

# *Direito Marítimo Português, 2017*

PROF. DOUTOR M. JANUÁRIO DA COSTA GOMES\*

SUMÁRIO: I. *Convenções internacionais*: 1. *LLMC – Convenção sobre a Limitação da Responsabilidade em Matéria de Créditos Marítimos, 1976 e Protocolo de 1996*; 2. *Convenção Internacional para o Controlo e Gestão das Águas de Lastro e Sedimentos dos Navios*; 3. *COLREG*; 4. *Convenção Internacional de Nairobi sobre a Remoção de Destroços*; 5. *Convenção STCW-F*. II. *Legislação interna portuguesa*: 1. *Fatura Única Portuária por Escala de Navio*; 2. *Fundo de Compensação Salarial dos Profissionais de Pesca*; 3. *Equipamentos marítimos*; 4. *Meios portuários de receção de resíduos gerados em navios e de resíduos de carga*; 5. *Regras e normas de segurança para os navios de passageiros*. III. *Resoluções do Conselho de Ministros*. IV. *Jurisprudência*. V. *Doutrina*.

## **I. Convenções internacionais**

### **1. LLMC – Convenção sobre a Limitação da Responsabilidade em Matéria de Créditos Marítimos, 1976 e Protocolo de 1996**

I. Através do Decreto n.º 18/2017, de 16 de junho, Portugal aprovou, para adesão, a Convenção sobre a Limitação da Responsabilidade em Matéria de Créditos Marítimos (Convenção), adotada em Londres, em 19 de novembro de 1976, e o Protocolo de 1996 de Emenda à Convenção sobre a Limitação da Responsabilidade em Matéria de Créditos Marítimos (Protocolo de Emenda), adotado em Londres, em 3 de maio de 1996.

Trata-se de uma aprovação de aplaudir, só pecando por tardia.

\* 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 Decreto n.º 18/2017 publica a versão autêntica em inglês e a sua tradução certificada em língua portuguesa e apresenta um preâmbulo com uma sumária justificação.

Lê-se nesse preâmbulo que a LLMC “corresponde a um instrumento de carácter horizontal relativo à responsabilidade civil, tendo entrado em vigor para os países que a ratificaram ou a ela aderiram, em 1 de setembro de 1984”.

Se esta apresentação da LLMC se afigura irrepreensível, já o mesmo não acontece quando se lê que a Convenção LLMC “regula a responsabilidade civil dos transportadores marítimos, em especial o direito de limitarem a sua responsabilidade, com carácter de generalidade, sem prejuízo de exclusão de certo tipo de responsabilidades específicas tratadas noutros instrumentos internacionais, como é o caso dos danos devidos à poluição por hidrocarbonetos ou por substâncias nocivas e potencialmente perigosas”.

Na verdade, é manifesto que a Convenção LLMC não visa regular a responsabilidade civil dos “transportadores marítimos” *qua tale* mas, antes:

- (i) regular a área da responsabilidade que é a *limitação*; e que
- (ii) os sujeitos relativamente aos quais é regulada a limitação de responsabilidade não são os “transportadores marítimos”, mas, como é dito na versão de língua inglesa, os “Shipowners and salvors”.

Quanto ao primeiro ponto, a tradução apresentada induz em erro o leitor incauto, que poderá tomar a Convenção LLMC como sendo uma convenção de “imputação” de responsabilidades quanto a mesma é uma “simples” convenção de “limitação”.

Quanto ao segundo ponto indicado, refira-se que a ampla noção de “Shipowner” que encontramos no n.º 2 do artigo 1.º da Convenção não permite fazer qualquer identificação com os “transportadores marítimos” *qua tale*. É a seguinte a noção: “The term «shipowner» shall mean the owner, charterer, manager and operator of a seagoing ship”.

É, porém, de acompanhar a referência, constante do preâmbulo, ao atraso com que Portugal se vinculou à LLMC: “Portugal é, neste momento, um dos cinco Estados-Membros da União Europeia que ainda não se vinculou a esta Convenção e ao Protocolo, circunstância que prejudica seriamente o desempenho de Portugal enquanto Estado de bandeira, afetando o prestígio do país e dificultando a sua afirmação como Estado marítimo de relevo”.

De referir que Portugal vinculou-se à Convenção de Bruxelas de 1957 – Convenção Internacional sobre limite de responsabilidade dos proprietários de navios de alto mar – há cinquenta anos, tendo depositado o instrumento de ratificação desta Convenção em 8 de abril de 1968. De referir também, por

outro lado, que a Convenção de Bruxelas de 1957 foi adotada como direito interno português pelo Decreto-Lei n.º 49.028, de 26 de maio de 1969.

Assinale-se ainda que, por força do n.º 4 do artigo 17.º da Convenção LLMC, no que respeita às relações entre os Estados que ratifiquem, aceitem, aprovem a Convenção ou a ela adiram, a mesma LLMC substitui e revoga não só a Convenção de Bruxelas de 1957, mas também a Convenção internacional para a unificação de certas regras respeitantes à Limitação de Responsabilidade dos proprietários de navios de mar, assinada em Bruxelas em 25 de agosto de 1924.

Importa finalmente destacar o facto de Portugal ter feito a reserva prevista e admitida pela alínea *b*) do n.º 1 do artigo 18.º da Convenção LLMC, tal como alterada pelo Protocolo de Emenda de 1999, excluindo créditos (“to exclude claims”) por danos com o significado da Convenção Internacional sobre a Responsabilidade e a Indemnização por Danos resultantes do Transporte de Substâncias Perigosas e Nocivas por Mar, 1996 (HNS), ou de qualquer alteração ou protocolo à mesma.

II. No que respeita à tradução da Convenção para a língua portuguesa, limitando-nos a algumas “traíções jurídicas” que não também às linguísticas – não por falta de matéria quanto a estas, mas por falta de *expertise* nossa –, a mesma contém imprecisões e incorreções que não compreendemos.

Destacamos, a título de exemplo, entre vários, três pontos:

- (i) a opção de traduzir “Salvor” por “Assistente” (n.º 3 do artigo 1.º da Convenção) e, corresponsivamente, de traduzir “salvage operations” por “operações de assistência ou de salvação”, quando está assumido na Lei da Salvação Marítima (Decreto-Lei n.º 203/98, de 10 de julho) que as “velhas” figuras da assistência e da salvação do Código Comercial deram lugar, simplesmente, à “salvação” – na linha, de resto, quer da Convenção de Bruxelas de 1910 quer, ainda mais claramente, da Convenção de Londres de 1989 sobre Salvação.
- (ii) a singular opção de traduzir “Claims by servants of the shipowner or salvor” por “Créditos dos funcionários dos proprietários de um navio ou do seu assistente” como se o salvador (“salvor”) aí mencionado (alínea *e*) do artigo 3.º) fosse salvador do proprietário do navio.
- (iii) a também singular opção de, no n.º 2 do artigo 2.º, traduzir “Claims set out in paragraph 1 shall be subject to limitation of liability even if brought by way of recourse or for indemnity under a contract or otherwise” por “os créditos previstos no n.º 1 ficam sujeitos à limitação de responsabilidade, ainda que garantidos por ação judicial, por contrato ou por qualquer garantia”.

III. Impõe-se uma nota final para assinalar o facto de a aprovação, para adesão, da LLMC permitir ultrapassar as situações de “super-desproporcionabilidade” entre o montante dos danos sofridos e os limites máximos de indemnização, situações essas frequentes no domínio de aplicação da Convenção de Bruxelas de 1957. Tais situações tiveram como consequência ter o Tribunal Constitucional português, através do Acórdão n.º 444/2008, considerado inconstitucional a norma respeitante ao fundo de limitação de responsabilidade com o quantitativo previsto na alínea *a*) do n.º 1 do artigo 3.º da Convenção de Bruxelas de 1957, na redação do Protocolo de 1979, “quando a indemnização decorrente da repartição do fundo pelos credores cubra apenas 3,75% do montante dos créditos reconhecidos a determinados lesados (...)”, sendo como tal “irrisória ou desprezível à face dos danos materiais merecedores de reparação”. Sobre este Acórdão do Tribunal Constitucional, cfr. M. Januário da Costa Gomes, *Limitação de responsabilidade por créditos marítimos*, Almedina, Coimbra, 2010, p. 495 e ss. e Sandra Passinhas, *Propriedade e personalidade no Direito Civil português*, Almedina, Coimbra, 2017, p. 168.

## ***2. Convenção Internacional para o Controlo e Gestão das Águas de Lastro e Sedimentos dos Navios***

Através do Decreto n.º 23/2017, de 31 de julho, foi aprovada para adesão, a Convenção Internacional para o Controlo e Gestão das Águas de Lastro e Sedimentos dos Navios, adotada em Londres a 13 de fevereiro de 2004, convenção que tem como objetivo prevenir, minimizar e, em última instância, eliminar os riscos da introdução de organismos aquáticos nocivos e agentes patogénicos através do controlo e gestão das águas de lastro e sedimentos de navios.

O Decreto citado publica a versão autêntica em inglês e a sua tradução certificada em língua portuguesa e apresenta um preâmbulo com uma sumária justificação, seguindo, de resto, de perto os Considerandos da própria Convenção.

O preâmbulo do Decreto-Lei inclui uma breve história das preocupações, iniciativas e trabalhos, com destaque para os da OMI (IMO), que conduziram à adoção, através da Conferência Diplomática realizada em fevereiro de 2004, da Convenção em apreço.

O papel da OMI é justamente salientado:

“A OMI, como uma agência especializada das Nações Unidas responsável pela regulamentação internacional relativa à segurança dos navios e à prevenção da poluição marinha, posicionou-se na vanguarda das iniciativas internacionais para resolver o problema das águas de lastro dos navios, tendo nesse sentido adotado as

resoluções A.774(18), de 1993, e A.868(20), de 1997, com a finalidade de minimizar a transferência de organismos aquáticos nocivos e agentes patogénicos”.

Destacamos ainda o seguinte trecho do preâmbulo:

“A problemática das espécies introduzidas em meios marinhos, vulgarmente designadas por exóticas ou invasoras, através das águas de lastro dos navios, tem sido alvo de grande preocupação a nível mundial, sendo considerada uma das quatro maiores ameaças aos oceanos do mundo, com efeitos deletérios sobre a biodiversidade, a pesca, o turismo e a saúde humana, entre outros, sendo as outras ameaças a contaminação marinha por fontes terrestres, a sobre-exploração dos recursos vivos do mar e a destruição de habitats”.

Salienta-se ainda um dos Considerandos da própria Convenção:

“Decididas [*As Partes da Convenção*] a prevenir, a minimizar e, em definitivo, a eliminar os riscos para o meio ambiente, para a saúde humana e para os bens e recursos que sejam resultantes da transferência de organismos aquáticos nocivos e agentes patogénicos, através do controlo e da gestão da água de lastro e dos sedimentos dos navios, assim como a evitar os efeitos secundários provenientes do referido controlo e a promover os avanços do conhecimento e da tecnologia, (...)”.

### 3. **COLREG**

Através do Decreto n.º 22/2017, de 31 de julho, o Governo aprovou as emendas à COLREG – Convenção sobre o Regulamento Internacional para evitar Abalroamentos no Mar – adotadas por Resoluções da Assembleia da OMI nas 25.<sup>a</sup> e 28.<sup>a</sup> sessões, respetivamente as Resoluções A.1004(25) e A.1085(28), com o objetivo de alterar o anexo IV, sobre a utilização de sinais de socorro, e de aditar a nova Parte F, sobre a inclusão da COLREG na lista de instrumentos relevantes adotados pela OMI a serem considerados no âmbito do Esquema de Auditorias Obrigatórias aos Estados-Membros da OMI.

### 4. **Convenção Internacional de Nairobi sobre a Remoção de Destroços**

Através do Decreto n.º 28/2017, de 25 de agosto, foi aprovada para adesão, a Convenção Internacional de Nairobi sobre a Remoção de Destroços, adotada a 18 de maio de 2007.

O Decreto citado publica a versão autêntica em inglês e a sua tradução certificada em língua portuguesa e apresenta um preâmbulo com uma sumária justificação, complementando, assim, os Considerandos da própria Convenção.

Conforme consta do preâmbulo do diploma, a Convenção de Nairobi procura preencher uma lacuna no quadro jurídico internacional, criando o primeiro conjunto uniformizado de regras internacionais que possibilitam garantir a remoção, tanto eficiente como eficaz, dos destroços localizados além do mar territorial, nela se incluindo ainda uma cláusula que permite ao “Estado Parte” aplicar certas disposições da Convenção de Nairobi ao seu território, incluindo ao seu mar territorial.

Um dos Considerandos constantes do preâmbulo da Convenção é o seguinte:

“Reconhecendo as vantagens obtidas através da uniformização de regimes legais que regulem a responsabilização e a responsabilidade pela remoção de destroços perigosos, (...)”.

De assinalar que o artigo 10.º da Convenção de Nairobi responsabiliza o “proprietário registado”, tal como definido no artigo 1.º, “pelos custos de localização, de marcação e de remoção do destroço”, nos termos dos artigos 7.º, 8.º e 9.º, respetivamente, salvo se provar que o acidente marítimo que originou o destroço teve uma das origens referidas nas alíneas *a)* a *c)* do n.º 1 do mesmo artigo 10.º.

Ademais, nos termos do artigo 11.º, o proprietário registado não será responsável pelos custos de localização, de marcação e de remoção, nos termos dos artigos 7.º, 8.º e 9.º, respetivamente se e na medida em que a responsabilidade por tais custos conflitar com *(i)* a CLC 1969, tal como emendada, *(ii)* com a HNS de 1996, tal como emendada, *(iii)* com a Convenção sobre a Responsabilidade Civil em matéria de energia nuclear, 1960, tal como emendada, ou a Convenção de Viena relativa à Responsabilidade Civil em matéria de Danos Nucleares, 1963, tal como emendada ou *(iv)* com a Convenção “Bunker Oil” 2001, tal como emendada.

## 5. *Convenção STCW-F*

Através do Aviso n.º 28/2017 (*Diário da República*, I Série, n.º 72, de 11.04.2017), foi tornado público ter a República Portuguesa depositado, em 23.01.2017, junto do Secretário-Geral da Organização Marítima Internacional, na qualidade de depositário, o seu instrumento de ratificação da *Convenção*

*Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para o Pessoal de Navios de Pesca, Convenção STCW-F*, adotada em Londres em 7 de julho de 1995.

A República Portuguesa é Parte na Convenção STCW-F, aprovada para adesão pela Resolução da Assembleia da República n.º 233/2016 e ratificada pelo Decreto do Presidente da República n.º 106/2016, ambos publicados no *Diário da República*, I Série, n.º 232, de 05.12.2016.

Assim, em cumprimento do disposto no n.º 3 do artigo 12.º da Convenção STCW-F, esta entrou em vigor, para a República Portuguesa, em 23.04.2017.

## II. Legislação interna portuguesa

### 1. *Fatura Única Portuária por Escala de Navio*

Com o objetivo de simplificar e digitalizar a Administração Pública, a Resolução do Conselho de Ministros n.º 12/2016, de 16 de março, já tinha, em execução do Programa SIMPLEX +, determinado a criação da “Fatura Única Portuária por Escala de Navio”, tendo como instrumento de suporte à sua concretização o sistema informático designado por “Janela Única Portuária”.

A Fatura Única Portuária por Escala de Navio esteve a funcionar como projeto piloto no porto de Sines, tendo sido entendido que a experiência adquirida permitiria “validar as soluções tecnológicas e de comunicação entre as entidades intervenientes”, sendo oportuna a transferência do modelo para o conjunto dos portos principais portugueses.

O Decreto-Lei n.º 6/2017, de 6 de janeiro, através de um aditamento ao Decreto-Lei n.º 273/2000, de 9 de novembro, consubstanciado no artigo 9.º-A, estabelece os aspetos essenciais da emissão e cobrança voluntária da Fatura Única Portuária por Escala de Navio, que define como “o documento de cobrança que agrega a faturação ou liquidação de todas as entidades públicas prestadoras de serviços aos navios, no ato de despacho de largada, para cada escala de navio”.

Conforme o n.º 3 do novo artigo 9.º-A, no prazo de cinco dias úteis após a saída do navio, as autoridades portuárias disponibilizam ao armador ou ao seu legal representante a Fatura Única Portuária por Escala de Navio, por transmissão eletrónica de dados, através do sistema informático da Janela Única Portuária.

A Fatura Única Portuária por Escala de Navio considera-se notificada nos termos do n.º 4 do artigo 9.º-A, sendo o prazo do apagamento da mesma (nos termos do n.º 5) de 30 dias a contar da data da sua notificação.

Dispõe, finalmente, o n.º 6 do artigo 9.º-A que se o pagamento voluntário não for feito no decurso do prazo estabelecido no n.º 5 do mesmo artigo, caberá a cada uma das entidades públicas intervenientes proceder à cobrança coerciva das respetivas taxas e emolumentos, nos termos aplicáveis.

## **2. Fundo de Compensação Salarial dos Profissionais de Pesca**

Através do Decreto-Lei n.º 52/2017, foi (de novo) alterado o Decreto-Lei n.º 311/99, de 10 de agosto, que criou o Fundo de Compensação Salarial dos Profissionais da Pesca.

O Fundo tem como objetivo garantir a prestação de apoio financeiro aos profissionais da pesca que ficam impedidos de exercer a sua atividade ou limitados nesse exercício, (i) em virtude das condições naturais adversas que originam falta de segurança na barra ou no mar, (ii) pela necessidade de preservação dos recursos, (iii) de defesa do ambiente ou (iv) por motivos de saúde pública.

Através do Decreto-Lei n.º 52/2017 são clarificadas as atribuições do Fundo, é reforçada a natureza social do apoio e é alargado o âmbito de situações imprevisíveis suscetíveis de serem apoiadas pelo Fundo.

Ademais, do mesmo passo, o diploma vem assegurar o pagamento dos valores equivalentes às das contribuições e quotizações de cada trabalhador para o sistema previdencial.

## **3. Equipamentos marítimos**

Através do Decreto-Lei n.º 63/2017, de 9 de junho, é transposta para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2014/90/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23.07.2014, relativa aos equipamentos marítimos, visando melhorar a segurança no mar, prevenir a poluição do meio marinho através da aplicação uniforme dos instrumentos internacionais relevantes relativos aos equipamentos marítimos a instalar a bordo dos navios que arvoram a bandeira nacional e, ao mesmo tempo, garantir a livre circulação desses equipamentos no território nacional, bem como a sua livre circulação na União Europeia.

Lê-se no preâmbulo do diploma que o mesmo disciplina também “a responsabilidade dos operadores económicos de forma proporcionada e não discriminatória, estabelecendo-se como obrigação de cada Estado-membro uma adequada fiscalização do respetivo mercado”.

Refira-se, finalmente, no que tange ao âmbito de aplicação do diploma (n.º 1 do artigo 2.º), que o mesmo é aplicável aos equipamentos marítimos instala-



dos ou a instalar em embarcações que arvoram a bandeira nacional, cuja homologação pela administração do Estado da bandeira é exigida pelos instrumentos internacionais, independentemente de a embarcação se encontrar ou não em território nacional no momento da instalação dos equipamentos a bordo.

#### **4. Meios portuários de receção de resíduos gerados em navios e de resíduos de carga**

Através do Decreto-Lei n.º 83/2017, de 18 de julho, que altera o Decreto-Lei n.º 165/2003, de 24 de julho, é transposta para a ordem jurídica interna portuguesa a Diretiva (UE) n.º 2015/2087, da Comissão, de 18 de novembro, que altera o anexo II da Diretiva n.º 2000/59/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, relativa aos meios portuários de receção de resíduos gerados em navios e de resíduos de carga.

Conforme é explicado no preâmbulo do Decreto-Lei n.º 83/2017, a adoção, em 15.07.2011, por parte da Organização Marítima Internacional, da Resolução MEPC.201(62) – qua altera o anexo V da Convenção MARPOL, relativo à prevenção da poluição por lixo dos navios – introduziu uma nova classificação do lixo em categorias mais detalhadas, espelhadas na Circular MEPC.1/Cir.644/Ver.1 (que apresenta o modelo normalizado de formulário de notificação prévia da entrega de resíduos em meios portuários de receção) e na Circular MEPC.1/Circ645/Ver.1, que apresenta o modelo normalizado de nota de recebimento dos resíduos entregues pelos navios em meios portuários de receção.

Assim, o Decreto-Lei n.º 83/2017 visa introduzir as mencionadas alterações, transpondo conforme já referido, a Diretiva (UE) n.º 2015/2087.

#### **5. Regras e normas de segurança para os navios de passageiros**

Através do Decreto-Lei n.º 134/2017, de 19 de outubro, foi transposta para a ordem jurídica interna portuguesa a Diretiva (UE) n.º 2016/844, da Comissão, relativamente às regras e normas de segurança para os navios de passageiros, alterando, assim, em conformidade, o Decreto-Lei n.º 293/2001, de 20 de novembro (antes objeto de alterações sucessivas), diploma que transpôs para o direito interno a Diretiva n.º 98/18/CE, do Conselho, de 17 de março de 1998, relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros, com o estabelecimento de regras comuns de segurança relacionadas com a construção e com os equipamentos dos navios de passageiros, bem como das

embarcações de passageiros de alta velocidade que efetuam viagens domésticas, “tendo por fim assegurar um elevado nível de segurança que contribua para o reforço da segurança do transporte marítimo e evite, simultaneamente, distorções de concorrência entre os operadores”.

O grosso das alterações ao Decreto-Lei n.º 293/2001 respeita ao seu Anexo I.

### III. Resoluções do Conselho de Ministros

I. A Resolução do Conselho de Ministros n.º 99/2017 (*Diário da República*, I Série, n.º 131, de 10.07.2017) veio determinar o estabelecimento da “Conta Satélite do Mar”, com periodicidade de três em três anos, integrando as Estatísticas Oficiais Portuguesas.

O objetivo da “Conta Satélite Mar” é facultar a existência de instrumentos de medição e aferição, bem como de informação regular sobre o contributo da economia do mar para a economia nacional no seu todo.

A primeira Conta Satélite do Mar fora já ensaiada, no quadriénio 2010-2013, com sucesso, como projeto pioneiro e como instrumento inovador a nível internacional, e adequado, conforme se lê no preâmbulo da Resolução, a *i*) medir a relevância da economia do mar; *ii*) apoiar a decisão em matérias de coordenação de políticas públicas para o mar; e *iii*) e monitorizar as diferentes componentes da economia do mar, seja nas atividades tradicionais ou nas atividades emergentes.

A determinação do estabelecimento da Conta Satélite com periodicidade de três em três anos, integrando as estatísticas Oficiais Portuguesas, visa constituir um elemento de apoio às políticas públicas nacionais para o mar e às necessárias e obrigatórias negociações e de reporte em processos europeus e internacionais ligados à gestão dos mares e oceano.

II. A Resolução do Conselho de Ministros n.º 175/2017 (*Diário da República*, I Série, n.º 227, de 24.11.2017) aprovou a “Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais no Continente – Horizonte 2016”, “enquanto programa estratégico de apoio à dinamização da atividade portuária e à simplificação administrativa, com o objetivo de contribuir para a retoma do investimento, para a redução dos custos de contexto e para o relançamento da economia, transformando o potencial existente em crescimento económico e emprego reais”.

De acordo com referida Resolução, a Estratégia assenta em três objetivos estratégicos:

- a) Adequação das infraestruturas e equipamentos ao aumento da dimensão dos navios e da procura e ligações ao *hinterland*;
- b) Melhoria das condições de operacionalidade das unidades portuárias;
- c) Criação nos portos de plataformas de aceleração tecnológica e de novas competências.

Como *Leit-Motiv* da Resolução do Conselho de Ministros, lê-se na sua fundamentação:

“O setor do mar constitui uma aposta de futuro, onde a melhoria das condições e infraestruturas portuárias é absolutamente vital, dotando o país de infraestruturas capazes de rentabilizar os ativos existentes e os Fundos europeus disponíveis”. E ainda: “O sistema portuário nacional tem de estar preparado para aproveitar as novas oportunidades, incluindo as decorrentes da alteração das rotas do tráfego marítimo global associadas ao alargamento do Canal do Panamá”.

#### IV. Jurisprudência

I. No seu Acórdão de 7 de março de 2017 (disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt) – Processo n.º 20/2001.L2.S1), o Supremo Tribunal de Justiça (STJ) decidiu, em última instância, uma questão centrada no pagamento de uma quantia pecuniária pedida por uma companhia de seguros, na qualidade de sub-rogada.

*In casu*, uma empresa cervejeira portuguesa vendera a uma empresa italiana uma carga de latas de cerveja, em regime FOB, sendo a mercadoria carregada em Lisboa e tendo como destino o porto de Luanda.

Deixando de parte as várias vicissitudes do processo, tal como descritas no Acórdão do STJ, a mercadoria chegou avariada e imprópria para consumo humano ao porto de Luanda, tendo ficado provado que a avaria da mercadoria resultou de deficiente acomodação nos contentores, em que foi, depois, transportada. Ainda segundo se lê no texto do Acórdão do STJ, tal acomodação fora feita pela própria vendedora nas suas instalações, antes, portanto, do início do transporte marítimo.

Numa situação *a priori* improvável, a seguradora do “transporte marítimo” pagou ao comprador o valor da mercadoria avariada, não obstante o dano ter ocorrido antes do início do transporte marítimo, numa fase não coberta pelo seguro.

Em substância, o litígio judicial ocorreu entre a companhia de seguros e a vendedora, sustentando a primeira estar sub-rogada na posição da compradora

e invocando a segunda que tal sub-rogação, pressuposto da ação, não se verificara, uma vez que o dano ocorrera numa fase não coberta pelo seguro.

A “tábua de salvação” da companhia de seguros esteve no facto de o STJ, reconhecendo, embora, não ter havido sub-rogação legal – precisamente pelo facto de o sinistro ter ocorrido antes do início do transporte marítimo –, ter aceite a existência, *in casu*, de uma sub-rogação convencional válida, uma vez que, no mesmo dia em que recebeu a indemnização paga pela seguradora, a compradora passou um documento de quitação do recebimento da quantia e, ao mesmo tempo, declarou sub-rogar a companhia seguradora nos seus direitos.

O STJ considerou o disposto no artigo 589.º do Código Civil, cujo teor é o seguinte:

*“O credor que recebe a prestação de terceiro pode sub-rogá-lo nos seus direitos, desde que o faça expressamente até ao momento do cumprimento da obrigação”.*

Ora, acontece que, no caso, a declaração de sub-rogação pelo credor surgiu depois do pagamento da indemnização pela seguradora, ainda que a dilação temporal tenha tido pouca expressão por ter sido feita no mesmo dia.

A existência desse hiato temporal é, de resto, reconhecida nos próprios termos da declaração: “(...) The undersigned (...) declare to have collected the amount of (...), from the company (...) through (...), as indemnity (...). In consideration of such payment the undersigned declare to have fully satisfied as far the settlement of the suffered damage is concerned (...), declaring also to subrogate to the same Company all my rights, reasons and actions rising out of the aforesaid damage so that they may in my place and lieu exert them rightfully and lawfully everywhere and against whomsoever (...)”.

Não obstante esse hiato temporal, o STJ desatendeu a pretensão da vendedora por entender estar, em termos materiais, satisfeita a exigência do artigo 589.º do Código Civil no sentido de a sub-rogação convencional dever ser feita “até ao momento do cumprimento da obrigação”.

Fundamenta, assim, o Acórdão: “Vemos antes tais atos numa conjugação integrada de consolidação do ato de cumprimento da obrigação mediante a respetiva quitação, em que não existe o mínimo indício de se gerar as situações de risco que a lei pretendeu prevenir”. E ainda: “Foi, pois, nessa dimensão complexa e contemporânea de pagamento/quitação/sub-rogação que ocorreu o cumprimento da obrigação por parte da Autora perante a sua segurada”.

II. No seu Acórdão de 5 de junho de 2017 (disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt) – Processo n.º 667/14.2T8MTS.P1), o Tribunal da Relação do Porto decidiu

uma interessante questão relacionada com uma cláusula CAD (*Cash Against Documents*).

No caso, o vendedor/exportador acordara com um banco da praça do comprador/importador das mercadorias que o mesmo banco seria consignatário dos documentos representativos das mercadorias transportadas (incluindo os originais do *Bill of Lading*), de modo que o comprador/importador, em momento prévio ao levantamento das mercadorias, para o que carecia de tais documentos, efetuasse o pagamento do preço.

Contudo, o banco consignatário libertou os documentos representativos da mercadoria e entregou-os ao comprador/importador, que, assim, levantou as mercadorias sem prévio pagamento do preço.

Na fundamentação da sentença, é abordada a natureza dos conhecimentos de carga, na sua vertente de títulos representativos da mercadoria. A final, foram solidariamente condenados no pagamento do preço da mercadoria o comprador e o banco consignatário.

No que respeita à cláusula CAD, lê-se no texto do Acórdão: “Trata-se (...) da usual cláusula CAD (*Cash Against Documents*) aplicada com a particularidade – destinada a reforçar a garantia do efetivo pagamento do preço da mercadoria por parte do vendedor/exportador – de fazer intervir na operação comercial uma terceira instituição bancária a quem é entregue, como consignatário, a mercadoria (através do envio do documento representativo da mesma – original do conhecimento de embarque), com a função de obter o prévio pagamento do preço da mercadoria ou de um meio de garantir o efetivo pagamento do mesmo, como condição de entrega dos documentos representativos das mercadorias ao destinatário final e que lhe permitam, só depois de verificadas essas condições, obter a entrega das mercadorias”.

III. No seu Acórdão de 19 de outubro de 2017 (disponível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt) – Processo n.º 79/12.2TNLSB.L1-2), o Tribunal da Relação de Lisboa, numa interessante articulação entre temas de Direito Marítimo e de Direito Civil, apreciou e decidiu um litígio suscitado por uma situação de *demurrage*, assim caracterizada pelo Acórdão: “A expressão *demurrage* vem a ser consagrada no ramo de comércio internacional para designar a remuneração devida ao transportador marítimo pela continuação da utilização de contentores e a não devolução desse equipamento no prazo de utilização estipulado, e ao qual se aplicam as regras do contrato de aluguer”.

Em substância, o litígio respeitou aos valores dos custos de cedência de contentores e da respetiva armazenagem, serviços estes assumidos pelo transportador marítimo, em termos acessórios, com subsunção, respetivamente aos contratos de aluguer e de depósito. Mais concretamente, o litígio centrou-se

nos custos suplementares de permanência das mercadorias nos contentores e nos custos do armazenamento dos mesmos no terminal portuário, à luz, designadamente, do preçário oficial do porto.

A transportadora, como Autora, pediu a condenação da Ré (empresa de *import/export*) a pagar os custos quer do aluguer dos contentores quer do armazenamento, tendo esta, porém, contraposto, entre outros argumentos, que os valores peticionados correspondiam a cláusulas penais, sendo, como tal, passíveis de redução, nos termos do artigo 812.º do Código Civil, que permite a redução equitativa da cláusula penal, pelo tribunal, quando a mesma seja manifestamente excessiva.

O Tribunal da Relação de Lisboa confirmou o entendimento da primeira instância considerando os valores peticionados como contrapartida dos contratos de aluguer (no caso de *demurrage*) e de armazenamento e afastando a caracterização como cláusula penal. Em qualquer caso, ainda que fosse cláusula penal, entendeu a Relação de Lisboa que era extemporânea a invocação da sua redução, nos termos do artigo 812.º do Código Civil, já que, por um lado, a redução não podia ser oficiosamente aplicada pelo tribunal e, por outro, não podia ser suscitada pela parte em sede de recurso.

Lê-se no texto do Acórdão:

“Defende a apelante a natureza de cláusula penal da *demurrage*. Seguiu a sentença recorrida a tese do contrato de locação, entendimento que se corrobora.

Na verdade, o fornecimento de contentores, que sempre se traduzirá num aluguer, poderá considerar-se incorporado no regime do transporte marítimo durante o estrito período da deslocação da mercadoria, a que se reporta o disposto no artigo 1.º, alínea e) da Convenção de Bruxelas de 1924 e o artigo 23.º, n.º 1 do Decreto-Lei 352/86, podendo, embora, o período do *free time* se encontrar diluído no frete acordado.

Findo esse prazo, o destinatário da carga passa a incorrer em sobrestadia, denominada *demurrage*, que se traduz (...) na cedência de contentores para além do aludido período, e no qual terão aplicação as regras da locação, portanto, alvo de remuneração (artigos 1022.º e 1023.º do Código Civil). Já quanto à armazenagem serão aplicáveis as regras do depósito, neste caso oneroso (artigos 1085.º do Código Civil e 403.º e seguintes do Código Comercial)”.

## V. Doutrina

Em matéria de doutrina publicada no ano de 2017, destacam-se as seguintes obras em língua portuguesa:

RDS X (2018), 4, 845-860

(i) O livro de Fernando Loureiro Bastos *Direito Internacional do Mar. Guia de Estudo*, publicado pela AAFDL Editora.

Através deste livro, assumido como Guia de Estudo do Direito Internacional do Mar para os alunos da licenciatura em Direito, o autor revela dar uma particular importância à explanação dos conteúdos básicos do Direito Internacional do Mar, em alternativa a apresentar um tratamento detalhado das diversas matérias.

Para o autor, um jurista que estude Direito Internacional do Mar (designação que o autor privilegia relativamente a “Direito Mar”), no quadro do “Processo de Bolonha”, deve estar em condições de perceber a importância de algumas questões que são discutidas atualmente no seu âmbito, nomeadamente: (i) o processo de extensão das plataformas continentais além das 200 milhas marítimas; (ii) a criação de áreas marinhas protegidas dentro e fora dos espaços marítimos sujeitos à soberania e à jurisdição dos Estados costeiros; (iii) a importância e uma eventual modificação dos pontos utilizados para as delimitações marítimas em resultado de uma subida do nível do mar; (iv) as posições em confronto na discussão da criação de um regime jurídico-internacional destinado a regular o aproveitamento de recursos genéticos fora dos espaços marítimos sujeitos à soberania e à jurisdição dos Estados costeiros; (v) a problemática da pirataria; (vi) o enquadramento jurídico-internacional das migrações por mar; (vii) a aplicação do regime jurídico-internacional dos direitos humanos aos espaços marítimos; (viii) os conflitos relativos a áreas geográficas específicas, como o Ártico e o mar do Sul da China e (ix) as questões relacionadas com os usos militares do mar.

Sendo uma obra com claras preocupações pedagógicas, norteadas pelo “desenvolvimento de competências que funda o paradigma da aprendizagem do Processo de Bolonha”, direcionado a uma “aquisição ativa de conhecimentos por parte dos estudantes”, a mesma encontra-se recheada de indicações bibliográficas e jurisprudenciais relativamente a cada um dos pontos em que se desenvolve o programa.

(ii) O manual de Tiago V. Zanella, “Manual de Direito do Mar”, publicado pela Editora D’Plácido, Belo Horizonte, Brasil.

Trata-se, conforme decorre do título, de um manual de Direito do Mar, que tem como objetivo, nas palavras do autor, “dar ao leitor, estudiosos e pesquisadores, uma ampla visão sobre a regulação internacional do uso dos mares de modo completo”.

A obra está estruturada em nove partes: Parte 1 – Evolução histórica do Direito do Mar; Parte 2 – Tópicos fundamentais de Direito do Mar; Parte 3 – O Direito do Mar nos diversos espaços marítimos; Parte 4 – Jurisdição no

Mar; Parte 5 – Atos ilícitos no mar”; Parte 6 – Proteção e preservação do meio marinho; Parte 7 – Solução de controvérsias; Parte 8 – Organização Marítima Internacional e Parte 9 – Segurança da navegação. O livro termina com “Notas Conclusivas”.

Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa, 29 de novembro de 2018.