

## SENTENÇA n.º 259/2025

### Processo n.º 982/2025

**SUMÁRIO:** Os contratos devem ser pontualmente cumpridos. O consumidor tem direito à indemnização de danos devidamente comprovados que tenha sofrido, desde que cumpridos os requisitos gerais do instituto da responsabilidade civil.

No caso de contrato com transitários, a responsabilidade é igualada à do transportador marítimo, mas com limites instituídos na lei e na Convenção de Bruxelas.

Na falta de prova em contrário, comprovando-se a responsabilidade em apreço, a entidade não deve ser obrigada a pagar ao consumidor valor acima do estipulado pelo legislador.

#### 1. Identificação das partes

Reclamante:

Reclamada:

#### 2. Preâmbulo/ Da Arbitragem

O Centro é uma associação privada sem fins lucrativos autorizada pelo Membro do Governo responsável pela área da Justiça para poder desenvolver a sua atividade e encontra-se inscrito junto da Direção-Geral do Consumidor como entidade de resolução alternativa de litígios, nos termos dos artigos 5.º e 16.º da Lei n.º 144/2015, de 8 de setembro, que transpõe a Diretiva 2013/11/UE do Parlamento Europeu e do Conselho sobre a RAL, que estabelece o enquadramento jurídico dos mecanismos de resolução extrajudicial de litígios de consumo.

Nos termos do Regulamento do CACCL foi indicado a juiz árbitro aqui signatária, para a constituição do tribunal arbitral, e marcada tentativa de conciliação e julgamento arbitral para o dia 24 de junho de 2025, nas instalações do CACCL em Lisboa, que se fixa como lugar da arbitragem.

### 3. Do objeto do litígio

O pedido do Reclamante pode ser consultado nos autos, mas genericamente veio apresentar reclamação alusiva à danificação de uma encomenda (volume) transportada pela reclamada que continha dois equipamentos: um amplificador Sony TA-N 80ES e um pré-amplificador.

Refere que no dia 20.08.2024 entregou dois volumes nas instalações da reclamada em Alverca para virem para Ponta Delgada em transporte marítimo, tendo os volumes, de acordo com o apresentado pelo reclamante, sido devidamente entregues acondicionados. A 23.08.2024 os bens saíram do porto e a 26.08.2024 aquando da receção dos volumes nas instalações da reclamada no Azorespark o reclamante detetou que o volume que continha os objetos suprarreferidos estava totalmente danificado.

Os danos foram verificados na altura da receção pelo colaborador da empresa, considerando o reclamante que se está perante um não cumprimento da obrigação da empresa reclamada enquanto transportes marítimos que devem deslocar os bens, entregando-os incólumes ao seu destinatários, tendo originado danos irrecuperáveis nos meus causando um grande prejuízo.

Apresentou logo reclamação por email para o endereço que detinha e reforçou. A reclamada informou que não foi solicitado nenhum seguro de transporte marítimo e que não aceitava qualquer custo. Mais tarde foi-lhe feita uma proposta referente a uma atribuição de um crédito de €500, o que entende o reclamante não ser razoável quando lhe foram provocados danos que

ascendem a €3000 e que os equipamentos danificados têm um valor atual entre €3000 e €4000.

Sublinha por fim que os equipamentos foram transportados até aos Açores depois de terem passado por uma limpeza efetuada por técnicos, tendo também suportado o valor de €500, valor esse que também solicita a devolução, em virtude desta limpeza ser assim um prejuízo pois os bens ficaram danificados, e o pagamento de uma indemnização referente ao valor de mercado atual dos produtos tudo a título de danos patrimoniais.

Requer assim que a Reclamada seja condenada ao pagamento do valor de €500 pela limpeza dos equipamentos, e o pagamento de uma quantia nunca inferior a €3000 e até €4000 referente ao valor de mercado atual dos referidos produtos, tudo a título de indemnização pelos danos causados nos mesmos.

A reclamada pronunciou-se em contestação sumariamente que foi contratada na qualidade de transitária para organizar o transporte de mercadoria: alegadamente um amplificador Sony TA-N-80ES e um pré-amplificador entre o armazém da---- em Alverca até Ponta Delgada.

A mercadoria foi entregue no armazém em Alverca embalada, não permitindo aos funcionários da --- que receberam a mesma, confirmar o seu estado, se a mesma tinha ou não danos, nem sequer as características e a natureza da mesma.

Estes funcionários limitaram-se a colocá-la em contentor, devidamente estivada e apeada e tratar do transporte desse equipamento, não tendo sido reportadas quaisquer avarias ou incidentes nas operações de carga e de descarga dos contentores, nem tão-pouco pelo navio que efetuou o transporte marítimo.

Estando perante uma relação contratual de prestação de serviços de transitário aplica-se o Decreto-Lei n.º 255/99, de 7 de julho que institui o regime jurídico da atividade transitária; f) De acordo com o artigo 15.º, n.º 2 deste diploma legal à responsabilidade emergente dos contratos celebrados no âmbito deste diploma aplicam-se os limites estabelecidos, por lei ou convenção, para o transportador a quem seja confiada a execução material do transporte; g) Isto é, neste caso em apreço, à responsabilidade da empresa transitária – da --- - aplicam-se as regras da responsabilidade do transportador marítimo, designadamente, os seus limites e causas exoneratórias.

Em Portugal, à responsabilidade do transportador marítimo aplicamos a Convenção de Bruxelas de 1924 (também chamada de Regras de Haia) que foi transposta para o direito interno – os seus artigos 1.º a 8.º - pelo DL 37.748 de 1 de fevereiro de 1965.

Este Decreto determinou que se aplicaria esta Convenção a todos os transportes marítimos de mercadorias tituladas por conhecimentos de embarque (B/L) emitidos em território português, qualquer que seja a nacionalidade das partes contratantes e ainda que os transportes fossem meramente internos. O que é o caso aqui em análise.

Também se aplica ao transporte marítimo de mercadorias interno, o Decreto Lei n.º 352/86 de 21 de outubro, em tudo o que a Convenção de Bruxelas não regule. Embora a legislação acima referida preveja uma presunção de responsabilidade do transportador pelo dano ocorrido na mercadoria transportada durante o trajeto, esta presunção não é absoluta e a Convenção de Bruxelas prevê uma série de causas de exoneração no seu artigo 4.º, n.º 2, nomeadamente e para o que aqui nos interessa, a insuficiência de embalagem na carga transportada.

Sendo certo que o embalamento da carga agora reclamado foi feito pelo Reclamante, a --- não poderá ser responsável pela sua insuficiência. Estamos perante uma causa de exclusão da responsabilidade do transportador, aplicável ao transitário, a reclamada não tem forma de apurar se os danos ora reclamados já existiam antes da mercadoria ser entregue no seu armazém.

Além de que este tipo de equipamento exigia obviamente um seguro de transporte de mercadoria que o cliente deveria ter efetuado para garantir a cobertura de eventuais danos.

Assim cabe ao Reclamante fazer a prova que os danos ocorreram durante o transporte marítimo, pois é o único que conhecia o estado da mercadoria antes do seu carregamento em contentor. O que não logrou fazer.

Acresce que, os prazos de reclamação dos danos são bastante curtos. Quando os mesmos são aparentes terão de ser reclamados no momento da entrega, quando não aparentes em 3 dias (artigo 3.º, n.º 6 da Convenção de Bruxelas).

O que não foi cumprido pelo Reclamante, pois este recebe a mercadoria a 26/08 e só a 29/08 é que vem apresentar reclamação à Reclamada. Quando segundo o mesmo teve conhecimento dos alegados danos logo no momento da entrega. Na reclamação apresentada por correio eletrónico nessa data refere que os danos foram causados por “queda” na entrega, o que demonstra que não foram provocados durante o transporte da mercadoria, ou seja, no período de responsabilidade da ---.

Na apresentação da reclamação os prazos já tinham esgotado pelo que se presume que as mercadorias forem entregues em boas condições, cabendo ao lesado provar o contrário. Mais acresce que, o Reclamante limita-se a pedir

valores na sua reclamação, sem apresentar qualquer fatura desses equipamentos, ou qualquer documento que justifique os valores peticionados.

Logicamente, que não basta solicitar valores para se obter uma indemnização. Ainda que a Reclamada fosse responsável, nos termos do artigo 4.º, n.º 5 da Convenção de Bruxelas e o artigo 31.º do DL 352/86 de 21 de Outubro a responsabilidade do transportador está limitada ao valor de €498,80.

Ora, embora a responsabilidade da reclamada tivesse excluída por uma causa legalmente prevista, e os prazos de reclamação já tivessem decorrido, a mesma para benefício da relação comercial, mostrou-se disposta a assumir o valor de 500€, sendo este o valor limite conforme referido na alínea anterior.

Nestes termos e nos mais de Direito deverá a presente Reclamação improceder, por não provada, sendo arquivada, ou, no limite, ser celebrado acordo entre as partes pelo valor de €500,00 (quinhentos euros).

#### 4. Do valor da causa

Nos termos do art. 6.º do Regulamento do CACCL, o valor da causa corresponde ao valor atribuído ao pedido formulado pelo reclamante, não podendo o valor ser superior a €5000.

A presente causa tem o valor total de **€4500** (quatro mil e quinhentos euros).

#### 5. Da tentativa de conciliação e do julgamento arbitral

Na data e hora designada para a audiência, que se realizou via teams, verificou-se estar presente o Reclamante, acompanhada de mandatária, e a Reclamada, representada pela sua mandatária, devidamente identificadas nos autos.

Nos termos do Regulamento deu-se lugar ao andamento da audiência, lograda a hipótese de acordo entre as partes, apesar de ter sido mantida a proposta de acordo no pagamento de €500, tendo por isso sido ouvidas as partes.

Finda a produção de prova, e concluídas as alegações finais, foi encerrada a audiência de discussão e julgamento, tendo as Partes sido informadas que posteriormente seriam notificadas da Sentença.

#### 6. Do Saneador

Este tribunal arbitral é competente considerando a vontade manifestada pelo Reclamante consumidor, a natureza do litígio, e a sujeição deste ao regime da arbitragem necessária (art. 15º da citada lei, alterada pelo art. 2º, da Lei n.º 6/2011, de 10.03).

O processo é assim o próprio e as partes legítimas e capazes. Não há assim exceções ou outras questões prévias de que cumpra preliminarmente conhecer.

Passa-se assim à apreciação e decisão do mérito da causa.

#### 7. Da Fundamentação:

Dos fundamentos de facto:

7.1. Resultam como factos provados:

- a. O reclamante realizou contrato de prestação de serviços com a reclamada, para que esta na qualidade de transitária realizasse a entrega de dois volumes vindos de Alverca para Ponta Delgada.
- b. Para esse serviço o reclamante pagou €15, tendo a fatura datada de 26.08.2024;

- c. Existe entre as partes uma relação contratual de prestação de serviços de transitário, com os limites ali previstos.
- d. Dois produtos devidamente identificados nos autos, como amplificador e pré amplificador, cujo valor de aquisição e data pelo reclamante não foram provados pela ausência de fatura, foram entregue a 20.08.2024 nas instalações de Alverca da Reclamada;
- e. Os bens foram deixados já devidamente acondicionados e fechados na embalagem pelo reclamante,
- f. Que assinou uma Declaração de bens, sem que fizesse um seguro ou se mencionasse um valor avultado dos bens em causa, ou especial cuidado;
- g. Tem contudo a Reclamada a responsabilidade do encaminhamento da encomenda como transitária
- h. Tendo sido realizada a Guia de Transporte GTD215943 para a encomenda LGP24117367, com a partida dos bens a 23.08.2024.
- i. A carga era composta por dois volumes de 22kg cada;
- j. A mercadoria foi entregue e aceite pelo reclamante a 26.08.2024
- k. Tendo sido verificado na entrega que a caixa não estava em condições, conforme nota que ficou escrita nas observações,
- l. Aplicando-se ao transitário as regras da responsabilidade do transportador marítimo,
- m. Tendo sido feita queixa escrita a 29.08.2024 sobre o sucedido, que embora sem ocorrer no momento da entrega formalmente,
- n. Já havia a Guia pelo funcionário da reclamada reconhecido que a encomenda /carga estava a ser entregue danificada,
- o. Ficando o reclamante de enviar dados comprovativos do valor dos bens,
- p. Mas nenhuma prova fiscal dessa mesma perda e dano foi entregue naquela data,

- q. Nem consta dos autos que possa comprovar o peticionado em €4000 de danos;
- r. Nem que foi feita uma limpeza aos bens ou tratamento noutra empresa terceira no valor de €500.
- s. Foram entregues prints do valor de mercado de bens iguais, mas o tribunal não pode considerar tal como o valor real do dano,
- t. Que fica assim limitado ao valor da responsabilidade civil que a própria lei determina em €480,80.
- u. A culpa apurada da reclamada estará assim em nosso entender na entrega de uma carga que está danificada, cuja verificação foi apurada na mesma entrega,
- v. Mas que não pode ir além do que o legislador prevê, na falta de outra prova documental que tutele valores diferentes,
- w. Sendo expectável que um consumidor quando pague um serviço de transporte de um bem, veja essa entrega ocorrer nas devidas condições
- x. E a caixa dos volumes quando foi entregue em Alverca não tem na Guia nenhuma observação de estar a caixa danificada,
- y. Como tem depois nas observações da entrega.
- z. E o que terá ocorrido entre a entrega em Alverca e a receção em Ponta Delgada não pode ser imputado ao Reclamante,
- aa. Mesmo que a lei limite o valor a pagar na ausência de outros dados.
- bb. Foram feitas queixas escritas, a primeira das quais a 29.08.2024, onde há alusão a uma queda, que com certeza no transporte não foi provocada pelo reclamante.
- cc. A Reclamada violou ainda deveres gerais de confiança quanto à falta de prestação do serviço.
- dd. Não há prova de danos patrimoniais no valor total peticionado;
- ee. Mas houve um dano na carga que deve ser devidamente ressarcido pela responsabilidade do transporte que é imputável à reclamada

- ff. Com o limite legalmente imposto.
- gg. Não há prova de danos não patrimoniais.

Os factos provados e não provados são motivados pela convicção que este tribunal alicerça nas provas ou ausência delas, apresentadas por ambas as partes.

A apreciação pelo tribunal da prova é livre, tendo o juiz de formar a sua decisão com base nos elementos que são trazidos aos autos, conjugados com a experiência e a jurisprudência de casos semelhantes, bem como pela aplicação da lei.

#### 8. Do Direito

Na presente situação em discussão estamos desde logo perante uma situação onde foi contratada uma prestação de serviços de transitário à qual se aplica o Decreto-Lei n.º 255/99, de 7 de julho que institui o regime jurídico da atividade transitária.

De acordo com o artigo 15.º, n.º 2 deste diploma legal à responsabilidade emergente dos contratos celebrados no âmbito deste diploma aplicam-se os limites estabelecidos, por lei ou convenção, para o transportador a quem seja confiada a execução material do transporte.

Cumprindo por isso esclarecer ainda a diferença legal entre o transporte marítimo e a atividade transitária. O transporte marítimo, regulado por lei pelo Decreto-Lei n.º 352/86, de 21 de outubro, refere-se ao movimento de cargas por via marítima, utilizando navios para transportar mercadorias entre portos.

Já a atividade transitária, está regulamentada pelo Decreto-Lei n.º 255/99, de 07 de julho, envolve a prestação de serviços logísticos e operacionais

relacionados ao transporte, como planeamento, coordenação e direção das operações de expedição e receção de mercadorias.

Assim o agente que facilita o transporte de mercadorias, atuando como intermediário entre o expedidor e o transportador, tem aqui o papel da Reclamada, que presta serviços de planeamento, coordenação, controlo e direção das operações de expedição, receção e armazenamento de mercadorias, incluindo desembaraço aduaneiro, podendo atuar como mandatário do expedidor, contratando o transporte marítimo em seu nome, ou como transportador, assumindo a responsabilidade pelo transporte.

No caso foi apenas a transportadora, pois o Reclamante levou às instalações da Reclamada os dois volumes, conforme Guia de Transporte com um peso de 22 kgs para que fossem enviados pela mesma.

Ora neste caso o transitário utilizou o transporte marítimo para realizar o transporte das mercadorias, de modo que chegassem a Ponta Delgada, o que ocorreu tendo os volumes sido entregues em Alverca a 20.08.2024, terem sido embarcados a 23.08.2024 e recebidos a 26.08.2024 conforme guia nos autos.

É discutido nos autos um pedido de indemnização e de reembolso de despesas tidas com a limpeza dos bens por parte do reclamante, a quem incumbe o ónus da prova do que é alegado.

O contrato em si de transporte foi realizado, e os bens foram entregues ao reclamante. No momento da entrega, a 26.08.2024 o mesmo indica que verificou que a caixa da mercadoria estava danificada, e ficou escrito nas observações da Guia por funcionário da reclamada, que a carga estava danificada. Não recusou receber os bens, levou-os e nos autos há apenas prova do envio de um email remetido a 29.08.2024 para um endereço pessoal do funcionário.

Quando pela Guia o reclamante tinha acesso à morada da sede e email da empresa, caso quisesse levantar os bens e reclamar depois, considerando este tribunal que pela gravidade do que é alegado nem sequer deveriam ter sido levantados os bens.

Contudo deve também ter-se presente que o conteúdo destes volumes transportados pela reclamada eram bens devidamente identificados como não sendo novos, que foram acondicionados pelo reclamante, e ao embalamento que a reclamada não teve acesso nem interferência.

Sempre se diga, no entanto, que aceitou transportar. E que esse transporte faz recair sobre si uma série de responsabilidades também por tal.

Não podendo este tribunal aferir com certeza da forma como o embalamento foi feito, das fotos entregues constam elementos de proteção de um dos bens, como um material plástico com bolas de ar.

Sendo provado que na entrega a carga estava danificada, o que foi verificado pelo funcionário da reclamada, que escreveu notas e observações nesse sentido e terá indicado ao cliente para reclamar por escrito (mesmo que tenha havido um engano no email), e remetesse provas sobre o valor do conteúdo.

Isto leva por isso este tribunal a ter de apreciar os termos da responsabilidade legal do transitário, e os seus limites que extravasam em dados especiais o previsto no Código Civil.

Cumpra desde logo esclarecer que da essência da figura da responsabilidade civil e ressalvados os casos de responsabilidade objetiva ou pelo risco, deve ser apurada a existência de um nexo de causalidade entre o dano e a ação ou omissão de conduta de alguém – artigo 483º CC.

A principal diferença entre o regime da responsabilidade obrigacional e extra-obrigacional, resulta da presunção de culpa que está consagrada no art. 799º/1 CC.

Ao invés da responsabilidade extra-obrigacional, em que o ónus de prova da culpa cabe, em princípio, ao lesado (art. 487º/1, CC), na responsabilidade obrigacional, porque a lei presume a culpa do devedor, é ao devedor que incumbe provar que não teve culpa para afastar a sua responsabilidade.

Portanto, o credor para exercer o pedido ao direito à indemnização não precisa de provar a culpa do devedor, uma vez que ela está presumida. E quanto ao nexo de causalidade (entre o incumprimento e o dano), ele estabelece-se exatamente nos mesmos termos e pelo mesmo critério, que se define na responsabilidade extra-obrigacional.

Aqui, o tribunal formou convicção de que a regra aplicável é a regra do art. 563º, CC, regra comum a qualquer forma de responsabilidade, existindo uma relação obrigacional entre as partes, genericamente aplicando o Código Civil, sem prejuízo do que abaixo relataremos ao caso concreto de serviços de transitários.

Neste sentido teria de ser a reclamada a afastar a presunção que sobre ela decorre do dito nexo de causalidade.

Acrescente-se que para que seja possível imputar a qualquer pessoa, singular ou coletiva, a responsabilidade civil necessária ao nascimento do dever de indemnizar, devem estar preenchidos vários pressupostos legalmente estabelecidos que se prendem, desde logo, com a prática de um facto ilícito e com a existência de um nexo de causalidade entre esse facto e os danos verificados.

Transpondo essa exigência para o caso concreto demonstrou-se que a Reclamada enquanto entidade responsável pelo trânsito e entrega dos volumes tinha o dever de assegurar o adequado cumprimento do serviço contratado e devidamente pago.

O serviço foi cumprido, mas quando à adequação, podemos discutir uma vez que mesmo sem conhecer da forma do embalamento do bem, ficou claro que a carga chegou na sua caixa visível pelo exterior com um dano

Assim não pode ser afastada a responsabilidade da Reclamada pelo serviço de transporte em si, o que implica analisar os termos em que essa responsabilidade pode ser aferida à luz da lei e do serviço em apreço.

Existindo legislação especial quanto a este caso que temos de seguir.

Deve ser antes disso implicado que nos termos do artigo 12.º da Lei de Defesa do Consumidor (Lei 24/96, de 31 de julho) “*o consumidor tem direito à indemnização dos danos patrimoniais e não patrimoniais resultantes do fornecimento de bens ou prestações de serviços defeituosos*”.

São requisitos gerais da responsabilidade contratual: *o incumprimento do contrato, a culpa (que se presume – artigo 799.º do Código Civil, como já mencionado), a existência de danos e o nexo de causalidade entre o incumprimento contratual e os danos.*

Tais presunções fazem apelo a conceitos indeterminados que terão de ser densificados através de factos concretos que razoavelmente, de acordo com as regras da experiência comum, permitam inferir a falta de qualidade, conformidade e de desempenho normal que é de esperar de bens daquela natureza (*Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 20-03-2014, relator: Moreira Alves, Processo n.º 783/11.2TBMGR.C1.S1*).

Pelo exposto, é possível concluir que devem ser apurados os termos da responsabilidade em causa. Acrescente-se que por força do art. 12.º, n.º 1, da Lei de Defesa do Consumidor, em sede de responsabilidade civil contratual, o consumidor tem direito à indemnização dos danos patrimoniais e não patrimoniais resultantes do fornecimento de bens ou prestação de serviços defeituosos, desde que preenchidos os determinados requisitos legais.

Com efeito, a questão fulcral na responsabilidade civil consiste em saber quando e em que termos alguém deve indemnizar um prejuízo sofrido por outrem, que é o mesmo que responder à difícil questão da imputação de um dano a uma pessoa por ele responsável, que não se integre no âmbito dos danos social e juridicamente aceites.

Para que possamos falar em responsabilidade civil, no campo da atividade de fornecimento do serviço da Reclamada deverá ainda ter-se presente a Convenção de Bruxelas, relativa a determinados preceitos da Convenção Internacional para a unificação de certas regras em matéria de conhecimentos de carga, assinada em Bruxelas em 25 de Agosto de 1924. Esta foi introduzida pelo Decreto-Lei n.º 37748, de 1 de fevereiro de 1950, aplicando-se ao nosso ordenamento de forma direta os primeiros 8 artigos.

Deve ainda ter-se presente as disposições existentes quanto à reformulação do direito comercial marítimo, previstas no Decreto-Lei n.º 352/86, de 21 de Outubro.

Neste sentido desde logo há que aludir ao regime de responsabilidade previsto neste último diploma para o valor de limitação legal da responsabilidade do envolvido neste transporte, tendo o art. 31.º delimitado o valor:

*«Artigo 31.º (Limitação legal da responsabilidade)*

1 - *É fixado em 100000\$00 o valor referido no § 1.º do artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 37748, de 1 de Fevereiro de 1950.»*

O mesmo prevê que: «§1.º É fixado em 12.500\$ o limite de responsabilidade a que se referem os artigos 4 n.º 5 e 9 da mesma convenção.»<sup>1</sup>

Já o diploma supramencionado, que traduz a Convenção de Bruxelas, nos artigos 4.º n.º 5 e o art.º 9, prevê que:

*«Tanto o armador como o navio não serão obrigados, em caso algum, por perdas e danos causados às mercadorias ou que lhe digam respeito, por uma soma superior a 100 libras esterlinas por volume ou unidade, ou o equivalente desta soma numa diversa moeda, \* salvo quando a natureza e o valor destas mercadorias tiverem sido declarados pelo carregador antes do seu embarque e essa declaração tiver sido inserida no conhecimento. Esta declaração assim inserida no conhecimento constituirá uma presunção, salvo prova em contrário, mas não obrigará o armador, que poderá contestá-la.»*

E

*«As unidades monetárias de que na presente Convenção se trata são expressas em valor ouro. Os Estados contratantes em que a libra esterlina não é empregada como unidade monetária reservam-se o direito de converter em números redondos, segundo o seu sistema monetário, as somas indicadas em libras esterlinas na presente Convenção. As leis nacionais podem reservar ao devedor a faculdade de pagar na moeda nacional, conforme o curso do câmbio no dia da chegada do navio ao porto de descarga da mercadoria de que se trata.»*

Isto é o que este tribunal conclui da análise do regime especial em causa é que poderá ser apurada responsabilidade contratual pelo sucedido com o transporte do volume, que foi verificado no dia da entrega, mas apenas

---

<sup>1</sup> Disponível em: [00550055.pdf](#)

reclamado posteriormente por escrito, ainda assim num prazo tido como razoável, os 3 dias em causa.

Entendemos que houve um dano, mas na ausência de prova documental que comprove o contrário, será aplicável ao caso o limite legal existente, já que o legislador quis propositadamente colocar uma limitação aos valores em causa, atendendo ao contrato para o transporte realizado, há ausência de declaração de valores, conteúdo de especial cuidado, e mesmo de um seguro de transporte.

Denote-se que a parte reclamante poderia (e deveria em nosso entender) ter feito um seguro para este transporte se havia algo de valioso no seu conteúdo, mas não o fez, nem é obrigada a tal, sujeitando-se assim aos limites legais (o que resulta inclusive de outros casos, como transporte de mercadorias postais).

Por outro lado, fica provado que a caixa no seu exterior estava danificada, embora não saiba este tribunal em que condições reais foi entregue o objeto interior. Contudo a Reclamada aceitou transportar os volumes, não exigindo nenhuma outra declaração do cliente para além da que consta dos autos, o que salvo melhor opinião também não acautela devidamente a empresa.

É verdade assim que no que respeita à responsabilidade aqui contratual por factos lícitos – no caso o transporte - em certos casos, a ordem jurídica permite que alguém sacrifique um bem jurídico de menor relevância em ordem a proteger um bem jurídico de maior valor, porém, o facto de o Direito substantivo suportar tal conduta não exime o seu autor de, na medida em que ela implicou a violação de um direito de outrem, ressarcir o lesado dos prejuízos causados.

Assim, o nexu de causalidade (adequada) pode ser apreciado de acordo com duas formulações: a formulação positiva de causalidade adequada, segundo a qual é causa adequada de um resultado danoso todo e qualquer facto

que, segundo um observador experiente na altura da sua prática e de acordo com um critério de normalidade do acontecer, se possa prever que terá como consequência natural ou efeito provável a produção do correspondente dano.

E a formulação negativa de causalidade adequada, de acordo com a qual um facto só é inadequado a produzir um dano sempre que ele seja indiferente para a sua produção, tendo esse dano ocorrido apenas por circunstâncias excepcionais, anormais, extraordinárias ou anómalas, não previsíveis ou previstas, de modo algum, por um observador experiente na altura em que o facto se verificou.

Entre nós, quer a jurisprudência dos Tribunais superiores, quer a doutrina mais autorizada, sufraga o entendimento de que, por ser mais criteriosa e mais ampla, deve reputar-se adotada, pelo artigo 563.º do Código Civil, a formulação negativa da teoria da causalidade adequada, aplicável, nomeadamente, à responsabilidade delitual e à responsabilidade obrigacional, que pressupõem um facto ilícito e culposo do agente.

Sendo que é entendimento deste tribunal que a atuação da Reclamada trata-se de um ato de atuação reprovável, mas que este só pode ser imputado à mesma na medida e nos limites deste contrato.

Mais se acrescente que relativamente aos danos verifica-se, no entanto, que não há nos autos nem foi feita prova de nenhum dano patrimonial que esteja documentado, que possa permitir concluir da veracidade dos valores pedidos.

Nem prova fiscal de valor pago com a alegada limpeza dos equipamentos antes dos bens terem sido entregues para transporte conforme foi peticionado o reembolso.

Por isso não há matéria suficiente que permita ao tribunal avaliar a possibilidade de uma indemnização por danos diferente da limitação suprarreferida. Foram juntos realmente prints de imagens do valor de venda usado destes equipamentos, mas estes prints não têm valor jurídico como prova de um dano patrimonial, uma vez que em entendimento deste tribunal apenas se poderia apreciar para danos patrimoniais, despesas comprovadas fiscalmente, não existindo nos autos nenhum documento com esse valor.

Assim o limite legal previsto para a responsabilidade da reclamada em situações onde ocorra uma intervenção que chame da sua responsabilidade, como esta entrega de uma carga danificada, devidamente descrita pelo seu funcionário, leva que à data de hoje em euros nos termos legais se esteja a reportar 100000\$00 em €480,80.

Pelo que, e sem mais considerações, decai parcialmente a pretensão do Reclamante, tendo o pedido necessariamente de improceder em parte, quanto aos danos patrimoniais não provados.

Ficando a responsabilidade civil da reclamada limitada a pagar pelo ocorrido na entrega da carga com danos visíveis no exterior a €480,80.

#### 9. Das custas

Nos termos do n.º 5 do artigo 42.º da Lei da Arbitragem Voluntária, “a menos que as partes hajam convencionado de outro modo, da sentença deve constar a repartição pelas partes dos encargos diretamente resultantes do processo arbitral.

Os árbitros podem ainda decidir na sentença, se o entenderem justo e adequado, que uma ou algumas das partes compense a outra ou outras pela totalidade ou parte dos custos e despesas razoáveis que demonstrem ter suportado por causa da sua intervenção na arbitragem.”

Nos termos do art. 16º do Regulamento do CACCL é determinado que “ os procedimentos de resolução de litígios poderão estar sujeitos ao pagamento de taxas de valor reduzido, sendo nesse caso definida a existência de obrigatoriedade desse pagamento e a forma da sua cobrança.”

São assim devidas as custas regulamentadas para o presente processo pelas partes.

#### 10. Da Decisão

**Atento ao exposto, e sem necessidade de mais considerações, considera-se a ação parcialmente procedente, condenando a Reclamada a pagar a quantia de €480,80 (quatrocentos e oitenta euros e oitenta cêntimos).**

**Absolve-se a mesma do demais peticionado.**

Deposite e notifique.

Lisboa, 07 de julho de 2025

A juiz-árbitro

Eleonora Santos