

# *Direito Marítimo Português, 2016*

PROF. DOUTOR M. JANUÁRIO DA COSTA GOMES\*

SUMÁRIO: I. *Legislação*: 1. *Criação do “Ministério do Mar”*; 2. *Economia do mar*; 3. *Transporte marítimo*; 4. *Trabalho marítimo*; 5. *Segurança marítima*; 6. *Ambiente marinho*; 7. *Plataforma Continental*. II. *Jurisprudência*. III. *Doutrina*.

## **I. Legislação**

### **1. Criação do “Ministério do Mar”**

Na Lei Orgânica do XXI Governo Constitucional surge como particularmente relevante a criação de um Ministério do Mar, criação esta que viria a refletir-se, ao longo do ano de 2016, em grande dinâmica legislativa.

Independentemente dessa dinâmica e do seu mérito em concreto, a iniciativa de criar um Ministério que trate especificamente dos assuntos do mar merece, a todos os títulos, ser assinalada, já que a mesma assegura ou potencia quer iniciativas estruturadas quer a coordenação transversal dos assuntos relativos ao mar. Trata-se esta – a da criação de um Ministério do Mar – de uma medida que fora implementada, pela primeira vez, em Portugal em 1983, no IX Governo Constitucional, tendo sido replicada, em 1991, no XII Governo.

De acordo com n.º 1 do artigo 28.º da sobredita Lei Orgânica (Decreto-Lei n.º 251-A/2015, de 17 de dezembro), a Ministra do Mar tem por missão a coordenação transversal dos assuntos do mar, através da definição e acompanhamento da Estratégia Nacional para o Mar, da promoção do conhecimento científico, da inovação e do desenvolvimento tecnológico na área do mar, da

\* 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.

definição e coordenação da execução das políticas de proteção, planeamento, ordenamento, gestão e exploração dos recursos do mar, da promoção de uma presença efetiva no mar, dos seus usos e de uma economia do mar sustentável, das pescas, do transporte marítimo e dos portos, e a gestão dos fundos nacionais e europeus relativos ao mar.

Olhando para o quadro de competências do Ministério do Mar, constata-se haver várias situações de competências partilhadas com outros Ministérios, o que pode, em teoria, gerar entropias e ineficiências. Esse terá sido, porém, no atual quadro de poderes e competências, o equilíbrio possível.

## 2. *Economia do mar*

I. Através do Decreto-Lei n.º 16/2016, de 9 de março, foi instituído o *Fundo Azul*, tendo em vista a criação de mecanismos de incentivo financeiro ao arranque de atividades ligadas à economia do mar, à proteção do património natural, incluindo a gestão do risco associado aos novos usos do mar, a investigação científica e a investigação e desenvolvimento empresarial.

O *Fundo Azul* tem natureza de património autónomo e goza de autonomia administrativa, financeira e patrimonial, sendo dotado de personalidade judiciária.

A finalidade e objetivos do *Fundo Azul* são ambiciosos, conforme decorre do artigo 3.º do diploma. Ele tem por finalidade o desenvolvimento da economia do mar, a investigação científica e tecnológica, a proteção e monitorização do meio marinho e a segurança marítima, através da criação ou do reforço de mecanismos de financiamento de entidades, atividades ou projetos que cumpram os objetivos aí identificados, com referência aos seguintes âmbitos: (i) financiamento ao desenvolvimento da economia do mar; (ii) financiamento à investigação científica e tecnológica do mar; (iii) financiamento da monitorização e proteção do meio marinho e (iv) segurança marítima, em sede de salvaguarda da vida no mar.

O reembolso e remuneração do financiamento são regulados no artigo 5.º do diploma, sendo que os financiamentos atribuídos pelo Fundo no domínio do desenvolvimento da economia do mar são objeto de reembolso e “podem ser objeto de remuneração”. A lei admite que os financiamentos concedidos pelo Fundo possam ser recuperados por este através da sua participação em receitas que sejam geradas em resultado da execução dos projetos, proporcionalmente ao seu investimento.

Estes pontos são objeto de regulamentação pelo *Regulamento de Gestão do Fundo Azul*, aprovado pela Portaria n.º 344/2016, de 30 de dezembro.

De acordo com o artigo 15.º desta Portaria, os apoios financeiros a conceder pelo Fundo podem ter carácter reembolsável ou não reembolsável, em função dos critérios definidos no plano anual de atividades e do eixo de intervenção e prioridade estratégica em que se insiram, sendo que o financiamento é sempre reembolsável no eixo de apoio ao desenvolvimento da economia do mar.

As situações em que o Regulamento prevê a *remuneração dos apoios* são as seguintes: (i) Desenvolvimento da economia do mar, na vertente de financiamento de capital próprio e (ii) Investigação científica e tecnológica, sob a forma de atribuição de licenças, direitos de propriedade industrial, marcas ou patentes, entre outras.

As operações suscetíveis de apoios pelo Fundo, no âmbito do desenvolvimento da economia do mar, são, na sua tipologia, as seguintes: (i) Criação de *start-ups* tecnológicas da nova economia do mar; (ii) Criação ou dinamização de atividades económicas ligadas ao mar, designadamente no âmbito da formação, da facilitação do acesso das pequenas e médias empresas a financiamento, da investigação, desenvolvimento e inovação; (iii) Dinamização de instrumentos de reforço ou de financiamento de capital próprio ou de capital alheio e de partilha de risco; (iv) Proteção e desenvolvimento da segurança alimentar e alimentação escolar; e (v) Promoção das energias renováveis.

O diploma identifica ainda as operações suscetíveis de apoios pelo Fundo no âmbito da investigação científica e tecnológica do mar, no quadro da monitorização e proteção do ambiente marinho e, ainda, no âmbito da segurança marítima.

II. Na produção legislativa de 2016 relativa à economia do mar, há que destacar as Resoluções do Conselho de Ministros que têm por objeto o *aproveitamento da energia das ondas* e, mais amplamente, o desenvolvimento da energia elétrica renovável *offshore*.

(i) Assim, a Resolução do Conselho de Ministros n.º 15/2016, publicada no *Diário da República*, 1.ª Série, N.º 53, de 18 de março, criou um Grupo de Trabalho interministerial “Energia no Mar”. De acordo com a citada Resolução, o Grupo de Trabalho tem por missão a apresentação e discussão pública de um modelo de desenvolvimento que assegure a racionalização dos meios afetos ao desenvolvimento da energia elétrica *offshore*, com o objetivo de potenciar o investimento em investigação e desenvolvimento, incluindo projetos de demonstração tecnológica e projetos pré-comerciais nesta área, com um forte envolvimento da indústria e num enquadramento internacional, nomeadamente para a atração de projetos que contribuam para viabilizar as infraes-

truturas existentes e a desenvolver e criar massa crítica de atividade necessária à rentabilização de meios e serviços de intervenção e operação no mar.

(ii) Por sua vez, a Resolução do Conselho de Ministros n.º 81-A/2016, publicada no *Diário da República*, 1.ª Série, N.º 235, de 9 de dezembro, (a) promove a revisão do regime jurídico da zona piloto para a energia das ondas (criada pelo Decreto-Lei n.º 5/2008, de 8 de janeiro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 15/2012, de 23 de janeiro), (b) incentiva a reconsideração da localização mais adequada para a zona piloto (largo de Viana do Castelo em vez do largo de São Pedro de Moel), bem como (c) o estudo da operacionalização de um parque de energias renováveis *offshore*, capaz de acomodar o estabelecimento de projetos, em diferentes fases de desenvolvimento, para a produção de energia elétrica a partir de energias renováveis de fonte ou localização oceânica, de maior procura pela indústria.

### III. Assinalam-se as seguintes iniciativas no campo legislativo:

- (i) Através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 12/2016, publicada no *Diário da República*, 1.ª Série, N.º 53, de 16 de março, foi determinada a criação da *Fatura Única Portuária por Escala de Navio* (FUP), como sistema que agrega a faturação de todas as entidades públicas prestadoras de serviços aos navios, no ato de despacho de largada, para cada escala de navio.
- (ii) Através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 13/2016, publicada no *Diário da República*, 1.ª Série, N.º 53, de 16 de março, foi impulsionada a implementação do Programa Operacional Mar 2020, com a publicação imediata das portarias que aprovam os regulamentos específicos das medidas de apoio previstas no Mar 2020, com especial enfoque para apoio à competitividade das empresas do setor, à investigação científica, à inovação, à aquicultura, à promoção da eficiência energética, à aposta clara no ingresso de jovens pescadores na atividade pesqueira e à compensação dos sobrecustos dos operadores económicos das regiões ultraperiféricas.
- (iii) Através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 14/2016, publicada no *Diário da República*, 1.ª Série, N.º 53, de 16 de março, foram estabelecidas as condições de funcionamento da *Comissão Interministerial para os Assuntos do Mar* (CIAM), comissão esta que é definida como constituindo “a estrutura de reflexão, coordenação e decisão estratégica sobre o Mar”, com os seguintes fins:

- a) Definição e implementação dos objetivos, iniciativas e medidas governativas, direta ou indiretamente, relacionados com a área do mar, através da coordenação e articulação de todos os membros do Governo;
  - b) Definição de metas para a execução das iniciativas e medidas governamentais anuais;
  - c) Garantia de implementação e atualização da Estratégia Nacional para o Mar (ENM);
  - d) Definição anual de prioridade e objetivos para a execução do plano de ação da ENM;
  - e) Coordenação do esforço interministerial de implementação das medidas de simplificação administrativa, no âmbito do programa SIMPLEX, no que respeita aos assuntos do mar;
  - f) Acompanhamento dos desenvolvimentos respeitantes à aprovação da proposta de Extensão da Plataforma Continental Portuguesa junto das Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos e planificação do aproveitamento potencial dessa extensão;
  - g) Acompanhar e, sempre que necessário, coordenar a atuação dos diversos níveis de poder com competência nas matérias relacionadas com o mar, nomeadamente o Governo e os governos regionais dos Açores e da Madeira.
- (iv) A Portaria n.º 57/2016, de 28 de março, aprovou o *Regulamento de Apoio aos Investimentos em Portos de Pesca, Locais de Desembarque e Abrigos*, entretanto alterado pela Portaria n.º 240/2016, de 2 de setembro.

Os apoios previstos no Regulamento têm as seguintes finalidades: aumentar a qualidade, o controlo e a rastreabilidade dos produtos desembarcados; aumentar a eficiência energética; contribuir para a proteção do ambiente; melhorar as condições de segurança e de trabalho; facilitar o cumprimento da obrigação de desembarque das capturas de acordo com as regras da Política Comum das Pescas; e acrescentar valor a componentes subutilizados das capturas.

- (v) A Portaria n.º 58/2016, de 28 de março, aprovou o *Regulamento do Regime de Apoio ao Desenvolvimento de Novos Mercados, Campanhas Promocionais e Outras Medidas de Comercialização*.

Os apoios previstos no Regulamento têm as seguintes finalidades: potenciar a descoberta de novos mercados e melhorar as condições de colocação no mercado dos produtos provenientes da pesca e da aquicultura; promover a qualidade e o valor acrescentado; contribuir para a transparência da produção

e dos mercados; contribuir para a rastreabilidade dos produtos da pesca ou da aquicultura; e realizar campanhas promocionais.

- (vi) A Portaria n.º 112/2016, de 28 de abril, aprovou o *Regulamento do Regime de Apoio ao Controlo e Inspeção Relativo à Política Comum das Pescas*.

De acordo com o artigo 2.º do Regulamento, os apoios aí previstos têm como finalidade possibilitar a execução do regime de controlo, inspeção e execução da União Europeia, através do reforço da capacidade institucional e da eficiência da administração pública.

- (vii) A Portaria n.º 215/2016, de 4 de agosto, aprovou o *Regulamento do Regime de Apoio à Armazenagem dos Produtos da Pesca* enumerados no Anexo II do Regulamento n.º 1379/2013, do Parlamento Europeu e do Conselho.

De acordo com o artigo 2.º do Regulamento, os apoios aí previstos têm como finalidade compensar, no período 2014–2018, as organizações de produtores e as associações de organizações de produtores pelos custos com a estabilização e armazenagem dos produtos da pesca, promovendo, por essa via, a estabilização dos mercados.

- (viii) Através da Lei n.º 37/2016, de 15 de dezembro, o Governo foi autorizado pela Assembleia da República a aprovar o *regime jurídico relativo à instalação e exploração dos estabelecimentos de cultura em águas marinhas*, incluindo as águas de transição, e em águas interiores.

Entre os vários termos ou parâmetros definidos pela Assembleia da República destacamos:

- a) A indicação para a necessidade de ser estabelecido um prazo máximo de validade dos títulos a emitir no âmbito do procedimento administrativo destinado à instalação e exploração de estabelecimentos de culturas em águas marinhas e em águas interiores e de estabelecimentos conexos, em áreas previamente definidas e delimitadas, prazo esse que é de 25 anos, prorrogável até ao limite global máximo de 50 anos, incluindo o prazo inicial e as posteriores renovações;
- b) A indicação para a necessidade de previsão normativa de cessação antecipada, por via administrativa, da licença ou dos títulos em virtude da vio-

- lação da lei ou dos termos da licença, sem prejuízo das medidas cautelares ou sanções acessórias previstas no âmbito do processo contraordenacional.
- c) A indicação para a necessidade de ser prevista a possibilidade de aplicação de sanções acessórias de (i) perda, a favor do Estado, de embarcações, utensílios e máquinas utilizados na prática da infração; (ii) extinção do título de atividade aquícola, sem que o titular tenha direito a quaisquer ressarcimentos e não ficando exonerado de nenhuma das suas responsabilidades, nos termos da lei ou do contrato de concessão, quando o respetivo cumprimento se mantenha compatível com a referida cessação; e (iii) com uma duração máxima de dois anos, interdição de exercício de atividade, encerramento dos estabelecimentos e privação do direito a apoios públicos ou apoios de fundos europeus.

### 3. *Transporte marítimo*

I. Através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 11/2016, publicada no *Diário da República*, 1.ª Série, N.º 53, de 16 de março, foi criado um Grupo de Trabalho, sob a coordenação da Ministra do Mar, com a missão de avaliar e preparar um plano de ação de *promoção do transporte marítimo* e de apoio ao desenvolvimento da marinha mercante nacional, designadamente através da alteração do regime aplicável ao registo de navios.

II. Conforme Aviso (n.º 11/2016) publicado no *Diário da República* de 7 de abril de 2016 (1.ª Série, N.º 68), a República Portuguesa depositou junto do Secretário-Geral da Organização Marítima Internacional, na qualidade de depositário, o seu instrumento de ratificação do *Protocolo de 2002 à Convenção de Atenas sobre o Transporte Marítimo de Passageiros e suas Bagagens por Mar*, adotado em Londres, em 1 de novembro de 2001, tendo, contudo, formulado uma *reserva relativa à limitação de responsabilidade do transportador por risco de guerra e à obrigação do seguro*, nos termos dos números 1 a 11 do Aviso.

De acordo com o ponto 12 do Aviso, os direitos que são objeto da reserva são exercidos tendo devidamente em conta as Linhas de Orientação da OMI para a aplicação da Convenção de Atenas, ou quaisquer alterações à mesma, com o objetivo de assegurar a uniformidade.

Finalmente, lê-se no ponto 13 do Aviso que, caso uma proposta de alteração às Linhas de Orientação da OMI de aplicação da Convenção de Atenas, incluindo os limites, tiver sido aprovada pelo Comité Jurídico da OMI, essas alterações são aplicáveis a contar da data fixada pelo Comité, sem prejuízo das regras pertinentes do direito internacional relativas aos direitos de um Estado de retirar ou alterar a sua reserva.

III. A importância do *transporte marítimo de mercadorias* entre o continente português e as Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira é bem patente em duas Resoluções da Assembleia Legislativa da Região Autónoma da Madeira, as quais surgem no rescaldo das fortes perturbações às economias regionais em consequência de greves de estivadores do porto de Lisboa:

- (i) Através da Resolução n.º 26/2016/M, aquela Assembleia Legislativa fez as seguintes recomendações ao Governo da República:
  - a) O reconhecimento de que, por força da insularidade, o transporte marítimo de carga representa para os portugueses das regiões autónomas um *serviço essencial* e que permite a realização de direitos fundamentais da pessoa, das liberdades públicas e dos bens constitucionalmente protegidos, designadamente o direito à saúde, ao trabalho, ao ensino, à cultura e à qualidade de vida.
  - b) O reconhecimento de que o atual enquadramento normativo regulador do direito à greve deve consagrar o transporte marítimo de carga para as regiões autónomas como destinado à satisfação de *necessidades sociais impreteríveis*, que asseguram prestações indispensáveis para a vida dos seus cidadãos.
  - c) A assunção do compromisso com os portugueses dos Açores e da Madeira de que, em futuras greves no setor do transporte marítimo de carga, à falta de acordo entre trabalhadores e empregadores, serão definidos serviços mínimos para as regiões autónomas e os meios necessários para os garantir, no mínimo, em 50% do seu normal funcionamento, sob pena de, abaixo desse limite, estar comprometida a coesão nacional e o fornecimento de bens essenciais a madeirenses e açorianos.
- (ii) Através da Resolução n.º 27/2016/M, a Assembleia Legislativa da Região Autónoma da Madeira apresentou à Assembleia da República uma proposta de lei visando a alteração do artigo 537.º do Código do Trabalho, relativo à *obrigação de prestar serviços durante a greve*. A alteração proposta é no sentido de passar a ser considerada como “empresa ou estabelecimento que se destine à satisfação de necessidades sociais impreteríveis” o que se integra no seguinte setor: “Quaisquer atividades económicas ou sociais (...) enquanto estabeleçam ligações às regiões autónomas, assegurando a disponibilidade ou o acesso de pessoas, bens, equipamentos, combustíveis, recursos energéticos ou serviços ao restante território nacional, abrangendo as respetivas cargas e descargas”.



A proposta da Assembleia Legislativa da Região Autónoma da Madeira destina-se a complementar a seguinte previsão, já constante da “lista” do n.º 2 do artigo 537.º citado: “Transportes, incluindo portos, aeroportos, estações de caminho-de-ferro e de camionagem, relativos a passageiros, animais e géneros alimentares deterioráveis e a bens essenciais à economia nacional, abrangendo as respetivas cargas e descargas”.

IV. A Resolução da Assembleia da República n.º 151/2016 (publicada no *Diário da República*, 1.ª Série, N.º 144, de 28 de julho de 2016) evidencia o reconhecimento da importância da *logística* enquanto atividade autónoma face ao transporte e à armazenagem.

Através dessa Resolução, é recomendado ao Governo o desenvolvimento dos procedimentos necessários para a inclusão expressa da logística na nomenclatura estatística nacional, no quadro da Classificação Portuguesa das Atividades Económicas (Revisão 3).

V. Através do Decreto-Lei n.º 51/2016, de 23 de agosto, o Estado português dá cumprimento à regra 2 da parte A do capítulo VI da Convenção Solas, de 1974.

Conforme se lê no preâmbulo do diploma, o Comité de Segurança Marítima da Organização Marítima Internacional introduziu, em novembro de 2014, alterações à citada regra, em resposta a numerosos acidentes marítimos atribuídos a cargas contentorizadas cujos pesos estavam mal declarados. Tais alterações especificam sobre quem recai a efetiva obrigação da *verificação do peso bruto de cada contentor consolidado* e estabelecem que um contentor só pode ser embarcado se o seu peso bruto for verificado e comunicado ao comandante do navio ou ao seu representante com a antecedência suficiente para ser utilizado na elaboração do plano de carga do navio, sendo que a responsabilidade deste processo recai sobre o carregador.

O objeto do diploma é traçado no n.º 1 do artigo 1.º: ele regula as condições para a obtenção do peso bruto verificado de cada contentor para exportação abrangido pela Convenção Internacional para a Segurança dos Contentores (CSC), de 1972, que é carregado num navio a que se aplique o capítulo VI da Convenção SOLAS, de 1974, fixando as condições para a credenciação das entidades que pretendam utilizar o Método 2.

Dentre as normas do diploma, destacamos as constantes dos números 1 e 2 do artigo 8.º. De acordo com o n.º 1, um contentor consolidado (ou seja, um contentor ao qual não foi acrescentada qualquer carga depois de ter sido pesado e selado) apenas pode ser embarcado num navio a que se aplique a Convenção SOLAS depois de a companhia de navegação ou o comandante do navio, ou

seu representante, e o representante do terminal portuário terem sido informados sobre o peso bruto verificado do contentor. Dispõe, por sua vez, o n.º 2 (Retificado pela Declaração de Retificação n.º 21/2016, publicada no *Diário da República*, 1.ª Série, n.º 203, de 21 de outubro de 2016) o seguinte: “Um contentor consolidado que chegue ao terminal portuário sem que tenha sido comunicado o seu peso bruto verificado não pode ser embarcado, a não ser que o comandante do navio ou o seu representante e o representante do terminal portuário obtenham o peso bruto verificado em nome do carregador”.

#### 4. Trabalho marítimo

I. Através do Decreto-Lei 37/2016, de 12 de julho, foi revisto o *regime legal das carreiras do pessoal de embarcações salva-vidas* do Instituto de Socorros a Náufragos (ISN), tendo sido criado e definido o regime da carreira especial de tripulante de embarcações salva-vidas.

O diploma – que enquadra o exercício de funções na carreira de tripulante em embarcações salva-vidas (TESV) na modalidade de contrato de trabalho em funções públicas – define as categorias, regula vários aspetos de regime de acesso e desenvolvimento da carreira e define os direitos e deveres dos TESH.

Particularmente relevante é a definição das competências das várias categorias, desde o patrão de salva-vidas ao marinheiro de salva-vidas passando pelo sota-patrão de salva-vidas.

II. Através do Decreto-Lei n.º 53/2016, de 24 de agosto, foi alterada a redação do Decreto-Lei n.º 34/2015, de 4 de março, diploma que transpôs para a ordem jurídica portuguesa a Diretiva n.º 2012/35/UE (que altera a Diretiva n.º 2008/106/CE, relativa ao *nível mínimo de formação de marítimos*), tendo ainda procedido à regulamentação da aplicação das Emendas de Manila ao anexo à Convenção STCW.

Porque se terão gerado dúvidas sobre a tácita revogação de normas anteriores ao diploma de 2015, o Decreto-Lei n.º 53/2016 optou por, através da inserção de uma norma específica, terminar com as dúvidas e incertezas existentes, fazendo menção expressa à revogação do quadro normativo anterior.

III. Através da Portaria n.º 253/2016, de 23 de setembro, foram estabelecidos os tipos de *certificados profissionais*, as condições para a sua emissão, a respetiva validade e os correspondentes modelos, no âmbito do Decreto-Lei n.º 34/2015, de 4 de março, diploma que transpôs para a ordem jurídica portuguesa a Diretiva n.º 2012/35/UE (que altera a Diretiva n.º 2008/106/CE,

relativa ao nível mínimo de formação de marítimos), tendo ainda procedido à regulamentação da aplicação das Emendas de Manila ao anexo à Convenção STCW.

A Portaria caracteriza e disciplina a emissão dos certificados de competência, dos certificados de dispensa e dos certificados de qualificação. De acordo com as caracterizações da Portaria:

- (i) Os *certificados de competência* são emitidos, em especial, a oficiais da marinha mercante para o exercício das funções correspondentes aos níveis de gestão e operacional a bordo de navios de mar;
- (ii) Os *certificados de dispensa* são emitidos aos marítimos que exerçam funções a bordo de navios de mar, nos termos do artigo 23.º do Decreto-Lei n.º 34/2015;
- (iii) Os *certificados de qualificação* são emitidos, em especial, aos marítimos que exercem funções específicas e/ou ao nível de apoio, operacional ou de gestão a bordo dos navios de mar e que obtenham aprovação em exame adequado que abranja, no mínimo, as matérias indicadas na Parte A do Código anexo à Convenção STCW, segundo os métodos e critérios nele previstos.

IV. Através do Decreto do Presidente da República n.º 106/2016, de 5 de dezembro, foi ratificada a Convenção Internacional sobre *Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para Pessoal de Navios de Pesca, Convenção STCW F*, adotada em Londres, em 7 de julho de 1995. Essa Convenção fora aprovada para adesão através da Resolução da Assembleia da República n.º 233/2016, publicada no *Diário da República*, 1.ª Série, N.º 232, de 5 de dezembro de 2016.

Dentre as várias normas da STCW F, destacamos a previsão, em matéria de Controlo, constante do artigo 8.º.

Dispõe o n.º 1 do artigo 8.º que os navios de pesca, enquanto permanecerem nos portos de outra Parte, estão sujeitos ao controlo por oficiais devidamente autorizados por essa Parte a fim de verificar que todas as pessoas em serviço a bordo, obrigadas a possuir um certificado ao abrigo desta Convenção, possuem efetivamente esse certificado ou uma dispensa. Resulta, por sua vez, do n.º 2 do mesmo artigo que no caso de falta de retificação de qualquer deficiência referida no parágrafo 3 da regra I/4, na medida em que representa um perigo para as pessoas, bens ou para o ambiente, a Parte que executa o controlo adotará medidas para garantir que o navio não prosseguirá viagem, a menos que estes requisitos sejam cumpridos até ao ponto em que o perigo tenha sido afastado.

Estabelece, depois, o n.º 3 do artigo 8.º normas de conduta em sede de controlo:

- a) Devem ser envidados todos os esforços possíveis para evitar que um navio seja indevidamente detido ou atrasado, sob pena de indemnização;
- b) A discricionariedade permitida no caso do pessoal de navios de pesca estrangeiros não deve ser inferior à proporcionada ao pessoal dos navios que arvoram a bandeira do Estado do porto.

De resto, o n.º 4 do artigo 8.º estabelece que as disposições constantes do mesmo artigo devem ser aplicadas por forma a assegurar que não é dado um tratamento mais favorável a um navio autorizado a arvorar a bandeira de um Estado que não seja Parte do que aquele que é concedido a um navio autorizado a arvorar a bandeira de um Parte.

V. Através do Aviso n.º 118/2016, publicado no *Diário da República*, 1.ª Série, N.º 236, de 12 de dezembro de 2016, foi tornado público ter Portugal depositado, em 12 de maio de 2016, junto do Diretor-Geral do Secretariado Internacional do Trabalho, na qualidade de depositário, o seu instrumento de ratificação da *Convenção do Trabalho Marítimo, 2006*, adotada pela Conferência Geral da Organização Internacional do Trabalho na sua 94.ª sessão, realizada em Genebra, a 23 de fevereiro de 2006.

Em cumprimento do n.º 4 do artigo VIII da Convenção, esta entrará em vigor para Portugal 12 meses após a data do registo da sua ratificação.

## 5. *Segurança marítima*

I. Através do Decreto-Lei n.º 3/2016, de 12 de janeiro, foi transposta para a ordem jurídica portuguesa a Diretiva n.º 2014/100/UE, que alterou a Diretiva n.º 2002/59/CE, relativa à instituição de um *sistema comunitário de acompanhamento e de informação de tráfego de navios*, transposição que foi feita através de nova alteração ao Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de julho.

A transposição consistiu na alteração de redação do anexo III ao citado Decreto-Lei n.º 180/2004, relativo a “mensagens eletrónicas e sistema de intercâmbio de informações marítimas da União (*SAFESEANET*)”.

A alteração espelha, agora com tradução normativa, a evolução tecnológica entretanto acontecida, em especial no desenvolvimento da interoperabilidade do intercâmbio de dados que pode combinar informações do *SafeSeaNet* com informações de outros sistemas de acompanhamento e localização da União Europeia, como sejam o caso do *CleanSeaNet*, do centro de dados europeu

do sistema de identificação e localização de navios de longo alcance (Centro Europeu de Dados LRIT), da base de dados das inspeções a navios estrangeiros (*THETIS*), ou de sistemas externos, como, por exemplo, o sistema de identificação automática por satélite (AIS por satélite), possibilitando, assim, uma maior integração dos serviços marítimos.

II. A nível da ratificação de convenções internacionais com relevo na área da segurança marítima, destaca-se:

- a) O depósito por Portugal (Aviso n.º 12/2016, publicado no *Diário da República*, 1.ª Série, N.º 69, de 8 de abril de 2016) do instrumento de ratificação do *Protocolo de 2005 relativo à Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Navegação Marítima*, adotado em Londres, a 14 de outubro de 2005.
- b) O depósito por Portugal (Aviso n.º 14/2016, publicado no *Diário da República*, 1.ª Série, N.º 71, de 12 de abril de 2016) do instrumento de ratificação do *Protocolo de 2005 para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança das Plataformas Fixas Localizadas na Plataforma Continental*, adotado em Londres, a 14 de outubro de 2005.

III. Através da Portaria n.º 177/2016, de 24 de junho, foi aprovado o novo *Regulamento de Balizagem Marítima Nacional*.

Este Regulamento surge na sequência da aprovação pela IALA (*International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities*), em março de 2010, da nova versão do Sistema de Balizagem Marítima. Ademais, nos termos estabelecidos no n.º 2 da regra 13 do capítulo V da SOLAS, os Governos Contratantes comprometeram-se a ter em consideração as recomendações e as guias internacionais aquando da implementação de ajudas à navegação, por forma a garantir a maior uniformidade possível em termos de ajudas à navegação.

O novo Regulamento fixa as regras aplicáveis a todas as marcas fixas, flutuantes e eletrónicas que servem para indicar (i) os limites laterais dos canais navegáveis, (ii) perigos naturais e outras obstruções, tais como navios afundados, (iii) margens, rumos a seguir e outras áreas ou configurações importantes para o navegante; e (iv) novos perigos.

V. A Portaria n.º 118-B/2016, de 29 de abril, aprovou o *Regulamento do Regime de Apoio à Execução da Política Marítima integrada no Domínio da Vigilância Marítima Integrada*.

Os apoios previstos no Regulamento têm como finalidade alcançar os objetivos da Vigilância Marítima Integrada (VMI), colocando à disposição das

autoridades envolvidas na vigilância marítima capacidades tecnológicas e serviços inovadores, a fim de trocar informação e dados, aumentando a interoperabilidade organizacional, legal técnica e semântica entre os parceiros.

VI. Através do Decreto-Lei n.º 59/2016, de 30 de agosto, foi, designadamente, transposta para a ordem jurídica portuguesa a Diretiva (UE) 2015/559 da Comissão, de 9 de abril de 2015, que altera a Diretiva n.º 96/98/CE do Conselho, relativa aos *equipamentos marítimos a fabricar ou a comercializar em território nacional ou a instalar em embarcações nacionais*.

Através deste diploma, é estabelecido um conjunto de normas aplicáveis aos equipamentos informáticos a fabricar ou comercializar em território nacional, ou a instalar em embarcações nacionais sujeitas a certificação de segurança, por força do disposto nas convenções internacionais sobre a matéria, e de forma a considerar os desenvolvimentos registados a nível internacional, atendendo, para o efeito, às normas de ensaio detalhadas para diversos equipamentos marítimos, adotadas pela Organização Marítima Internacional e pelas organizações europeias de normalização.

## 6. *Ambiente marinho*

I. Através do Aviso n.º 7/2016 (publicado no *Diário da República*, 1.ª Série, N.º 67, de 6 de abril de 2016) foi tornado público o facto de a República Portuguesa ter depositado, junto do Secretário-Geral da Organização Marítima Internacional, na qualidade de depositário, o seu instrumento de ratificação da Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil por Danos Resultantes da Poluição Causada por Combustível de Bancas, adotada em Londres em 23 de março de 2001.

A Convenção Bancas (*Bunker Oil Convention*) entrou em vigor para a República Portuguesa em 21 de outubro de 2015.

II. Através da Portaria n.º 110/2016, de 28 de abril, foi aprovado o *Regulamento do Regime de Apoio à Execução da Política Marítima Integrada no Domínio da Melhoria do Conhecimento do Estado do Meio Marinho* do Programa Operacional (PO) Mar 2020.

Os apoios previstos no regulamento têm como finalidade promover, no âmbito da Diretiva Quadro Estratégia Marinha (DQEM): (i) a proteção do meio marinho, em especial da sua biodiversidade e das áreas marinhas protegidas; (ii) a utilização sustentável dos recursos marinhos e costeiros; e (iii) a melhor definição dos limites da sustentabilidade das atividades humanas com impacto no meio marinho.

## **7. Plataforma Continental**

A *Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental* (EMEPC) foi criada em 2005 tendo em vista preparar, apresentar e assegurar a defesa da proposta de extensão da plataforma continental perante a Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC), até à conclusão do respetivo processo nas Nações Unidas.

Nessa sequência, Portugal entregou em 2009, junto da CLPC, uma proposta relativa ao limite exterior da plataforma continental para além das 200 milhas marítimas.

Ora, terminando o mandato da EMEPC em 31 de dezembro de 2016, e sendo fundamental dar continuidade aos trabalhos em curso, designadamente aquando da apreciação e discussão da proposta portuguesa, previstas para 2017, foi entendido dar um novo impulso àquela Estrutura, estendendo o seu mandato e criando condições para o desempenho das suas funções na fase de esclarecimento e negociação da proposta portuguesa.

Estas medidas foram tomadas pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 84-A/2016 (publicada no *Diário da República*, 1.ª Série, N.º 248, de 28 de dezembro de 2016), a qual definiu os objetivos principais e complementares da EMEPC. Os objetivos principais, tal como definidos na Resolução, são os seguintes:

- a) Aprofundar o conhecimento sobre a morfologia e as características geológicas e hidrográficas do fundo submarino, de modo a consolidar os dados e informação contidos na proposta de Portugal apresentada à CLPC em 2009;
- b) Preparar adendas e dar resposta a pedidos de esclarecimento suscitados pela CLPC;
- c) Desenvolver a negociação com a CLPC sobre a proposta portuguesa; e
- d) Divulgar a importância da extensão da plataforma continental de Portugal para a sociedade.

## **II. Jurisprudência**

I. No seu Acórdão de 29 de setembro de 2016 (disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt)), o Supremo Tribunal de Justiça (STJ) decidiu, em última instância, uma questão centrada na limitação de responsabilidade do transportador no transporte marítimo de mercadorias.

Mais concretamente, num transporte marítimo entre Lisboa e o Funchal, a mercadoria transportada (telhas para construção) estragou-se durante a viagem, sem hipótese de recuperação, razão pela qual a mesma foi rejeitada pelo comprador-destinatário.

A autora (vendedora) teve de fornecer novas telhas à compradora, exigindo à empresa transitária, que assumira a obrigação de transportar a mercadoria, o correspondente ressarcimento.

A empresa transitária invocou a limitação de responsabilidade ao abrigo do artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 255/99, de 7 de julho – diploma que regula a atividade transitária – regime esse que permite ao transitário invocar a limitação de responsabilidade do transportador a quem seja confiada a execução do transporte, *in casu* ao abrigo do § 5 do artigo 4.º da Convenção de Bruxelas de 1924 (Regras da Haia).

No conhecimento de carga emitido constavam, entre outras, as seguintes menções:

“Quantidade e qualidade de volume:  
 “4 atados de chapa de telha cada 14,04 x 1,00 x 3,2  
 Peso Bruto: 27.600,00Kg”.

A Sentença de primeira instância do Tribunal Marítimo de Lisboa condenou a Ré a pagar à Autora a quantia correspondente ao valor da mercadoria estragada (€ 84.047,55), acrescida de juros de mora. Esta Sentença negou à Ré a possibilidade de limitação de responsabilidade com base no § 5 do artigo 4.º das Regras da Haia, por entender que, não tendo sido declarado no conhecimento de embarque o valor das mercadorias, a limitação de responsabilidade do transportador deveria ter por referência o critério do peso mercadoria transportada, de acordo com a alteração introduzida àquele § 5 pelo Protocolo de Visby de 1968.

Ora, sendo o peso da mercadoria de 27.600 Kg e o índice limite de € 498,80, o limite indemnizatório seria de € 13.766.880,00, bem acima do valor real das mercadorias estragadas, razão pela qual não se justificaria qualquer limitação à fixação da indemnização.

O Acórdão da Relação de Lisboa de 3 de março de 1996 (disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt)), mudando radicalmente o sentido da solução a dar ao litígio, considerou que, não tendo Portugal aderido ao Protocolo de Visby, deveria ser aplicada a redação original do § 5 do artigo 4.º das Regras da Haia, pelo que a limitação de responsabilidade seria pautada pelo critério do “volume ou unidade” e não pelo do “peso”; nesta lógica, o valor máximo de indemnização seria de € 1.995,20 (€ 498,80 x 4 volumes).



No seu Acórdão, o STJ confirmou o sentido do Acórdão da Relação de Lisboa, salientando que, não estando o valor das mercadorias declarado no conhecimento de carga, o mesmo não pode ser tido em conta para a fixação da indemnização, sendo aplicável o critério dos volumes declarados no conhecimento.

Quanto à aplicação do critério do peso das mercadorias, que norteou a sentença de primeira instância, o STJ confirmou também o sentido da decisão da Relação de Lisboa, vincando o facto de Portugal não ter ratificado o Protocolo de Visby, mantendo-se, assim, vinculado à redação original do § 5 do artigo 4.º das Regras da Haia.

Analisando os acórdãos dos tribunais superiores, é interessante verificar que o Acórdão da Relação de Lisboa, recorrido e confirmado, revela uma preocupação de análise mais intensa do que aquela que encontramos no Acórdão do STJ.

Na verdade, é no Acórdão da Relação que encontramos uma análise da diferenciação entre o contrato de expedição ou trânsito e o contrato de transporte, bem como a “sustentação” de que o transitário não está impedido de assumir o papel de transportador, sendo, nessa medida, aplicável o regime do transporte.

A maior riqueza dogmática do Acórdão da Relação de Lisboa manifesta-se também no facto de um dos Desembargadores ter feito uma “Declaração de voto”, a qual, sufragando, embora, o segmento decisório ou conclusivo do Acórdão, demarcou-se da fundamentação de direito, por discordar da qualificação do contrato celebrado entre a Autora e a Ré como corporizando um contrato de transporte.

De acordo com a Declaração de voto, o contrato celebrado fora um contrato de expedição ou trânsito, integrado na específica atividade da Ré, única para a qual esta estava legalmente autorizada: no quadro da genérica prestação de serviços a que se obrigara, a Ré subcontratara o transporte. Nesta lógica, ainda segundo a Declaração de voto, a Ré assumira “por si própria a atividade de transitária e, por subcontrato, a do transportador”. Em qualquer caso, no que respeita à questão de fundo – a de saber se era possível a limitação e em que termos – a Declaração de voto acompanhou o sentido decisório da posição do Acórdão, posição essa que foi, depois, confirmada pelo STJ.

II. Na jurisprudência dos tribunais superiores sobre assuntos marítimos, merece ainda destaque o Acórdão da Relação de Lisboa de 7 de abril de 2016 (disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt)), que se pronunciou sobre a *competência internacional do Tribunal Marítimo de Lisboa* para conhecer de um litígio nos termos do qual a Autora pedira a condenação da Ré no pagamento de uma indemnização por cumprimento defeituoso de um contrato de transporte marítimo de mer-

cadorias, sendo o porto de origem o porto de Aveiro, em Portugal, e o porto de destino o de Terneuzen, nos Países-Baixos.

A Sentença de primeira instância considerou procedente a invocada exceção dilatória de incompetência absoluta do tribunal português, por violação das regras de competência internacional estipuladas nos artigos 2.º e 5.º do Regulamento (CE) n.º 44/2001.

O Acórdão da Relação de Lisboa qualificou o contrato celebrado como um contrato de fretamento de navio – e não como um contrato de transporte marítimo de mercadorias –, do qual emergia a obrigação, a cargo do fretador, de colocar o navio à disposição do afretador no porto de Aveiro, para efeitos da deslocação da mercadoria para o porto holandês.

Assim, segundo o Acórdão da Relação, aquela obrigação do fretador foi cumprida no porto de Aveiro mas com a particularidade de ter havido um cumprimento defeituoso, já que a mercadoria transportada e desembarcada no porto de Terneuzen apresentava impurezas que, conforme ficou provado, eram consequência da subsistência, nos porões dos navios, de resíduos de outras mercadorias (cereais) anteriormente transportadas.

Segundo a Relação, a complexa obrigação do fretador era integrada por três deveres fundamentais: (i) o de pôr o navio à disposição do afretador no porto de Aveiro; (ii) o de apresentar o navio em bom estado de navegabilidade, também no porto de Aveiro e (iii) o de efetuar a viagem nos termos da *charter party*. Nesta linha, entendeu a Relação que “pelo menos parte significativa da obrigação complexa e duradoura” a cargo do fretador devia ser cumprida em Aveiro, razão suficiente para considerar competente o Tribunal português, atento o disposto na alínea *a*) do n.º 1 do artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 44/2001, de acordo com a qual “uma pessoa com domicílio no território de um Estado-Membro pode ser demandada noutro Estado-Membro, em matéria contratual, perante o tribunal do lugar onde foi ou devia ser cumprida a obrigação em questão”.

### III. Doutrina

Em matéria de doutrina publicada no ano de 2016, destacam-se as seguintes obras:

(i) O livro de Vasco Becker-Weinberg, *Ordenamento e gestão do espaço marítimo nacional. Enquadramento e legislação*, publicado pela editora Quid Juris.

Trata-se de uma obra que analisa as principais inovações introduzidas pela Lei n.º 17/2014, de 10 de abril e pelo Decreto-Lei n.º 38/2015, de 12 de

março, diplomas que criaram as condições para a utilização privada de todo o espaço marítimo nacional, incluindo a plataforma continental.

A obra de Vasco Becker-Weinberg analisa o novo regime jurídico, tendo ainda a vantagem prática de compilar a legislação mais relevante.

**(ii)** A obra *Direito do mar. Novas perspetivas*, publicada pela Universidade Católica.

Trata-se de uma obra coletiva coordenada por Maria da Glória Garcia (que assina a *Introdução*), António Cortês e Armando Rocha e que integra os seguintes estudos: (i) *O “Esquema do Desenvolvimento do Espaço Comunitário” e o seu avanço no mar. Os Planos de Ordenamento do Espaço Marítimo*, por Amparo Sereno; (ii) *O princípio da proteção do ambiente marinho na ordem jurídica global*, por António Cortês e Armando Rocha; (iii) *Cooperação internacional em matéria de segurança marítima na zona sul do Mediterrâneo central: o golfo de Áden como modelo?*, por Bruno Reynaud de Sousa; (iv) *Os recursos genéticos marinhos. Novas questões de Direito Internacional Público*, por Fátima de Castro Moreira; (v) *Comentário à Diretiva 2014/89/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Julho, que estabelece um quadro para o ordenamento do espaço marítimo*, por Francisco Noronha; (vi) *Histórias de terra e do mar – pensar o ordenamento do espaço marítimo no quadro do ordenamento do território*, por Joana Albernaz Delgado; (vii) *Considerações sobre os títulos habilitantes do aproveitamento de bens do domínio público portuário*, por Lino Torgal e António Cadilha; (viii) *Direito da Propriedade Industrial e biotecnologia marinha*, por Maria Victória Rocha e (ix) *A Lei de Bases da Política de Ordenamento e de Gestão do Espaço Marítimo Nacional*, por Vasco Becker-Weinberg e Rosa Martins.

**(iii)** O estudo de Francisco Noronha, *Os instrumentos de ordenamento do espaço marítimo e os conflitos de usos ou actividades na nova Lei de Bases da Política de Ordenamento e de Gestão do Espaço Marítimo Nacional*, publicado na “Lisbon Law Review – Revista da Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa”, 2015. O autor sustenta, designadamente, que o conceito de Ordenamento do Espaço Marítimo (OEM) é central para uma visão holística e integrada de usos e actividades do mar, como é, hoje, reconhecido pela doutrina e por diversos organismos e convenções internacionais, especialmente na medida em que o OEM é um instrumento concretizador da abordagem ecossistémica no meio marinho.

**(iv)** O estudo de Paula de Castro Silveira, *Arctic Sunrise. Coastal State’s Jurisdiction v. Hot Pursuit Practicalities*, publicado na “Lisbon Law Review – Revista da Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa”, 2015. O estudo surge

na sequência da reação da Rússia a uma ação levada a cabo pela organização *Greenpeace* (navio *Arctic Sunrise*), em 2013, contra uma instalação petrolífera da Gazprom, localizada na ZEE russa. O problema é analisado à luz do regime da *hot pursuit* no direito internacional. No índice da Revista, o estudo surge com o seguinte título: *Arctic Sunrise v. Russia: The not so “Hot” Pursuit*.

(v) O estudo de Eduardo Oliveira Lopes, *A compensação especial no quadro dos instrumentos de proteção dos bens ambientais*, publicado na “Lisbon Law Review – Revista da Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa”, 2016/1. O estudo analisa a compensação especial, consagrada na Convenção de Londres de 1989 e no direito interno português, no quadro dos variados instrumentos de proteção dos bens ambientais, mostrando alguns pontos de contacto entre diversas áreas jurídicas à partida distantes e analisando criticamente o regime vigente em Portugal.

(vi) O estudo de Francisco Rodrigues Rocha, *Dos prazos de exercício de direitos em matéria de abalroação*, publicado na “Lisbon Law Review – Revista da Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa”, 2016/1. O autor sustenta que, pese embora a Convenção de Bruxelas de 1910, em matéria de abalroação, não exigir a efectivação de protesto nem de qualquer formalidade especial, o Direito comercial português continua a adotar a solução tradicional da *Ordonnance de la Marine*, que impõe ao capitão do navio a apresentação de uma reclamação, no prazo de três dias, à autoridade do local onde ocorreu a abalroação ou a partir do momento em que o navio aportou.

(vii) O estudo de Sofia de Sequeira Galvão, *A articulação entre os instrumentos de ordenamento do espaço marítimo nacional e os instrumentos de gestão territorial*, in “*Liber Amicorum* Fausto de Quadros”, II, publicado pela Livraria Almedina. Trata-se de um breve estudo a propósito do Regime Jurídico do Ordenamento e Gestão do Espaço Marítimo Nacional (RJOEM), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 38/2015, de 12 de março, diploma que tem, a montante, a Lei de Bases da Política do Ordenamento e da Gestão do Espaço Marítimo Nacional (LBOEM), aprovada pela Lei n.º 17/2014, de 10 de abril. A autora articula esses dois diplomas com o novo Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (RJIGT), aprovado pela Lei n.º 80/2015, de 14 de maio, e com o Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT). Adicionalmente, é confrontada a articulação desses diplomas com os programas regionais e ainda com os programas e planos de âmbito intermunicipal e municipal.

O estudo evidencia as dificuldades geradas pela diversidade de diplomas e regimes e destaca os “impasses e embaraços” daí decorrentes.

Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa, 14 de julho de 2017.