deste diploma legal as empresas transitárias respondem pelas obrigações contraídas por terceiros com quem hajam contratado, pelo que é aplicável o art.º 32º da Convenção CMR, que estabelece que as acções originadas pelos transportes sujeitos a esta Convenção prescrevem no prazo de um ano;
- No caso de perda total, o prazo de um ano é contado a partir do 60º dia após a entrega da mercadoria ao cuidado do transportador;
- A mercadoria foi entregue à ré em 29 de Julho de 2022, pelo que a autora tinha um ano a contar de 27 de Setembro de 2022 para intentar a acção, o que fez apenas em 16 de Julho de 2024, pelo que se verificou a prescrição do seu direito.

A autora/apelante insurge-se contra o assim decidido, pela seguinte ordem de argumentos:

- Ao transporte em causa é aplicável a Convenção de Varsóvia, por ter celerado com a ré, enquanto transportadora, um contrato de transporte por via aérea internacional, sendo o transportador responsável pelo dano decorrente da perda ou avaria de mercadorias durante o transporte aéreo;
- A autora pode exercer o seu direito no prazo de dois anos a contar da data da chegada ao destino ou da data em que a aeronave deveria ter chegado ou da data da interrupção do transporte;
- Não é aplicável o prazo de 10 meses previsto no art.º 16º do DL 255/99, de 7 de Julho, porque este se destina apenas à actividade transitária.

A ré/recorrida contrapõe:

- = Entre as partes foi celebrado um contrato de expedição, sendo aplicável o prazo de prescrição de 10 meses;
- = Este prazo deve contar-se a partir do incumprimento definitivo do contrato, que se verificou transcorridos que foram cinco dias sobre a carta de interpelação de 17 de Março de 2023, ou seja, em 22 de Março de 2023, pelo que o direito está prescrito;
- = Mesmo considerando o incumprimento do serviço de transporte contratado com terceiro, o prazo aplicável seria de um ano, conforme art.º 32º da Convenção CMR, a contar do 60º dia a contar da entrega da mercadoria ao transportador;

Nenhum dos argumentos suscitados pela apelante merece provimento.

Como decorre dos factos provados sob os pontos 11. e 12., a deslocação da mercadoria entre os Açores e Madrid processou-se mediante dois meios de transporte distintos – via aérea e por estrada – o que evidencia estar em causa

uma situação de transporte multimodal, face à celebração de um único contrato com a ré transitária, sendo que havendo que deslocar o equipamento a partir de uma ilha para Espanha e proceder à sua entrega num estabelecimento não localizado num aeroporto ou num porto, a utilização de diferentes meios de transporte sempre se imporia.

É sabido que no ordenamento jurídico nacional não existe regulamentação específica para o transporte multimodal.

De igual modo, não existe qualquer regulamentação uniforme e internacional material sobre o transporte multimodal que esteja em vigor, pois a única que foi elaborada com tal propósito exclusivo – a Convenção das Nações Unidas de 1980 sobre o Transporte Internacional Multimodal de Mercadorias (Convenção de Genebra), que visava estabelecer um regime imperativo aplicável de modo uniforme os transportes multimodais independentemente do lugar em que se produziram os danos – ainda não entrou em vigor¹⁰, pelo que, como é evidente, não é aplicável ao caso.

Cada meio de transporte conta com uma regulação específica que contém um regime próprio adequado às respectivas características e decorrente da evolução histórica da sua regulação, o que é sobretudo notório no transporte marítimo.

Uma das soluções que a doutrina segue para o caso dos transportes multimodais internacionais é a da aplicação do sistema de rede ou *network liability system*, segundo o qual, num transporte multimodal, se aplicará ao transportador que assumiu a realização do transporte na sua totalidade o regime do meio de transporte em que se produza o dano na mercadoria (a dificuldade coloca-se quando é desconhecido o lugar em que ocorreu o dano). É este o regime que, perante o insucesso da regulação uniforme, tem sido aplicado na maioria dos transportes multimodais internacionais – cf. Alberto Emparanza Sobejano, *El Transporte Multimodal de Contenedores y la Dificultad de la Determinación del Régimen de la Acción de Reclamación de Daños*, in *Temas de Direito dos Transportes*, Volume VI, M. Januário da Costa Gomes (Coord.), Setembro 2025, pp. 90-94.

Assim, também porque apoiada nas opções tomadas por diversos instrumentos internacionais¹¹, afigura-se adequada a consideração do transporte multimodal como transporte segmentado, havendo tantas prestações de transporte quanto os modos. Logo, a ausência de regime aplicável ao transporte multimodal deve ser superada mediante a aplicação do regime correspondente a cada modo, não havendo assim um regime, mas antes vários regimes – cf. Januário Gomes, *Do transporte port to port ao transporte door to door*, in “I Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo. O contrato de transporte marítimo de mercadorias”, Almedina, Coimbra, 2008, p. 388.

Uma das consequências mais importantes da opção tomada refere-se à disciplina da responsabilidade (em rede) nos casos em que se apure o segmento do percurso no qual ocorreu a causa do dano sofrido: para cada fase do trajecto reserva-se a aplicação do regime de responsabilidade que lhe é próprio. Tal significa que as normas imperativas uniformes ou internas serão aplicáveis a cada troço do percurso e, assim, por exemplo, a Convenção de Bruxelas de 1924¹² à fase marítima, a de Varsóvia e de Montreal¹³ à parte aérea, a CMR à etapa rodoviária e a Convenção de Berna¹⁴ à secção ferroviária.

Dado que o extravio do equipamento teve lugar durante o trecho rodoviário do transporte entre Lisboa e Madrid (cf. ponto 16.), haveria que atender, à partida, à Convenção CMR e não à Convenção de Varsóvia, como pretende a apelante, pelo que nunca seria aqui aplicável o prazo prescricional de dois anos previsto no art.º 29º desta última Convenção.

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 - *cf. em sentido idêntico, acórdão do Tribunal da Relação do Porto de 26-09-2022, 792/19.3T8PVZ.P1*.

E assim sempre seria ainda que se demonstrasse que a autora acordou com a ré a realização do transporte integral por via aérea, porquanto a circunstância de a ré, enquanto transitária, não ter atendido às instruções do mandante, implicaria a sua responsabilidade obrigacional decorrente do incumprimento das obrigações assumidas no âmbito do contrato de expedição celebrado entre as partes, mas não modificaria o regime aplicável para reparação do prejuízo em face do efectivo meio de transporte utilizado no momento em que o extravio se verificou.

Por outro lado, tendo-se concluído que o contrato celebrado entre as partes não foi um contrato de transporte, mas sim um contrato de expedição ou trânsito, em que a ré se obrigou a organizar e arquitectar o transporte necessário para a deslocação da mercadoria, é evidente que actuou nas suas vestes de transitária, sendo que nenhum dos factos provados autoriza a afirmar que em algum momento do transporte tenha assumido a execução - seja por si, seja por intermédio de terceiros - do transporte, passando a transitário-transportador.

Apesar das especificidades decorrentes de o transitário ter evoluído das suas funções clássicas de intermediação entre o expedidor ou carregador e o transportador para poder, ele próprio, assumir as funções de transportador contratual (*actual carrier*), o que releva é a sua importância enquanto auxiliar do expedidor ou carregador, ora assumindo funções típicas de intermediário,

quer enquanto representante do expedidor ou carregador, celebrando o contrato de transporte de que passa a ser parte, quer enquanto mandatário sem representação do expedidor.

Para além da responsabilidade do transitário perante o seu cliente pelo incumprimento das suas obrigações (situações gerais de incumprimento *lato sensu*, incluindo a mora, cumprimento defeituoso ou incumprimento definitivo), decorre do disposto na segunda parte do n.º 1 do art.º 15º do DL 255/99, de 7 de Julho, que aquele é ainda responsável pelas obrigações contraídas por terceiros com quem haja contratado, sem prejuízo do direito de regresso.

Trata-se de uma situação paralela à responsabilidade *del credere* do comissário (art.º 269º do Código Comercial) e do agente comercial (art.º 10º do DL 178/86, de 3 de Julho), com a diferença que, ao contrário destas, que possuem uma base convencional, o transitário tem uma responsabilidade *del credere* legal, que está intrinsecamente associada às situações em que celebra contratos de transporte, ou seja, situações de contrato de expedição ou trânsito, em sentido estrito.

“O transitário surge, assim, como um garante legal do cumprimento das obrigações por parte do terceiro, parecendo que a garantia em causa funciona em termos de acessoriedade: não faria sentido que o transitário garante respondesse em termos mais gravosos do que o próprio terceiro - conclusão esta que, de resto, surge confirmada pelo disposto no artigo 15/2. Trata-se, portanto, de uma situação de responsabilidade de tipo fidejussório, de origem legal, funcionando a responsabilidade do transitário nos moldes da fiança comercial.” – cf. Januário Gomes, *Sobre a Vinculação del Credere*, in Estudos de Direito das garantias, Volume II, pág. 231.

Tendo a ré, transitária, ficado encarregada de organizar a deslocação da mercadoria dos Açores para Madrid, tendo celebrado os contratos de transporte via aérea e terrestre, responderia, à partida, pelo incumprimento ou pelo cumprimento defeituoso dos transportadores a quem foi confiada a execução material do transporte, aplicando-se-lhe os limites estabelecidos, por lei ou convenção - cf. art.º 15º, n.º 2 do DL 255/99.

O prejuízo de que a autora/recorrente pretende ser ressarcida resulta do incumprimento ou do cumprimento defeituoso de obrigações da ré enquanto transitária: primeiro, porque alegadamente não teria contratado o transporte integral por via aérea; depois, porque uma das empresas que utilizou na execução do contrato, a GLS Portugal, não assegurou que o equipamento chegasse ao destino, tendo sido extraviado.

Por isso, o regime aplicável tem de ser necessariamente o decorrente do DL 255/99, de 7 de Julho, que contém a disciplina jurídica da actividade

transitória, sobremaneira, o seu art.º 16º, que fixa em 10 meses o prazo de prescrição do direito à indemnização a exercer contra o transitário – *cf. acórdão do Tribunal da Relação do Porto de 10-01-2021, 1598/18.2T8PFR.P1, em cujo sumário se pode ler: “III -O transitário responde objetivamente pelos atos praticados por outrem, ou seja, pelo transportador com quem celebrou o contrato de transporte, mas a sua obrigação prescreve no prazo de 10 meses previsto no art. 16.º daquele diploma. IV – O direito de regresso cujo prazo de prescrição resulta do disposto nos arts. 32.º e 39.º, n.º 4 da CMR, é exercido contra o transportador ou contra o transitário-transportador, mas não contra aquele que apenas exerceu as funções de transitário.”*

E a razão de ser deste prazo de 10 meses aplicável ao transitário justifica-se pela natureza da responsabilidade estabelecida no art.º 15º do DL 255/99, como se explicita no *acórdão desta Relação de 11-03-2025, 447/22.1T8PVZ.L2-7*:

“Consagram-se, assim, duas vias pelas quais pode haver responsabilidade civil do transitário:

- pelo incumprimento das suas obrigações, convencionadas com o interessado na carga;
- pelos actos de terceiro com quem o transitário haja contratado, sem prejuízo do direito de regresso, preconizando nesta sede uma responsabilidade *del credere* legal. Note-se que ambos os casos referem-se a situações gerais de incumprimento *lato sensu* do contrato, abrangendo assim a mora, o cumprimento defeituoso e o inadimplemento definitivo.

A apontada dupla vertente da responsabilidade do transitário explica o estabelecimento de um prazo prescricional incaracterístico (porque – ao que se sabe – sem paralelo) e curto (inferior a um ano) por parte do art.º 16.º do DL n.º 255/99.

Pode afirmar-se, por um lado, que a reduzida dilação destina-se a compensar a onerosidade que representa sempre a instituição de uma responsabilidade *del credere* que não foi convencionada entre as partes, antes surge imposta pela lei. Por outro, importa reter que os transportadores que o transitário habitualmente contrata no cumprimento da sua obrigação de celebrar o negócio jurídico relativo à deslocação da carga do seu cliente beneficiam de prazos de prescrição ou caducidade bastante reduzidos [mais concretamente, um ano, quer no caso dos transportes (terrestres) sujeitos à Convenção relativa ao Contrato de Transporte Internacional de Mercadorias por Estrada (art.º 32.º), quer no dos transportes (marítimos) regulados pela Convenção Internacional para Unificação de Certas Regras em Matéria de Conhecimento de Carga (art.º 3.º, n.º 6), quer ainda no dos transportes (ferroviários) disciplinados pela Convenção relativa aos Transportes Internacionais

Ferroviários (art.º 58.º das Regras Uniformes CIM)].

Logo, torna-se óbvio que apenas uma dilação inferior a um ano permite ao transitário fazer valer o seu direito de regresso contra o transportador efectivo, pois, caso o interessado na carga exerça o seu direito de indemnização perto do termo do prazo fixado no art.º 16.º do DL n.º 255/99, o transitário ainda disporá de 2 meses para acautelar a sua pretensão ressarcitória.”

No mesmo sentido, veja-se o *acórdão do Tribunal da Relação do Porto de 23-01-2025, 4421/22.0T8PRT.P1*.

Assente que o prazo aplicável é o prazo de 10 meses, importa determinar o termo inicial do prazo de prescrição.

Conforme decorre do art.º 306º, n.º 1 do Código Civil, o prazo da prescrição começa a correr quando o direito puder ser exercido.

O que releva para este efeito é a possibilidade legal de exercício do direito, não sendo determinante a impossibilidade de facto, ou seja, a ignorância por parte do titular da existência do direito, a menos que seja imputável a comportamento doloso da contraparte – cf. Júlio Gomes, *Comentário ao Código Civil – Parte Geral*, 2ª edição revista e actualizada, UCP, pág. 915; *acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 22-09-2016, 125/06.9TBMMV-C.C1.S1* – “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 mencionado art.º 16º do DL n.º 255/99 estabelece que o prazo se conta *da data da conclusão da prestação de serviço contratada* e, segundo se depreende, a 1ª instância considerou que tal prazo não decorreu, porque, não tendo o equipamento sido entregue, o serviço não foi concluído.

Crê-se que não é de secundar tal entendimento.

Com efeito, como se refere no *acórdão da Relação de Lisboa de 11-03-2025, 447/22.1T8PVZ.L2-7, supra mencionado*, ainda que a letra do art.º 16º do DL 255/99 pareça impor a necessidade da conclusão da prestação do serviço acordada para que o prazo prescricional comece a correr, não se pode deixar de ter presente que o transitário pode incorrer em responsabilidade sem que chegue a concluir a prestação acordada (como sucede nos casos de incumprimento definitivo por perda – objectiva - do interesse do “cliente” devido a não satisfação atempada da obrigação principal do contrato de

expedição ou pela recusa em cumprir), caso em que não se descortinam razões válidas para excluir tais situações do âmbito da previsão normativa em referência.

Nesse sentido depõe também o facto de o art.º 16.º desenvolver o preceito precedente, o qual se refere irrestritamente à responsabilidade obrigacional do transitário, quer seja própria, quer decorra de actos de terceiro com quem haja contratado e independentemente de ter havido ou não o término do serviço ajustado.

Portanto, entre uma situação e outra, a única diferença quanto ao prazo prescricional será que o primeiro dia em que este começa a correr, nos casos mencionados, corresponde à data em que devia ter sido concluída a prestação de serviço contratada (e não ao momento em que esta ocorreu, porquanto por vezes tal não acontece).

A não se entender deste modo, o exercício efectivo do direito de regresso do transitário contra os terceiros por si contratados nos casos em que a prestação de serviço acordada não chegou a ser concluída resultaria afastado, pois que a pretensão indemnizatória do cliente estaria, então, sujeita ao prazo de prescrição ordinário de 20 anos (art.º 309.º do Código Civil), enquanto o transitário continuaria cingido a um prazo curto, como é o de um ano (por exemplo, na Convenção CMR), o que seria totalmente contrário à parte final da estatuição do art.º 15.º, 1, do DL n.º 255/99 (*“sem prejuízo do direito de regresso”*).

O prazo do artigo 16.º DL n.º 255/99, de 7 de Julho é um prazo especial e afasta, efectivamente, a aplicabilidade do do art.º 309.º do Código Civil.

Face ao encadeado de actos (materiais e jurídicos) em que se traduz a prestação complexa a que se vinculou a ré enquanto transitária, não se pode simplesmente considerar o momento da expedição da mercadoria, seja a partir de Ponta Delgada, seja a partir de Lisboa, como data da conclusão do serviço que lhe incumbia prestar, porquanto tinha de assegurar a entrega do equipamento no local de destino, o que não sucedeu (tanto mais que responde pelas obrigações dos terceiros com quem contratou).

Perante o extravio da mercadoria no trajecto entre Lisboa e Madrid, não tendo sido possível recuperá-la ou identificar o local onde se encontrava, deve considerar-se que ocorreu a impossibilidade de cumprimento da obrigação, imputável à ré, no momento em que se tornou claro que não seria possível localizar o equipamento (cf. art.º 801º do Código Civil).

Ao impossibilitar a prestação, o devedor incorre numa presunção inilidível de culpa, sendo responsável como se faltasse culposamente ao cumprimento da obrigação.

Quando o credor prova a existência da obrigação e a falta de cumprimento por

parte do devedor, presume-se o não cumprimento culposo, por regra, sob a forma de mora, cabendo ao devedor demonstrar uma causa de justificação – cf. art.º 804º do Código Civil

Se o credor provar que o devedor não só não cumpriu como, além disso, impossibilitou qualquer cumprimento ulterior, mantém-se a presunção de culpa-ilicitude, mas a lei vai mais longe, pois não há mora, passando-se logo ao incumprimento definitivo. Com efeito, a mora pressupõe que a prestação ainda seja possível (art.º 804º, n.º 2).

Significa isto que, demonstrada a impossibilidade imputável ao devedor, o credor fica dispensado da “via-sacra” da interpelação, mora, interpelação admonitória, ultrapassagem do prazo razoável ou perda do interesse na prestação (art.º 808º do Código Civil) – cf. António Menezes Cordeiro, *Código Civil Comentado, II – Das Obrigações em Geral*, CIDP, pág. 1031.

Com o descaminho da mercadoria, porque extraviada e irrecuperável, ocorre a impossibilidade de cumprimento, imputável à ré.

Assim, o início do prazo de prescrição deve coincidir com o momento em que se verificou o incumprimento definitivo do contrato, ou seja, na data em que ficou determinado que seria impossível recuperar a mercadoria – *cf. neste sentido, acórdãos dos Tribunais da Relação do Porto de 26-09-2022, 792/19.3T8PVZ.P1 e de Relação de Lisboa de 12-03-2012, 2577/10.3TBVFX.L1-1.*

Em face dos factos provados, sabe-se que o extravio foi comunicado à autora em 2 de Setembro de 2022, mas nesse momento a ré informou que ainda estava a tentar perceber junto do transportador onde se encontrava a carga. No entanto, um mês depois, sem conseguirem encontrar o equipamento, a ré iniciou diligências para accionar o seguro de transporte, solicitando à autora a factura de aquisição do equipamento, o que significa que nessa data estava consolidado o extravio da mercadoria – cf. pontos 15. e 17. dos factos provados.

Em Outubro de 2022 estava verificada a impossibilidade de cumprimento e, com isso, o incumprimento definitivo do contrato, sendo que 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 a partir do dia 3 de Outubro de 2022, tendo-se completado às 24 horas do dia 3 de Agosto de 2023 – cf. art.º 279º, c) do Código Civil.

Mas ainda que assim se não entendesse, esse incumprimento definitivo estava certamente verificado em 17 de Março de 2023, data em que a autora interpelou a ré para cumprir, conforme descrito no ponto 21., pelo que sempre o prazo de prescrição de 10 meses já teria transcorrido integralmente à data

da interposição da presente acção, em 16 de Julho de 2024, sem que tenha sido demonstrada a verificação de alguma causa de suspensão ou interrupção da prescrição.

Concluindo, o direito invocado pela autora não foi exercido durante o prazo prescricional de 10 meses, a ré invocou a prescrição, pelo que tal direito perdeu a sua eficácia e se extinguiu, atenta a inércia da recorrente, que nada fez, durante cerca de 1 ano e 9 meses, para, nos termos do n.º 1 do art.º 323.º do Código Civil, manifestar judicialmente qualquer acto que exprimisse, directa ou indirectamente a intenção de o exercer e, assim, interromper o prazo prescricional.

Improcede a apelação, devendo manter-se inalterada a decisão recorrida, ainda que não por razões inteiramente coincidentes com as da decisão da 1ª instância.

*

Das Custas

De acordo com o disposto no art. 527º, n.º 1 do CPC, a decisão que julgue a acção ou algum dos seus incidentes ou recursos condena em custas a parte que a elas houver dado causa ou, não havendo vencimento da acção, quem do processo tirou proveito. O n.º 2 acrescenta que dá causa às custas do processo a parte vencida, na proporção em que o for.

Nos termos do art. 1º, n.º 2 do Regulamento das Custas Processuais, considera-se processo autónomo para efeitos de custas, cada recurso, desde que origine tributação própria.

A recorrente decai em toda a extensão quanto à pretensão que trouxe a juízo, pelo que as custas (na vertente de custas de parte) ficam a seu cargo.

*

IV - DECISÃO

Pelo exposto, acordam os juízes desta 7.ª Secção do Tribunal de Relação de Lisboa, em julgar improcedente a apelação, mantendo, em consequência, a decisão recorrida.

As custas ficam a cargo da apelante.

*

Lisboa, 24 de Fevereiro de 2026¹⁵

Micaela Sousa

Luís Filipe Pires de Sousa

Luís Lameiras

2. NIPC ...

3. NIPC ...

4. *Ref. Elect.* 17469327

5. *Ref. Elect. 17668485*
6. Adiante mencionado pela sigla CPC.
7. Acessível na Base de Dados do Instituto de Gestão Financeira e Equipamentos da Justiça, IP, em www.dgsi.pt, onde se encontram disponíveis todos os arestos adiante mencionados sem indicação de origem.
8. Com início de vigência em 21 de Dezembro de 1969, Diário da República I, n.º 65, de 18-03-1965, adiante designada por Convenção CMR.
9. O mandato comercial caracteriza-se pela obrigação de praticar actos de comércio – cf. art.º 231º do Código Comercial.
10. Cf. A informação disponibilizada pela Organização das Nações Unidas em https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-E-1&chapter=11&clang=en, consultado em 18 de Fevereiro de 2026.
11. Cf., a este propósito, as opções tomadas pelos artigos 1.º, n.º 6, das Regras de Hamburgo; 31.º, n.ºs 1 e 2, da Convenção de Varsóvia; 38.º, n.º 1, da Convenção de Montreal.
12. A Convenção de Bruxelas de 1924 corresponde à designação abreviada pela qual é conhecida a Convenção Internacional para a Unificação de Certas Regras em Matéria de Conhecimentos, *infra* (2.2.) analisada com maior detalhe.
13. As Convenções de Varsóvia e de Montreal correspondem às Convenções para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional.
14. A Convenção de Berna corresponde à Convenção relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários (COTIF), de 9 de Maio de 1980.
15. Acórdão assinado digitalmente – cf. certificados apostos no canto superior esquerdo da primeira página.