



REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE
TRIBUNAL SUPERIOR DE RECURSO DE MAPUTO
5ª Secção (Cível)

Proc. n° 131/24 – R - Apelação

Recorrente: P.M.

Recorrida: C. E.

Tribunal Recorrido: Tribunal Marítimo da Cidade de Maputo

Sumário:

- I. A caducidade, para que seja apreciada, oficiosamente, é imperioso que seja estabelecida em matéria excluída da disponibilidade das partes.
- II. A posse transferida temporariamente pelo possuidor originário, mediato ou indirecto, para o possuidor derivado, imediato ou directo, a fim de exercê-la por um determinado lapso temporal, terminado tal prazo, este perde-a em benefício daquele em nome de quem possui, visto que a posse imediata, directa ou derivada não mata nem anula a posse indirecta, mediata ou originária.
- III. Perante a recusa da credora (apelada) de proceder ao pagamento das demoras que se registaram para a desovação da mercadoria e devolução de contentores à devedora (apelante), tem esta o direito de reter as coisas neles contidas, geradoras das despesas, de modo a garantir a satisfação do seu crédito. Neste sentido, tem a credora (apelada) a obrigação de pagar as despesas que se registaram durante o período em que a devedora (apelante) exerceu o direito de retenção.

Palavras-Chave: Caducidade. Posse. Direito de Retenção.

Acórdão

Acordam, em conferência, os juízes da 5ª Secção deste Tribunal.

C. E., com sede na Rua ..., Cidade de Maputo, devidamente representada nos autos por advogado, instaurou, no Tribunal Marítimo da Cidade de Maputo, uma acção declarativa de condenação, na forma de processo ordinário, contra **P.M.**

Pediu a condenação da ré a pagar a quantia de 5.086.384.29MT (cinco milhões, oitenta e seis mil, trezentos oitenta e quatro METICAIS, vinte e nove CENTAVOS), a favor da autora, a título de danos patrimoniais, acrescidos de juros de mora vencidos e vincendos até a data do efectivo e integral pagamento.

Alegou, em síntese, que:

- Em Setembro de 2023 adquiriu oito veículos automóveis de marca Peugeot, modelo Landtrek KP, na República da China;
- Dada a localização entre os dois países, ficou assente que o transporte seria por via marítima (transporte marítimo internacional);
- Para garantir o transporte dos veículos, foi contratada a sociedade comercial denominada P.L., com sede em Singapura;
- Entretanto, porque é de lei, os navios estrangeiros devem ter uma entidade local (moçambicana) que se responsabiliza pelo agenciamento, por forma a garantir que os bens desembarquem até ao legítimo proprietário, a P. I. fez intervir a sua representação em Moçambique, nomeadamente, a P.M., ora ré;
- Assim, a ré constituiu-se na obrigação de garantir a entrega das oito viaturas de que a autora é proprietária no destino final e dentro do prazo fixado para o efeito e em condições objectiva e legais para o respectivo desembarço aduaneiro no Porto de Maputo, no terminal de viaturas denominado por Maputo Car Terminal;
- À data dos factos a autora tinha um espaço reservado para o estacionamento das suas viaturas junto do Terminal de Viaturas do Porto de Maputo;
- A autora tornou-se titular do direito de receber as suas viaturas no porto de Maputo sem quaisquer restrições e em condições de serem submetidas ao desembarço aduaneiro e, no reverso do direito da autora, a ré tinha a obrigação de proceder à entrega à autora das viaturas no Porto contratado e em condições de serem submetidas ao embarço aduaneiro ao nível das entidades competentes;
- Porque a ré só dispõe de navios porta-contentores, os veículos tiveram que ser transportados à Maputo empacotados em quatro contentores, contendo, cada um, dois veículos automóveis, tendo chegado ao Porto de Maputo no dia 1 de Outubro de 2023, onde foram desembarcadas na Terminal de Mercadoria Geral;
- Assim, porque o terminal no qual as viaturas foram desembarcadas não era o adequado para o desembarço desse tipo de bens/mercadorias (viaturas), houve necessidade de proceder-se ao desempacotamento e, em seguida, transferirem-se as viaturas ao Terminal específico, nomeadamente, Terminal de Viaturas;
- Nesta sequência, autora e seu despachante são surpreendidos com a indicação segundo a qual as 8 viaturas contentorizadas teriam sido declaradas ou manifestadas na Janela Única Electrónica pela ré como mercadoria geral e não viaturas, impedindo, assim, o desdobramento, ou seja, o manifesto susbmetido pela ré às autoridades continha um erro, nomeadamente, a não especificação dos bens como viaturas, mas, sim, como mercadoria geral;
- Portanto, a ré deixou de cumprir a obrigação a que se vinculou, nomeadamente, submeter de forma regular (sem erros) os documentos da sua responsabilidade;
- Mais grave, ainda, é que, detectado o erro cometido pela ré, esta foi imediatamente comunicada, para efeitos de correcção, pois, sem essa correcção as viaturas não seriam

liberadas, sendo que, só a ré, enquanto entidade responsável pelo manifesto, cabia efectuar a correcção;

- Mesmo depois de inúmeras insistências, a ré nunca se dignou a resolver o problema, ou seja, não se dignou a desencadear o processo inerente à correcção do erro, permanecendo, assim, as viaturas, retidas naquele recinto portuário e nos respectivos contentores;
- Porque era evidente a inércia da ré, em total prejuízo da autora, o despachante aduaneiro contratado pela autora realizou um conjunto de diligências que culminaram com a correcção do erro, ficando, assim, assente, o direito de a autora retirar as suas viaturas daquele recinto portuário;
- Ocorre que, pretendendo a autora transferir as suas viaturas, as quais permaneciam em contentores, do Terminal de Mercadorias Gerais para o Terminal de Viaturas, para dar sequência ao processo de desembarço aduaneiro, eis que a ré impede que tal ocorra, retendo os contentores e cobrando valores por suposta demora na desocupação dos mesmos, ou seja, a ré impediu que a autora tivesse legitimamente acesso às suas viaturas;
- Sucede que, tal como se demonstrou acima, o facto que fez com que os veículos continuassem naquele local e nos contentores é única e exclusivamente da responsabilidade da própria ré, na medida em que deixou de realizar diligências necessárias para concretizar e/ou flexibilizar o processo de desembarço, como seja, corrigir o erro cometido no manifesto;
- Até porque, nos termos do art. 474º, do Regime Jurídico dos Contratos Comerciais, aprovado pelo Decreto-Lei nº 3/2022, de 25 de Maio, o período de responsabilidade pela carga por parte do transportador termina quando a carga é entregue;
- Tendo os veículos levado mais tempo na retirada dos contentores dada a demora na correção do erro referido acima, a ré nunca teria legitimidade para cobrar os supostos créditos decorrentes de demoras ou levar a cabo os meios necessários para garantir o respectivo pagamento, mormente, proceder à retenção dos veículos automóveis da autora, razão pela qual a retenção é ilegal, pois, não se mostram reunidos os requisitos previstos no art. 754º, do C. Civil e a ré reteve os veículos da autora sem que nada justificasse;
- Por isso, outra não pode ser a conclusão senão a de que a retenção é ilícita, tendo a ré agido em total contradição com as obrigações contratuais e legais, tendo-o feito consciente que os efeitos da sua actuação repercutir-se-iam na esfera jurídica da autora, enquanto importadora/consignatária;
- A actuação da ré representa um verdadeiro abuso de direito na modalidade de *venire contra factum proprio*, nos termos do art. 330º, do C. Civil, já que a ré deixa de corrigir um erro por si cometido, o que faz com que não se concretize o processo de desempacotamento e conseqüente liberação dos contentores em tempo útil, para, em seguida, ela mesma vir cobrar valores pela demora na devolução dos contentores;
- A acção da ré, para além de ilícita, é juridicamente reprovável, na medida em que, conforme demonstração feita acima, esta (a ré), voluntariamente, não cumpriu as

obrigações impostas pelo contrato, nomeadamente, agir com zelo e diligência na submissão do manifesto e, detectado o erro, corrigi-lo em tempo útil;

- A ré podia e devia ter agido de modo diferente, cumprindo as suas obrigações decorrentes do contrato, incluindo o dever geral resultante do n.º 2, do art. 762.º, do C. Civil, sendo, por isso, que a sua actuação é ilícita e censurável;
- Assim, a ré causou danos patrimoniais na esfera jurídica da autora, pois, esta viu-se impossibilitada de ter acesso aos seus veículos até ao dia 11 de Junho de 2024, chocando, assim, com as faculdades conferidas ao titular do direito de propriedade, nomeadamente, usar, fruir e dispor, para além de assumir as despesas inerentes à permanência das viaturas durante esse tempo no espaço portuário;
- Ainda, pela conduta da ré a autora sofreu um dano computado em 5.086.384,29MT (cinco milhões, oitenta e seis mil, trezentos oitenta e quatro METICAIS, vinte e nove CENTAVOS) cuja reparação deve ser imputada à ré, dos quais 4.512.429,29MT (quatro milhões, quinhentos e doze mil, quatrocentos e vinte e nove METICAIS, vinte e nove CENTAVOS) relativo à taxa de armazenamento das viaturas no Terminal de Mercadorias operado pela D.W.C.S.M.; 46.400,00MT (quarenta e seis mil, quatrocentos METICAIS), relativo às despesas incorridas com o aluguer de transporte para a transferência das oito viaturas do Terminal de Mercadorias/contentores, ao Terminal específico para viaturas (Maputo Car Terminal); 527.555,00MT (quinhentos e vinte e sete mil, quinhentos e cinquenta e cinco METICAIS) relativo à taxa de cinco por cento sobre o valor (CIF) de cada veículo, face à demora no desembarço das viaturas.

Juntou documentos de prova de fls. 15 a 90 e procuração forense de fls. 91, todas dos autos.

Regularmente citada por certidão de fls. 96, a ré ofereceu contestação de fls. 97 a 112, através da qual deduziu uma excepção dilatória de sua ilegitimidade e, outra, peremptória, de prescrição.

Adiante impugnou os factos que sustentam o pedido da autora e deduziu reconvenção, pedindo, à final, a procedência de ambas excepções e sua absolvição do pedido e autora condenada no pedido reconvenicional de pagar a quantia de 10.969.019,39MT (dez milhões novecentos sessenta e nove mil dezanove METICAIS), acrescido de juros legais e comerciais.

Ao arguir a sua ilegitimidade, a ré sustentou que:

- A autora celebrou um contrato mercantil de compra e venda de veículos automóveis com a Automobil Peugeot (vendedora);
- Para o cumprimento do contrato, a vendedora subcontratou a P.I.L., para prestar os serviços de frete;
- Na verdade, foi a vendedora que instruiu e pagou o frete, sendo esta e somente esta a contratante do transporte marítimo, pelo que autora é estranha à relação comercial de transporte marítimo celebrado entre a vendedora e a Pacific;
- Nesta relação contratual são partes legítimas o expedidor e o transportador, sendo os demais, meros expectadores;

- Da explanação deixada pela autora nos articulados 4, 5, e 6, a ré é demandada na qualidade de agente da Pacific, contudo, autora não demonstra nem comprova a existência da relação comercial entre esta e a Pacific, da qual tenham emergido interesses divergentes;
- Se da relação de compra e venda entre autora e a vendedora emergiu algum dano ou prejuízo para autora, esta devia demandar unicamente à vendedora, cabendo esta última demandar a transportadora;
- Resulta da leitura do art. 28º, nº 1, conjugado com o art. 494º, nº 1, al. b), ambos do C. P. Civil, que a falta de qualquer das partes interessadas é motivo de ilegitimidade, o que constitui uma exceção dilatória.

Ao suscitar a exceção peremptória, defendeu a ré que:

- Autora tinha 180 dias, contados a partir do dia 17 de Outubro de 2023, data em que, segundo aponta, emerge o litígio, para intentar a acção, até o dia 26 de Abril de 2024, tal como decorre da al. b), do art. 34º, da Lei nº 10/2022, de 7 de Julho;
- Contudo, autora só veio a intentar a acção no dia 4 de Julho de 2024, sessenta e oito dias depois da prescrição;
- A prescrição é uma exceção peremptória e importa a absolvição total da ré, nos termos conjugados dos arts. 493º, nº 3 e 496º, al. b).

Na impugnação dos fundamentos da autora, alegou a ré, em síntese que:

- Não é verdade que a autora foi legítima proprietária dos veículos, pelo que havia necessidade de proceder-se ao seu transporte para Maputo, deixando transparecer que foi autora quem contratou o transporte marítimo junto da Pacific;
- Tal como foi esclarecido no art. 3º, o vendedor deve contratar e pagar os custos de frete necessários desde o ponto de entrega até o ponto de destino designado;
- Segundo *icoterm CIF*, o vendedor, no caso, a A.P.C, “*corre o risco do extravio ou avaria da carga até ao momento da entrega do transportador; o risco é do comprador* (neste caso, o aqui autor) *a partir do momento em que a carga passa da murada do navio*”;
- Os contentores com a mercadoria da autora atravessaram a murada do navio na madrugada de 10 de Outubro de 2023, cessando, assim, toda e qualquer responsabilidade da transportadora perante a mercadoria da autora, cessando também a responsabilidade da ré;
- O transporte marítimo no regime CIF implica buscar mercadoria do porto para porto, ou melhor, ao transportador marítimo cabe, tão-somente, arrumar a mercadoria no navio, pilotar o navio até ao porto de destino e, finalmente, retirar a mercadoria do navio e não é da responsabilidade da transportadora (Pacific) “*...garantir que os bens desembarquem até ao consignatário*”, tal como autora proclama no seu articulado 6 da P. I;
- É evidente e gritante o desconhecimento da autora sobre os “*icoterms*” aplicáveis ao transporte marítimo internacional, daí afirmar no seu articulado 10 da p.i, que cabia a transportadora, por intermédio da ré, conduzir as viaturas até a terminal de viaturas, denominada Maputo Car Terminal;

- Para a autora, impunha-se que a ré tramitasse o despacho aduaneiro para poder aceder aos contentores, pagasse as despesas de descarregamento e arrumação de contentores à D.P.W, arrombasse os contentores da autora, conduzisse até ao destino electivo da autora, Maputo Car Terminal e, aí, pagar as despesas devidas; o que não seria possível, visto ré não possuir alvará para o exercício dos serviços pretendidos pela autora e em nenhum momento autora demonstrou ter contratado tais serviços logísticos quer à transportadora Pacífico ou directamente à ré, visto que não estão inclusos no regime CIF;
- Não cabe a transportadora nem ao agente de navegação determinar onde colocar uma ou outra mercadoria chegada dos seus navios, mas, sim, das autoridades gestoras do porto, tal como acontece em todo o mundo;
- Dos articulados 16 a 28, da p.i, a autora entende haver dois incumprimentos por parte da ré, nomeadamente, transporte de viaturas em contentores, desembarque de viaturas no terminal de mercadorias e erro no manifesto;
- Relativamente ao transporte de viaturas em contentores, a ré não possui ro-ros, sendo sua especialidade o transporte marítimo de contentores em navios próprios, pelo que os únicos serviços que se contratam da transportadora são os de aluguer e transporte de contentor de porto a porto;
- Foi o expedidor (A.P.C.) quem, de entre outras, solicitou cotação do transporte marítimo junto da transportadora, solicitou a disponibilidade de contentor vazio e limpo, contratou estivadores que empacotaram as mercadorias dentro dos contentores, selou os contentores e enviou os códigos à autora, entregou os contentores à transportadora para o embarque nos seus navios, declarou as mercadorias empacotadas no contentor às autoridades e à transportadora, pagou as despesas portuárias para que o contentor fosse movimentado, inspecionado e carregado para o navio da transportadora pelas autoridades portuárias;
- O contrato celebrado entre o expedidor e a transportadora foi de alúguer e transporte de contentores, contendo mercadoria que o expedidor disse serem veículos, não fazendo sentido que autora venha declarar em tribunal, dizendo que não sabia que as viaturas seriam transportadas nos contentores, quando recebeu todos os detalhes técnicos da expedidora/vendedora. A autora nada acordou com a ré, mas com a vendedora/expedidora, sendo perante esta que autora deve reclamar o que melhor lhe convier, a ré não é agente da autora, pelo que não pode esta vir ao tribunal demandar a ré sobre incumprimentos de acordos celebrados com a vendedora;
- Relativamente ao desembarque de viaturas no Terminal de Mercadorias, toda e qualquer responsabilidade da transportadora (P.), perante a mercadoria expedida pela Automóvil Peugeot, cessou na madrugada de 10 de Outubro de 2023, quando atravessaram a murada do navio, nem cabe à transportadora nem ao agente de navegação determinar onde colocar ou guardar uma ou outra mercadoria chegada do seu navio. Esta responsabilidade é reservada às autoridades gestoras do porto, como acontece em todo o mundo e estabelecido no contrato de transporte;

- Quanto ao erro de manifesto, traduzindo a descrição de bens nela contida para português, diz “4x40 HC CONTENTOR (ES), DIZ CONTER 8 UNIDADES NO TOTAL, PEUGEOT LANDTREK, DETALHES DE IDENTIFICAÇÃO, VIN...”. Não se sabe onde a autora foi buscar a descrição de mercadoria geral que alega constar do manifesto, que é a mesma descrição que consta do BL (Bill of Lading), podendo-se concluir que não existe nenhum manifesto com descrição de carga geral;
- A autora, na tentativa de ludibriar o Tribunal, juntou à petição inicial como doc. 5, o email mencionado no seu articulado 21, como prova de que a ré submeteu um manifesto errado na Janela Única. Da leitura do documento resulta que, sendo a mercadoria contentorizada, a única solução seria dividir os pesos por contentor em cada sub-BL (gerados por sistema e não seria possível efectuar o desdobramento em mercadoria contentorizada sem antes dividir os pesos pelos sub-LB’s (gerados pelo sistema);
- Portanto, o erro foi no sistema resultante do facto de o despachante da autora tentar efectuar desdobramento sem antes dividir o peso por contentor em cada sub-BL. O erro não é pela forma como a mercadoria foi declarada no manifesto, tal como autora foi propalando em toda petição inicial;
- A mercadoria veio contentorizada, foi muito bem manifestada e a McNet nunca recomendou correcções no manifesto, tal como visto no doc. 7, pelo que, dúvidas não restam que cabia unicamente à autora, através do seu despachante aduaneiro, declarar as suas mercadorias à Alfândegas através da Janela Única e efectuar todas e quaisquer correcções decorrentes do desembaraço das mercadorias;
- Os agentes de navegação não têm como corrigir declarações na janela única, que se limitam apenas ao agenciamento de navios, nos termos do art. 4º do Decreto nº 52/2006, de 26 de Dezembro;
- Quanto à suposta retenção ilícita dos veículos, o navio carregado da mercadoria da autora atracou no porto de Maputo no dia 10 de Outubro de 2023 e, na ocasião, a autora solicitou a competente autorização de saída dos contentores ao que a ré anuiu, dando à mesma oito (8) dias, contados de 12 a 20 de Outubro, para que desempacotasse os contentores e os devolvesse ao recinto portuário;
- Sucede, porém, que a autora não retirou os contentores no período autorizado, não desempacotou as suas mercadorias, privando a ré de fazer o seu negócio normal de aluguer e transporte de contentores e, a partir do dia 21 de Outubro, a autora passou a deter os contentores da ré de forma irregular, cabendo, unicamente, a esta pagar a custódia irregular dos mesmos;
- Durante este período os contentores da ré deram abrigo e protecção aos veículos da autora contra intempéries, sol, roubos e corrosão por salinidade, pelo que, esta protecção deve ser ressarcida, pagando as demoras previamente acordadas no contrato de transporte;
- Não é a ré que reteve os veículos da autora, pelo contrário, a autora não tinha onde os guardar de forma segura, daí que achou melhor fazer uso dos contentores da ré, visto que o contrato de arrendamento que juntou à petição inicial para, supostamente, provar que já

tinha arrendado um espaço no recinto portuário para guardar as viaturas, expirou em Dezembro de 2019 e a autorização de saída emitida pelas alfandegas, demonstrando estarem cumpridas todas as démarches de desembaraço aduaneiro datava de 25 de Outubro;

- A autora vem agindo de má-fé desde o dia 21 até a presente data com intenção clara de fazer uso de bens alheios e, ainda, poder ser indemnizado;
- Ainda que a retenção fosse exercida pela ré, tal seria lícita e legítima, por se conformar com o previsto no art. 754º do C. Civil, pois, autora constituiu-se devedora da ré a partir do dia 21 de Outubro de 2023, por demoras que são contratualmente exigíveis e de conhecimento antecipado da autora, por constarem do contrato de transporte e a dívida é lícita e exigível;
- A autora não teve dano algum, pelo contrário, poupou pagar o arrendamento, visto que este estava acordado pagar por veículo estacionado e, tendo sofrido algum dano, tal somente teria sido por causa e culpa próprias.

Ao reconvir, a ré fê-lo, em síntese, com os seguintes fundamentos:

- O navio carregado de mercadoria da autora atracou no Porto de Maputo no dia 10 de Outubro de 2023, tendo, na ocasião, solicitado a competente autorização de saída dos contentores, ao que ré anuiu, conferindo-lhe 8 dias, contados de 12 a 20 de Outubro, para que autora desempacotasse os seus contentores e os devolvesse ao recinto portuário;
- Sucede, porém, que a autora não retirou os contentores no período autorizado, não desempacotou as mercadorias, privando a ré de continuar a fazer o seu negócio normal de aluguer e transporte de contentores;
- O contrato de aluguer e transporte de contentores não era *ad eternum*, sendo que nele ficou acordado um período de graça de oito dias;
- A partir de 21 de Outubro de 2023 a autora passou a deter os contentores da ré de forma irregular cabendo, unicamente, a este pagar a custódia irregular daqueles contentores, tal como acordado no contrato de transporte;
- Durante este período os contentores da ré deram abrigo e protecção aos veículos da autora contra intempéries, sol, roubos e corrosão por salinidade, o que deve ser ressarcido, pagando as demoras acordadas no contrato de transporte;
- A autora deve a ré 10.969.019,39MT (dez milhões, novecentos sessenta e nove mil, dezanove METICAIS e trinta e nove CENTAVOS), resultantes de 229 dias de demoras, acrescidas de juros de mora legais e comerciais, a serem calculados e liquidados até a data do efectivo pagamento.

Juntou documentos de prova de fls. 113 a 142 e procuração forense de fls. 143, todas dos autos.

A fls. 154 a 167 a autora juntou a resposta à contestação, opondo a excepção peremptória de abuso de direito, alegando que o período de 229 dias em que as viaturas permaneceram nos contentores foi porque a ré reteve-as, impedindo que fossem retiradas, sem qualquer legitimidade ou causa que o justificasse, tendo o facto ocorrido por culpa exclusiva da ré.

À final, pediu a improcedência das exceções e do pedido reconvenicional, absolvendo-se dele a autora, fundando-se no essencial articulado na petição inicial, tendo juntado, ainda, dois documentos, a fls. 168 e 169, ainda, a fls. 197 a 198, todas dos autos.

Contra a exceção peremptória suscitada pela autora ante o pedido reconvenicional da ré, esta juntou resposta de fls. 190 a 194 e, à final, promoveu a improcedência da exceção, procedendo, em contrapartida, o seu pedido reconvenicional e juntou um documento a fls. 195, dos autos.

Realizada a audiência preliminar, foi proferido o despacho saneador-sentença que julgou improcedente a exceção de ilegitimidade passiva e de prescrição, ambas suscitadas pela ré, mas sem se pronunciar, expressamente, em relação à exceção de abuso de direito que a autora opôs contra o pedido reconvenicional.

Por fim, julgou parcialmente procedente a acção, condenando a ré a reparar os prejuízos que causou à autora no montante que fixou em 527.555,00MT (quinhentos e vinte e sete mil, quinhentos e cinquenta e cinco METICAIS) e, concomitantemente, julgou parcialmente procedente o pedido reconvenicional da ré, condenando a autora ao pagamento das demoras correspondentes ao período que vai desde o dia 21 de Outubro de 2024 até ao dia em que a ré impediu a saída das viaturas, em quantia a determinar em sede de execução de sentença.

Desta decisão a ré, inconformada, interpôs o presente recurso por meio de requerimento de fls. 215, o qual foi admitido por despacho de fls. 216, tendo juntado as respectivas alegações de fls. 221 a 229, das quais juntou documentos de fls. 230 a 249, onde concluiu, resumidamente, o seguinte, pedindo, à final, que a decisão ora recorrida seja revogada:

- A decisão recorrida reconhece que ao prazo estabelecido no art. 34º, da Lei nº 10/2022, de 7 de Julho, Lei Orgânica do Tribunal Marítimo (LOTM), são lhe aplicadas as regras da caducidade, nos termos do art. 298º do C. Civil, contudo, não se pronuncia sobre a caducidade, mesmo sendo de conhecimento officioso pelo tribunal;
- O tribunal *a quo* confundiu a posse da autorização para simples detenção, o que colocou em causa a decisão tomada, tendo em consideração esta confusão, daí condenar a apelante a indemnizar a apelada por prejuízos a este causado a partir da data em que a posse dos contentores passou da apelada para apelante;
- Os elementos que configuram a aquisição da posse pela apelada são inexistentes dado que não ficou provada a transmissão da posse da apelante para apelada;
- O direito de retenção da apelante sempre foi lícito e legítimo desde o dia 21 de Outubro de 2023 até o dia 11 de Junho de 2024;
- A apelada não sofreu prejuízo de valor de 527.555,00MT (quinhentos e vinte e sete mil, quinhentos e cinquenta e cinco METICAIS), daí, nunca ter sido apresentado o comprovativo do tal prejuízo, mesmo depois de ter protestado apresentar;
- A apelada pagou as despesas portuárias que permitiriam a retirada da sua mercadoria do terminal de contentores, somente no dia 11 de Junho de 2024;
- Entre os dias 21 de Outubro de 2023 e 10 de Junho de 2024, a mercadoria da apelada não se encontrava livre para ser retirada do terminal de contentores porque o pagamento à D.P.W. não se achava efectuado;

- A apelada era a única responsável pelo desembarço aduaneiro e pelo pagamento das demais despesas portuárias, incluindo D.P.W., para permitir a retirada das suas mercadorias;
- Não era possível retirar as mercadorias da apelada do terminal de contentores sem que se efectivasse o pagamento das despesas da D.P.W.;
- Tendo a posse estado sempre com a apelante, fica clara e inequívoca a licitude do direito de retenção da apelante;
- Tendo sido provado o direito de retenção exercido pela apelante, deve a apelada ser condenada a pagar a totalidade das demoras devidas desde o dia 21 de Outubro de 2023 até o dia 12 de Junho de 2024, data da efectiva retirada das mercadorias da apelada dos contentores da apelante.

A apelada ofereceu contra-alegações de fls. 263 a 273, das quais juntou o documento de fls. 277 a 278, pedindo que fosse mantida a decisão recorrida, tendo, em síntese, concluído que:

- A recorrente vem interpor o presente recurso, alegando, essencialmente, (i) omissão de pronúncia quanto à caducidade do direito da acção; (ii) contradição entre a decisão e os fundamentos relativamente à licitude da retenção dos oito veículos, (iii) confusão entre posse e simples detenção dos 4 contentores, (iv) contradição entre a decisão e os fundamentos quanto ao prejuízo de 527.555,00MT (quinhentos e vinte e sete mil quinhentos e cinquenta e cinco METICAIS) inerente à taxa de 5% sobre o valor CIF de cada veículo por desembarço tardio e (v) discordância quanto à limitação temporal da condenação inerente ao pedido reconventional;
- Relativamente à suposta omissão de pronúncia sobre a caducidade do direito de acção, a alegação da recorrente carece de fundamento uma vez que o tribunal se pronunciou claramente sobre a questão da caducidade, entendendo que a contagem do prazo não tinha relevância prática, dado que o direito de acção podia ser exercido independentemente do decurso de prazo, pois, o decurso de prazo do art. 34º da LOTM é facultativo, não imperativo;
- Aliás, ainda que tivesse que haver contagem do prazo em causa, o tribunal *a quo* não o poderia fazer, pois, neste caso, por se circunscrever à matéria de que as partes podem dispor, a caducidade não é de conhecimento oficioso, nos termos do art. 333º, conjugado com o art. 303, ambos do C. Civil, pelo que, para lograr os seus intentos, a recorrente tinha que, expressamente, alegar, o que não fez, pelo contrário, alegou prescrição;
- No que diz respeito à contradição entre os fundamentos e o direito de retenção, embora a recorrente sustente que existe uma contradição entre a decisão que a condena ao pagamento dos danos e o entendimento do tribunal *a quo* de que o agente de navegação possui direito de retenção sobre a mercadoria, o certo é que a decisão do tribunal *a quo* é clara ao fazer uma distinção entre o direito genérico de retenção atribuído a qualquer agente de navegação e a concretização do direito, no caso concreto, tendo considerado que a recorrente não tinha legitimidade para reter os veículos, uma vez que não estava preenchido o primeiro

pressuposto da retenção – a detenção lícita da coisa, razão pela qual não existe contradição, sendo infundada a alegação da recorrente;

- Quanto à suposta confusão entre posse e simples detenção dos contentores, a leitura da decisão recorrida evidencia que o tribunal *a quo* utilizou correctamente o conceito de detenção, no contexto do direito de retenção, sem que tenha ocorrido qualquer confusão com a posse, conforme previsto no art. 1251º, do C. Civil, aliás, ao se referir à detenção material, deixou claro que se referia ao primeiro pressuposto para a retenção (detenção da coisa), o qual não foi preenchido, sendo por isso, ilícita a actuação da recorrente;
- Relativamente à suposta nulidade do despacho saneador e da falta de prova relativamente ao prejuízo no montante de 527.555,00MT (quinhentos e vinte e sete mil, quinhentos e cinquenta e cinco METICAIS), muito embora a recorrente alegue que o tribunal *a quo* contradisse-se ao condená-la ao pagamento da taxa de 5% sobre o valor CIF dos veículos, referindo que a responsabilidade da demora no desembaraço não era sua, o certo é que, na decisão recorrida o tribunal não concluiu que o recorrente não fosse responsável pela demora no desembaraço dos 8 veículos;
- Com efeito, o tribunal *a quo* concluiu foi que não se tratava de erro na declaração do manifesto, mas, sim, apenas de desdobramento do BL Master, de tal forma que, logo que tal desdobramento foi feito pela recorrida, passou a não ser justificável a recorrente continuar a reter os contentores, daí a ilicitude da retenção;
- Por outro, focando na alegada falta de prova deste prejuízo, importa referir que a taxa de 5% sobre o valor CIF de cada veículo é legalmente prevista e, em face da demora do embarço, a recorrida não poderia ter retirado os veículos sem o pagamento dessa taxa, o que justifica a condenação da recorrente no pagamento da referida taxa, na medida em que foi ela a dar lugar a demora;
- Por fim, quanto à limitação temporal da condenação da recorrida no pedido reconvenicional, argumentando que a recorrida deveria ser responsabilizada até o dia 11 de Junho de 2024, há que referir que o tribunal *a quo* correctamente estabeleceu a responsabilidade da recorrente pela retenção ilegal dos veículos após a divisão do BL Master, e não antes, na medida em que, após esse momento, concretizou-se a retenção ilegal da recorrida, não fazendo sentido, por isso, entender a responsabilidade da recorrida até 11 de Junho de 2024.

Os autos foram submetidos a esta instância onde mereceram revisão seguida de exame preliminar que nada constatou que obste a apreciação e o conhecimento do mérito da causa, o que, de momento, cumpre proceder.

Em matérias de recurso as questões a decidir nos autos são extraídas das conclusões formuladas nas alegações da recorrente, exceptuadas aquelas que forem de conhecimento officioso. Neste sentido, são as seguintes as questões a decidir:

1. Se o tribunal *a quo* não se pronunciou sobre a caducidade após ter constatado a sua ocorrência por ser de conhecimento officioso;

2. Se o tribunal *a quo* confundiu a posse da simples detenção, tendo resultado do facto a condenação da apelante, se se mostram preenchidos os elementos que a configuram bem como se a mesma tinha sido transferida pela apelante à apelada;
3. Se apelante tinha o direito de retenção das mercadorias contidas nos contentores ante a inércia da apelada em pagar as demoras, determinando se a apelada era o único responsável pelo desembaraço aduaneiro e pelo pagamento das demais despesas portuárias, incluindo D.P.W., bem como, se deve ser condenada a pagar a totalidade das demoras, como resultado do direito de retenção da apelante.

Adentremos, por ora, em cada uma delas, na ordem exposta acima.

1. Se o tribunal *a quo* não se pronunciou sobre a caducidade após tê-la constatado e se a mesma é de conhecimento officioso.

Entende a apelante que, ao constatar que ao prazo estabelecido no art. 34º da Lei nº 10/2022, de 7 de Julho, Lei Orgânica do Tribunal Marítimo (LOTM), aplica-se-lhe as regras da caducidade, não as de prescrição, o tribunal *a quo* eximiu-se de se pronunciar sobre a mesma, sendo ela de conhecimento officioso.

Rebatendo esta posição, a apelada discorda, por entender que, mesmo que tivesse decorrido o tempo que dispunha para intentar a acção, o tribunal *a quo* não poderia conhecer a caducidade officiosamente, por se circunscrever à matéria incluída na disposição das partes, não sendo, por isso, de conhecimento officioso.

A apreciação do tribunal relativamente à questão consta do ponto 2 da sentença ora em crise. Nele o tribunal *a quo* entendeu, e bem, que o prazo previsto na norma acabada de citar era facultativo e, ao ser assim, a parte poderia lançar mão ao regime geral previsto no Código Civil, aplicável à caducidade ou à prescrição, segundo o caso.

Numa situação em que a excepção suscitada pela apelante foi a prescrição, não a caducidade, não faria sentido algum o tribunal recorrido apreciá-la quando a matéria em causa cabe na disponibilidade das partes, tal como defendeu a apelada.

Esta é a ciência que resulta da conjugação do nº 2, do art. 333º e do art. 303º, ambos do C. Civil. Nos seus termos, para que a caducidade seja apreciada pelo tribunal, officiosamente, é imperioso que seja estabelecida em matéria excluída da disponibilidade das partes, não sendo este o caso dos autos, termos em que se aplica o regime exposto no art. 303, acima citado, sobre a prescrição.

Por isso, não é de concordar com apelante ao afirmar que o tribunal *a quo*, depois que constatou tratar-se de caducidade, não da prescrição, deveria conhecê-la officiosamente. Da leitura atenta do ponto 2 da decisão em crise, em que o Juíz *a quo* procede à apreciação da excepção de prescrição, dá para entender que, ao fazer qualquer menção à figura da caducidade, aquele tribunal faz em resultado da apreciação à excepção da prescrição suscitada pela apelante, razão pela qual nunca tal análise poderia cingir-se à excepção peremptória da caducidade, por não ter sido invocada em sede própria.

Este argumento não procede.

2. Dos elementos que configuram a posse, confusão entre posse e simples detenção, transferência da posse da apelante para apelada.

Uma das razões que levou a apelante a discordar, parcialmente, com a decisão da primeira instância está ligada ao facto de entender ter aquele tribunal confundido a posse da simples detenção, o que determinou a sua condenação a indemnizar à apelada pelos prejuízos que, supostamente, a causou, a partir da data em que a posse passou da apelante para apelada.

Entende, ainda, a apelante que os elementos que configuram a aquisição da posse pela apelada são inexistentes por não ter ficado provada a sua transmissão da apelante para apelada.

Já a apelada entende não haver tal confusão que apelante apregoa, tendo o tribunal recorrido usado de forma correcta o termo “detenção” no conceito de direito de retenção, ao referir-se à “detenção material”.

Ao discutir a questão o tribunal recorrido julgou que nos autos terá resultado provado por confissão da ré que, depois que a mercadoria foi descarregada no porto, os contentores foram entregues à apelada pela apelante e lhe concedeu um prazo de livre uso para desovação e sua devolução livres de qualquer conteúdo, o que significa que os contentores saíram da posse da apelante e ficaram na posse da apelada.

Julgou, ainda, o tribunal que, por ter entregue os contentores e fixado prazo para a sua devolução, a apelante, ainda que temporariamente, perdeu a posse desses contentores e, *a fortiori*, a posse da mercadoria contentorizada, passando a posse a estar com a apelada e, porque só pode reter a mercadoria o transportador que a tiver na sua posse, pessoalmente, não tendo a ré a mercadoria, não podia retê-la, isto é, não podia exercer o direito à retenção e, ao retê-la, a apelante fez agravo à apelada, ilicitamente.

Esta instância deve concordar, parcialmente, com esta análise, pois, deveria estar ciente o tribunal *a quo* que, se à apelada foi-lhe transmitida a posse dos contentores, contendo a mercadoria, pela apelante, por um período de oito dias, correspondentes ao período de graça ou de livre uso dos contentores, findo aquele prazo estipulado pela apelante, sem que a apelada tivesse feito a desovação da mercadoria muito menos a devolução dos contentores, a apelada perde a posse e a apelante reassume automaticamente a posse dos contentores e, conseqüentemente, da mercadoria neles contida, dado que a posse da apelada tinha duração de oito dias, ou seja, era temporária.

Crendo-se que a apelada tinha a posse dos contentores bem como da mercadoria, nos termos referidos acima, tal como apelante defende nesta instância, terminado o prazo indicado por esta, dentro do qual a apelada deveria exercer tal posse, esta perde-a a favor da apelante na medida em que a posse foi-lhe transmitida temporariamente pela apelante, que se permitiu perdê-la, também temporariamente, em consequência de relações contratuais estabelecidas entre apelante, na qualidade de representante da transportadora, de quem é agente nacional, e apelada, através da A.P., entidade que contratou os serviços daquela.

Esta posição encontra sustento nos ensinamentos de Belviláqua que, entre outras, distingue posse directa ou imediata da posse indirecta ou mediata. Segundo o autor, sendo “...*posse o exercício de facto, pleno ou não, de algum dos poderes do domínio ou de propriedade...*” pode ser exercida “...*temporariamente, por uma pessoa, sem prejuízo da posse daquela, por conta de quem ella possue...*”. No dizer do autor, “...*esta segunda tem a posse mediata ou indirecta; aquella a posse imediata ou directa*”.

Prossegue, ainda, o autor dizendo: “*São duas posses parallelas, creadas pela necessidade de prover á defeza daquele que tem à guarda, o uso e a administração da coisa, ou seja, a posse efectiva, e aquelle que tem a posse, temporariamente, privada do seu exercício, mas existente na sua subjectividade: Posse indirecta, assim denominada porque não recaé, directamente, sobre a coisa, a qual se acha em poder de outrem... Cessando a posse directa ou imediata, o possuidor indirecto, ou mediato, reassume a posse plena, se está em condição de exercel-á.*” (cfr: BELVILÁQUA, Clóvis. *Direito das Coisas. Vol. I. Brasília. Agosto de 2003; pg. 36 a 37*).

O autor avança alguns exemplos de posse directa ou imediata (que também a designa de posse derivada). Um dos exemplos é o contrato de locação/aluguer no qual o locatário exerce, temporariamente, a posse directa, mas que esta não anula a posse da pessoa de quem ela possui (posse indirecta ou mediata).

Este é o caso dos autos em que o facto de apelante ter transferido a posse dos contentores e respectiva mercadoria à apelada, logo que a carga desembarcou no Terminal de Maputo, a fim de que esta procedesse à desovação e consequente devolução dos contentores, não significa que aquela transferência foi feita “*ad eternum*” a favor da apelada, mas, sim, temporariamente, ou seja, a apelada deveria usar os contentores até oito dias contados da data da sua entrega pela apelante, sob pena de, não procedendo à sua devolução, no prazo estipulado, os contentores retornarem automaticamente para a posse da apelante.

Tal é assim na medida em que, como foi dito acima, à apelada foi-lhe transferida, temporariamente, a posse dos contentores, que deveria exercê-la durante oito dias, por ser temporária, directa, imediata ou derivada, contrariamente a da apelante, que a transferiu, deixando de exercer, temporariamente, o poder de facto sobre os mesmos, por um período de oito dias, sendo, por isso, a sua posse mediata ou indirecta, mas existente.

Embora a situação que machuca a decisão recorrida não se trate de confusão entre posse e simples detenção, a mesma (decisão) peca por considerar que ao transferir a posse dos contentores e respectiva mercadoria para apelada, a apelante a perdeu, o que não constitui verdade, pois, embora ao transferir para apelada a apelante tenha perdido, temporariamente, a posse objectiva dos contentores e respectiva mercadoria, na qualidade de proprietário dos contentores que abrigavam a mercadoria da apelada, nunca aquela poderia perder a posse subjectiva dos mesmos.

Do acima exposto pode-se concluir que a posse transferida temporariamente pelo possuidor originário, mediato ou indirecto para o possuidor derivado, imediato ou directo, a fim de exercê-la por um lapso temporal, findo o período, este a perde em benefício daquele em nome de quem possui. Tal é assim porque a posse imediata, directa ou derivada não mata nem anula a posse originária, indirecta ou mediata, já que a apelada possuía os contentores por conta da apelante.

Por isso, ao referir-se à relação possessória da apelante, não se pode falar em simples detenção, termos em que este argumento procede.

3. Se apelante tinha o direito de retenção das mercadorias contidas nos contentores ante a inércia da apelada em pagar as demoras, se apelada era o único responsável pelo desembaraço aduaneiro e pelo pagamento das demais despesas portuárias, incluindo DPWORD e se deve ser condenada a pagar a totalidade das demoras, como resultado do direito de retenção da apelante.

Defende a apelante que, uma vez que tinha posse dos contentores com a respectiva mercadoria, perante a inércia da apelada em pagar as demoras, tinha o direito de exercer a retenção dos bens que neles se achavam abrigados até que a apelada efectuasse o pagamento das despesas devidas.

A apelada foi no sentido da decisão em crise, ao entender que o direito de retenção da mercadoria da apelante era-lhe ilegítimo uma vez que a mesma já havia-lhe transferido a posse dos contentores com a respectiva mercadoria.

O professor Cordeiro considera que, além de constituir um autêntico direito real, o direito de retenção apresenta uma funcionalidade adstrita ao papel de assegurar o cumprimento das obrigações, isto é, integra a categoria das chamadas garantias reais ou direitos reais de garantia, definindo-os como “*permissões normativas de aproveitamento de coisas corpóreas, em termos de assegurar direitos de crédito...*”, ou seja, “*são direitos reais funcionalmente concebidos para garantir obrigações*” (cfr: CORDEIRO, António Menezes. *Direito das Obrigações. 2º Volume. Lisboa, 1986 (Reimpressão). Associação Acadêmica da Faculdade de Direito de Lisboa, pg. 507*).

O autor Correia, na busca de requisitos que se ajustem perfeitamente ao conceito de direito de retenção, aponta como tais: (i) “*Que o devedor esteja obrigado a entregar uma coisa susceptível de penhora*”; (ii) “*Que seja simultaneamente titular de um direito de crédito sobre a pessoa sobre quem esteja obrigado a entregar essa coisa, crédito esse exigível, ainda que com base na perda do benefício do prazo, mas não necessariamente líquido*”; (iii) “*Que exista uma conexão causal entre a coisa e o crédito sobre despesas feitas pela coisa ou danos por ela causados...ou de uma relação legal ou contractual que tenha a detenção da coisa, a cuja garantia a lei atribua esse efeito...*”; (iv) “*Que nem a aquisição da detenção da coisa tenha resultado de meios ilícitos com conhecimento do adquirente, nem a constituição do crédito tenha resultado de despesas efectuadas de má-fé*”; (v) “*Que a contraparte não preste caução suficiente*” (cfr: CORREIRA, Gilberto. *Direito de Retenção. Escolar Editora, pg. 77 a 81*).

Voltando à questão da transferência da posse para apelada e o reassumir da mesma pela apelante, mantém-se aqui tudo quanto foi expandido na questão anteriormente discutida, ou seja, na discussão anterior ficou patente de que, uma vez que a posse dos contentores que continha a mercadoria da apelada foi-lhe transferida temporariamente pela apelante que, ao transferir, perdeu a sua, também, temporariamente, passado o prazo de oito dias, dentro dos quais a apelada deveria exercer a posse sobre os contentores, aquela posse da apelada extinguiu-se, tendo a apelante reassumido, passando a exercer o poder de facto sobre os contentores e respectiva mercadoria.

Embora, subtilmente, conste dos factos arolados como provados pelo tribunal *a quo*, constata-se da leitura atenta dos autos que, depois que a carga chegou ao Porto de Maputo, a mesma desembarcou no Terminal de Carga Geral, não no Terminal para Viaturas e, para a sua transferência, era necessário que a apelada, através do seu despachante, levasse a cabo determinados procedimentos junto da Janela Única, para a divisão do BL *Master* em sub BL's para cada contentor, ficando, assim, assente, que, afinal, não se tratava de erro no manifesto, tal como a apelada sempre fez valer na petição inicial e na resposta à contestação (vide também docs. de fls. 116, 117 e 140).

Também está patente nos autos que a operação que tinha em vista à divisão do BL *Master* em sub BL's, tendo em vista o desempacotamento da mercadoria antes da sua transferência para o Terminal de Viaturas, era da inteira responsabilidade do agente despachante da apelada e que, ao proceder, excedeu o prazo de oito dias, tempo que a apelada dispunha para o uso livre dos contentores que mantinham guardadas as viaturas (doc. de fls. 140). Nos autos a apelada não indicou a data da conclusão da operação acima referida, sabendo-se apenas que as viaturas permaneceram nos contentores da apelante por 229 dias, data em que apelada retirou dos contentores as viaturas, por força de uma providência cautelar por si intentada.

Tendo excedido o prazo que apelada dispunha para o uso livre dos contentores, não era possível, do ponto de vista legal, ter acesso aos contentores para desovação e conseqüente devolução à apelante, sem que procedesse ao pagamento das demoras pelo uso dos contentores para além do prazo que lhe tinha sido concedido pela apelante, visto ter perdido a posse dos contentores, em benefício do proprietário ou possuidor anterior, que passou a exercer o poder de facto sobre os mesmos e respectiva mercadoria, depois que transcorreu o prazo de oito dias que apelada detinha.

Tal como apelante fez valer na reconvenção, durante os dias que as viaturas da apelada permaneceram nos contentores, porque a apelante não as deveria retirar, para evitar exposição das mesmas à qualquer tipo de perigo ou intempérie, que poderia advir da sua permanência naquele local fora dos contentores, as mesmas geraram despesas com a sua conservação, que são da responsabilidade da apelada.

Ao normar sobre o direito de retenção, o Código Civil, estabelece no art. 754º que “*o devedor que disponha de um crédito contra o seu credor goza do direito de retenção se, estando obrigado a entregar certa coisa, o seu crédito resultar de despesas feitas por causa dela ou de danos por ela causados*”.

A situação descrita na norma acabada de citar ajusta-se com perfeição à descrita nos autos na medida em que, ao reassumir a posse, a apelante torna-se devedora da apelada no que respeita à mercadoria contida nos seus contentores, sobretudo, no momento em que esta, findo o desempacotamento da mercadoria, se apresentou àquela para proceder à retirada das viaturas dos contentores. Logo, perante a recusa da credora (apelada) de proceder ao pagamento das demoras que se registaram para a desovação da mercadoria e devolução dos contentores à devedora (apelante), tem esta o direito de reter as coisas neles contida, geradoras de despesas, de modo a garantir a satisfação do crédito pelo uso dos contentores para a conservação dos veículos em causa.

Neste sentido, em face dos requisitos e funcionalidades apontados pelos autores retro citados, bem como, a descrição constante da norma supra mencionada, assiste razão a apelante, concluindo-se, sem mais delongas, que tinha e tem a apelada a obrigação de pagar as despesas que se registaram depois que passou o prazo de oito dias que dispunha para usar livremente os contentores, incluindo o período em que a apelante exerceu o direito de retenção, tal como anseia.

Não só a apelada deve proceder ao pagamento das demoras causadas pelo uso dos contentores para além do prazo de que tinha direito como também é único responsável pelas despesas com o desembaraço aduaneiro e demais despesas portuárias, incluindo os pagamentos a DPWORD, por estar evidente nos autos que era da sua inteira responsabilidade o processo de divisão do BL *Master* em sub BL's na Janela Única que originou as demoras, não devendo tal responsabilidade, ou qualquer outra, ser assacada à apelante.

Nestes termos, revogando a decisão da primeira instância, acordam os juizes da 5ª Secção (Cível) deste Tribunal, em dar provimento o recurso e, por conseguinte, reconhecem o direito de retenção da apelante sobre a mercadoria contida nos contentores, condenando a apelada a proceder ao pagamento das demoras, contadas a partir de 21 de Outubro de 2023 (data em que terminou o prazo que a apelada deveria usá-los livremente) até o dia 11 de Junho de 2024 (data da efectiva retirada das viaturas dos contentores), tudo no valor de 10.969.019,39MT (dez milhões, novecentos e sessenta e nove mil, dezanove METICAIS, trinta e nove CENTAVOS).

Custas pela apelada.

Registe e notifique.

Maputo, 23 de Dezembro de 2025

Relatora: Dra. Memuna António Boné Veríssimo

1º Adjunto: Dr. Carlos Samuel Niquice

2º Adjunto: Dr. Almerino Jaime Chiziane