

# *Direito Marítimo Português, 2015*

PROF. DOUTOR M. JANUÁRIO DA COSTA GOMES\*

SUMÁRIO: I. *Legislação*: 1. *Ordenamento do Espaço Marítimo*; 2. *Meio Ambiente*; 3. *Segurança Marítima*; 4. *Código do Registo Civil*; 5. *Trabalho Marítimo*; 6. *Registo Internacional de Navios da Madeira (MAR)*; 7. *Cabotagem Marítima Insular*. II. *Jurisprudência*. III. *Doutrina*.

## **I. Legislação**

### **1. Ordenamento do Espaço Marítimo**

Através do Decreto-Lei 38/2015, de 12 de Março, são prosseguidos dois objetivos:

- (i) É desenvolvida a Lei 17/2014, de 10 de Abril, que estabelece as *Bases da Política de Ordenamento e de Gestão do Espaço Marítimo Nacional*; e
- (ii) É transposta para a ordem jurídica interna portuguesa a Diretiva 2014/89/EU, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Julho de 2014, que estabelece um *quadro para o ordenamento do espaço marítimo*.

A definição de “espaço marítimo nacional”, que está pressuposta neste diploma, é feita na citada Lei 17/2014, mais concretamente no número 1 do seu artigo 2.º: “o espaço marítimo nacional estende-se desde as linhas de base até ao limite exterior da plataforma continental para além das 200 milhas marítimas”.

Reveste particular importância o Capítulo III, sobre “Utilização do espaço marítimo nacional”, enunciando o artigo 46.º o princípio da *utilização comum*:

\* Professor Catedrático da Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa. Coordenador do Centro de Direito Marítimo e dos Transportes da Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa.

“o espaço marítimo nacional é de uso e fruição comuns, nomeadamente nas suas funções de lazer”.

Admite, não obstante, a lei a *utilização privativa* do espaço marítimo nacional, a qual é feita “mediante a reserva de uma área ou volume para um aproveitamento do meio ou dos recursos marinhos ou serviços dos ecossistemas superior ao obtido por utilização comum e que resulte em vantagem para o interesse público”.

Os títulos de utilização privativa são a *concessão*, a *licença* e a *autorização*. Em qualquer das modalidades, o titular está sujeito a um dever de utilização efetiva e a assegurar, a todo o tempo, a adoção das medidas necessárias para a obtenção e manutenção do bom estado ambiental do meio marinho e do bom estado das águas costeiras e de transição.

As principais diferenças entre os títulos de utilização privativa são as seguintes:

- a) *Concessão*: utilização privativa do espaço marítimo nacional que faça uso prolongado de uma área ou volume, sendo definida a duração máxima de 50 anos;
- b) *Licença*: utilização privativa do espaço marítimo nacional que faça uso temporário, indeterminado ou sazonal de uma área ou volume reservados, sendo definida a duração máxima de 25 anos;
- c) *Autorização*: utilização privativa do espaço marítimo nacional no âmbito de projetos de investigação científica e de projetos-piloto relativos a novos usos ou tecnologias ou projetos-piloto de atividades sem carácter comercial, sendo definida a duração máxima de 10 anos.

Destacam-se ainda três pontos importantes de regime:

- a) A atribuição de título de utilização privativa do espaço marítimo nacional está sujeita à *prestação de caução* destinada a garantir a manutenção das condições físico-químicas e biológicas do meio marinho e a assegurar, no momento da cessação do direito de utilização privativa, a remoção das obras e das estruturas móveis inseridas na área ou no volume afetos ao título;
- b) Os titulares de títulos de utilização privativa do espaço marítimo nacional devem celebrar e manter válido um *contrato de seguro de responsabilidade civil* destinado a cobrir os danos decorrentes da sua atividade causados a terceiros, por ações ou omissões suas, dos seus representantes ou das pessoas ao seu serviço, pelas quais possam ser civilmente responsáveis.
- c) O título de utilização do espaço marítimo nacional é *transmissível* após a concretização efetiva do uso ou da atividade, de acordo com o esta-

belecido no título, devendo o adquirente comunicar a transmissão à entidade competente pela atribuição do título de utilização privativa, através do balcão único eletrónico, no prazo de 30 dias a contar da sua ocorrência.

## 2. *Meio Ambiente*

(i) Através da Resolução da Assembleia da República n.º 62/2015, publicada no Diário da República, 1.ª Série, de 12 de Junho de 2015, foi aprovada a *Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil pelos Prejuízos por Poluição causada por Combustível de Bancas*, adotada em Londres, em 23 de Março de 2001.

Na base da Convenção *Bunker Oil* está o reconhecimento da insuficiência da CLC 92 e da Convenção Internacional para a Constituição de um Fundo internacional para Compensação pelos Prejuízos devidos à Poluição por Hidrocarbonetos, de 1992, no que respeita à responsabilidade pelos prejuízos por poluição causados pelo combustível de bancas existente a bordo ou proveniente do navio no momento do incidente.

Embora com diferenças, a Convenção *Bunker Oil* segue o “modelo” da CLC 92, designadamente no que respeita à consagração de um *sistema de responsabilidade objetiva*, que impende sobre *armador*, o qual é definido no n.º 2 do artigo 1.º como “o proprietário, incluindo o proprietário registado, o afretador em casco nu, o gestor e o operador do navio”.

No elenco das definições que parametrizam a aplicação da Convenção *Bunker Oil*, está a definição de “Combustível de Bancas” feita no n.º 5 do artigo 1.º: “qualquer hidrocarboneto de origem mineral, incluindo óleo lubrificante, utilizado ou destinado a ser utilizado na exploração ou na propulsão do navio, bem como quaisquer resíduos desse hidrocarbonetos”.

Dentre os vários traços de regime da Convenção, destacamos os dois seguintes:

- (i) A não adoção, diversamente do que acontece na CLC 92, de um sistema de limitação próprio, remetendo o artigo 6.º para “qualquer regime nacional ou internacional aplicável, como seja a Convenção sobre a Limitação de Responsabilidade em Sinistros Marítimos de 1976, tal como revista”.
- (ii) A consagração, tal como na CLC 92, de um seguro obrigatório ou garantia financeira. De acordo com o artigo 7.º, o proprietário registado de um navio de arqueação bruta superior a 1000, registado num Estado Parte, tem de manter um seguro ou outra garantia financeira

que cubra a sua responsabilidade por prejuízos por poluição num montante equivalente aos limites de responsabilidade definidos pelo regime de limitação nacional ou internacional aplicável, mas que, em caso algum, exceda um montante calculado em conformidade com a Convenção sobre a Limitação de Responsabilidade em Sinistros Marítimos de 1976, tal como revista.

**(ii)** Através da Lei 81/2015, de 3 de agosto, que alterou o Código Penal, foi feita a transposição para o direito interno português das Diretivas 2008/99/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de novembro de 2008, relativa à *proteção do meio ambiente através do Direito Penal*, bem como da Diretiva 2009/123/CE, também do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de Outubro de 2009, que alterou a Diretiva 2005/35/CE, relativa à *poluição por navios e à introdução de sanções em caso de infrações*.

Destacamos, com particular relevo para o Direito Marítimo, a alteração ao artigo 279.º do Código Penal, cujo n.º 7 pune o agente quando sejam efetuadas descargas de substâncias poluentes por navios, de forma isolada ou reiterada, das quais resulte deterioração da qualidade da água.

Nessa situação, o agente é punido com pena de prisão até 5 anos; contudo, se a conduta do agente for praticada por negligência (artigo 278.º, n.º 8 do Código Penal), o agente é punido com pena de prisão até 2 anos ou com pena de multa até 360 dias.

Realce-se o agravamento da pena, nos termos do artigo 280.º do Código Penal, na nova redação, quando o agente crie perigo para a vida ou para a integridade física de outrem, para bens patrimoniais alheios de valor elevado ou para monumentos culturais ou históricos; nessa hipótese, o agente é punido com pena de prisão de 1 a 8 anos se a conduta e a criação do perigo forem dolosas [alínea *a*] do artigo 280.º] ou até 6 anos se a conduta for dolosa e a criação do perigo ocorrer por negligência [nova alínea *b*] do artigo 280.º].

Conforme se lê no Considerando (2) da Diretiva 2009/123/CE, esta Diretiva visou preencher o vazio jurídico criado pelo Acórdão do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias de 23 de outubro de 2007, que anulou a Decisão-Quadro 2005/667/JAI do Conselho, de 12 de julho de 2005, destinada a reforçar o quadro penal para a repressão da poluição por navios, que tinha completado a Diretiva 2005/35/CE com medidas de direito penal.

### 3. *Segurança Marítima*

**(i)** Através do Decreto-Lei 27/2015, de 6 de Fevereiro, é transposta para o direito interno português a Diretiva 2013/38/UE, do Parlamento Europeu e

do Conselho, de 12 de Agosto de 2013, a qual altera a Diretiva 2009/16/CE, de 23 de Abril de 2009, relativa à *inspeção pelo Estado do porto*.

A Diretiva 2013/38/EU passou a prever que as inspeções efetuadas no âmbito do controlo do Estado do porto devam ter em conta as disposições da *Convenção do Trabalho Marítimo, 2006* (MLC 2006).

Assim, o Decreto-Lei 27/2015 altera e republica o Decreto-Lei 61/2012, de 14 de Março, diploma que operara a transposição da Diretiva 2009/16/CE.

Conforme é dito no número 1 do artigo 1.º do Decreto-Lei 61/2012, a Diretiva 2009/16/CE, relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto, é destinada a contribuir para a redução drástica da presença, nas águas sob jurisdição nacional, de navios que não obedeçam às normas aplicáveis no domínio da segurança marítima, da proteção do transporte marítimo, da proteção do meio marinho e das condições de vida e de trabalho a bordo.

Ora, as inspeções previstas no diploma legal são aplicáveis a qualquer navio estrangeiro que escale um porto ou um fundeadouro nacional para efetuar uma interface navio/porto, bem como à respetiva tripulação.

Por sua vez, dispõe o número 2 do artigo 2.º que, ao efetuar uma inspeção a um navio que arvore a bandeira de um Estado que não seja parte numa das convenções referidas no artigo 4.º do diploma, o tratamento dado a esse navio e à tripulação não pode ser mais favorável do que o reservado aos navios que arvorem a bandeira de um Estado que seja parte dessa convenção.

Prevê, porém o n.º 3 do artigo 2.º que qualquer navio que arvore a bandeira de um Estado que não seja parte numa das convenções referidas no artigo 4.º seja submetido a uma inspeção mais detalhada, segundo os procedimentos estabelecidos no Paris MOU.

As convenções relevantes, nos termos do artigo 4.º, são as seguintes: a LL 66, a ITC 69, a COLREG 72, a MARPOL 73/78, a SOLAS 74, a STCW 78/95, a CLC 92, a MLC 2006, a AFS 2001 e a Bancas 2001.

O Título II do Decreto-Lei 61/2012, na redação do Decreto-Lei 27/2015, regula as Inspeções, encontrando-se subdividido em cinco capítulos: Perfil do inspetor e seleção de navios para inspeção (Cap. I), Obrigações de inspeção e modalidades do cumprimento dessa obrigação (Cap. II), Inspeções iniciais, mais detalhadas e expandidas (Cap. III), Recusa de acesso (Cap. IV) e Medidas de controlo e de correção (Cap. V).

**(ii)** Através do Decreto-Lei 161/2015, de 11 de agosto, foi alterado o artigo 2.º do Decreto-Lei 13/2012, de 20 de janeiro, diploma que procedera à transposição para a ordem jurídica portuguesa da Diretiva 2009/15/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa às regras

comuns para as organizações de vistoria e inspeção de navios e para as atividades relevantes das administrações marítimas.

Em virtude da conclusão pela Comissão Europeia de que algumas das disposições previstas no Código III e no Código RO, tal como objeto de emendas às convenções da OMI, são incompatíveis com a Diretiva 2009/15/CE e com o Regulamento (CE) 391/2009, relativo às regras comuns para as organizações de vistoria e inspeção de navios, foi aprovada a Diretiva de Execução 2014/111/UE, da Comissão, de 17 de dezembro de 2014, que altera a alínea d) do artigo 2.º da Diretiva 2009/15/CE, definindo, assim, em novos termos, “Convenções internacionais”, para efeitos daquela Diretiva.

Ora, através do Decreto-Lei 161/2015, o legislador português dá nova redação ao corpo do n.º 1 do artigo 2.º do citado diploma de transposição (o Decreto-Lei 12/2012), o qual, dentre as convenções internacionais (bem como os respetivos protocolos e emendas e códigos anexos com carácter vinculativo) passou a excepcionar os parágrafos 16.1, 18.1 e 19 da parte 2 do Código de Aplicação dos Instrumentos da OMI (Código III) e os parágrafos 1.1., 1.3, 3.9.3.1, 3.9.3.2 e 3.9.3.3 da parte 2 do Código da OMI para as Organizações Reconhecidas (RO).

**(iii)** Através do Decreto-Lei 236/2015, de 14 de outubro, foi criado o *Gabinete de Investigação de Acidentes Marítimos e da Autoridade para a Meteorologia Aeronáutica (GAMA)*.

Trata-se de um Gabinete que assegura duas valências, conforme resulta da sua própria designação, no campo marítimo e da meteorologia aeronáutica.

No campo marítimo, o GAMA apresenta-se, assim, como o órgão de investigação competente na sequência da Diretiva 2009/18/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, que estabelece os princípios fundamentais que regem a investigação de acidentes no setor do transporte marítimo.

Enquanto órgão de investigação de acidentes no setor do transporte marítimo, o GAMA tem por missão investigar os acidentes e incidentes marítimos, com a maior eficácia e rapidez possível, visando identificar as respetivas causas, elaborar e divulgar os correspondentes relatórios e emitir recomendações em matéria de segurança marítima que visem reduzir a sinistralidade marítima.

O número 2 do artigo 6.º do diploma enuncia uma longa lista de atribuições do GAMA, quer a nível nacional quer europeu e internacional.

**(iv)** Através da Resolução da Assembleia da República n.º 77/2015, foi aprovado o *Protocolo de 2005 Relativo à Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos*

*contra a Segurança da Navegação Marítima*, adotado em Londres em 14 de outubro de 2005.

A Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima e o Protocolo Adicional para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança das Plataformas Fixas Localizadas na Plataforma Continental, de 1988, foram objeto de ratificação pelo Decreto do Presidente da República n.º 66/94, de 12 de agosto, publicado no *Diário da República*, 1.ª Série-A, de 12 de agosto de 1994.

A aprovação para adesão pela Assembleia da República (Resolução da Assembleia da República n.º 51/94, de 10 de fevereiro de 1994) fora feita com a formulação de uma declaração interpretativa do seguinte teor: “Portugal considera, face ao seu ordenamento jurídico interno, que a entrega do suspeito a que se refere o artigo 8.º da Convenção só pode ter por fundamento a existência de fortes suspeitas de aquele ter praticado algumas das infrações penais previstas no artigo 3.º e dependerá sempre de decisão judicial, não sendo admitida se ao crime imputado corresponder a pena de morte”.

As principais razões que presidiram à aprovação do Protocolo de 2005 constam do seu Preâmbulo. Entre as mesmas, realce-se a Resolução A.924(22) da Assembleia da Organização Marítima Internacional, em que se solicita a revisão das presentes medidas técnicas e jurídicas internacionais e a consideração de novas medidas que visem prevenir e suprimir o terrorismo contra navios e melhorar a segurança a bordo e em terra e, por conseguinte, reduzir o risco para os passageiros, tripulações e pessoal dos portos, a bordo e nas áreas portuárias, e para as embarcações e suas respetivas cargas.

#### **4. Código do Registo Civil**

Através da Lei 90/2015, de 12 de agosto, foram alterados os artigos 207.º e 208.º do Código do Registo Civil, relativamente à justificação judicial de óbito em caso de naufrágio ou de desaparecimento da embarcação.

Em substância, são alterados os procedimentos relativamente à justificação judicial de óbito.

Face ao novo regime, no caso de naufrágio em que pereça toda ou parte da tripulação ou dos passageiros da embarcação, não sendo encontrados os cadáveres, ou não sendo possível individualizá-los, compete ao magistrado do Ministério Público da comarca a cuja área pertencer a praça da matrícula da embarcação, promover, no prazo máximo de 30 dias a contar da receção do auto de investigação, a justificação judicial dos óbitos, nos termos e para os efeitos da emissão do assento de óbito.

Para efeitos de instrução do processo, a autoridade marítima deve remeter ao Ministério Público, no prazo máximo de 60 dias, a contar da data do naufrágio, o auto de investigação sobre a ocorrência e identificação dos náufragos desaparecidos.

Refira-se, finalmente, que, na situação em que ocorra um acidente no mar que não constitua caso de naufrágio, mas do qual resulte a morte de uma ou mais pessoas, cabe ao Ministério Público da comarca da sede da capitania que deve proceder às averiguações promover, por intermédio de uma conservatória do registo civil, a justificação judicial do óbito.

O assento de óbito produz os mesmos efeitos que a morte.

## 5. *Trabalho Marítimo*

(i) Através da Resolução n.º 4/2015 (publicada no *Diário da República*, 1.ª Série, de 12 de Janeiro de 2015), a Assembleia da República aprovou a *Convenção do Trabalho Marítimo, 2006*, adotada pela Conferência Geral da Organização Internacional do Trabalho, na sua 94.ª Sessão, a 23 de Fevereiro de 2006.

Não cabendo nestas páginas tratar do conteúdo da Convenção, por ser uma convenção universalmente conhecida, destacamos o facto de, entre os vários considerandos, constar a referência ao artigo 94.º da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 1982, o qual define os deveres e as obrigações que incumbem ao Estado de bandeira, nomeadamente no que respeita a condições de trabalho, lotação e questões sociais a bordo de navios que arvoram a sua bandeira.

Realce-se ainda uma das determinações ou propósitos afirmados no preâmbulo da Convenção: “procurar que este novo instrumento seja concebido de forma a obter a maior aceitação possível por parte dos governos, dos armadores e dos marítimos comprometidos com os princípios do trabalho digno, que seja fácil de atualizar e que possa ser aplicado e respeitado de forma efetiva”.

De acordo com o número 1 do artigo I da Convenção, qualquer Membro que a ratificar “compromete-se a cumprir plenamente as respetivas disposições, em conformidade com as prescrições do artigo VI, a fim de garantir o direito de todos os marítimos a um emprego digno”.

(ii) A Lei 146/2015, de 9 de setembro, veio regular a *atividade de marítimos a bordo de navios que arvore a bandeira portuguesa, bem como a responsabilidade do Estado português, enquanto Estado de bandeira ou do porto*, tendo em vista o cumprimento de disposições obrigatórias da Convenção do Trabalho Marítimo, 2006, da Organização Internacional do Trabalho, bem como das Dire-



tivas 1999/63/CE, do Conselho, de 21 de junho de 1999, 2009/13/CE, do Conselho, de 16 de fevereiro de 2009, 2012/35/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012 e 2013/54/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de novembro de 2013.

Para o efeito de delimitação do seu perímetro de aplicação, a Lei 146/2015 define os seguintes conceitos: “Águas abrigadas”, “Armador”, “Arqueação bruta”, “Contrato de trabalho a bordo de navio”, “Marítimo”, “Navio” e “Repatriamento”.

O “Contrato de trabalho a bordo de navio” é definido como “aquele pelo qual um marítimo se obriga, mediante retribuição, a prestar a sua atividade a bordo de navio, a outra ou outras pessoas, no âmbito de organização e sob autoridade destas”.

Destacamos também o conceito de “Marítimo”, que é “qualquer pessoa empregada ou contratada ou que trabalha, a qualquer título, a bordo de navio” a que seja aplicável a Lei 146/2015. Não são, porém, marítimos, para efeitos desta lei, (i) os pilotos do porto, inspetores, auditores, superintendentes e outros, cujo trabalho não seja parte da rotina do navio, (ii) os cientistas, investigadores, mergulhadores e outros, cujo trabalho não seja parte da rotina do navio e (iii) os artistas convidados, técnicos de reparação, trabalhadores portuários e quaisquer outros trabalhadores cujo trabalho a bordo seja ocasional e de curto prazo, sendo o seu principal local de trabalho em terra.

Ao contrato de trabalho a bordo de navio que arvore a bandeira portuguesa é aplicada a Lei 146/2015 e, subsidiariamente, o Código do Trabalho e as demais normas legais reguladoras do contrato de trabalho que sejam compatíveis com a sua especificidade.

Numa medida curiosa, uma vez que pode ser entendida como invadindo as esferas legislativas e jurisdicionais, os números 3 e 4 do artigo 2.º atribuem a uma entidade administrativa (a DGRM – Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos) competência para decidir “as dúvidas que se suscitem sobre a qualificação de um navio ou de um marítimo a bordo”.

A matéria relativa ao regime do contrato de trabalho a bordo de navio consta, substancialmente, do Título II (Prestação de trabalho a bordo de navio), do qual se destacam as seguintes normas:

- (i) Artigo 13.º, relativo a “Trabalho ininterrupto em porto”. De acordo com o número 1, em porto, o trabalho ininterrupto a bordo para a segurança de navio e manutenção e regularidade dos serviços é assegurado em regime de quartos, não devendo ser inferior a quatro horas por dia em porto de escala ou a oito horas por dia em porto de armamento.

- (ii) Artigo 15.º, relativo a “Segurança ou socorro a navio, pessoas ou carga”, De acordo com o número 1, o comandante do navio pode exigir ao marítimo que preste o trabalho necessário à segurança imediata do navio, das pessoas a bordo ou da carga ou para socorrer outros navios ou pessoas em perigo no mar, podendo o comandante, para esse efeito, suspender os horários normais de descanso e exigir que os marítimos prestem as horas de trabalho necessárias à normalização da situação.
- (iii) Artigo 16.º, relativo a “Movimentação de carga e mantimentos”. De acordo com o número 1, em porto, quando não haja pessoal especializado em terra, os inscritos marítimos podem exercer funções de movimentação e arrumação de cargas a bordo ou de movimentação de mantimentos fora do navio.
- (iv) Artigo 20.º, relativo a “Repatriamento”, o qual define as situações e termos em que o marítimo tem direito a repatriamento. O “Repatriamento” é definido na alínea g) do número 1 do artigo 2.º como “o regresso do marítimo ao local acordado pelas partes ou, na sua falta, ao país de residência, país de naturalidade ou ao porto de recrutamento, desde que aí seja aceite, e segundo opção do marítimo, nas circunstâncias previstas na presente lei e a expensas do armador, desde que em conformidade com a legislação que regula a entrada, saída, permanência e afastamento do território português”.
- (v) Artigo 27.º, relativo a “Documentos disponíveis a bordo”. De acordo com o número 1, a bordo de navio que arvore a bandeira portuguesa devem estar disponíveis exemplares dos contratos de prestação de serviços das pessoas contratadas que trabalham a bordo, bem como da Lei 146/2015, da Convenção do Trabalho Marítimo, 2006, dos instrumentos de regulamentação coletiva de trabalho aplicáveis aos primeiros e do acordo celebrado pela ECSA e pela ETF, relativo àquela Convenção e do anexo à Diretiva 2009/13/CE, do Conselho, de 16 de fevereiro de 2009.

O Título III da Lei 146/2015 respeita às “responsabilidades do Estado”, estando subdividido em 2 Capítulos: “Responsabilidades como Estado de bandeira” e “Responsabilidades do Estado do porto”. Destacamos, na lógica do *Port State Control*, a previsão do artigo 38.º, relativo a “Inspeção de navios de bandeira estrangeira”. De acordo com o número 1, qualquer navio que arvore bandeira estrangeira e se encontre em porto ou fundeadouro nacional no decurso normal da sua atividade ou por razões inerentes à sua exploração pode ser inspecionado pela DGRM para verificar:

- a) Caso o navio arvore a bandeira de um Estado que tenha ratificado a Convenção do Trabalho Marítimo, 2006, o cumprimento das disposições obrigatórias da mesma, designadamente as relativas a condições de vida e trabalho a bordo;
- b) Caso o navio arvore a bandeira de um Estado que não tenha ratificado aquela Convenção, se os respetivos marítimos beneficiam de um trabalho igual ou mais favorável do que o decorrente das disposições obrigatórias da mesma Convenção.

## **6. Registo Internacional de Navios da Madeira (MAR)**

Através do Decreto-Lei 234/2015, de 13 de outubro, é alterado o regime aplicável ao *MAR – Registo Internacional de Navios da Madeira*, sendo republicado o diploma que criou aquela Registo.

A principal alteração ao regime do MAR contende com as hipotecas de navios, sendo a *occasio* do diploma explicada no seu preâmbulo. Na verdade, a principal razão da alteração legislativa terá sido o facto de a faculdade prevista na alínea *b)* do artigo 721.º do Código Civil estar a obstar ao financiamento de navios e à consequente matrícula dos mesmos no MAR.

Mais concretamente, a alínea *b)* do artigo 721.º do Código Civil permite àquele que tenha adquirido bens hipotecados, registado o título de aquisição e que não seja pessoalmente responsável pelo cumprimento das obrigações garantidas, expurgar a hipoteca declarando que está pronto a entregar aos credores, para pagamento dos seus créditos, até à quantia pela qual obteve os bens, ou aquela em que os estima, quando a aquisição tenha sido feita a título gratuito ou não tenha havido fixação de preço.

Ora, conforme se lê no preâmbulo do Decreto-Lei 234/2015, diversas instituições de crédito de nacionalidade estrangeira têm manifestado oposição a uma matrícula de navios no MAR por encarem o direito à expurgação, tal como regulado no ordenamento jurídico português, como um factor impeditivo de financiamento desses navios, uma vez que o regime da alínea *b)* do artigo 721.º do Código Civil alonga a incerteza e falta de segurança jurídicas sobre a relação jurídica de hipoteca estabelecida e, consequentemente, sobre a solidez, sustentabilidade e integralidade do seu crédito hipotecário.

Face ao novo regime, apenas vigente no âmbito do MAR e quando seja aplicável o direito português, o adquirente do bem hipotecado só pode exercer o direito à expurgação “desde que o exercício desse direito garanta ao credor hipotecário o pagamento integral de todos os direitos e encargos decorrentes do

contrato de hipoteca”, sendo, assim, afastada a aplicação da alínea *b*) do artigo 721.º do Código Civil.

Adicionalmente, o Decreto-Lei 234/2015 introduz alterações pontuais no regime da venda de navios, bem como na constituição, redução, modificação ou extinção da hipoteca, incluindo a renúncia do credor hipotecário.

Outra medida de relevo é a diminuição da percentagem de tripulantes de língua portuguesa ou europeus de 50% para 30%. De acordo com a nova redação do número 1 do artigo 20.º, pelo menos 30% dos tripulantes dos navios registados no MAR devem ser cidadãos de nacionalidade portuguesa ou nacionais de países europeus ou de países de língua oficial portuguesa. Trata-se, contudo, de um limite que, para além de não ser aplicável às embarcações de recreio, não é absoluto, admitindo o n.º 2 do artigo 20.º que, em casos devidamente justificados, quando não seja possível o recrutamento de marítimos nacionais dos países referidos no n.º 1 do artigo 20.º, o membro do Governo responsável pela área da segurança marítima possa autorizar o embarque de marítimos de outras nacionalidades.

## **7. Cabotagem Marítima Insular**

O Decreto-Lei 137/2015, de 30 de julho, altera o Decreto-Lei 7/2006, de 4 de Janeiro, eliminando a aplicação obrigatória a todos os navios de bandeira portuguesa que façam transporte de passageiros e mercadorias na *cabotagem insular* do regime previsto para os navios de registo convencional, no que respeita à constituição das tripulações, às remunerações mínimas previstas no acordo coletivo do trabalho e ao regime de segurança social e fiscal.

Nesta conformidade, é revogado o n.º 2 do artigo 4.º do citado Decreto-Lei 7/2006, diploma que regula o transporte marítimo de passageiros e de mercadorias na cabotagem marítima, adequando o quadro legal nacional aos princípios consagrados na ordem jurídica comunitária consignados no Regulamento (CEE) 3577/92, do Conselho, de 7 de Dezembro de 1992, assente no princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos internos dos Estados-Membros (cabotagem marítima).

Ora, o facto de na cabotagem insular – diversamente do que acontecia na cabotagem continental – ser sempre aplicável o regime legal do registo convencional no que respeita à constituição das tripulações às remunerações mínimas previstas no acordo coletivo do trabalho e ao regime de segurança social e fiscal, discriminava os navios registados no MAR – Registo Internacional de Navios da Madeira, que, assim, não podiam aplicar na íntegra o seu específico regime

consagrado no Decreto-Lei 96/89, sendo a sua versão atual a resultante do Decreto-Lei 234/2015, de 13 de Outubro.

## II. Jurisprudência

Dentre um conjunto de decisões judiciais dos tribunais superiores portugueses, destacamos o Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 29.01.2015 (Processo n.º 228/07.2TNLSB.L1.S1, consultável em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt)).

O Acórdão reveste interesse sobretudo em função da questão de saber se seria aplicável ao caso a presunção de culpa *iuris tantum* consagrada no n.º 2 do artigo 493.º do Código Civil Português, cujo teor é o seguinte:

*“Quem causar danos a outrem no exercício de uma atividade, perigosa por sua própria natureza ou pela natureza dos meios utilizados, é obrigado a repará-los, exceto se mostrar que empregou todas as providências exigidas pelas circunstâncias com o fim de os prevenir”.*

O caso que foi, em última instância, decidido pelo STJ pode resumir-se assim: uma pessoa que seguia a bordo de uma embarcação de recreio saltou para o mar a partir da embarcação, junto à popa, sendo que, com o movimento para a superfície embateu na hélice, o que lhe causou lesões no joelho, não obstante a hélice estar parada.

Embora tenha reconhecido, em *obiter dictum*, que a navegação marítima pode ser uma atividade perigosa, o Supremo Tribunal de Justiça afastou essa qualificação na situação concreta: “Não se pode considerar, à luz do artigo 493.º, n.º 2 do Código Civil, exercício de uma actividade perigosa uma viagem em barco de recreio em pleno Verão com mar sereno e sem qualquer agitação marítima”.

## III. Doutrina

(i) Publicado em 2014 mas divulgado sobretudo em 2015, foi o volume das “III Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo”, realizadas na Faculdade de Direito de Lisboa em 2013, cujo tema foi o seguinte: “Das Regras da Haia às Regras de Roterdão”. A edição, organizada pelo Centro de Direito Marítimo e dos Transportes da Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa, é da Livraria Almedina, Coimbra.

O volume reúne um conjunto de importantes estudos, que constituíram os textos que serviram de base às comunicações feitas naquelas III Jornadas

de Lisboa. Após uma Nota Prévia sobre “O desafio e as brumas das Regras de Roterdão”, da autoria de M. Januário da Costa Gomes, o livro inclui os seguintes estudos: “Transporte marítimo de mercadorias; hoje e amanhã”, por Mário Raposo; “O Transporte multimodal”, por António Menezes Cordeiro; “La responsabilidad del porteador en las Reglas de Rotterdam”, por Ignacio Arroyo; “From the Hague to Rotterdam: Revolution or evolution?”, por Marco Lopez de Gonzalo; “Il contratto di volume e le Regole di Rotterdam”, por Alfredo Calderale; “Os documentos de transporte nas Regras da Haia e nas Regras de Roterdão”, por Alexandre de Soveral Martins; “Em torno da responsabilidade civil das partes executantes face às Regras de Roterdão”, por Carlos de Oliveira Coelho; “A entrega das mercadorias nas Regras da Haia e nas Regras de Roterdão”, por Francisco Costeira da Rocha; “Fletamento, transporte marítimo y responsabilidad contractual”, por José Luís García-Pita y Lastres; “Pactos de jurisdição e convenções de arbitragem em matéria de transporte marítimo de mercadorias”, por Luís de Lima Pinheiro; “Direito de controlo e transferência de direitos nas Regras de Roterdão”, por M. Januário da Costa Gomes; “Intermediación en los mercados de transporte y las Reglas de Rotterdam”, por Ana M. Tobío Rivas; “Luzes e sombras sobre as Regras de Rotterdam. A posição do Brasil e da América Latina”, por Eliane M. Octaviano Martins; “La limitación de la responsabilidad de acuerdo a las Reglas de Róterdam y su relación com la limitación global de la responsabilidad”, por Norman A. Martínez Gutiérrez; “Regras de Roterdão – Alguns comentários na perspectiva dos interesses dos transportadores de linha regular”, por Mateus Andrade Dias; “Sim ou não às Regras de Roterdão”, por Pedro Viegas Galvão e “As Regras de Roterdão – As alterações mais significativas”, por Duarte Lynce de Faria.

(ii) Organizado pelo Centro de Direito Marítimo e dos Transportes da Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa, sob a coordenação de M. Januário da Costa Gomes, foi editada pela Livraria Almedina, Coimbra, 2015, o volume “Temas de Direito dos Transportes III”, o qual inclui estudos com evidente interesse no campo do Direito Marítimo.

São os seguintes os estudos publicados naquele volume: “O regime europeu do transporte marítimo de passageiros. Entre o Regulamento “Marítimo” da responsabilidade do transportador e o Regulamento “Consumerista” dos direitos dos passageiros”, por M. Januário da Costa Gomes; “Cruise ships contracts: transport or package tour?”, por Juan L. Pulido Begines; “La clausola compromissoria nei charterparties”, por Marco Lopez de Gonzalo; “O poder de controlo nas Regras de Roterdão”, por André Sousa Marques; “Contratos de transporte terrestre: formação e conclusão”, por Carlos Lacerda Barata;

“Algumas notas em torno da cláusula CIF e do seguro de transporte de mercadorias”, por Francisco B. F. Rodrigues Rocha e “Em torno do contrato de transporte marítimo de mercadorias”, por Hugo Ramos Alves.

(iii) Sob a coordenação de Rui Guerra da Fonseca e de Miguel Assis Raimundo, foram publicados os trabalhos de um Curso de Pós-Graduação de Direito Administrativo do Mar organizado pelo Instituto de Ciências Jurídico-Políticas da Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa: “Direito Administrativo do Mar”, Almedina, Coimbra, 2014.

São os seguintes os estudos publicados naquele volume: “O Direito Internacional do Mar e os poderes dos Estados costeiros”, por Fernando Loureiro Bastos; “O mar no futuro do Direito Europeu”, por Ana Fernanda Neves; “O mar como fonte de conflitos entre Estados”, por Miguel Galvão Teles”; “O sector portuário como *hub* nacional”, por Lídia Sequeira; “Espaço marítimo e Direito Administrativo: enquadramento”, por Rui Guerra da Fonseca; “Título de utilização e exploração do domínio público marítimo”, por Miguel Assis Raimundo; “A titularidade e a administração do domínio público hídrico por entidades públicas”, por João Miranda; “O Sistema da Autoridade Marítima”, por José Velho Gouveia; “Os modelos de governo de portos”, por Amadeu Rocha; “As concessões portuárias”, por Pedro Melo; “Poderes administrativos sobre navios”, por Mateus Andrade Dias; “A tributação da actividade marítima em Portugal. Alguns aspectos fundamentais”, por Clotilde Celorico Palma; “A economia internacional e o mar: o caso das pescas”, por Pedro Infante Mota; “Ondas renováveis: sobre o DL 5/2008, de 8 de janeiro, e outras considerações na sua orla”, por Carla Amado Gomes; “O regime administrativo das lotas e vendagens”, por Lourenço Vilhena de Freitas; “O reconhecimento da propriedade privada sobre terrenos do domínio público hídrico”, por Manuel Bargado; “A instalação de estabelecimentos de produção aquícola no espaço marítimo”, por Margarida Almodovar; “A comercialização e a formação do preço do pescado em Portugal: enquadramento jurídico e económico”, por Conceição Santos e “As devoluções na reforma da Política Comum de Pescas”, por Ilda Oliveira.

(iv) Destacamos ainda os seguintes estudos:

- “Hipoteca sobre navios”, por Sandra Aires, publicado nos Estudos em Homenagem ao Professor Doutor José Lebre de Freitas, II, Coimbra Editora, Coimbra, páginas 407-505.
- “O Registo Internacional de Navios da Madeira. Uma viagem pelo *MAR*”, por Cátia Fernandes, publicado na Revista da Ordem dos Advogados, 2014, páginas 457-486.