

REVISTA DA
FACULDADE DE DIREITO DA
UNIVERSIDADE DE LISBOA

LISBON LAW REVIEW



ANO LXII

2021

NÚMERO 2

REVISTA DA FACULDADE DE DIREITO
DA UNIVERSIDADE DE LISBOA
Periodicidade Semestral
Vol. LXII (2021) 2

LISBON LAW REVIEW

COMISSÃO CIENTÍFICA

Alfredo Calderale (Professor da Universidade de Foggia)
Christian Baldus (Professor da Universidade de Heidelberg)
Dinah Shelton (Professora da Universidade de Georgetown)
Ingo Wolfgang Sarlet (Professor da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul)
Jean-Louis Halpérin (Professor da Escola Normal Superior de Paris)
José Luis Díez Ripollés (Professor da Universidade de Málaga)
José Luís García-Pita y Lastres (Professor da Universidade da Corunha)
Judith Martins-Costa (Ex-Professora da Universidade Federal do Rio Grande do Sul)
Ken Pennington (Professor da Universidade Católica da América)
Marc Bungenberg (Professor da Universidade do Sarre)
Marco Antonio Marques da Silva (Professor da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo)
Miodrag Jovanovic (Professor da Universidade de Belgrado)
Pedro Ortego Gil (Professor da Universidade de Santiago de Compostela)
Pierluigi Chiassoni (Professor da Universidade de Génova)

DIRETOR

M. Januário da Costa Gomes

COMISSÃO DE REDAÇÃO

Pedro Infante Mota
Catarina Monteiro Pires
Rui Tavares Lanceiro
Francisco Rodrigues Rocha

SECRETÁRIO DE REDAÇÃO

Guilherme Grillo

PROPRIEDADE E SECRETARIADO

Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa
Alameda da Universidade – 1649-014 Lisboa – Portugal

EDIÇÃO, EXECUÇÃO GRÁFICA E DISTRIBUIÇÃO LISBON LAW EDITIONS

Alameda da Universidade – Cidade Universitária – 1649-014 Lisboa – Portugal

ISSN 0870-3116

Depósito Legal n.º 75611/95

Data: Março, 2022

-
- M. Januário da Costa Gomes**
9-12 Editorial

ESTUDOS DE ABERTURA

-
- Eduardo Vera-Cruz Pinto**
15-64 *A interpretatio legis na norma do artigo 9.º do Código Civil e a interpretatio iuris no ius Romanum (D. 50.16 e 17)*
The interpretatio legis in the norm of Article 9 of the Civil Code and the interpretatio iuris in the ius Romanum (D. 50.16 e 17)
-
- Francesco Macario**
65-89 *Rinegoziatione e obbligo di rinegoziare come questione giuridica sistematica e come problema dell'emergenza pandemica*
Renegociação e dever de renegociar como questão jurídica sistemática e como problema da emergência sanitária

ESTUDOS DOUTRINAIS

-
- António Barroso Rodrigues**
93-128 *A tutela indemnizatória no contexto familiar*
Compensation of damages in the family context
-
- Aquilino Paulo Antunes**
129-148 *Medicamentos de uso humano e ambiente*
Medicines for human use and environment
-
- Fernando Loureiro Bastos**
149-167 *Art market(s): from unregulated deals to the pursuit of transparency?*
Mercado(s) da arte: de negócios a-jurídicos para a procura da transparência?
-
- Francisco Rodrigues Rocha**
169-211 *Seguro de responsabilidade civil de embarcações de recreio*
Assurance de responsabilité civile de bateaux de plaisance
-
- Ingo Wolfgang Sarlet | Jeferson Ferreira Barbosa**
213-247 *Direito à Saúde em tempos de pandemia e o papel do Supremo Tribunal Federal brasileiro*
Right to Health in Pandemic Times and the Role of the Brazilian Federal Supreme Court
-
- João Andrade Nunes**
249-276 *A Regeneração e a humanização da Justiça Militar Portuguesa – A abolição das penas corporais no Exército e o Regulamento Provisório Disciplinar do Exército em Tempo de Paz (1856)*
The “Regeneração” and the humanisation of Portuguese Military Justice – The abolishment of corporal punishment in the Army and the Army’s Provisional Disciplinary Regulation in the Peacetime (1856)

-
- João de Oliveira Geraldes**
277-307 Sobre os negócios de acerto e o artigo 458.º do Código Civil
On the declaratory agreements and the article 458 of the Civil Code
-
- José Luís Bonifácio Ramos**
309-325 Do Prémio ao Pagamento da Franquia e Figuras Afins
From Premium to Deductible Payments and Related Concepts
-
- Judith Martins-Costa | Fernanda Mynarski Martins-Costa**
327-355 Responsabilidade dos Agentes de Fundos de Investimentos em Direitos Creditórios (“FIDC”): riscos normais e riscos não suportados pelos investidores
Liability of Agents of Receivables Investment Funds: normal risks and risks not borne by investors
-
- Luís de Lima Pinheiro**
357-389 O “método de reconhecimento” no Direito Internacional Privado – Renascimento da teoria dos direitos adquiridos?
The “Recognition Method” in Private International Law – Revival of the Vested Rights Theory?
-
- Mario Serio**
391-405 Contract e contracts nel diritto inglese: la rilevanza della buona fede
Contract e contracts: a relevância da boa fé
-
- Miguel Sousa Ferro | Nuno Salpico**
407-445 Indemnização dos consumidores como prioridade dos reguladores
Consumer redress as a priority for regulators
-
- Peter Techet**
447-465 Carl Schmitt against World Unity and State Sovereignty – Schmitt’s Concept of International Law
Carl Schmitt contra a Unidade Mundial e a Soberania do Estado – O Conceito de Direito Internacional de Schmitt
-
- Pierluigi Chiassoni**
467-489 Legal Gaps
Lacunae jurídicas
-
- Rafael Oliveira Afonso**
491-539 O particular e a impugnação de atos administrativos no contencioso português e da União Europeia
Private applicant and the judicial review of administrative acts in the Portuguese and EU legal order
-
- Renata Oliveira Almeida Menezes**
541-560 A justiça intergeracional e a preocupação coletiva com o pós-morte
The inter-generational justice and the collective concern about the post-death
-
- Rodrigo Lobato Oliveira de Souza**
561-608 Religious freedom and constitutional elements at the social-political integration process: a theoretical-methodological approach
Liberdade religiosa e elementos constitucionais no processo de integração sociopolítica: uma abordagem teórico-metodológica

-
- Telmo Coutinho Rodrigues**
609-640 “Com as devidas adaptações”: sobre os comandos de modificação nas normas remissivas como fonte de discricionariedade
“Mutatis mutandis”: on modification commands in referential norms as a source of discretion

ESTUDOS REVISITADOS

-
- Ana Paula Dourado**
643-655 A “Introdução ao Estudo do Direito Fiscal” (1949-1950), de Armindo Monteiro, revisitada em 2021
Introduction to Tax Law (1949-1950), by Armindo Monteiro, Revisited in 2021

-
- Pedro de Albuquerque**
657-724 Venda real e (alegada) venda obrigacional no Direito civil, no Direito comercial e no âmbito do Direito dos valores mobiliários (a propósito de um Estudo de Inocêncio Galvão Telles)
Real sale and the (so-called) obligational sale in civil law, in commercial law and in securities law (about a study of Inocêncio Galvão Telles)

VULTOS DO(S) DIREITO(S)

-
- António Menezes Cordeiro**
727-744 Claus-Wilhelm Canaris (1937-2021)

-
- Paulo de Sousa Mendes**
745-761 O caso Aristides Sousa Mendes e a Fórmula de Radbruch: “A injustiça extrema não é Direito”
The Aristides de Sousa Mendes Case and Radbruch’s Formula: “Extreme Injustice Is No Law”

JURISPRUDÊNCIA CRÍTICA

-
- Ana Rita Gil**
765-790 O caso *Neves Caratão Pinto c. Portugal*: (mais) um olhar do Tribunal Europeu dos Direitos Humanos sobre a aplicação de medidas de promoção e proteção a crianças em perigo
The case Neves Caratão Pinto vs. Portugal: one (more) look at the application of promotion and protection measures to children at risk by the European Court of Human Rights

-
- Jaime Valle**
791-802 A quem cabe escolher os locais da missão diplomática permanente? – Comentário ao Acórdão de 11 de dezembro de 2020 do Tribunal Internacional de Justiça
Who can choose the premises of the permanent diplomatic mission? – Commentary on the Judgment of 11 December 2020 of the International Court of Justice

-
- Jorge Duarte Pinheiro**
803-815 Quando pode o Estado separar as crianças dos seus progenitores? – o caso *Neves Caratão Pinto c. Portugal*
In which circumstances can a State separate children from their parents? – case Neves Caratão Pinto v. Portugal

VIDA CIENTÍFICA DA FACULDADE

-
- José Luís Bonifácio Ramos**
819-827 Transição Digital no Ensino do Direito
Digital Transition in Teaching Law
-
- Margarida Silva Pereira**
829-843 Arguição da tese de doutoramento de Adelino Manuel Muchanga sobre “A Responsabilidade Civil dos cônjuges entre si por Violação dos Deveres Conjugais e pelo Divórcio”
Intervention in the public discussion of the doctoral thesis presented by Adelino Manuel Muchanga on the subject “Civil Liability of the Spouses between themselves due to Violation of Marital Duties and Divorce”
-
- Miguel Teixeira de Sousa**
845-855 Arguição da tese de doutoramento do Lic. Pedro Ferreira Múrias (“A Análise Axiológica do Direito Civil”)
Discussion of the Doctoral Thesis of Pedro Ferreira Múrias (“A Análise Axiológica do Direito Civil”)
-
- Paulo Mota Pinto**
857-878 Arguição da dissertação apresentada para provas de doutoramento por Pedro Múrias, *A análise axiológica do direito civil*, Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa, 11 de novembro de 2021
Discussion of the Doctoral Thesis of Pedro Ferreira Múrias, “A Análise Axiológica do Direito Civil”, Lisbon Law School, 11th November 2021
-
- Teresa Quintela de Brito**
879-901 Arguição da Tese de Doutoramento apresentada por Érico Fernando Barin – *A natureza jurídica da perda alargada*
Oral Argument and Discussion of the PhD Thesis presented by Érico Fernando Barin – The juridical nature of the extended loss

Seguro de responsabilidade civil de embarcações de recreio

Assurance de responsabilité civile de bateaux de plaisance

Francisco Rodrigues Rocha*

Resumo: Analisa-se neste estudo o regime jurídico do seguro de responsabilidade civil de navios de recreio. É, na experiência jurídica portuguesa, uma disciplina pouco estudada. O seu regime foi construído à imagem doutros, como o do seguro de responsabilidade civil automóvel, importando soluções que no específico contexto dos navios de recreio mal se explicam.

Palavras-chave: seguro de responsabilidade civil; embarcações de recreio; seguro automóvel; seguro de casco; seguros de grandes riscos.

Résumé : On analyse dans cet étude le régime juridique de l'assurance de responsabilité civile de bateaux de plaisance. C'est un régime peu étudié dans l'expérience juridique portugaise. Son régime a été construit à l'image d'autres, comme celui de l'assurance de responsabilité civile automobile, à travers l'importation de solutions qui, dans le spécifique contexte des bateaux de plaisance, difficilement se justifient.

Mots clefs : assurance de responsabilité civile; bateaux de plaisance; assurance automobile; assurance corps; assurances de grands risques.

Sumário: 1. Introdução; 2. Responsabilidade civil; 3. Seguro de responsabilidade civil; 4. Conclusão.

1. Introdução**

A náutica de recreio mereceu, recentemente, a atenção do legislador, justificada pela “crescente importância económica e social” da “indústria do turismo” e pelo potencial, por aproveitar, que Portugal neste domínio apresenta¹.

* Professor auxiliar convidado da Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa.

** Lista de abreviaturas mais frequentes: ELN = Estatuto Legal do Navio, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 201/98, de 10-Jul.; RAMT = Regulamento da Actividade Marítimo-Turística, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 21/2002, de 31-Jan. (RAMT 2002), com sucessivas alterações, revogado e

A atenção dedicada a esta actividade não é recente. Já em 1938 fora aprovado o Decreto-Lei n.º 29.207, de 5-Dez., que instituíra o Serviço de Registo dos Barcos de Recreio Portugueses. Seguiu-se-lhe, pouco depois, em 1948, o Decreto-Lei n.º 37.218, de 17-Dez., que aprovou um regime jurídico das embarcações de recreio e respectivo registo. Em 1975, pouco depois do RGC 1972², foi aprovado o RPER

substituído pelo Decreto-Lei n.º 149/2014, de 10-Out., que aprovou o Regulamento das Embarcações Utilizadas na Actividade Marítimo-Turística, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 149/2014, de 10-Out. (R(EU)AMT 2014); RJAAT(OMT) = Regime Jurídico do Acesso e Exercício da Actividade das Empresas de Animação Turística e dos Operadores Marítimo-Turísticos, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 108/2009, de 15-Mai., alterado, entretanto, pelo Decreto-Lei n.º 95/2013, de 19-Jul., pelo Decreto-Lei n.º 149/2014, de 10-Out., pelo Decreto-Lei n.º 186/2015, de 3-Set., e pelo Decreto-Lei n.º 9/2021, de 29-Jan.; RJASR = Regime Jurídico de Acesso e Exercício da Actividade Seguradora e Resseguradora, aprovado pela Lei n.º 147/2015, de 9-Set., e sucessivamente alterado até ao Decreto-Lei n.º 84/2020, de 12-Out.; RJCS (ou LCS) = Regime Jurídico do Contrato de Seguro, também dito Lei do Contrato de Seguro, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 72/2008, de 16-Abr., alterado por último pela Lei n.º 75/2021, de 18-Nov.; R(J)NR = Regulamento de Náutica de Recreio, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 329/95, de 9-Dez. (RNR 1995), sucessivamente alterado, revogado e substituído pelo Decreto-Lei n.º 124/2004, que aprovou o Regulamento de Náutica de Recreio (RNR 2004), também revogado e substituído pelo Decreto-Lei n.º 93/2018, de 13-Nov., que aprovou o Regime Jurídico da Actividade da Náutica de Recreio (R(J)NR 2018 ou só RJNR); RPER 1975 = Regulamento Provisório das Embarcações de Recreio, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 439/75, de 16-Ag., sucessivamente alterado até ser revogado pelo artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 329/95, de 9-Dez.; RSORCA = Regime do (Sistema de) Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel, que conheceu várias versões: o aprovado pelo Decreto-Lei n.º 165/75, de 28-mar. (RSORCA 1975); o aprovado pelo Decreto-Lei n.º 408/79, de 25-set. (RSORCA 1979); o aprovado pelo Decreto-Lei n.º 522/85, de 31-dez. (RSORCA 1985); e o aprovado pelo Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21-ag. (RS(S)ORCA 2007).

¹ O turismo náutico representa cerca de 1,2% da indústria do turismo nacional, segundo informação não datada disponibilizada no sítio electrónico da Direcção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (dgrm.mm.gov.pt/nautica-de-recreio); sobre o ponto, numa perspectiva político-económica, EDUARDO ALMEIDA FARIA *et al.*, *Náutica de recreio em Portugal. Um pilar do desenvolvimento local e da economia do mar. Proposta de actuação e planos de acção*, relatório do Grupo de Trabalho da Náutica de Recreio do Fórum Empresarial da Economia do Mar, Sinapis, Óbidos, 2012, *per totum*, CLÁUDIA SOFIA BARÃO MANUEL, *Projeto Rotas do Tejo. Contributo para a definição da Agenda Marítima da RLVT*, relatório de estágio, IGOT-UL, Lisboa, 2014, *passim*, NUNO MIGUEL RODRIGUES CABELEIRA, *A estrutura turística da náutica de recreio em Portugal. Análise, reflexão e contributos*, ESHTE, s/l, 2016, *passim*). Nos diplomas de 1938 e 1948, a tónica era colocada no interesse do Estado no “desenvolvimento dos desportos náuticos”, na “vela como meio ideal para a preparação de futuros marinheiros e (...) adestramento dos filiados na Brigada Naval tendo em vista o seu aproveitamento nas horas mais graves da vida da Nação” (1938) e no “valioso contributo que para o desenvolvimento físico e para a formação do carácter advém da prática dos desportos náuticos” (1948).

² Que, embora recorrentemente remeta a disciplina dos navios de recreio para “legislação” ou “diploma especial”, ou para a “respectiva legislação” ou a “legislação em vigor” (cf. os artigos 43.º/3,

pelo Decreto-Lei n.º 439/75, de 16-Ag., substituído cerca de 20 anos depois, em 1995, pelo RNR aprovado pelo Decreto-Lei n.º 329/95, alguns anos depois objecto de alteração substancial em 1999 pelo Decreto-Lei n.º 567/99, de 23-Dez. Em 2004, menos de 10 anos depois, seria a vez do RNR aprovado pelo Decreto-Lei n.º 124/2004, de 25-Mai., que seria revogado cerca de 14 anos depois pelo novel Decreto-Lei n.º 93/2018, de 13-Nov., que aprovou o RJNR. Além destes, muitos outros diplomas, sobretudo regulamentares, disciplinaram aspectos específicos da actividade. Também esta área sofre a concorrência do direito da UE: em 1994, foi aprovada a Directiva n.º 94/25/CE, de 16-Jun., relativa à aproximação das disposições legislativas, regulamentares e administrativas dos Estados-membros respeitantes às embarcações de recreio, que, alterada entretanto pela Directiva n.º 2003/44/CE, de 16-Jun., e pelos Regulamentos CE n.º 1882/2003, de 29-Set., n.º 1137/2008, de 22-Out., e n.º 1025/2012, de 25-Out., foi revogada e substituída pela Directiva n.º 2013/53/UE, de 20-Nov., relativa às embarcações de recreio e às motas de água, transposta para o direito interno pelo Decreto-Lei n.º 26-A/2016, de 9-Jun., e tida em conta no novo RJNR. Considerando a rápida sucessão de diplomas, trata-se de uma área pouco estável no plano do direito positivo, onde é discutível a eficácia das relativamente frequentes alterações normativas sobre o sector.

A náutica de recreio suscita problemas vários, no campo do direito privado como do público. Um aspecto importante, pouco estudado entre nós³, respeita ao seguro de navios⁴ de recreio, que, após breve excursão pelo regime de responsabilidade

73.º/1, 78.º/7, 119.º/4, 120.º/1 a) e 2 b), 155.º/4), não deixa de estabelecer uma disciplina geral que, em princípio, se lhes aplica (cf. *e. g.*, além dos artigos 19.º/1 c), 22.º e 43.º/1 e 3, também os artigos 3.º/1 a), 17.º/4, 67.º/1 e), 119.º/4, 130.º/3 e), 131.º/3 d), 132.º/2 e), 138.º, 155.º/2 b) e 173.º/1 d)).

³ Vd. PAULO CARDOSO DE MOURA, *Seguros obrigatórios nas actividades desportivas e de lazer, DéD* 3/8 (2005), 247-248, PEDRO GOMES DA CUNHA/JOÃO ANACORETA CORREIA, *Náutica de recreio: o novo Regulamento da Navegação em albufeiras, AJ* 14 (2006), 99-102, *max.* 100 (brevíssima referência ao seguro), e EDUARDO DE ALMEIDA FARIA, *O novo Regulamento da Náutica de Recreio: um importante passo em direção ao futuro, RM* 1007 (2019). Há ainda a assinalar a *Legislação da náutica de recreio* compilada por Paulo Almeida Cunha/José M. Oliveira Fonseca, Quid Juris, Lisboa, 2006, 415 pp.

⁴ Escrevemos, de forma fungível, navios ou embarcações de recreio, com preferência pelo primeiro termo pelas razões que deixámos exaradas n' *Uma tradução das Regras de Torque-Antuérpia 2016*, nos *Temas de Direito dos Transportes*, vol. IV, coord. M. Januário da Costa Gomes, Almedina, Coimbra, 2019, 206-207 nt. 39. O RJNR contém uma noção de embarcação de recreio: “todo o engenho ou aparelho, de qualquer natureza, utilizado ou suscetível de ser utilizado como meio de deslocação de superfície na água, em lazer ou desportos náuticos” (artigo 3.º e)). A especificidade da definição ou, melhor, deste tipo de embarcação reside na sua afectação funcional: ao “recreio”, aqui entendido como “lazer ou desportos náuticos”. Na base, supõe o RJNR uma noção de

civil que lhe subjaz, nos propomos analisar. Com efeito, o estudo de um seguro de responsabilidade civil pressupõe, ainda que afinal possam não corresponder⁵, o do respectivo regime de responsabilidade⁶.

embarcação, que não define (similarmente, o artigo 22.º do RGC 1972, mas num diploma cujo artigo 19.º/4 o fazia e faz, com base noção de navio, *navire*, da regra 1 (c) (i) do COLREG 48/60, correspondente hoje, com alterações, à regra 3 a) do COLREG 1972, entretanto actualizada pela Resolução n.º A.919(22), de 29-Nov.-2001; conformemente, quanto à fonte de inspiração do artigo 19.º/4 do COLREG, STJ 29-Set.-1977, proc. n.º 66727, *BMJ* 271 (1977), 254 = M. JANUÁRIO DA COSTA GOMES/FRANCISCO RODRIGUES ROCHA, *Direito marítimo. Jurisprudência para as aulas práticas*, 2.ª ed., AAFDL, Lisboa, 2018, 11), mas que está implícita na primeira parte da definição de embarcação de recreio na al. e) do artigo 3.º do mesmo RJNR: “todo o engenho ou aparelho, de qualquer natureza, utilizado ou suscetível de ser utilizado como meio de deslocação de superfície na água (...)”, em termos que acompanham a definição de embarcação do artigo 19.º/4 do RGC 1972: “todo o engenho ou aparelho de qualquer natureza (...) utilizado ou susceptível de ser utilizado como meio de transporte sobre água” e que não são substancialmente diversos da definição de navio no artigo 1.º/1 do ELN. De notar, todavia, que o RJNR – como, de resto, a Directiva n.º 2013/53/EU (artigo 2.º/2) – exclui do seu âmbito de aplicação certos tipos de embarcações: (i) embarcações exclusivamente *destinadas a competição* e respectivo trino, apoio aos treinos, apoio e segurança a competições e registadas nessa qualidade pelas respectivas federações; (ii) *canoas, caiaques, gaivotas, cocos* e “outras embarcações” de praia desprovidas de motor ou vela, que naveguem até à distância de 300m da margem (no ponto 18 da matéria de facto assente em STJ 22-Jan.-2015, proc. n.º 125/06.9TBLGS.E1.S1, são, porém, as gaivotas qualificadas como “embarcações de recreio”); (iii) *pranchas*, à vela ou não; (iv) *embarcações experimentais*; (v) *embarcações antigas*, tradicionais ou de construção tradicional, “como tal reconhecidas pelas respetivas associações, sem prejuízo da obrigatoriedade de registo, de manutenção e de possuírem os equipamentos de segurança previstas para a área de navegação onde operarem” (artigo 2.º/2). As *motas de água* justificam especificidades de regime, mas não deixam de ser qualificadas como embarcação, de harmonia com a definição constante do artigo 3.º j) do RJNR: “uma embarcação destinada a fins desportivos e recreativos com comprimento do casco inferior a 4m, que utilize um motor de propulsão com uma bomba a jato de água como fonte principal de propulsão e seja concebida para ser manobrada por uma pessoa sentada, em pé ou ajoelhada em cima de um casco e não dentro dele, com lotação de um ou dois tripulantes (...)” (aliás, uma parte apreciável dos casos decididos nos tribunais portugueses respeita precisamente a danos provocados por motas de água: cf., e.g., STJ 30-Nov.-2004, proc. n.º 04A3925, RPt 13-Set.-2012, proc. n.º 7799/10.4TBVNG.P1).

⁵ Sobre o ponto, MARGARIDA LIMA REGO, *Contrato de seguro e terceiros. Estudo de Direito civil*, Coimbra Ed., Coimbra, 2010, 647-648, ou FRANCISCO RODRIGUES ROCHA, *Do princípio indemnizatório no seguro de danos*, Almedina, Coimbra, 2015, 81.

⁶ Sobre as influências recíprocas entre a responsabilidade civil e o respectivo seguro, ainda que amiúde centrados no automóvel, onde o fenómeno é, por razões várias e específicas, manifesto, e.g. JORGE SINDE MONTEIRO, *Direito dos seguros e Direito da responsabilidade civil. Da legislação europeia sobre o seguro automóvel e sua repercussão no regime dos acidentes causados por veículos. A propósito dos acordãos Ferreira Santos, Ambrósio Lavrador (e o.) e Marques de Almeida*, do TJUE, *RLJ* 142/3977 (2012), 82-131, MARIA JOSÉ RANGEL DE MESQUITA, *Sistema do Certificado*

2. Responsabilidade civil

I. A responsabilidade civil por danos causados pela condução de navios de recreio pode ser, como em geral, aquiliana ou obrigacional (ou ambas, em concurso). Cingir-nos-emos à primeira; a segunda surge, sobretudo, em matéria de responsabilidade do *skipper*.

Os vários regimes jurídicos sobre a náutica de recreio têm, no geral, um cunho marcadamente jurispúblicístico. Olhando para o novo RJNR, vemos que ocupam a maior parte do diploma aspectos relativos à identificação e classificação dos navios, registo, documentos de bordo, formação ou habilitação.

No meio daquelas, descobrem-se, no entanto, regras de direito privado. Entre elas, conta-se a relativa à responsabilidade civil dos navios de recreio, constante do artigo 32.º do RJNR 2018:

Os proprietários e os comandantes de ER são solidariamente responsáveis, independentemente da culpa e sem prejuízo de direito de regresso que possa existir entre si, pelo ressarcimento dos danos causados a terceiros pelas ER, salvo se o acidente se tiver ficado a dever a culpa exclusiva do lesado.

Existe, desde logo, um problema de espectro geral. O RJNR regula de forma muito frugal no artigo 32.º a responsabilidade civil dos proprietários e capitães de embarcações de recreio. Isto suscita o problema de saber que regime aplicar, na falta de previsão normativa específica: se o dos artigos 664.º ss. do CCom em matéria de abalroação, se o dos artigos 503.º ss. do CC em matéria de responsabilidade civil por danos causados por veículos terrestres, se outro. Pela forma como foi cunhada a responsabilidade no artigo 32.º do RJNR e pela aproximação que, por ela, se verifica à responsabilidade civil por danos causados por veículos terrestres, entendemos que, embora excepcional (artigo 483.º/2 do CC), o regime geral a aplicar, por similitude de razão, será, em princípio, o dos artigos 503.º ss. do CC.

Internacional de Seguro Automóvel e Direito da União Europeia: a protecção das vítimas de acidentes transnacionais, em *Direito da União Europeia e Transnacionalidade – Acção Jean Monnet*, QJ, Lisboa, 2010, 259-260, FILIPE ALBUQUERQUE MATOS, *Alterações legislativas no binómio danos corporais/danos materiais*, nos *II Seminários dos Cadernos de Direito Privado*, n.º especial 2 (2012), 126-127, MARIA INÊS DE OLIVEIRA MARTINS, *Seguro e responsabilidade civil*, BFD XCVI (2020) 1, 241-290, ou F. RODRIGUES ROCHA, *Do princípio indemnizatório cit., passim, e id., Criação do Fundo de Garantia Automóvel e evolução do quadro jurídico*, nos *40 anos. Fundo de Garantia Automóvel*, ASF, Lisboa, 2021, 78-79.

A responsabilidade em causa no artigo 32.º do RJNR é aquiliana⁷ (“danos causados a terceiros”)⁸ e, naquilo que é manifestação de uma certa tendência à sua expansão⁹, objectiva¹⁰. O regime aplicável em caso de pluralidade de responsáveis é o da solidariedade passiva¹¹.

Na responsabilidade objectiva pelo risco, os danos imputáveis são os resultantes dos riscos próprios dos meios usados ou das fontes geradoras de risco (cf., *u.g.*, artigos 502.º ou 503.º/1 do CC)¹². Não se encontra, no entanto, claramente circunscrita a esfera de riscos ou círculo de perigos que o artigo 32.º do RJNR visou evitar. Propendemos, no entanto, a interpretar e, conseqüentemente, a delimitar a esfera de risco relevante para efeito do artigo 32.º do RJNR em consonância com o artigo 503.º/1 do CC: estão em causa os “danos provenientes

⁷ Não se ignora existir quem cure da imputação objectiva, apartadamente da delitual (também dita aquiliana ou por factos ilícitos), também em razão de se questionar a existência de ilicitude na responsabilidade objectiva. No tema, não entramos nesta ocasião.

⁸ Para o seguro de responsabilidade civil de embarcações de recreio, não é, todavia, este o entendimento da ASF: vd. *infra* texto correspondente à nt. 80.

⁹ Por todos, ANTÓNIO MENEZES CORDEIRO, *Tratado de Direito Civil Português*, II – *Direito das Obrigações*, III, Almedina, Coimbra, 2010, 600.

¹⁰ Que se extrai *prima facie* da expressão “independentemente de culpa”. A conclusão é pacífica na doutrina: MÁRIO JÚLIO DE ALMEIDA COSTA, *Direito das Obrigações*, 12.ª ed., Almedina, Coimbra, 2019 (7.ª reimpr.), 615 nt. 3, LUÍS MENEZES LEITÃO, *Direito das obrigações*, vol. I – *Introdução. Da constituição das obrigações*, 12.ª ed., Almedina, Coimbra, 2015, 348, JORGE SINDE MONTEIRO, *Direito dos seguros e Direito da responsabilidade civil. Da legislação europeia sobre o seguro automóvel e sua repercussão no regime dos acidentes causados por veículos. A propósito dos acórdãos Ferreira Santos, Ambrósio Lavrador (e o.) e Marques de Almeida, do TJUE, RLJ 142/3977* (2012), 128, ou JOSÉ CARLOS BRANDÃO PROENÇA, *Responsabilidade pelo risco do detentor do veículo e conduta do lesado: a lógica do “tudo ou nada”?* Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 6.11.2003, *Proc. 565/03, CDP 7* (2004), 29 nt. 24 (vd. também, mas sem mencionar expressamente o à data novíssimo Decreto-Lei n.º 329/95, que aprovou o RNR 1995, possivelmente pela proximidade da conclusão da dissertação, *eiusd.*, *A culpa do lesado como pressuposto e critério de imputação do dano extracontratual*, Almedina, Coimbra, 1997, 42 ss., 241-242 ou 266-283; cf. também *eiusd.*, *Culpa do lesado*, nas *Comemorações dos 35 anos do Código Civil e dos 25 anos da Reforma de 1977*, vol. III – *Direito das Obrigações*, Coimbra Ed., Coimbra, 2007, 144). Diversamente, o regime espanhol, de índole subjectiva, sobre o qual JUAN LUIS PULIDO BEGINES/MANUEL ALBA FERNANDEZ, *En Espagne, une assurance RC est obligatoire pour les embarcations de plaisance*, *DMF 718* (2010), 828-829, em comentário a acórdão de 21-Mai.-2009 (resumo *ibid.*, 826-828).

¹¹ Que sempre seria: artigo 507.º/1 do CC. A referência ao direito de regresso era também, em rigor, dispensável: trata-se do regime regra da solidariedade (artigo 524.º do CC); os termos em que opera o regresso assumem na responsabilidade objectiva assume específicos contornos: o artigo 507.º/2 do CC.

¹² Sobre o tema, *e.g.* MAFALDA MIRANDA BARBOSA, *Risco, causalidade e limites da responsabilidade objectiva*, nos *Estudos a propósito da responsabilidade objectiva*, Principia, Cascais, 2014, 79-95.

dos riscos próprios do veículo, mesmo que este não se encontre em circulação”¹³. Isto porque da alteração de 1995 e do regime por ela instituído resulta uma aproximação ao modelo de responsabilidade objectiva que já valia para os veículos terrestres – sobretudo tendo em vista aqueles a motor –, que foi, de resto, largamente assumida na Portaria n.º 689/2001. A rica casuística existente a respeito do artigo 503.º/1 do CC pode ser aproveitada, com as devidas adaptações ao meio aquático¹⁴, para preenchimento do artigo 32.º neste tocante.

¹³ Por ex., para o domínio terrestre e a averiguar caso a caso, os seguintes riscos e danos deles resultantes ou a eles subsumíveis: incêndio por curto-circuito do motor; colocação do veículo em andamento por avaria no sistema de travões; rebentamento de pneu; despiste por óleo na estrada; falha de condução por adormecimento ou doença súbita do condutor mesmo que por síncope, congestão ou ataque cardíaco; diminuição brusca de visibilidade; etc. Ex. de canos causados por veículos mas não relacionados com riscos próprios dos mesmos: os causados por explosivos em veículo que é lançado contra edifício (PEDRO ROMANO MARTINEZ, *Direito das obrigações – Apontamentos*, AAFDL, Lisboa, 2018, 120); alguém tropeçar ou uma bicicleta embater num automóvel estacionado ou alguém, ao fechar a porta do automóvel, entalar os dedos (estes últimos dois exs. em J. Antunes Varela, *Das obrigações em geral* cit., I, 669; não temos, no entanto, por claro que o embate de um peão ou mesmo ciclista contra a porta, que foi aberta de súbito por passageiro ou condutor, de um carro não se integre no círculo dos riscos próprios do veículo: cf., por ex., no direito tudesco, o ex. de ROBERT KOCH, anotação ao § 12 do PflVG, em Bruck/Möller, *Versicherungsvertragsgesetz*, vol. 12 – *Kraftfahrtversicherung*, 9.ª ed., Walter de Gruyter, Berlim-Boston, 2018, 191). Além de uma rica manualística, vd., recentemente, entre nós, também RUI SOARES PEREIRA, anotações aos artigos 503.º e 505.º, no *Código Civil comentado*, II – *Das obrigações em geral*, coord. António Menezes Cordeiro, Almedina, Coimbra, 2021, 471, 474-475 ou 480-481. Entretanto, há a assinalar, naquilo que é uma influência recíproca entre direito da responsabilidade civil (ou, mais latamente, dos danos) e direito dos seguros (vd. supra nt. 6), que o artigo 1.º/1-A da DSA VI, aprovada pela Directiva (UE) n.º 2021/2118, de 24-Nov., define agora “circulação de veículo” (em versões anteriores: “utilização do veículo”) como “qualquer utilização de um veículo que esteja em conformidade com a função habitual desse veículo enquanto meio de transporte aquando do acidente, independentemente das características do veículo e independentemente do terreno em que o veículo automóvel seja utilizado, e quer se encontre estacionado ou em movimento” (assim também já a Proposta de Directiva, de 2018). O TJUE pretendeu uniformizar o conceito por causa das diferentes interpretações que do mesmo se fazia nos vários Estados-membros (*max.* em TJUE 04-set.-2014, proc. n.º C-162/13 (*Vnuk*), TJUE 28-nov.-2017, proc. n.º C-514/16 (*Rodrigues de Andrade*) e TJUE de 20-dez.-2017, proc. n.º C-334/16 (*Núñez Torreiro*). Assim, a referência a “utilização (...) em conformidade com a função habitual desse veículo enquanto meio de transporte” exclui acidentes em que o veículo foi, digamos insolitamente, usado para outros fins (como por ex. agrícolas: cf. o cit. TJUE 28-nov.-2017). A irrelevância do “terreno em que o veículo automóvel seja utilizado” leva a que não interesse se o acidente ocorreu em estrada privada ou pública.

¹⁴ Note-se que o regime do artigo 503.º/1 do CC não está pensado apenas para veículos motorizados (“qualquer veículo de circulação terrestre”: cabem aqui também, por ex., motociclos, bicicletas, trotinetas, comboios, carros eléctricos, etc.; ainda que, *de iure condendo*, haja quem questione a inclusão de veículos não motorizados, atento o fundamento do artigo 503.º/1 do CC: assim, P. ROMANO

O proprietário ou capitão¹⁵ pode exonerar-se se provar que o acidente se deveu a culpa exclusiva do lesado (artigo 32.º do RJNR)¹⁶. A solução em apreço lembra, em parte, o disposto no artigo 505.º do CC¹⁷. Dele difere, no entanto, na sua letra, na medida em que aquele que tem a direcção efectiva de veículo de circulação terrestre se exonera provando que o acidente foi imputável ao lesado (artigo 505.º do CC) e pode reduzir a indemnização caso concorra culpa do lesado¹⁸ (artigos 505.º e 570.º do CC), ao passo que o proprietário e o capitão de embarcação de recreio apenas podem fazê-lo existindo culpa exclusiva do lesado, mas já não quando o facto seja imputável ao lesado sem culpa sua (artigo 32.º do RJNR)¹⁹. O regime do RJNR é, portanto, pelo menos na sua letra, mais gravoso para o proprietário e, mais ainda, para o capitão²⁰ da embarcação (e, por isso, mais vantajoso para o lesado) do que o do CC em matéria de acidentes de viação terrestre para aquele

MARTINEZ, *Direito das obrigações* cit., 117). O artigo 32.º do RJNR está pensado para embarcações de recreio que serão quase exclusivamente motorizadas, em razão da delimitação negativa do conceito que do n.º 2 do artigo 2.º consta, em termos de não abranger não apenas embarcações de competição e treino (al. a)), como também canoas, caiaques, gaivotas, cocos e “outras embarcações de praia desprovidas de motor ou vela, que naveguem até à distância de 300 metros (m) da margem” (al. b)), pranchas, sejam à vela ou não (al. c)), embarcações experimentais (al. d)) e “embarcações antigas, tradicionais ou de construção tradicional” (al. e)).

¹⁵ Usamos capitão em lugar de comandante, pelas razões exaradas n' *Uma tradução* cit., 243-245 nt. de fim 232.

¹⁶ Um caso em STJ 29-Jan.-2015, proc. n.º 228/07.2TNLSB.L1.S1 (tripulante que pede ao timoneiro aproximação a praia, a 50m da costa, e, saltando à água, junto à popa, com o motor em ponto morto, lesiona a perna na hélice).

¹⁷ Com o seguinte teor: “Sem prejuízo do disposto no artigo 570.º, a responsabilidade fixada pelo n.º 1 do artigo 503.º só é excluída quando o acidente for imputável ao próprio lesado ou a terceiro”.

¹⁸ Por força do artigo 570.º/1 do CC, para que o 505.º remete. Neste sentido, J. CALVÃO DA SILVA, *Concorrência entre risco do veículo e facto do lesado: o virar de página?*, RJJ 137/3946 (2007), 49-52 e 58 ss. (já antes *id.*, anot. a STJ 1-Mar.-2001, RJJ 13, 144-118; criticamente, J. C. BRANDÃO PROENÇA, *Culpa do lesado* cit., 142 nt. 3 (mas vd. *ibid.*, 148-150, propostas de reforma do 505.º), MARIA DA GRAÇA TRIGO, *Reflexões acerca da concorrência entre risco e culpa do lesado na responsabilidade civil por acidente de viação, Estudos em homenagem ao Professor Doutor Bernardo da Gama Lobo Xavier*, vol. II, 2015, 467-497, ALESSANDRA SILVEIRA/SOPHIE PEREZ FERNANDES, *O seguro automóvel. Considerações sobre a posição do Tribunal de Justiça da União Europeia em sede de reenvio prejudicial (a propósito do acórdão Ambrósio Lavrador de 2011)*, CDP 34 (2011), 3 ss., J. SINDE MONTEIRO, *Direito dos seguros e Direito da responsabilidade civil* cit., 103 ss., ou H. MARTINS LEITÃO, *Da acção de indemnização por acidentes de viação*, 9.ª ed., Librum, Porto, 2016, 40-42 e 49.

¹⁹ Estabelece, no entanto, a ponte, “pela analogia do tipo de risco em presença”, entre o artigo 505.º do CC ou, melhor, a sua proposta de alteração do artigo 505.º (e a interpretação de Vaz Serra do artigo 56.º/1 do CE) e, entre outros, o artigo 41.º do RNR 2004 J. SINDE MONTEIRO, *Direito dos seguros* cit., 128; vd. também J. C. BRANDÃO PROENÇA, *Culpa do lesado* cit., 144.

²⁰ Havia já algumas tendências: vd. *infra* nt. 28.

que tem a direcção efectiva do veículo. Ao proprietário e ao capitão de embarcação de recreio, à letra, pareceria também não ser possível exonerarem-se provando que o facto foi, com ou sem culpa, imputável a um terceiro, nem quando se deva a força maior estranha ao funcionamento da embarcação ou aos seus riscos próprios, diferentemente de quanto sucede na circulação de veículos terrestres (artigo 505.º do CC). Julgamos não haver, numa lógica de conjunto ou sistema, motivo para que a responsabilidade por danos causados por embarcações de recreio seja mais gravosa do que aquela por acidentes de viação terrestre, sobretudo se, por um lado, se tiver em conta que, em 1995, em 2004 e em 2018, se aproximou, neste tocante, o regime da náutica de recreio do da circulação de veículos terrestres, e, por outro, se não se perder de vista a solução “natural” às embarcações de recreio – que continua a valer, no geral, para os navios afectos a fins não lúdicos – que, na falta de disposição em contrário, resultaria da aplicação dos artigos 669.º do CCom e 6.º/II da CB 1910²¹. Trata-se esta, como outras, de uma desarmonia causadora de “inevitáveis conflitos intra-sistemáticos”²². Em todo o caso, deve admitir-se também à luz do artigo 32.º do RJNR a aplicação do artigo 570.º do CC, se a acção ou omissão do lesado for apenas causa concorrente – e não exclusiva – do acidente²³; a imputabilidade do acidente a terceiro deve também, nos termos comuns da responsabilidade civil (artigos 483.º ss. do CC), relevar para efeito do artigo 32.º do RJNR, excluindo a responsabilidade do proprietário ou capitão quando exclusiva (havendo culpa concorrente, respondem solidariamente: artigo 497.º/1 do CC); deve, por fim, também admitir-se que a responsabilidade seja excluída quando o acidente resulte de causa de força maior estranha ao funcionamento do veículo, uma vez que se admita, como o fazemos, que a esfera de riscos por que ao abrigo do artigo 32.º do RJNR deva responder outrem que não o lesado corresponda aos riscos próprios do veículo, neste caso marítimo ou, mais genericamente, aquático.

É frequentemente suscitada, em pleito, a aplicação do artigo 493.º/2 do CC a danos causados por navios de recreio. Chega-se mesmo a sustentar que, não sendo aplicável o regime do artigo 32.º do RJNR 2018, sê-lo-ia o 493.º/2 do CC²⁴. Coloca-se aqui uma questão: nos casos em que estejam em causa danos causados por um tripulante – que não o capitão –, ou por um passageiro, é possível, como

²¹ Outro problema será o de saber se o próprio artigo 505.º do CC não deva ser alterado. Cf. neste sentido, com propostas, J. C. BRANDÃO PROENÇA, *Culpa do lesado* cit., 149-150.

²² J. C. BRANDÃO PROENÇA, *Culpa do lesado* cit., 144.

²³ Assim, MARIA DE LURDES PEREIRA, *Direito da responsabilidade civil. A obrigações de indemnizar*, AAFDL, Lisboa, 2021, 536 nt. 1034 ou 547-548.

²⁴ Assim RPt 13-Set.-2012, proc. n.º 7799/10.4TBVNG.P1.

forma de imputação de danos a estes – abstraindo agora da aplicação dos artigos 4.º/1 e 2 do Decreto-Lei n.º 202/98 e do 500.º do CC no plano das imputações secundárias –, a aplicação do artigo 493.º/2 do CC? Julgamos que sim, uma vez que a solução resultante do artigo 493.º/2 do CC²⁵ é mais próxima da do artigo 32.º do RJNR do que da dos artigos 4.º, §§ 1.º e 2.º, e 6.º, § 2.º, da CB 1910, cuja aplicação à náutica de recreio parece tolhida desde 1995.

Outro problema concerne ao regime de responsabilidade aplicável a actividades marítimo-turísticas. Nem o RAMT 2014 nem o RAMT 2002 estabelecem ou estabeleciam norma equivalente às dos artigos 32.º do RJNR 2018, 41.º do RNR 2004 ou 43.º do RNR 1995. A possibilidade, pois, de aplicar a danos causados por navios comerciais-turísticos o regime do artigo 32.º do RJNR tem sido já equacionada²⁶. Parece-nos, no entanto, que a diversidade funcional e tradicional entre recreio e actividades comerciais – incluindo nestas as marítimo turísticas – e a excepcionalidade do regime instituído no artigo 32.º do RJNR (artigos 11.º e 483.º/2 do CC, 669.º do CCom e 6.º da CB 1910) desaconselham a sua aplicação analógica. Em suma, em princípio, será mais fácil responsabilizar o dono ou capitão de navio de *recreio* do que de navio *comercial-turístico*. Curiosamente, no domínio dos danos causados por veículos terrestres, o regime de responsabilidade civil não difere consoante se trate de veículos comerciais ou recreativos.

A diversidade de títulos de imputação na responsabilidade por danos causados por navios, consoante sejam ou não de recreio, coloca problemas específicos quando colidam dois navios, um recreativo, outro não. Ao RJNR aplica-se também o artigo 506.º do CC, que, todavia, cede lugar quando haja culpa de um ou de ambos os condutores, caso em que é de atender ao artigo 570.º do CC, sendo, em caso de dúvida, igual a contribuição da culpa de cada um deles (artigo 506.º/2 do CC).

Em matéria de responsabilidade, o RJNR sujeita, ainda, as embarcações de recreio ao COLREG (artigo 30.º/2 RJNR).

²⁵ No domínio da responsabilidade civil por danos causados por veículos terrestres a motor, é também discutida a aplicação do artigo 493.º/2 do CC fora do caso previsto no artigo 503.º/2 do CC, ou seja, a quem não conduz o veículo “por conta de outrem” e no “exercício das suas funções de comissário”. Sobre o tema, *e.g.*, JOAQUIM DE SOUSA RIBEIRO, *O ónus da prova da culpa na responsabilidade civil*, BFD n.º especial (1979) – *Estudos em homenagem ao Prof. Doutor J. J. Teixeira Ribeiro*, II – *Iuridica*, 413-542.

²⁶ Um ex. em RLx 24-Jan.-2019, proc. n.º 577/13.0TNLSB.L1-6, contra o qual a ré seguradora se insurgiu e em cuja argumentação foi seguida pela Relação.

II. O regime em apreço, próximo do da circulação de veículos terrestres²⁷, é estranho, se pensarmos numa lógica de direito marítimo.

O arquétipo das situações de responsabilidade civil extraobrigacional no mar é a abalroação de navios. Ora, a solução, neste âmbito, é a de que não são aplicáveis presunções legais de culpa (artigo 6.º/II da CB 1910²⁸) ou, noutros termos, a abalroação “presume-se fortuita” (artigo 669.º do CCom²⁹), o que, por maioria de razão, impede a objectivação da mesma responsabilidade, pelo menos no plano das imputações primárias³⁰.

²⁷ E, como se afirma em STJ 29-Nov.-1977, proc. n.º 66727, *BMJ* 271 (1977), 255 = M. J. da Costa Gomes/F. Rodrigues Rocha, *Direito marítimo. Jurisprudência* cit., 12: “a navegação não representa um tipo de actividade absolutamente idêntico ao do trânsito rodoviário, de tal sorte que se possa considerar abrangida nas disposições do Código Civil que versam a responsabilidade emergente dos acidentes de viação” (a propósito do argumento, invocado pelos recorrentes, de que o CC tivesse revogado o regime da abalroação no CCom, para afastar o artigo 669.º do CCom e aplicar o, para si mais vantajoso, 493.º/2 do CC; recorde-se que o CC fora aprovado não muito antes de proferido este acórdão).

²⁸ “Não há presunções legais de culpa quanto à responsabilidade por abalroação”. Cf. também as redacções francesa e inglesa: “Il n’y a point de présomptions légales de faute quant à la responsabilité de l’abordage” e “All legal presumptions of fault in regard to liability for collision are abolished”. Esta solução é posta em causa, sobretudo no que se refere a navios totalmente autónomos (cf. a definição que consta do artigo 4.1.2 AL 6) do *Design Code for Unmanned Marine Systems* do *Lloyd’s Register*, de Fev.-2017), em *Legal Challenges of Liability in Collisions arising from the Development of Autonomous and Unmanned Shipping. International and Norwegian Perspective*, *sla*, UiO, Oslo, 2019, 25 ss. Ao nível da repercussão no contrato de transporte de mercadorias por mar e exoneração de responsabilidade do transportador, Marco Lopez de Gonzalo, *Le navi autonome e le Hague-Visby Rules (spunti per una interpretazione evolutiva)*, nos *Temas de Direito dos Transportes*, vol. V, coord. M. J. da Costa Gomes, Almedina, Coimbra, 2020, 609-619.

²⁹ Sobre o ponto, M. J. da Costa Gomes, *Direito marítimo*, vol. IV – *Acontecimentos de mar*, Almedina, Coimbra, 2008, 146-153. Isto significa que não valha, no mar, a presunção do artigo 493.º/2 do CC (vd. STJ 29-Jan.-2015, proc. n.º 228/07.2TNLSB.L1.S1, que desconsiderou como actividade perigosa o caso em que o navio de recreio em pleno Verão se encontrava parado em mar sereno e sem agitação quando um dos tripulantes, ao saltar à água, se aleija na hélice; contudo, em seguida, afirma-se que, em todo o caso, o dono do navio tomara todas as providências exigidas para prevenção do acidente, com vista a afastar a aplicação do artigo 493.º/2 do CC). Não se ignora, no entanto, que exista, ao arrepio dos artigos 669.º do CCom e 6.º/II da CB 1910, um certo relaxamento dos pressupostos ou da prova dos mesmos na responsabilidade civil por abalroação, de que são exemplo os artigos 5.º/1 do Decreto-Lei n.º 384/99 e 10.º/1 do Decreto-Lei n.º 431/86 (senão mesmo também a sobrevigência do artigo 668.º do CCom, para a abalroação duvidosa, a não se considerar tacitamente revogado pelos sucessivos posteriores regimes de distribuição do ónus da prova; cf. *e.g.* o artigo 414.º do CPC), sobre os quais, reduzindo-lhes, conformemente ao CCom e à CB 1910, o âmbito de aplicação, M. J. DA COSTA GOMES, *Direito* cit., IV, 152-153 e 179, respectivamente.

³⁰ Não pode, por isso, concordar-se com M. J. ALMEIDA COSTA, *Direito das obrigações* cit., 615 nt. 3, quando escreve que “[a] mesma [= a das embarcações de recreio] responsabilidade objectiva se

Esta solução, cujo âmbito originário se restringia à marinha mercante, valeu – conforme veremos em seguida – e valeria também, em princípio, para a náutica de recreio³¹. Assim é também, se aplicarmos o critério de R. Rodière. Este entendia que era, para efeito de aplicação à náutica de recreio, necessário distinguir entre as regras de direito (comercial) marítimo: as relativas aos riscos da navegação operam para a navegação de recreio como para a mercantil; contrariamente, as que se explicam por se estar na presença de uma “navegação interessada” e as regras de competência comercial não se aplicam³². Ora, dentre as primeiras quadram perfeitamente as relativas à abalroação.

III. O regime nacional nem sempre assim foi.

Com efeito, no artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 37.218, de 17-Dez.-1948, encontrava-se a seguinte norma:

Para o apuramento da indemnização em matéria de abalroação seguir-se-ão os preceitos estabelecidos na legislação marítima e na Convenção de Bruxelas de 1910 para as abalroações entre navios de comércio³³.

Por “apuramento da indemnização” entenda-se também “da responsabilidade” e por “legislação marítima” sobretudo o CCom³⁴.

encontra consagrada para os restantes navios e embarcações”, invocando em seu abono, “em bloco”, o Decreto-Lei n.º 202/98, de 10-Jul. (não vai tão longe L. MENEZES LEITÃO, *Direito das obrigações* cit., I, 348-349). É que a responsabilidade objectiva aí em causa, a do artigo 500.º do CC aplicável por força do artigo 4.º/1 e 2 do cit. Decreto-Lei, vale (apenas) a nível da imputação secundária ao comitente. No que à imputação primária concerne, ela será, via de regra, ao menos quando aplicável o regime da abalroação, subjectiva ou por culpa, sem menoscabo da possibilidade de, noutros quadrantes, em virtude de disposições legais específicas, poder ocorrer a imputação a outro título, designadamente objectivo, como sucede no artigo 32.º do RJNR e como defendem, em termos que seguimos, e.g. MARIA DA GRAÇA TRIGO, *Responsabilidade civil do comitente (ou responsabilidade por facto de terceiro)*, nas *Comemorações dos 35 anos do Código Civil e dos 25 anos da Reforma de 1977*, vol. III – *Direito das Obrigações*, Coimbra Ed., Coimbra, 2007, 159-161, ead., *Responsabilidade delitual por facto de terceiro*, Coimbra Ed., Coimbra, 2009, *passim*, ou M. J. DA COSTA GOMES, *Limitação de responsabilidade por créditos marítimos*, Almedina, Coimbra, 2010, 157-159.

³¹ E de pesca: cf. M. J. DA COSTA GOMES, *Direito* cit., IV, 135-136.

³² RENÉ RODIÈRE, *Droit maritime*, 9.ª ed., Dalloz, Paris, 1982, 43.

³³ O preceito não encontrava correspondente no Decreto-Lei n.º 29.207, de 5-Dez.-1938, que instituíra o Serviço de Registo dos Barcos de Recreio Portugueses, cerca de 10 anos depois revogado pelo artigo 20.º do Decreto-Lei n.º 37.218, de 17-Dez.-1948.

³⁴ E RGCs 1982 e depois 1972. Vd. o nosso *Prazos de exercício de direitos em matéria de abalroação*, *RFDUL LVII* (2016) 1, 79 ss.

O artigo 63.º do RPER 1975 mantinha praticamente *expressis verbis* a solução de 1948:

Para apuramento da indemnização em matéria de abalroamento seguir-se-ão os preceitos estabelecidos na legislação marítima e na Convenção de Bruxelas de 1910 para as abalroações entre navios de comércio.

A mudança deu-se com o artigo 43.º do RNR 1995, com o seguinte teor:

O proprietário e o comandante de ER são solidariamente responsáveis, independentemente de culpa, pelo ressarcimento dos danos causados a terceiros pela embarcação, salvo se o acidente se tiver ficado a dever a culpa exclusiva do lesado.

O mesmo diploma, no entanto, mandava aplicar o ColReg³⁵ (artigos 29.º/1 e 57.º/1 *d) iii*)), que, não estabelecendo uma presunção legal de culpa³⁶, pressupunha a solução exarada na CB 1910.

A solução do RNR 1995 foi mantida no artigo 41.º do RNR 2004:

Os proprietários e os comandantes de ER são solidariamente responsáveis, independentemente de culpa, pelo ressarcimento dos danos causados a terceiros pelas ER, salvo se o acidente se tiver ficado a dever a culpa exclusiva do lesado.

À semelhança do precedente diploma, também o RNR 2004 mandava aplicar às embarcações de recreio o COLREG (artigo 27.º/2).

IV. Lido isoladamente o artigo 32.º do RJNR 2018, fica-se com a impressão de que a responsabilidade objectiva em apreço não conhece limites máximos de indemnização³⁷.

A questão é menos simples do que parece.

³⁵ Que, de resto, por princípio, sempre se aplicaria dentro do âmbito por si traçado: cf. a regra 1 a), que estabelece o seu âmbito de aplicação e a 3 a) donde consta uma ampla definição de navio, entretanto alargada (a ponto de hoje estarem abrangidos inclusivamente veículos cuja inserção no conceito de navio seria, doutro modo, discutível, como é o caso dos WIGs).

³⁶ Embora, a partir de regras práticas, seja possível extrair presunções judiciais de culpa ou denexo de causalidade. Sobre o ponto, por referência à abalroação de navios, M. J. DA COSTA GOMES, *Direito marítimo* cit., IV, 153-160.

³⁷ Como a do comitente do artigo 500.º do CC.

Existem convenções de limitação de responsabilidade de âmbito geral³⁸, designadamente a CB 1957 e a LLMC 1976: a primeira aplicável a “navios de mar”³⁹, a segunda a “navios”, sem dos mesmos apresentarem definições. Em princípio, assistiria aos proprietários de navios de recreio a faculdade de limitarem a sua responsabilidade através de qualquer uma das referidas Convenções. Sucede, porém, que a inclusão de tais navios naqueles dois conceitos tem sido controversa, em várias das mais expressivas experiências jurídicas que concorreram à elaboração daqueles tratados, como a norte-americana⁴⁰, a francesa⁴¹ ou a

³⁸ Sem menoscabo doutras de âmbito especial ou, como refere M. J. DA COSTA GOMES, *Limitação* cit., 361 ss. (título do cap. V), “regimes uniformes especiais de limitação”, como a CLC 1969/1992, a Convenção Bancas ou a Convenção HNS.

³⁹ Apesar da equívoca tradução portuguesa “navios de alto mar”, que não corresponde à francesa “navires de mer” nem à inglesa “sea-going ships”: desenvolvidamente, M. J. DA COSTA GOMES, *Limitação de responsabilidade* cit., 228 ss.

⁴⁰ No direito norte-americano, CHRISTOPHER S. MORIN, *The 1851 Shipowner’s Limitation of Liability Act: A Recent State Court Trend to Exercise Jurisdiction over Limitation Rights*, *Stetson Law Review* XXVIII (1998), 424 (mas também 430-431 nt. 75), faz notar que, apesar da hostilidade e retórica com vista à limitação da aplicação do *Limitation Act*, as tentativas de estreitamento do seu âmbito não foram bem sucedidas, exemplificando com *Keys Jet Ski, Inc. v. Kays* do 11.º Cir. 1990 (onde foi considerado coberto pelo *Limitation Act* um *jet ski*) e *M/V Sunshine II v. Beavin* do 11.º Cir. 1987 (onde se observa que os “pleasure crafts” são abrangidos pelo *Limitation Act*); MARISSA MARRIOTT HENDERSON, *The Limitation of Liability Act: Arcane But Ours*, *Benedict’s Maritime Bulletin* 14 (2016) 2, 77-80, refere que a expansão do *Limitation Act* a navios de lazer foi relutante, mas este na sua letra aplica-se a “vessels”, não apenas “commercial vessels”, mencionando uma decisão do 5.º *Circuit* de 1927 que aplicou tal diploma a um navio de lazer (*Warnken v. Moody* 5.º Cir. 1927) e que o Congresso nas alterações subsequentes ao diploma, tendo podido, não abordou o problema da definição de navio, de maneira que “[w]hether by Congressional design or by poor drafting, the Act now applies to recreational vessels and their “weekend sailors.” Owners of yachts, powerboats, small johnboats – all have a right to limit liability. Indeed, courts have found even personal watercraft – jet skis – are subject to the protections of the Act”; ou TIMOTHY J. SAVIANO, *Pleasure Boats and the Limitation of Liability Act*, *JMLC* 24 (1993) 3, 519-559, que acentua, no entanto, “correções” práticas ao regime de limitação de responsabilidade por donos de navios de recreio, ao exigirem os tribunais uma prova mais exigente de falta de *privity* ou *knowledge* (do dono, em caso de condução do navio por terceiro, por ex. amigo a quem entregou o navio em comodato ou a quem fretou) e que o lesado pode, em todo o caso, mesmo que limitada a responsabilidade do dono do navio de recreio, agir contra o lesante.

⁴¹ No direito francês, embora durante a vigência do artigo 216.º do *Code de commerce* a tendência haja sido a de excluir os navios de recreio (invocando-se, recorrentemente, neste sentido, como ilustrativo, o acórdão de Aix 25-Jul.-1908, *Rec. Dall.* 9 (1909) 2, 137-138, com anotação, muito crítica, de GEORGES RIPERT, *ibid.*, 137-138), a solução constante do artigo 63.º/II da Lei n.º 67-522, de 3-Jul.-1967, sobre os seguros marítimos, foi a de que, apesar da exclusão deste diploma dos seguros de riscos relativos à navegação de recreio (artigo 63.º/I), as disposições aplicáveis aos navios de recreio – *in casu*, o artigo 53.º da Lei de 13-Jul.-1930 – “ne font pas obstacle à l’application des règles concernant

italiana⁴², assim como nos próprios trabalhos preparatórios da CB 1957 e da LLMC 1976⁴³. Em face da neutralidade da CB 1957 quanto à questão da – ou

l'affectation de l'indemnité d'assurance à la constitution du fonds de limitation telles qu'elles sont prévues par les articles 58 et 59 de la présente loi [*i.e.* a de 3-Jul.-1967]”. Com base nesta disposição, a doutrina entendeu que aos navios de recreio era aplicável o regime de limitação de responsabilidade: assim, R. RODIÈRE, *Droit maritime* cit., 132 (acrescentando, depois de dizer que “La règle est donc certaine”, que: “*De lege ferenda*, on peut s'interroger sur les mérites de cette extension. L'opinion publique supporterait mal sans doute l'idée qu'un propriétaire de yacht ou d'un hors-bord puisse limiter sa responsabilité, mais comme en général il aura commis une faute personnelle, la question ne se posera guère”); Martine Remond-Gouilloud, *Droit maritime*, Pedone, Paris, 1988, 175 (depois de observar que antes se restringia a limitação de responsabilidade às expedições de carácter lucrativo, afirma que “[p]lus tard, il est apparu injuste de traiter moins bien le propriétaire d'un navire sous prétexte qu'il affronte la mer dans un but plutôt qu'un autre. Les lois modernes ont après bien des hésitations, élargi le bénéfice de la règle aux navires de plaisance”); FRANCK TURGNÉ, *Responsabilité du skipper et assurance plaisance (exclusion de garantie, limitation de responsabilité, obligation des groupements sportifs)*, DMF 741 (2012), 925 ss., em comentário a Cour de Cassation (2.ª secção cível) 12-Abr.-2012, n.º 10-20831 e 10-21094, *ibid.*, 915-921 (dando como assente a aplicação da LLMC neste tocante). A solução do artigo 63.º/II da Lei n.º 67-522 foi mantida no artigo L171-5 do *Code des assurances*.

⁴² Durante os trabalhos preparatórios da LLMC, o representante italiano pugnou pela exclusão da aplicação da limitação aos navios de recreio (vd. nt. s.).

⁴³ Na 23.ª sessão do Comité Jurídico da IMCO/OCMI (*Inter-Governmental Maritime Consultative Organization*, Organização Consultiva Marítima Intergovernamental), depois denominada IMO/OMI (*International Maritime Organization*, *Organisation Maritime Internationale* ou Organização Marítima Internacional), discutiu-se se o termo “sea-going ship” deveria ser restrito a navios comerciais, excluindo a navegação de recreio (*Travaux préparatoires of the LLMC 1976 and of the Protocol of 1996*, CMI, 38); a discussão estendeu-se à 25.ª sessão, tendo o Comité entendido que era necessário estudar mais a fundo o tema e que o conceito de “comercial” poderia suscitar problemas de certeza na determinação dos navios, assim como seria problemático saber como e quem estabeleceria os usos dos navios para este efeito. O mesmo Comité observou que algumas delegações não queriam excluir os navios não comerciais ou de recreio, preferindo, se necessário fosse, estabelecer um critério de tonelagem mínima no âmbito de aplicação da Convenção, que outras delegações questionaram sobre a possibilidade de introduzir na LLMC o artigo 8.º da CB 1957, “giving State Parties to this Convention the option to apply it to non-seagoing ships” (*Travaux préparatoires of the LLMC 1976* cit., 39), e que outras observaram que a exclusão de uma categoria de navio, especialmente de uma que normalmente seria considerada “seagoing ship”, poderia interferir com a operação de apuramento da culpa em casos de responsabilidade parciária, *e.g.* uma colisão regulada pela CB 1910 entre um navio de recreio e um navio mercantil; nesta mesma 25.ª sessão, foi equacionado por várias delegações que deveria procurar-se uma “fórmula de tonelagem” para os navios que se pretendesse excluir da aplicação da LLMC. Na 28.ª sessão, apresentou-se uma proposta de redacção com o seguinte teor: “A Contracting State may regulate by specific provisions of National Law the system of limitation of liability to be applied to vessels which according to the Law of that State are: (a) ships used for navigation on inland waterways; (b) pleasure craft of less than [20] gross tons; (c) fishing vessels of less than [20] gross tons” (*Travaux préparatoires of the LLMC 1976* cit., 341). A questão foi, portanto,

do tipo de – destinação dos navios de mar e perante o conhecimento e discussão do problema nos trabalhos preparatórios, com a opção de, pelo artigo 8.º, os Estados equipararem aos navios de mar outros, também os navios de recreio são navios de mar para efeito da aplicação da CB 1957⁴⁴. Apesar das dúvidas que a redacção do artigo 15.º/2 levanta⁴⁵, a solução da LLMC não passou pela

passada para a tonelagem – como consta do artigo 15.º/2 da LLMC –, em lugar da discussão da afectação do navio (cf. os *Travaux préparatoires of the LLMC 1976* cit., 356, onde, em resposta ao delegado francês Jeannel, o Presidente fez constar que: “had taken it for granted that the reference to pleasure craft and fishing vessels was no longer relevant when the Committee was in favour of 300 tons as the figure”). A discussão sobre o exacto montante da tonelagem e sobre os termos da exclusão dos navios destinados à navegação em cursos de água interiores foi especialmente acesa, tendo-se, no final, feito notar que 9 delegações entendiam deverem ser totalmente excluídos da LLMC navios de baixa tonelagem, ao passo que 28 eram favoráveis na manutenção do texto proposto ou na hipótese de formulação de reservas; quanto ao valor da tonelagem, 4 delegações pretendiam que fosse de 500, 17 de 300, 8 de 200, 5 de 100 e 3 de 20 (*Travaux préparatoires of the LLMC 1976* cit., 351-357).

⁴⁴ Assim, M. J. da Costa Gomes, *Limitação de responsabilidade* cit., 238-239, embora relutante, pois “a aplicação dos limites da Convenção [de 1957] a tais embarcações – alheias, por definição, a uma actividade económica produtiva – pode, em concreto, revelar-se chocante, *maxime* quando sejam atingidas pessoas ou bens que, no momento do evento, desenvolvam uma actividade profissional ou são transportadas por navios no desenvolvimento de uma actividade profissional”; por isso, considera a aplicação da CB 1957, que o próprio admite, “uma solução que não tem uma explicação razoável, legitimando, assim, uma não acanhada aplicação do instituto do abuso do direito nas situações em que a limitação se mostre, em concreto, absurda ou iníqua, atentos os valores e interesses em presença”. Vd., entre nós, já antes, mas não directamente sobre o problema dos navios de recreio, TABORDA FERREIRA, *Limitação da responsabilidade dos proprietários de navios*, 149.

A sua aplicação aos navios de pesca é muito menos controversa: STJ 27-Nov-07, proc. n.º 07B4055, em M. J. DA COSTA GOMES/F. RODRIGUES ROCHA, *Direito marítimo. Jurisprudência* cit., 261-263 (onde, ainda assim, foi a não aplicação da Convenção a estes navios invocada pelos recorrentes).

⁴⁵ Reportamo-nos às versões inglesa e francesa, cujos textos, a par doutros, fazem fé. A recente tradução portuguesa acrescenta complexidade a um tema já de si delicado. Assim, centrando-nos na 1.ª parte do artigo 15.º/2, onde no texto inglês lemos: “A State Party may regulate by specific provisions of national law the system of limitation of liability to be applied to vessels which are: (a) according to the law of that State, ships intended for navigation on inland waterways (b) ships of less than 300 tons. (...)”, e no francês: “Un État Partie peut stipuler aux termes de dispositions expresses de sa législation nationale que le régime de la limitation de la responsabilité s’applique aux navires qui sont: (a) en vertu de la législation dudit État, des bateaux destinés à la navigation sur les voies d’eaux intérieures; (b) des navires d’une jauge inférieure à 300 tonneaux”, no texto português está: “Um Estado Parte pode fazer constar de forma expressa na sua legislação nacional que o regime de limitação de responsabilidade se aplique aos que são: a) Por força da sua legislação, destinados à navegação interior; b) De arqueação inferior a 300 toneladas”. O texto português, como pode ver-se, segue o francês. Os trabalhos preparatórios foram conduzidos em inglês e o texto nesta língua parece reflectir mais fielmente as conclusões a que aí se chegaram. Com efeito, não é tanto uma questão de o direito interno determinar a aplicação da LLMC a tais navios – como se

exclusão dos navios de recreio nem dos de arqueação inferior a 300 toneladas (cf., diversamente, o artigo 15.º/4 e 5⁴⁶), o que significa que, se os Estados Parte não excluïrem ou regularem diversamente, no seu direito interno, a limitação de responsabilidade relativa a estes navios, aplica-se a LLMC.

Outra questão é a de saber se o capital mínimo legal do seguro de embarcações de recreio está alinhado com os de responsabilidade civil, solução que seria natural, numa lógica da responsabilidade civil por danos causados por veículos terrestres (cf. o artigo 508.º/1 do CC). A resposta é negativa: a soma segura para o seguro de embarcações de recreio é, por acidente ou séries de acidentes resultantes do mesmo evento, de € 249.398,94, seja qual for o número de vítimas ou a natureza dos danos, ao passo que os limites de responsabilidade à luz da LLMC, embora “flutuantes”, porque dependentes da tonelagem de arqueação do navio, são, em princípio superiores (basta pensar que, na revisão de 2012/2015, os valores passaram para 3.020.000 UC por navio com tonelagem não superior a 2.000, por créditos

ela, por princípio, se lhes não aplicasse –, mas de “regular”, no seu direito interno, através de “disposições específicas” ou “especiais” (e não “expressas”) – o que realça a ideia de que a LLMC é o regime geral –, “o sistema de limitação de responsabilidade a aplicar” a tais navios (cf. a versão espanhola que também faz fé e que segue, neste particular, a inglesa: “Todo Estado Parte podrá regular mediante disposiciones expresas de su legislación nacional el sistema de limitación de responsabilidad aplicable a los buques que sean (...)”; assim também a versão italiana: “Uno Stato Parte potrà regolare attraverso specifiche disposizioni della legislazione nazionale il sistema di limitazione della responsabilità da applicarsi ai navigli che sono (...)”; ou a alemã: “Ein Vertragsstaat kann durch besondere Vorschriften des innerstaatlichen Rechts die Haftungsbeschränkung für Schiffe regeln (...)”).

França, pela Lei n.º 86-1272, de 15-Dez.-1986, mandou aplicar aos navios de arqueação inferior a 300 toneladas metade dos valores fixados no artigo 6.º da LLMC para navios cuja arqueação não ultrapassa 500 toneladas; em razão da superveniência do Protocolo de 1996, a *Ordonnance* n.º 2011-635, de 9-Jun.-2011 substituiu no artigo L5121-5 do *Code des transports* a referência a 500 toneladas por 2.000. Espanha, por sua vez, introduziu reservas ao Protocolo de 1996, a primeira das quais fazendo uso do artigo 15.º/2 da LLMC, nos seguintes termos: “De acuerdo com ele apartado b) del párrafo 2 del artículo 15 del Convenio (...), el limite de responsabilidad para los buques com arqueo inferior a 300 toneladas es regulado por normas específicas del derecho interno del Reino de España, de tal forma que, com respecto a tales buques, el limite de responsabilidad, calculado de acuerdo com lo establecido en el artículo 6, párrafo 1.a) y b) del Convenio, sea la mitad del limite de responsabilidad aplicable a un buque com arqueo de 2.000 toneladas” (n.º 1 do *Instrumento de Adhesión de España al Protocolo de 1996 que enmienda el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976, hecho en Londres el 2 de mayo de 1996*). Na doutrina, vd. IGNACIO ARROYO MARTÍNEZ, *Compendio de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 5.ª ed., Tecnos, Madrid, 2014, 157.

⁴⁶ Que estabelecem aquilo a que, FRANCESCO BERLINGIERI, *Le Convenzioni internazionali di diritto marittimo e il Codice della navigazione*, Giuffrè, Milão, 2009, 1022 ss., chama de “exclusões imperativas”, por oposição às “facultativas”, entre as quais as dos n.ºs 2, 3 e 3bis.

por morte ou lesões corporais, e para 1.510.000 UC relativamente a outros créditos por navio com tonelagem não superior a 2.000)⁴⁷; parco é também o capital mínimo do seguro de responsabilidade civil das embarcações de recreios se pensarmos nos montantes que valem no domínio automóvel (€ 5.000.000 por acidente para os danos corporais e € 7.290.000 por acidente para os danos materiais, por força da Comunicação da Comissão 2016/C210/01 *ex* artigo 12.º/3 do RSORCA 2007). Uma solução do género da do seguro automóvel ou, talvez melhor ainda, porque faria acompanhar o capital seguro e o limite de responsabilidade⁴⁸, a do artigo 4.º/3 do Decreto-Lei n.º 50/2012 teria sido preferível. A imposição recente de um seguro – mais ou menos – transversal de responsabilidade civil por créditos marítimos, pelo artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 50/2012, em transposição da Directriz n.º 2009/20/CE, poderia também ser uma solução, não fosse a circunstância de ser aplicável apenas a proprietários de navios de arqueação bruta igual ou superior a 300 (e não fosse também a menos desejável situação de pluralidade de seguros de fonte legal, com custos desnecessários para os tomadores).

3. Seguro de responsabilidade civil

I. Instituído pelo RNR 1995 (artigo 44.º), alterado em 1999 pelo Decreto-Lei n.º 567/99 (artigo 44.º), e replicado pelo RNR 2004 (artigo 42.º/1 e 2), o RJNR de 2018 reitera a obrigação de contratar este seguro.

Ao abrigo do artigo 44.º/1 do RNR 1995 na versão resultante do Decreto-Lei n.º 567/99⁴⁹, foi aprovada a Portaria n.º 689/2001, de 10-Jul., que regulamenta este seguro. Este diploma foi sucessivamente mantido em vigor, até hoje, pelos artigos 3.º/2 *f*) do Decreto-Lei n.º 124/2004, 42.º/3 do RNR 2004, e 62.º/2 *b*)

⁴⁷ Sobre o tema, F. RODRIGUES ROCHA, *Seguros e actividade portuária*, nas *IV Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo. 15 e 16 de outubro de 2015. O Porto*, coord. M. Januário da Costa Gomes, Almedina, Coimbra, 2018, 293-294.

⁴⁸ No actual estado de coisas, o proprietário ou o capitão respondem – ou continuam a responder – objectivamente acima do capital seguro, até ao montante dos limites de responsabilidade da LLMC que sejam aplicáveis, situação que não ocorre na responsabilidade civil por acidentes devidos a veículos terrestres (artigo 508.º/1 do CC).

⁴⁹ Inicialmente, previa o artigo 44.º/1 do RNR 1995 simplesmente um “seguro que garant[isse] a responsabilidade civil ilimitada” sem prever qualquer específica regulamentação. Diversamente, 4 anos depois, a versão do artigo 44.º/1 do RNR 1995 resultante da alteração imposta pelo Decreto-Lei n.º 567/99 previa a contratação de um “seguro que garant[isse] a responsabilidade civil por danos causados a terceiros” e passou, consequentemente, a prever a sua regulamentação por portaria conjunta dos Ministros das Finanças e do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território.

do RJNR 2018. Embora, por caber, sob certa concepção, hoje em crise, na categoria dos seguros marítimos e, por conseguinte, ficar no âmbito de aplicação dos artigos 595.º ss. do CCom, estes preceitos, porque não previam ainda seguros de responsabilidade civil, não têm aqui lugar. O apuramento do regime a aplicar far-se-á, por isso, fundamentalmente, entre o RJNR, o RJCS, o RSORCA e a Portaria n.º 689/2001.

A Portaria n.º 689/2001 não oferece para o seguro de responsabilidade civil de embarcações de recreio um quadro jurídico completo. Vários aspectos não são aí regulados, pressupondo, a montante, um regime que se lhe aplique. Este seria e será, em princípio, o RJCS por força do seu artigo 2.º, mas, atenta a aproximação que se quis ao seguro automóvel – que poderá, caso a caso, determinar, nos dizeres do artigo 2.º *in fine* do RJCS, uma “incompatibilidade” entre o regime do RJCS e o da Portaria n.º 689/2001 –, parece-nos que um tal regime deverá ser procurado, afinal e sobretudo, no RSORCA (1985 e) 2007.

II. Estão obrigados a celebrar um contrato de seguro que garanta a *responsabilidade civil* por danos causados a terceiros os *proprietários* de navios de recreio dos tipos 1 a 4 e 5 equipados com motor e 5 à vela com comprimento superior a 7 metros⁵⁰ (artigo 33.º/1 do RJNR e números 1.º e 2.º da Portaria n.º 689/2001⁵¹)⁵². Não

⁵⁰ Sobre as classificações dos tipos de embarcações de recreio quanto à zona de navegação (tipos 1 a 5), quanto às categorias de concepção (A a D), tipo de casco (abertas, parcialmente abertas, fechadas e com convés) e sistema de propulsão (a remos, à vela, a motor, à vela e a motor), cf. a Directiva n.º 2013/53/UE, em particular o seu anexo I, transposta para a ordem jurídica nacional pelo Decreto-Lei n.º 26-A/2016, de 9-Jun., bem como hoje os artigos 6.º ss. do RJNR 2018.

⁵¹ A redacção é muito próxima da do artigo 44.º/1 e 2, sob a epígrafe “Obrigatoriedade de seguro”, do DL 329/95, de 9-Dez., que aprovou o RNR, na redacção do DL 567/99, de 23-Dez.: “Os proprietários de ER tipos A, B, C1 e C2 e das restantes ER que possuam, pelo menos, um motor como meio de propulsão estão obrigados a celebrar um contrato de seguro que garanta a responsabilidade civil por danos devidos a terceiros, nos termos a definir por portaria conjunta (...)” (n.º 1) e “A obrigação estabelecida no número anterior aplica-se também aos proprietários de embarcações à vela de comprimento superior a 7 m” (n.º 2).

⁵² O RJNR obriga ainda à celebração de um outro seguro, simultaneamente de acidentes pessoais “que cubra os danos sofridos por formandos no decurso da formação prática” e de responsabilidade civil, por parte da entidade formadora (artigo 41.º/4); o incumprimento desta obrigação constitui contra-ordenação punível com coima de € 300 a € 3.000, se pessoa singular, e € 600 a € 12.000, se colectiva (artigo 54.º/2 o). Sobre este, sumariamente, P. CARDOSO DE MOURA, *Seguros obrigatórios* cit., 247 nt. 40. O mesmo RJNR prevê, enfim, um terceiro seguro, “obrigatório de responsabilidade civil”, este a celebrar pelas “entidades parceiras” para realização de vistorias, que celebrem um protocolo com a entidade competente, ou pelas “entidades colaboradoras” que obtenham o respectivo licenciamento junto da entidade competente (artigo 5.º/5 e número 9) do Anexo a que se refere o

obstante a *obligatoriedade de registo* “das embarcações de recreio” (artigo 15.º/1 do RJNR), proprietário é, para este efeito, o substantivo, não o registal⁵³. Não deixa, no entanto, de ser estranho que, sendo o capitão do navio também objectivamente responsável, nos termos do artigo 32.º do RJNR (ao contrário do que sucede, por ex., em matéria de veículos terrestres: artigo 503.º/1 do CC), não esteja também ele autonomamente obrigado a segurar a sua responsabilidade; possivelmente assim é, por imitação, imperfeita, da solução do artigo 6.º/1 do RSORCA 1985 (apesar de certa antinomia criada pelo disposto no artigo 4.º/1 *ibid.*; o n.º 2 do artigo 6.º deste diploma deve também considerar-se aplicável ao seguro de responsabilidade civil por embarcações de recreio), e por se ter entendido que, enquanto comissário, a sua responsabilidade está a coberto da do proprietário armador, seu comitente (artigos 4.º/1 *a*) e 2 do Decreto-Lei n.º 202/98 e 500.º do CC), mas pode assim não acontecer por falta de algum dos pressupostos do regime do artigo 500.º do CC.

O seguro cobre, ainda, naquilo que é manifestação de uma “osmose” ao seguro automóvel (cf. o artigo 8.º/2 do RSORCA 1985 e 15.º/2 do RSORCA 2007), as indemnizações devidas em caso de *furto*, *roubo* ou *furto de uso* do navio de recreio causador do acidente (número 11.º da Portaria n.º 689/2001). Naturalmente, fica excluída, neste caso, como nos de acidentes dolosamente provocados, a cobertura das indemnizações devidas pelos respectivos autores e cúmplices ao proprietário, usufrutuário, adquirente com reserva de propriedade ou locatário financeiro, nem aos autores ou cúmplices, ou aos passageiros transportados que tivessem conhecimento da detenção ilegítima do veículo e de livre vontade nele fossem transportados (artigo 15.º/2 do RSORCA 2007, por analogia).

Além da responsabilidade civil, está ainda obrigatoriamente coberto o “reboque” pelos navios de recreio “de esquiadores ou de outros objectos” (número 1 *ibid.*). Trata-se aqui de reboque de *esquiadores aquáticos* e para *esqui aquático* (cf. os artigos 50.º do RNR 1995 ou 46.º do RJNR 2018), em que o esquiador, elevando-se sobre um ou dois patins, é puxado pelo navio de recreio – que aqui serve de

artigo 5.º/5). Os termos de um e outro seguro são remetidos para Portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e do mar (artigo 41.º/4 e número 9) do Anexo a que se refere o artigo 5.º/5).

⁵³ Não tinha de ser assim. Por ex., na CLC 1969/1992, proprietário – também para efeitos de contratação de seguro de responsabilidade civil ou outra garantia financeira (artigo VII/1) – significa, primeiramente, o registal e, só em caso de ausência de registo, o substantivo (artigo I/3). Sobre o ponto, por referência ao seguro de responsabilidade civil por créditos marítimos instituído pelo Decreto-Lei n.º 50/2012, de 2-Mar., em transposição da Directriz n.º 2009/20/CE, de 23-Abr., F. RODRIGUES ROCHA, *Seguros e actividade portuária* cit., 287 nt. 241.

rebocador – e desloca-se, deslizando, sobre a água. Portanto, não tem de estar aqui em causa, em rigor, um *contrato de reboque marítimo*, disciplinado pelo Decreto-Lei n.º 431/86, de 30-Dez., uma vez que pode o dono do navio de recreio rebocador ser o próprio esquiador, rebocado, por hipótese, por um seu familiar ou amigo; estaremos, então, perante um reboque *de facto*, não *de iure*⁵⁴. Importante, julgamos, é que este reboque não seja efectuado no quadro de uma actividade não recreativa. Perturbadora, ainda, é a referência legal ao reboque de “outros objectos”, desde logo porque os esquiadores, enquanto pessoas – objecto é, sim, o esqui ou *ski*, também dito patins de esqui –, não são objectos que os “outros” pudessem ter como referência, mas, sobretudo, porque a expressão, à letra, permite abranger um enorme leque de coisas, incluindo fora do contexto do esqui aquático. Essas outras coisas ou objectos parecem ser, por similitude com o esqui, *equipamento desportivo aquático* em geral; tem de tratar-se aqui de desporto lúdico, não profissional, competitivo ou oficial, pois, a sê-lo, cairá na exclusão do n.º 9.º *b*) (“danos ocorridos durante provas desportivas e respectivos treinos oficiais”) e 10.º (“desportistas que pretendem utilizar ER em competições desportivas”) da Portaria n.º 689/2001.

O âmbito geográfico da cobertura de seguro deve abranger todo o território nacional, incluindo ZEE, mar territorial e águas interiores, tendo em conta as zonas de navegação que os navios de recreio estejam autorizados a praticar e que constem do registo dos mesmos (artigos 3.º e 4.º da Portaria n.º 689/2001)⁵⁵.

Os proprietários de navios de recreio *estrangeiros* que naveguem em águas abrangidas pelo mar territorial ou em águas interiores nacionais, “com o objectivo de sair ou de entrar em portos portugueses”, são “igualmente” obrigados a efectuar o seguro previsto na Portaria n.º 689/2001⁵⁶; portanto, não aqueles que aí naveguem sem este propósito. Este requisito diminui consideravelmente o alcance da imposição. Estranho é que se mencione no número 5.º da Portaria n.º 689/2001, primeiro, a saída e, depois, a entrada em portos nacionais: é que, se são navios estrangeiros,

⁵⁴ Conforme muitas vezes se diz, a propósito da demarcação desta figura defronte da salvação marítima. Cf. e.g. M. J. DA COSTA GOMES, *Entre a salvação marítima e o reboque. A propósito do ac. STJ 05.06.2003 – o caso do Ilha da Madeira*, nos *Estudos em memória do Prof. Doutor António Marques dos Santos*, vol. I, Almedina, Coimbra, 2005, 1053 ss. e CDP 8 (2004), 14-33.

⁵⁵ Vd. também o primeiro dos entendimentos específicos divulgados pelo ISP em asf.com.pt em documento sobre seguros obrigatórios, na secção intitulada “Seguro de responsabilidade civil dos proprietários de embarcações de recreio (entendimentos específicos)”, entrada “Âmbito geográfico”, a p. 39.

⁵⁶ A Portaria n.º 730/96, de 11-Dez., que aprovava o modelo de livrete de trânsito para embarcações de recreio estrangeiras que entrassem em portos nacionais, ao abrigo do artigo 47.º do RNR 1995, encontra-se revogada pelo artigo 62.º/1 e) do RJNR 2018.

hão-de, via de regra, ter entrado, primeiro, em águas nacionais e, conseqüentemente, num porto nacional para, depois, dele saírem.

São, no entanto, exceptuadas à regra da obrigatoriedade de contratar seguro para embarcações de recreio estrangeiras duas situações:

- (i) a entrada ou saída seja devida a arribada forçada (artigos 654.º ss. do CCom)⁵⁷; ou
- (ii) já disponham de seguro “efectuado”⁵⁸ nos países de registo dos navios de recreio e possam ser accionados pelas mesmas “eventualidades cobertas” pela Portaria n.º 689/2001 (n.º 5.º da Portaria n.º 689/2001).

Esta excepção coloca inúmeros problemas. Em primeiro lugar, questiona-se o que sejam “as mesmas eventualidades cobertas pelo mesmo diploma”. Serão, à partida, a responsabilidade civil das pessoas que possam ser civilmente responsáveis pela reparação de danos causados a terceiros, incluindo as respectivas exclusões, que delimitam negativamente a cobertura (n.ºs 1.º, 8.º, 9.º ou 11.º; os casos de regresso no n.º 15.º concorrem também à interpretação e delimitação, por sua vez, das exclusões). Por “eventualidades cobertas” há que interpretar, desde logo, “eventos cobertos”, nomenclatura, de resto, frequente nos direitos anglo-saxónicos (“*insured event*” ou “*loss event*”) para indicar, no direito português, sinistro ou os factos que o desencadeiam⁵⁹. Em segundo lugar, pergunta-se pelo sujeito de “accionados”: são, em princípio, os proprietários de navios de recreio estrangeiros; mas, a ser assim, como aponta o elemento literal, é estranho: a tónica deveria ser ou estar colocada no segurador, não nos “proprietários”, porque é de seguro que

⁵⁷ Aqui se manifesta uma regra já antiga, hoje posta em causa, de assistência a navio em dificuldade. O regime, que do número 5.º da Portaria n.º 689/2001 consta, deve, hoje, ser articulado com o do Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27-Jun. (SAITN), sucessivamente alterado, por último pelo Decreto-Lei n.º 3/2016, de 12-Jan.; as soluções dos artigos 7.º e 8.º do Decreto-Lei n.º 50/2012 devem também ser consideradas. Vd. e. g. F. RODRIGUES ROCHA, *Lugares de refúgio*, nas *IV Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo. 15 e 16 de outubro de 2015. O porto*, coord. M. J. da Costa Gomes, Almedina, Coimbra, 2018, 800 ss. e 824 ss.

⁵⁸ Julgamos que melhor teria sido: contratado, celebrado, concluído, subscrito.

⁵⁹ Cf. do RJCS os artigos 1.º “ocorrência do *evento* aleatório previsto no contrato”, 99.º “O sinistro correspondente à verificação, total ou parcial, do *evento* que desencadeia o accionamento da cobertura do risco prevista no contrato”, 139.º/3 “indemnizações resultantes de *eventos* danosos desconhecidos das partes e ocorridos durante o período de vigência do contrato”, 173.º “No seguro de assistência o segurador compromete-se (...) a prestar ou proporcionar auxílio ao segurado no caso de este se encontrar em dificuldades em consequência de um *evento* aleatório”, 180.º/1 “as prestações de valor predeterminado são cumuláveis com outras da mesma natureza ou com prestações de natureza indemnizatória, ainda que dependentes da verificação de um mesmo *evento*”). Portanto, “eventualidades” são risco coberto, cuja verificação constitui o sinistro.

trata este diploma; há que interpretar, então, sobrepondo os elementos sistemático e teleológico ao literal. Em terceiro lugar, pergunta-se se as “eventualidades cobertas” abrangem também outros aspectos de regime, como o capital mínimo seguro (número 7.º), o rateio (número 12.º) ou as disposições processuais (números 18.º a 21.º). De acordo com a circunscrição que há pouco se fez, de fora ficariam estoutros mencionados aspectos de regime. De todo o modo, a solução é estranha: um navio de recreio segurado num país da UE (ou mesmo fora da UE) cujo direito não preveja, por ex., um capital mínimo obrigatório ou o preveja em valores muito inferiores aos do direito português poderia, deste modo, navegar em águas portuguesas. A letra da lei não é esclarecedora, mas parece assim ser.

O incumprimento da obrigação de segurar constitui *contra-ordenação* punível com coima de € 300 a € 3.000, se pessoa singular, e € 600 a € 12.000, se colectiva (artigo 54.º/2 *l*) do RJNR). A celebração do seguro é, assim, requisito para a navegação lícita, como também sucede em matéria de circulação de veículos terrestre a motor (cf., *e.g.*, artigos 85.º/1 do RSORCA 2007 e 85.º/1 *c*), 135.º/3 *b*), 145.º/2 *a*), 147.º/2 e 3, 150.º/1 e 2, 162.º/1 *f*) e 6 do CE).

Trata-se, por conseguinte, de um seguro *obrigatório*⁶⁰, cujas condições gerais e especiais⁶¹, incluindo as respectivas modificações, devem, antes de iniciada a comercialização, ser comunicadas à ASF (artigo 39.º/2 do RJASR) e, reconhecida a sua conformidade jurídica, são divulgadas em sítio próprio da ASF na Internet (artigo 39.º/3 *ibid.*)⁶².

⁶⁰ Como também em Espanha em face do artigo 78.º da *Ley* n.º 27/1992, de 24-Nov., que aprovou a Lei de Portos do Estado e da Marinha Mercante, e do Real Decreto n.º 607/1999, de 16-Abr., que aprovou o regulamento do seguro de responsabilidade civil de subscrição obrigatória para embarcações de recreio e desportivas.

⁶¹ Não as particulares. O legislador conhece bem a distinção (artigos 37.º/1 e 45.º/1 do RJCS) e não faria sentido sujeitá-las a comunicação, pois, caso contrário, praticamente todos os contratos individualmente celebrados teriam de ser comunicados.

⁶² À data em que escrevemos existem 15 registadas e disponíveis no sítio electrónico da ASF: 1 da Victoria Seguros, S.A. (16-Jul.-2009), 2 da Zurich Insurance PLC – Sucursal em Portugal (30-Jul.-2009), 1 da Mapfre Seguros Gerais, S.A. (11-Fev.-2010), 2 da Generali Seguros, S.A. (9-Jun.-2010), 1 da Mútua dos Pescadores, Mútua de Seguros, C.R.L. (26-Ag.-2010), 1 da Lusitânia, Companhia de Seguros, S.A. (14-Out.-2010), 2 da Fidelidade – Companhia de Seguros, S.A. (30-Dez.-2015), 1 da Companhia de Seguros Allianz Portugal, S.A. (7-Jul.-2016), 1 da Caravela – Companhia de Seguros, S.A. (23-Fev.-2017), 1 da Crédito Agrícola Seguros – Companhia de Seguros de Ramos Reais, S.A. (12-Out.-2017), 1 da Mutua de Riesgo Marítimo, Sociedad de Seguros a Prima Fija (Murimar) (16-Jul.-2019) e 1 da Liberty Seguros, Compañía de Seguros y Reaseguros, S.A. (18-Fev.-2020). Sabemos ainda da existência em Portugal de embarcações portuguesas com seguros contratados em Espanha. Um dos clausulados mais disseminados nos mercados internacionais é o o Pantaenius Yacht Insurance, do Grupo Pantaenius, radicado na Alemanha e com escritórios na Áustria, Mónaco, Dinamarca, Reino Unido, Polónia, Espanha, Suécia ou Austrália.

Como é obrigatório, a versão da apólice *em português* é sempre⁶³ entregue ao tomador e prevalece sobre a versão redigida noutra língua (artigo 36.º/3 do RJCS)⁶⁴, se convencionada (artigo 36.º/2 e 3 *ibid.*). Pela mesma razão, é o contrato em apreço injuntivamente regido pelo *direito português* (artigos 9.º/1 e 10.º *ibid.*⁶⁵).

III. Trata-se ainda de um seguro *de grandes riscos* por natureza (artigos 5.º/2 *a*) e 8.º *l*) do RJASR). A solução não deixa de estranhar se se tiver em mente que o modelo deste seguro, o automóvel, é de massas (artigos 5.º/2 *a contrario* e 8.º *j*) do RJASR).

Não são muitos os seguros, a um tempo, obrigatórios e, a outro, de grandes riscos⁶⁶. O ter ambas as qualidades torna difícil apurar-lhes o regime: porque de grandes riscos, deveria imperar o princípio da autonomia privada (artigos 405.º do CC, 11.º, 12.º/2 ou 13.º/2 do RJCS)⁶⁷; ao mesmo tempo, porém, como obrigatório, contratado sobretudo no interesse de terceiros, deveria ser o regime, passe a redundância, obrigatório, no sentido de imperativo. A lei não é clara, mas julgamos poder gizar-se uma solução. Algumas normas dispostas para os seguros obrigatórios de responsabilidade civil em geral, como as constantes dos artigos 146.º e 147.º, são, por força do artigo 13.º/2 do RJCS, *supletivas* para os seguros de grandes riscos, mas *semi-imperativas* para os de riscos de massa pelo artigo 13.º/1 *ibid.*⁶⁸; outras não constam do elenco do artigo 13.º/1 e, por remissão, também não são contempladas no n.º 2 do artigo 13.º, mas podem também ser *semi-imperativas*

⁶³ Trata-se de norma absolutamente imperativa (artigo 12.º/1 do RJCS).

⁶⁴ Trata-se de solução incómoda – mas estritamente necessária em atenção a todos os outros interesses envolvidos – para seguradores que comercializem seguros deste tipo em Portugal sob o regime de LPS.

⁶⁵ Chamando a atenção para o facto de as normas mais relevantes de aplicação imediata (artigo 9.º/1) serem as que impõem e regulam obrigações de seguro, ARNALDO COSTA OLIVEIRA, anotação ao artigo 9.º, em P. Romano Martinez *et al.*, *Lei do Contrato de Seguro anotada*, 4.ª ed., Almedina, Coimbra, 2020, 66.

⁶⁶ Outro é o previsto nos artigos 1.º e 4.º do Decreto-Lei n.º 50/2012, de 2-Mar., em transposição da Directriz n.º 009/20/CE, de 23-Abr., ainda que a lei preveja também outras formas de garantia. Sobre este seguro, F. RODRIGUES ROCHA, *Seguros e actividade portuária* cit., 287 ss.

⁶⁷ Cf., sobre a razão de ser do artigo 13.º/2 do RJCS, P. ROMANO MARTINEZ, anotação ao artigo 13.º, em *id. et al.*, *Lei do Contrato de Seguro anotada* cit., 72: “Como este regime de normas relativamente proibidas, em que a liberdade contratual subsiste mas só para prescrever solução mais vantajosa para o tomador do seguro, para o segurado ou para o beneficiário do seguro, tem em vista a tutela da parte débil na relação de seguro, não faz sentido aplicar estas soluções no caso de seguros de grandes riscos; daí a exceção constante do n.º 2”; no mesmo sentido, J. VASQUES, anotação ao artigo 146.º *ibid.*, 500.

⁶⁸ Vd. quanto ao 146.º a interpretação restritiva que, com razão, faz J. Vasques nt. 70.

atendendo aos interesses em presença, uma vez que o elenco do artigo 13.º/1 não é exaustivo⁶⁹; outras ainda, por via do 12.º/1⁷⁰, *absolutamente imperativas*, como é o caso do artigo 36.º/1: estas últimas não são, para este efeito, problemáticas, as outras sim.

Embora o legislador não distinga, o figurino de seguro de grandes riscos tido em conta nos artigos 12.º e 13.º foi o dos facultativos. De facto, a partir do momento em que um seguro de grandes riscos – sobretudo quando de responsabilidade civil – seja obrigatório, a preponderância da liberdade contratual que se encontra nos n.ºs 2 dos artigos 12.º e 13.º faz pouco sentido, pelo simples facto de serem obrigatórios, impostos por lei, *prima facie*, em protecção dos terceiros lesados. Parece-nos que a solução dependerá dos interesses tutelados pelas normas envolvidas⁷¹: se uma determinada norma semi-imperativa nos seguros de riscos de massa visar sobretudo a protecção de terceiros lesados⁷², a sua razão de ser

⁶⁹ Quanto ao artigo 148.º do RJCS, respeitante à cobertura de actos dolosos, o problema é delicado: vale, via de regra, sobretudo para os seguros de grandes riscos a autonomia privada (artigos 11.º, 12.º/2 e 13.º/2 do RJCS), de modo que podem ser disciplinados à margem de “lei [supletiva] ou regulamento” (cf. o artigo 148.º/1 *ibid.*), mas existem sensíveis argumentos contrários: os dizeres legais do artigo 148.º/1 e 2, que apontam no sentido de só poder ser o regime afastado por lei ou regulamento, a omissão do artigo 148.º no elenco “tendencialmente taxativo” do artigo 13.º/1 e, por conseguinte, na remissão do 13.º/2 do RJCS (a expressão entre aspas é de P. ROMANO MARTINEZ, anotação ao artigo 13.º, em P. Romano Martinez *et al.*, *Lei do Contrato de Seguro anotada cit.*, 71), ou mesmo a discussão, clássica, hoje embora em parte datada, em torno da ofensa à ordem pública resultante da cobertura de actos dolosos. Neste particular, JOSÉ VASQUES, anotação ao artigo 148.º, em P. Romano Martinez *et al.*, *Lei do Contrato de Seguro anotada cit.*, 505, considera, em face da versão anterior à discussão pública do anteprojecto de RJCS, que o n.º 1 do artigo 148.º do RJCS é supletivo, mas não o n.º 2; todavia, não especifica se a imperatividade seja relativa ou absoluta. Conforme defendemos em texto corrido, a conclusão parece depender dos interesses tutelados pela norma cuja aplicação injuntiva se discute: o artigo 148.º/2, ao estabelecer a cobertura de actos dolosos, fá-lo em favor dos terceiros lesados, não do tomador ou segurado, de maneira que é injuntiva a norma que encerra, não se lhe aplicando a lógica que subjaz ao artigo 13.º/2 do RJCS. A mesma lógica, apesar do disposto no artigo 13.º/2, deve presidir à interpretação das normas contidas nos 5 números do artigo 146.º

⁷⁰ E da sua omissão do n.º 2 do artigo 12.º

⁷¹ Por referência ao artigo 9.º/1 do RJCS, em exercício consímile, ainda que não idêntico, NUNO ANDRADE PISSARRA, *Direito aplicável*, nos *Temas de Direito dos Seguros*, coord. Margarida Lima Rego, 2.ª ed., Almedina, Coimbra, 2020 (reimpr.), 96, alerta para o “erro de *automaticamente* ver, nos preceitos referidos nos artigos 12.º e 13.º da LCS, regras de aplicação imediata: tais preceitos são por certo imperativos, mas, se constituem ou não regras *internacionalmente* imperativas, depende de não haver dúvida quanto a prosseguirem interesses públicos [v.g. de protecção de consumidores ou de terceiros]”.

⁷² Quanto aos seguros de grandes riscos, o problema não se coloca perante o tomador.

estende-se também aos seguros obrigatórios, à margem do artigo 13.º/2 do RJCS⁷³. Portanto, a qualificação de um seguro de responsabilidade civil como obrigatório, ainda que de grandes riscos, traz consigo um regime que não apenas impõe em favor de terceiros a contratação de um seguro, como também comporta, além disso, outros aspectos de regime dispostos em favor desses mesmos terceiros e, por isso mesmo, também imperativos. Na prática, pois, o regime de um seguro de grandes riscos obrigatório é menos supletivo do que um de grandes riscos facultativo.

IV. O legislador estabeleceu também exclusões à cobertura do seguro de responsabilidade civil de navios de recreio (números 8 e 9 da Portaria n.º 689/2001). São, assim, excluídos os danos causados:

- (i) aos “responsáveis pelo comando” dos navios de recreio e aos “titulares das respectivas apólices”;
- (ii) aos “representantes legais das sociedades responsáveis pelos acidentes”, bem como aos sócios, “gerentes de facto ou de direito”, “empregados, assalariados ou mandatários”, “quando ao serviço das respectivas sociedades”;
- (iii) ao cônjuge, ascendentes, descendentes ou aos adoptados pelas pessoas referidas em (i), assim como a outros parentes ou afins até ao 3.º grau das mesmas pessoas, desde que com elas coabitem ou vivam a seu cargo;
- (iv) às pessoas que tenham conhecimento da posse ilegítima dos navios de recreio e neles se façam transportar.

Excluem-se também:

- (i) os danos causados aos próprios navios de recreio;
- (ii) os danos devidos, directa ou indirectamente, a explosão, libertação de calor ou radiação provenientes de desintegração ou fusão de átomos, aceleração artificial de partículas ou radioactividades;
- (iii) os danos emergentes da utilização dos navios de recreio para “fins ilícitos, que envolvam responsabilidade criminal”;
- (iv) os danos causados ao meio ambiente, em particular os directa ou indirectamente causados por poluição ou contaminação do solo, das águas ou da atmosfera;

⁷³ Tem-se já vindo a alertar para uma “interpretação hábil” do artigo 13.º/2 do RJCS quando resulte “prejuízo para o lesado”: assim, J. VASQUES, em anotação ao artigo 146.º, em P. Romano Martinez *et al.*, *Lei do Contrato de Seguro anotada* cit., 500, a propósito do artigo 146.º do RJCS e de convenção entre tomador e segurador que afaste o direito do lesado de exigir o pagamento da indemnização directamente ao segurador.

- (v) os danos ocorridos em consequência de guerra, greves, tumultos, comoções civis, assaltos, sabotagem, terrorismo, actos de vandalismo, insurreições civis ou militares ou decisões de autoridade ou de forças usurpando a autoridade, assaltos ou actos de pirataria;
- (vi) as despesas relacionadas com a remoção de destroços ou de salvados ou decorrentes da defesa dos direitos dos segurados;
- (vii) os danos decorrentes de custas e de quaisquer outras despesas provenientes de procedimento criminal, de “fianças”, coimas, multas, taxas ou de outros encargos de idêntica natureza;
- (viii) os danos ocorridos durante provas desportivas e respectivos treinos oficiais, ou durante testes de velocidade ou tentativas de recordes, salvo tratando-se de seguro de competições desportivas.

A diferença entre os números 8.º e 9.º da Portaria n.º 689/2001 não é clara. Atendendo à sua letra, distinguem-se pelo nexos causal relevante num grupo de casos e noutra: assim, no grupo do número 9.º são diferentemente formulados os nexos causais relevantes (“causados”, “devidos, directa ou indirectamente”, “emergentes”, “ocorridos em consequência”, “relacionadas”, “decorrentes”, “ocorridos”), ao passo que no número 8.º o nexos causal relevante é uniformemente expresso pelo termo “causados”. Distinguem-se também por o número 9.º contemplar ao menos uma exclusão por despesas (al. *f*). A génese da diferenciação está, no entanto, também no RSORCA 1985, embora aí, no artigo 7.º, a separação fosse entre exclusões de lesões materiais (n.º 2) e outras exclusões (n.º 4), redacção mantida no artigo 14.º/2 e 3 do RSORCA 2007. Analisá-las-emos, em confronto, em seguida.

V. As exclusões em apreço, ainda que sem distinguir entre danos corporais e materiais, apresentam uma notável similitude com as constantes do RSORCA 1985, na redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 130/94, de 19-Mai.

Assim, a primeira, constante da al. *a*) do número 8.º da Portaria n.º 689/2001, corresponde ao artigo 7.º/2 *a*) do RSORCA 1985, entretanto separado em 2 alíneas no artigo 14.º/2 *a*) e *b*) do RSORCA 2007, para tornar claro que não é necessária a existência cumulativa das qualidades de condutor e tomador para se verificar a exclusão⁷⁴; a mesma orientação vale em sede de seguro de responsabilidade civil de navios de recreio.

⁷⁴ Assim, ADRIANO GARÇÃO SOARES/MARIA JOSÉ RANGEL DE MESQUITA, *Regime do Sistema do Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel anotado e comentado*, Almedina, Coimbra, 2008, 73, chamando também a atenção para o facto de a expressão “tomador do seguro” no RSORCA 2007 ser mais rigorosa do que “titular da apólice” no RSORCA 1985, por poderem não coincidir as duas qualidades.

A segunda, constante da al. *b*) do número 8.º da citada Portaria, corresponde ao artigo 7.º/2 *c*) do RSORCA 1985 mas na versão anterior ao Decreto-Lei n.º 130/94, portanto na redacção do Decreto-Lei n.º 122-A/86, de 30-Mai., hoje *grosso modo* correspondente ao artigo 14.º/2 *d*) do RSORCA 2007. A diferença em relação à versão mais recente do RSORCA 1985 e à do RSORCA 2007 consiste na omissão, na Portaria, das sociedades responsáveis pelo acidente.

A terceira coincide com o artigo 7.º/2 *d*) do RSORCA 1985, hoje 14.º/2 *e*) do RSORCA 2007, sem diferenças de relevo. Não é, no entanto, possível estipular na apólice que é excluída a cobertura caso o navio seja usado para fins diferentes daqueles para que está matriculado ou registado e que constem da apólice: é que, para efeito do artigo 9.º *c*) da Portaria n.º 689/2001 só são excluídos da cobertura danos causados pela utilização de embarcações de recreio para fins ilícitos que envolvam responsabilidade criminal⁷⁵.

A quarta, todavia, não corresponde, senão em parte, ao artigo 7.º/2 *f*) do RSORCA 1985, hoje *ipsis litteris* 14.º/2 *g*) do RSORCA 2007. Com efeito, a Portaria exclui danos causados às “pessoas que tenham conhecimento da posse ilegítima das ER e de livre vontade nelas se façam transportar”, ao passo que os RSORCA 1985 e 07 excluem danos a “passageiros, quando transportados em contravenção às regras relativas ao transporte de passageiros constantes do Código da Estrada”. A exclusão da Portaria, portanto, aproxima-se da exclusão do FGA constante do artigo 24.º/2 *in fine* do RSORCA 1985 e 52.º/2 *c*) *in fine* do RSORCA 2007⁷⁶, bem como da dos casos de roubo, furto ou furto de uso dos artigos 8.º/3 *in fine* e 15.º/3 *in fine* dos respectivos diplomas. Por “posse ilegítima” há que interpretar os casos de roubo, furto ou furto de uso do navio de recreio.

Passando ao número 9.º da Portaria, a coincidência com o elenco do artigo 7.º/4 do RSORCA 1985, 14.º/4 do RSORCA 2007, não se estende a todas as alíneas, mas ainda assim é nalgumas delas notória.

Assim, a exclusão constante da al. *a*) do número 9.º da Portaria equivale à do 7.º/4 *a*) do RSORCA 1985, 14.º/4 *a*) do RSORCA 2007: na primeira são excluídos danos causados aos próprios navios de recreio; no segundo danos causados no próprio veículo seguro. Esta exclusão dá naturalmente margem a que as partes

⁷⁵ Assim, o segundo dos entendimentos específicos divulgados pelo ISP em asf.com.pt cit. supra nt. 54, a p. 39.

⁷⁶ Sobre o tema, recentemente, LUÍS POÇAS/PATRÍCIA ASSUNÇÃO SOARES/TERESA ALVES DA NÓBREGA, *Meios de defesa oponíveis pelo Fundo de Garantia Automóvel*, em *40 anos – Fundo de Garantia Automóvel*, ASF, Lisboa, 2021, 132-133.

contratem, à margem do seguro obrigatório de responsabilidade civil, um outro dito de danos próprios ou de casco para o veículo⁷⁷.

O mesmo se diga da exclusão disposta na al. *b*) do número 9.º da Portaria em relação ao artigo 7.º/4 *b*) do RSORCA 1985 – que remonta ao 7.º/2 *c*) do RSORCA 1979, hoje 14.º/4 *b*) do RSORCA 2007 –, de dizeres exactamente iguais com excepção do plural “radioactividades” na Portaria, que nos RSORCA está no singular. Trata-se de um risco que, por princípio, não é de circulação, encontrando-se excluído da garantia⁷⁸.

A exclusão estabelecida na al. *b*) do número 9.º da Portaria corresponde, por sua vez, à *e*) do n.º 4 do artigo 7.º do RSORCA 1985, hoje 14.º/4 *e*) do RSORCA 2007. A exclusão justifica-se por estarem em causa casos em que a circulação dos veículos não está sujeitas às habituais regras de trânsito terrestre ou marítimo, suscitando riscos específicos e de maior intensidade⁷⁹. É, no entanto, possível a celebração de seguro para o efeito, nos termos previstos no número 10.º da Portaria, que encontra paralelo no 9.º do RSORCA 1985, hoje 6.º/5 e 8.º do RSORCA 2007. Assim, os desportistas que pretendam usar navios de recreio em competições desportivas só poderão fazê-lo após celebrarem, para cada prova, um seguro que garanta: (*a*) no caso de navio de recreio à vela, a responsabilidade por danos “provocados por essas mesmas ER” a terceiros; (*b*) no caso de navio de recreio a motor, responsabilidade perante terceiros, com exclusão das pessoas e dos navios de recreio participantes nas respectivas provas.

A ASF tem-se já pronunciado sobre outras exclusões que se encontram em apólices. Assim, entendeu que não seria possível, num seguro de responsabilidade civil de embarcações de recreio, a exclusão de:

- (i) danos devidos a terem sido excedidos os limites de tonelagem de arqueação bruta ou lotação oficialmente autorizada para a embarcação de recreio;
- (ii) danos que, derivados da violação de obrigações específicas, de natureza contratual, dêem azo a responsabilidade civil contratual;
- (iii) danos em coisas, objectos ou animais a bordo ou rebocados pela embarcação de recreio, ou confiados, a qualquer título, ao segurado ou às pessoas por quem seja responsável;

⁷⁷ Usamos agora a expressão em sentido abrangente, à imagem de M. JANUÁRIO DA COSTA GOMES, *Sobre o sistema próprio de responsabilidade do transportador de mercadorias*, nos *Temas de Direito dos Transportes*, vol. IV, coord. M. Januário da Costa Gomes, Almedina, Coimbra, 2019, 450, 467-470 e *passim*.

⁷⁸ Vd. L. POÇAS/P. ASSUNÇÃO SOARES/T. ALVES DA NÓBREGA, *Meios de defesa* cit., 124-125.

⁷⁹ *Ibid.*, 125-126.

(iv) danos sofridos por passageiros transportados gratuitamente quando excedida a lotação oficialmente autorizada para a embarcação de recreio.

Em todos estes casos, a ASF considera que os donos das embarcações⁸⁰ são responsáveis pelos danos em questão, daí concluindo não ser possível excluir a cobertura de seguro; ou seja, este seguro deve imperativamente acompanhar a responsabilidade civil que lhe “subjaz”⁸¹. Não temos por inteiramente válida a razão. A obrigação do segurador num seguro de responsabilidade civil, mesmo um obrigatório e mesmo apesar do artigo 146.º/3 do RJCS, não tem de coincidir exactamente com a de indemnizar por responsabilidade civil que é por si coberta. A questão é, na verdade, a nosso ver, outra: a de saber se, apesar de se tratar de um seguro de grandes riscos, pode ou não ser afastado o regime previsto na Portaria 689/2001; a ASF entende que não, em termos semelhantes aos que valem para o seguro automóvel; como escrevemos já, propendemos também sensivelmente neste sentido, atendendo ao interesse que as normas em causa visam e visem proteger.

Ainda a propósito de exclusões, entendeu a ASF ilícita no seguro de responsabilidade civil de embarcações de recreio a cláusula que exclua “danos que se baseiem em obrigações contratuais”, pois, “[n]ão tendo o legislador limitado o âmbito de cobertura do seguro aos danos decorrentes dos factos geradores de responsabilidade civil extracontratual, a cobertura obrigatória do seguro deve assegurar a cobertura de todos os danos causados no exercício da atividade por facto ilícito geral de responsabilidade civil, seja esta resultante de responsabilidade civil contratual ou extracontratual”⁸². Todavia, a epígrafe do artigo 32.º do RJNR é precisamente “Danos causados a terceiros” e o enunciado do próprio artigo menciona, de forma expressa, “ressarcimento dos danos causados a terceiros pelas ER” (com idêntica limitação os artigos 43.º do RNR 1995 e 41.º do RNR 2004, bem como o número

⁸⁰ Assim, a propósito da não exclusão dos danos em (i): “Os proprietários das embarcações de recreio são responsáveis pela verificação dos limites da tonelagem (...), não podendo, *por isso*, ser excluídos da cobertura obrigatória os danos que daí advenham causados a terceiros” (pág. 34 do documento cit. supra nt. 54); a propósito da não exclusão dos danos identificados em texto corrido sob o ponto (iii): “Os proprietários das embarcações de recreio são responsáveis pelos danos causados a terceiros (...), *pelo que* não poderão excluir-se os bens dos terceiros na cobertura obrigatória”; a propósito da não exclusão dos danos sob (iv): “Os proprietários das embarcações de recreio são responsáveis pelos danos causados a terceiros que sejam passageiros transportados (...), *não sendo* admissível a exclusão de tais situações do âmbito da cobertura obrigatória” (itálicos nossos). Estranha-se também na justificação a ausência da referência à responsabilidade do capitão, também ela, a par da do proprietário, de cariz objectivo.

⁸¹ Vd., além do segundo, do terceiro ao sexto entendimento específico divulgado pelo ISP, agora ASF, em asf.com.pt, cit. supra (nt. 55), pp. 39-40.

⁸² Cf. a pág. 35 o documento cit. supra (nt. 55), p. 35.

1.º da Portaria n.º 689/2001). Isto significa que o regime de responsabilidade objectiva por danos causados por embarcações de recreio não se aplica a danos a não terceiros, a partes contratuais, portanto a danos que gerem responsabilidade contratual, de maneira que mal se compreenderia que, sem uma razão forte, o seguro obrigatório se estendesse além da responsabilidade que visa cobrir. Não parece, no entanto, excluída a aplicação daquele regime de responsabilidade agravada quando haja cúmulo de pretensões delitual e obrigacional.

VI. O legislador previu também o *direito de regresso* do segurador de navios de recreio (número 15.º da Portaria), nos seguintes casos, taxativamente enumerados, “contra as pessoas civilmente responsáveis”, que:

- (i) tenham dolosamente provocado o acidente;
- (ii) sejam autoras ou cúmplices de furto, roubo ou furto de uso de navio de recreio causador do acidente;
- (iii) tendo a seu cargo o governo dos navios de recreio:
 - a. não estejam para tanto legalmente habilitadas, ou
 - b. não cumpram as normas de segurança ou a legislação aplicável aos navios de recreio,
 - c. ou utilizem os navios de recreio para fins não permitidos por lei ou pelo contrato de seguro, salvo em caso de “assistência”⁸³ ou de “salvamento” de navios – que não têm de ser de recreio – ou pessoas em perigo;
- (iv) ajam sob a influência do álcool, estupefacientes, produtos tóxicos ou de outras drogas, ou
- (v) abandonem os sinistrados.

Também neste âmbito são várias as coincidências com os artigos 25.º e 27.º do RSORCA 1985 e 07, respectivamente, bem como, em geral, com o artigo 144.º do RJCS. Em particular, o número 15 da Portaria segue, com poucas variações, as alíneas *a*) a *c*) do artigo 19.º do RSORCA 1985.

VII. A Portaria n.º 689/2001 não regula as consequências da *alienação* do navio de recreio. A omissão é estranha, tanto mais perante a constatação de que, em matéria de seguro automóvel, a solução tem sido, desde 1979, a da caducidade do seguro com a alienação do veículo (artigos 10.º do RSORCA 1979, 13.º do

⁸³ Isto numa altura em que as figuras da assistência e da salvação haviam já sido unificadas, mesmo internamente, por força do Decreto-Lei n.º 203/98, de 10-Jul.

RSORCA 1985 e 21.º do RSORCA 2007; diferentes os artigos 17.º do Projecto de lei sobre seguro automóvel de 1970 e 12.º do RSORCA 1975⁸⁴; com sentido próximo, artigos L121-10, § 6.º, e L121-11 do *Code des assurances* francês⁸⁵). Nos seguros de danos em geral, a solução é outra: transmitido o bem seguro, sendo segurado o tomador, o contrato de seguro transmite-se para o adquirente, mas a transferência só produz efeito após notificação ao segurador (artigo 95.º/2)⁸⁶. Aqui, mais uma vez, entra em confronto a natureza simultaneamente obrigatória e de grandes riscos deste seguro. Julgamos, no entanto, valer a solução geral por força do disposto nos artigos 2.º e 95.º/2 do RJCS⁸⁷ e ainda porque, apesar da “atracção” do RSORCA, não vemos que ao regime nele contido subjazam, a título principal, razões de protecção dos lesados que o tornem imperativo. Em todo o caso, porque estamos perante um seguro de grandes riscos, podem as partes dispor diversamente, alinhando a solução contratual à do artigo 21.º do RSORCA 2007. A cessação do contrato em caso de alienação do veículo, quando acordada, pode ser oposta pelo segurador a terceiros (artigo 147.º/1 e 2 do RJCS; assim também, o 22.º do RSORCA 2007)⁸⁸.

VIII. O *capital mínimo* obrigatório por acidente ou séries de acidentes resultantes do mesmo evento é de € 249.398,94⁸⁹, seja qual for o número de vítimas⁹⁰ ou a natureza dos danos⁹¹.

⁸⁴ A explicação da solução a pp. 8-9 do *Relatório ao Projecto de Lei sobre Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel em Portugal* (AIDA/JV/12.70).

⁸⁵ J. VASQUES, anotação ao artigo 43.º, em P. Romano Martinez *et al.*, *Lei do Contrato de Seguro anotada* cit., 257.

⁸⁶ Cf. A. MENEZES CORDEIRO, *Direito dos seguros*, 2.ª ed., Almedina, Coimbra, 2016, 764, ou P. ROMANO MARTINEZ, anotação ao artigo 95.º, em *id. et al.*, *Lei do Contrato de Seguro anotada* cit., 378-379.

⁸⁷ Cf. também o artigo 9.º/3 do Decreto-Lei n.º 183/88, para o seguro de crédito e caução.

⁸⁸ P. ROMANO MARTINEZ, anotação ao artigo 2.º, em *id. et al.*, *Lei do Contrato de Seguro anotada* cit., 46.

⁸⁹ Ou 50.000.000\$00.

⁹⁰ Não há, portanto, como se vê em matéria de danos pessoais ou corporais no seguro automóvel, uma distinção entre capital específico por vítima e capital global independentemente do número de vítimas (vd. nt. 93 abaixo).

⁹¹ Ou seja: se pessoais (ou, mas em termos não exactamente coincidentes, corporais), se materiais (distinção acolhida nos RSORCA 1979, 85 e 07 na sequência das Directivas de Seguro Automóvel I (1972), II (1983), III (1990), IV (2000) e V (2005)); ou, de acordo com outra distinção, a geral no direito civil: se patrimoniais ou não. Em 2001, a indiferenciação do número de vítimas e do tipo de danos para determinação do capital seguro era também a solução acolhida no artigo 6.º/1 do RSORCA 1985.

Esta solução contrasta hoje⁹² muito com a do seguro automóvel, em cujo regime o legislador moldou o seguro de responsabilidade civil de navios de recreio⁹³.

IX. Da Portaria n.º 689/2001 constam também *disposições processuais* (números 18.º a 21.º). Respeitam elas, sobretudo, à *legitimidade passiva* na acção a intentar pelo lesado (números 18.º a 20.º) e, ainda, à possibilidade de *reconvenção* (número 21.º).

Assim, devem as acções “destinadas à efectivação da responsabilidade civil decorrente de acidentes” causados por navios de recreio ser *obrigatoriamente* deduzidas contra:

- (i) o segurador, se o pedido formulado se contiver nos limites fixados para o seguro obrigatório (ou seja, € 249.398,94) (número 18.º *a*) da Portaria n.º 689/2001⁹⁴); o segurador pode, ainda assim, “se assim o entender”, fazer intervir o tomador do seguro (número 19.º da Portaria n.º 689/2001⁹⁵);
- (ii) o segurador e as pessoas civilmente responsáveis, quando o pedido formulado ultrapassar os referidos limites (número 18.º *b*) da Portaria n.º 689/2001⁹⁶).

Mais do que semelhantes, estas normas são iguais às do regime do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel.

A importação destas regras para o seguro de navios de recreio é, no mínimo, estranha. Elas tiveram e têm ainda em mente, como é comumente notado, evitar que o responsável civil tenha de suportar os encargos e incómodos de uma acção

⁹² À luz do artigo 6.º do RSORCA 1985, na versão dada pelo Decreto-Lei n.º 3/96, de 25-Jan., a diferença era menor: 120.000.000\$00 era o capital por sinistro, para danos corporais e materiais, independentemente do número de vítimas ou a natureza dos danos (à semelhança do que ocorre ainda hoje na Portaria n.º 689/2001), ou seja, € 598.557,54; com a conversão do escudo para euro, através do Decreto-Lei n.º 301/2001, de 23-Nov., o valor passou para € 600.000. A diferença era, portanto, de pouco menos de metade do capital para o seguro automóvel.

⁹³ De acordo com a Comunicação da Comissão (2016/C 210/01), de 11-Jun.-2016, ao abrigo do artigo 9.º/2 da DSA V (cf. também o artigo 12.º/3 e 4 do RSORCA 2007), os valores são, para *danos pessoais*, de € 1.220.000 por vítima ou € 6.070.000 por sinistro independentemente do número de vítimas, e, para *danos materiais*, de € 1.220.000 independentemente do número de vítimas.

⁹⁴ Igual *ipsis litteris* ao artigo 29.º/1 *a*) do RSORCA 1985 e ainda hoje 64.º/1 *a*) do RSORCA 2007.

⁹⁵ Era esta *ipsis verbis* a solução do artigo 29.º/2 do RSORCA, ainda hoje no 64.º/2 do RSORCA 2007.

⁹⁶ Precisamente igual ao 29.º/1 *b*) do RSORCA 1985, ainda hoje replicado no 64.º/1 *b*) do RSORCA 2007.

quando exista um segurador que cubra o dano⁹⁷, bem como evitar que o segurado não se defenda ou o faça de forma deficiente em acção em que apenas ele seja demandado, exigindo depois e, desta forma, constringindo o segurador a pagar⁹⁸. A serem apenas estas as razões, contudo, a mesma lógica aplicar-se-ia a todos os seguros de responsabilidade civil, o que não é o caso. Subjaz à solução em apreço a necessidade de não entorpecer o processo com mais uma parte, o que traria consigo mais citações e notificações, mais articulados, mais alegações orais, mais recursos, mais custas e maior morosidade⁹⁹. Esta necessidade mais premente é por serem relativamente frequentes as acções em tribunal relativas à responsabilidade civil automóvel¹⁰⁰. Portanto, a *ratio* das normas em apreço é plúrima: em favor dos tomadores ou segurados, dos seguradores¹⁰¹ e do próprio Estado.

⁹⁷ Assim, CARLOS LOPES DO REGO, *Regime das acções de responsabilidade civil por acidentes de viação abrangidos pelo seguro obrigatório*, RMP 8/29 (1987), 62, A. GARÇÃO SOARES/M. J. RANGEL DE MESQUITA, *Regime do Sistema do Seguro Obrigatório* cit., 255, ou, de forma no entanto menos explícita, MARIA JOSÉ CAPELO, *A intervenção do responsável civil na acção de indemnização fundada em acidente de viação*, SJ 17 (2000), 32 (entendendo ainda, na esteira de Attallah, que à legitimação exclusiva do segurador está subjacente um fenómeno de sociabilização da responsabilidade) ou EURICO HEITOR CONSCIÊNCIA, *Seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel*, Almedina, Coimbra, 2003, 66.

⁹⁸ A. GARÇÃO SOARES/M. J. RANGEL DE MESQUITA, *Regime do Sistema do Seguro Obrigatório* cit., 255.

⁹⁹ Associam as alterações na “introdução da responsabilidade objectiva nos acidentes de viação”, num estudo não estritamente jurídico e em termos genéricos que pensamos valerem também para a regra em apreço, à oferta e procura judiciária BOAVENTURA DE SOUSA SANTOS/MARIA MANUEL LEITÃO MARQUES/JOÃO PEDROSO, *Os tribunais nas sociedades contemporâneas*, n.º 65, Oficina do CES, Coimbra, 1995, 42-43. Vd. também BOAVENTURA DE SOUSA SANTOS/MARIA MANUEL LEITÃO MARQUES/JOÃO PEDROSO/PEDRO LOPES FERREIRA, *Os tribunais nas sociedades contemporâneas. O caso português*, Afrontamento, Porto, 1996, 200-205.

¹⁰⁰ Daí também que se tenha querido a sua desjudicialização por ex. por meio do regime da proposta razoável (artigos 38.º ss. do RSORCA; cf. também o preâmbulo do Decreto-Lei n.º 83/2006, de 3-Mai., que, em transposição da DSA V, instituiu este regime: “Não obstante este facto [i.e. instituição do mecanismo da «Declaração amigável de acidente automóvel»] e o esforço que vem sendo feito pelas empresas de seguros, subsiste, ainda, entre as partes algum conflito, que deverá ser evitado”; finalidades similares presidiram à aprovação da Portaria n.º 377/2008, de 26-Mai.).

¹⁰¹ O que sai reforçado pelo facto de poderem estes, se o entenderem, fazer intervir o tomador do seguro. A interpretação do artigo 64.º/2 do RSORCA 2007 como já antes a do 29.º/2 do RSORCA 1985 não é, todavia, pacífica. Com o entendimento de que só pode chamar os sujeitos contra os quais exerça direito de regresso, M. J. CAPELO, *A intervenção do responsável civil* cit., 34 ss., seguida por JOSÉ ANTÓNIO DE FRANÇA PITÃO, *Seguro automóvel obrigatório anotado e legislação complementar*, QJ, Lisboa, 2019, 265. No sentido de que, através do recurso à analogia, é permitido ao segurador o chamamento de qualquer pessoa cuja responsabilidade perante os lesados haja ela coberto, C. LOPES DO REGO, *Regime das acções de responsabilidade civil* cit., 76-77, seguido por A. GARÇÃO SOARES/M. J. RANGEL DE MESQUITA, *Regime do Sistema do Seguro Obrigatório* cit., 257.

Ora, no seguro de navios de recreio não há esta última preocupação: as acções em tribunal¹⁰², tanto quanto saibamos, são comparativamente muito poucas.

Existem, ainda, outras disposições processuais, também copiadas do regime do seguro automóvel. Assim, quando *não puder* o lesado *identificar o segurador* do lesante, pode demandar directamente o responsável pelo sinistro, para que seja notificado pelo tribunal para indicar o segurador do navio de recreio interveniente no acidente (número 20.º da Portaria n.º 689/2001, correspondente ao artigo 29.º/3 do RSORCA 1985 e ao hoje em vigor 64.º/3 do RSORCA 2007). É também permitida a *reconvenção* contra o autor e o seu segurador nas acções em processo cível (número 21.º da Portaria n.º 689/2001, correspondente aos artigos 29.º/9 do RSORCA 1985 e 64.º/6 do RSORCA 2007).

X. As disposições processuais do número 18.º e, também em certa medida, do 20.º da Portaria n.º 689/2001 mostram, ainda, quão longe se levou a “importação” do RSORCA (à data, o 1985). Fala-se, com efeito, no número 18.º de “em caso de existência de seguro”. Esta regra faz todo o sentido no RSORCA, no qual é previsto um fundo de garantia, o FGA, *grosso modo* para os casos em que o veículo não tenha sido identificado ou a responsabilidade civil a si associada não esteja assegurada (artigos 47.º ss.). O mesmo, porém, não se passa no seguro de navios de recreio: aí, se não houver seguro, a acção deve ser intentada contra o responsável civil, se conhecido (cf. diversamente o artigo 62.º do RSORCA). A interpretação do segmento em análise perante este diferente contexto deve ser adaptada em conformidade. Houve já noutros países experiências no sentido da constituição, no domínio da navegação marítima ou, mais amplamente, aquática, de um fundo deste jaez, uma fracassada, como foi o caso da cabo-verdiana¹⁰³,

¹⁰² Pelo menos em tribunais portugueses, uma vez que não poucas das apólices em circulação prevêem pactos de jurisdição estrangeira.

¹⁰³ Pelo Decreto-Lei n.º 17/2003, de 19-mai., o Fundo de Reserva Especial passou a designar-se FGA. Contudo, o Decreto-Lei n.º 70/2015, de 31-dez., que regulou o seguro de responsabilidade civil previsto no Código Marítimo (CM), conferiu ao FGA previsto no Decreto-Lei n.º 17/2003 «competência para se ocupar de indemnização no sector de seguro marítimo», passando a denominar-se Fundo de Garantia Automóvel e Marítimo (FGAM), “mantendo-se sem qualquer outra alteração as normas que o regulam, que passam a ser extensivas ao seguro estabelecido pelo presente diploma [*i.e.* de créditos marítimos]” (artigo 43.º do Decreto-Lei n.º 70/2015). Entretanto, foi alterado o regime do RSORCA cabo-verdiano, constante do dito Decreto-Lei n.º 17/2003, pelo Decreto-Lei n.º 57/2018, de 14-nov., cujo artigo 4.º revogou os artigos 36.º a 44.º respeitantes ao FGA, para, conforme exarado no preâmbulo, cumprir o desiderato da instituição do FGAM do Decreto-Lei n.º 70/2015. Porém, menos de 1 ano volvido, o Decreto-Lei n.º 45/2019, de 24-set., que aprovou o regime jurídico do FGA, abandonou o projecto, pois “chegou-se à conclusão de que o Fundo de Garantia [Automóvel e] Marítimo, instituído pelo Decreto-Lei n.º 70/2015 (...) não

outra ainda operacional, como é o caso da macaense¹⁰⁴, mas ainda não em Portugal¹⁰⁵.

XI. No mercado segurador, os seguros de responsabilidade civil de navios de recreio são amiúde comercializados com *outras coberturas* ou *seguros*, como sejam as ou os de *casco*¹⁰⁶, de *acidentes pessoais* e de *protecção jurídica*.

A Portaria n.º 689/2001 prevê este caso no número 17.º Regula-o, todavia, em termos que geram questões várias:

Dos contratos de seguro poderão constar apólices que dêem cobertura às ER e aos seus ocupantes, desde que as mesmas respeitem os princípios estabelecidos no presente diploma.

É, desde logo, estranha a separação entre “contratos de seguro” e “apólices” que da norma consta. É-o também a afirmação ou permissão de algo que, ainda que não existisse a norma, permitido seria: a celebração de outros seguros de diferente natureza sobre a própria embarcação ou os seus ocupantes. Peculiar é também a remissão para os “princípios” estabelecidos na Portaria n.º 689/2001, que não a normas. Mas mais insólita ainda é a subordinação de seguros de casco e de acidentes pessoais ao regime de um seguro de... responsabilidade civil. É que, em qualquer um dos casos, são diferentes os interesses seguros e, conseqüentemente, a respectiva lógica de funcionamento. Mesmo as circunstâncias que determinam

é viável, não se encontrando semelhante instituto nos ordenamentos jurídicos próximos ao nosso, sendo improvável a sua capitalização, bem assim a criação de um corpo único de normas gerais para os ramos automóvel e marítimo colocaria em causa a sustentabilidade financeira do FGA. Assim, procede-se, com o presente diploma à revogação da disposição que instituiu o Fundo de Garantia Marítimo, passando a existir apenas o FGA⁷. O FGA cabo-verdiano é um património autónomo que funciona junto do Banco de Cabo-Verde e sob sua gestão (artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 45/2019).

¹⁰⁴ Em Macau, o FGA foi instituído junto do Instituto Emissor de Macau, E.P., pelo Decreto-Lei n.º 53/83/M, de 26-dez. O seu estatuto foi regulado no RSORCA de Macau de 1994 aprovado pelo Decreto-Lei n.º 57/94, de 28-nov. (artigos 23.º a 39.º). Em virtude do n.º 1 do artigo 20.º do Decreto-Lei n.º 104/99/M, de 13-dez., que estabeleceu o seguro obrigatório de responsabilidade civil das embarcações de recreio, o FGA passou a Fundo de Garantia Automóvel e Marítimo (FGAM), alargando o seu âmbito de actuação, designadamente à responsabilidade civil por navegação de embarcações de recreio. O FGAM é uma pessoa colectiva de direito público com autonomia administrativa, financeira e patrimonial.

¹⁰⁵ Abstráimos de iniciativas em âmbitos específicos e internacionais, como é o caso do FIPOL. Sobre o ponto, M. J. DA COSTA GOMES, *Limitação* cit., 435 ss.

¹⁰⁶ Nos tribunais portugueses, e.g. STJ 25-Mai.-2017, proc. n.º 229/14.4TNLSB.L1.S1, RLx 10-Out.-2019, proc. n.º 1098/15.2T8AGH.L1-2, RLx 10-Out.-2019, proc. n.º 1098/15.2T8AGH.L1-2.

que o seguro de responsabilidade civil de embarcações de recreio seja obrigatório, i.e. um incremento da probabilidade de satisfação de créditos de terceiros lesados, tão-pouco se verificam no caso dos seguros de cascos e, mesmo, apesar de neste caso poderem concorrer outras razões que determinassem a obrigatoriedade, nos de acidentes pessoais. À norma não encontramos sentido normativo útil senão que não devam tais seguros impedir a cobertura obrigatória da responsabilidade civil.

Interpretar o número 17.º da Portaria n.º 689/2001 no sentido de determinar a aplicação de normas específicas do regime do seguro obrigatório a seguros de casco ou de acidentes pessoais conduz a resultados muito pouco satisfatórios: o número 1.º não se aplica porque não se trata de responsabilidade civil; o número 2.º também não porque não são obrigatórios; o número 3.º talvez pudesse aplicar-se mas, não sendo obrigatórios, não se vê que interesse legítimo haja em impor-lhes determinado âmbito territorial; o número 4.º sim; o número 5.º não, porque não são obrigatórios; os números 6.º e 7.º, sobre o conteúdo da obrigação do segurador e o capital seguro, não pela mesma razão e porque não são de responsabilidade; os números 8.º e 9.º, respeitantes às exclusões, não, até porque a lógica destes seguros é cobrir precisamente alguns dos danos (por ex. números 8.º *a*) ou 9.º *a*) aí excluídos para o seguro de responsabilidade¹⁰⁷; o número 10.º respeita ao seguro de provas desportivas de navios de recreio; o número 11.º faz sentido para um seguro de responsabilidade, não de coisas ou de pessoas; o número 12.º, acerca do rateio, vale apenas para seguros de responsabilidade; o número 13, respeitante à franquia, vale para “indemnização devida a terceiros”, o que não é o caso¹⁰⁸; o número 14.º nada acrescenta em relação ao regime geral; o número 15.º, sobre o regresso, vale no quadro dos seguros de responsabilidade; o número 16.º *idem*; as disposições dos números 18.º a 21.º também; e o mesmo se diga do número 22.º, que só se aplica ao seguro obrigatório previsto na Portaria n.º 689/2001. Feitas as contas, fica-nos talvez a aplicação de uma ou duas normas, que não ascendem à categoria de princípios e que não são específicas do seguro da Portaria n.º 689/2001, aos seguros de casco e de acidentes pessoais de navios de recreio.

¹⁰⁷ A prática atesta a existência, por ex., para a cobertura de danos próprios de exclusões distintas das do elenco dos números 8 e 9 da Portaria, já consideradas pelos tribunais válidas: RLx 10-Out.-2019, proc. n.º 1098/15.2T8AGH.L1-2 (cláusulas de exclusão de lucros cessantes ou dano de privação de uso, de exclusão de danos ocorridos fora de actividades de recreio, designadamente comercial turística, e de danos ocorridos antes do termo do processo de registo).

¹⁰⁸ Em RLx 10-Out.-2019, proc. n.º 1098/15.2T8AGH.L1-2, estava em causa um seguro de responsabilidade civil de navio de recreio, com cobertura de danos próprios na soma de € 260.500 e uma franquia de 1%, em relação à qual a sua licitude em face do número 13 da Portaria não foi sequer suscitada.

As três coberturas podem ser contratadas em separado, com capitais autónomos; de resto, a de protecção jurídica tem mesmo de constar de “contrato distinto” ou de um “capítulo autónomo de uma única apólice” (artigo 169.º do RJCS). Dependerá, contudo, do conteúdo do próprio contrato ou contratos os termos em que se encontrem as mesmas coligadas.

Ao seguro de casco de navios de recreio aplica-se, com prevalência normativa sobre a Portaria n.º 689/2001, o regime dos seguros marítimos ou contra riscos de mar (por identidade de razão, apesar de pensado *prima facie* para os seguros marítimos digamos mercantis), constante dos artigos 595.º a 615.º do CCom na parte aplicável aos seguros marítimos em geral (por ex., artigos 596.º pr. 1.º, 597.º, 598.º, 604.º, 605.º, 606.º, 607.º, 612.º ou 613.º) e aos seguros de casco em específico (são poucos os artigos em causa, atento o predomínio do seguro de mercadorias: cf. *e.g.* artigos 602.º/1 ou 608.º pr. e § 2.º *ibid.*), tendo as partes, em todo o caso, uma ampla liberdade de conformação do seu conteúdo (artigos 11.º, 12.º/2 e 13.º/2 do RJCS e 5.º/2 *a*) e 8.º *f*) do RJASR; o regime comum e a parte geral dos seguros de danos no RJCS são também aplicáveis nos termos dos artigos 595.º do CCom e 2.º do RJCS)¹⁰⁹. Em matéria de veículos terrestres a motor, porém, alguns problemas suscitados no âmbito de tipo similar de cobertura são disciplinados pelo Decreto-Lei n.º 214/97, de 16-Ag.¹¹⁰ Problemas que também surgem no domínio dos seguros de casco de navios de recreio¹¹¹. Parece-nos, por isso, legítimo perguntar se deva o Decreto-Lei n.º 214/97 aplicar-se também a estes. Inclinamo-nos a responder afirmativamente.

XII. Se existirem vários lesados com direito a indemnizações que, na sua totalidade, excedam o montante do capital seguro, os direitos daqueles contra o segurador reduzir-se-ão proporcionalmente até à concorrência daquele montante (número 12.º da Portaria n.º 689/2001). Trata-se da regra do *rateio* nos seguros de responsabilidade, também ela importada do RSORCA 1985¹¹².

¹⁰⁹ Não obstante, como nota STÉPHANE MIRIBEL, *Plaisance et assurance : questions d'actualité*, DMF 841 (2021), 1008-1019, constata-se, na experiência judiciária francesa, que ao seguro de embarcações de recreio têm sido mais aplicadas regras de direito geral dos seguros do que dos seguros marítimos, com excepção das respeitantes à limitação de responsabilidade.

¹¹⁰ Regime que, não tendo sido revogado pelo RJCS, se mantém em vigor. Assim, STJ 23-Jan.-2014, proc. n.º 703/10.1TBEPS.G1.S1, ou F. RODRIGUES ROCHA, *Do princípio indemnizatório* cit., 96 nt. 436; diferentemente, STJ 24-Abr.-2012, proc. n.º 32/10.0T2AVR.C1.S1.

¹¹¹ Cf., *e.g.*, STJ 25-Mai.-2017, proc. n.º 229/14.4TNLSB.L1.S1.

¹¹² Sobre esta, F. RODRIGUES ROCHA/ANA ISABEL SERRA CALMEIRO, *Algumas reflexões a propósito do regime do rateio nos seguros de responsabilidade civil*, nos *Estudos em homenagem ao Professor Doutor*

XIII. As partes podem contratar, mediante *acordo* ou *cláusula expressa*, que uma parte da indemnização devida a terceiros fique a cargo do segurado (franquia), mas esta limitação “nunca” será oponível aos lesados ou aos seus herdeiros (número 13.º da Portaria n.º 689/2001; cf. também, com soluções similares, *e.g.*, os artigos 10.º/2 do RSORCA 1985 e 16.º/2 do RSORCA 2007, o n.º 8 do anexo II ao RAMT 2014, o n.º 7 da Portaria n.º 303/94, de 18-Mai., o artigo 6.º/1 da Portaria n.º 385-E/2017). Trata-se de norma dirigida à protecção dos terceiros lesados e que vale para qualquer tipo de franquia, seja absoluta ou relativa¹¹³. A lei, todavia, admite um tal acordo ou cláusula, que terá os seus efeitos restritos às relações internas entre segurador e tomador e aqueles cuja obrigação de indemnizar seja garantida pelo contrato de seguro (cf. o artigo 48.º/5 do RJCS).

XIV. O número 16.º da Portaria n.º 689/2001 regula o âmbito temporal do contrato, nos seguintes termos:

Os contratos de seguro garantem apenas as responsabilidades pelos danos resultantes de sinistros ocorridos durante o período de vigência, se reclamadas nos prazos fixados nas respectivas apólices.

Previsões normativas deste jaez não eram, até à entrada em vigor do RJCS, insólitas no direito português¹¹⁴. Isto devia-se, em apreciável medida, às dúvidas suscitadas em torno da licitude deste tipo de cláusulas, ditas *claims made*, em face

Carlos Pamplona Corte-Real, org. António Menezes Cordeiro/Eduardo Paz Ferreira/M. Januário da Costa Gomes/Jorge Duarte Pinheiro, Almedina, Coimbra, 2016, 513-533.

¹¹³ Embora as deste segundo tipo não coloquem sempre, em abstracto, um vazio de cobertura, na situação em que o montante da franquia seja ultrapassado. Sobre a distinção, F. RODRIGUES ROCHA, *Do princípio indemnizatório* cit., 78-79 nt. 363.

¹¹⁴ Cf. *e.g.*, para o seguro de responsabilidade civil de estivador, os números 3.º e 4.º da Portaria n.º 303/94 ou, para o seguro de responsabilidade civil de transitário, o número 4 da Norma Regulamentar do ISP n.º 2/2007-R; normas prejudicadas, entretanto, pela entrada em vigor, respectivamente, das Normas Regulamentares do ISP n.º 4/2009-R e n.º 6/2009-R, que as alinham com o disposto no artigo 139.º/3 do RJCS; para o seguro de responsabilidade civil de operadores turísticos, o artigo 27.º, n.º 2, al. c), do RJAAT, e o n.º 10 do anexo II do RAMT 2014. O problema das cláusulas “reclamação” ou *claims made* “editadas pelo poder regulamentar” existe também em França: YVONNE LAMBERT-FAIVRE/LAURENT LEVENEUR, *Droit des assurances*, 14.^a ed., Dalloz, Paris, 2017, 514 ss. Também o artigo 8.º/2 do Decreto-Lei n.º 183/88, de 24-Mai., para os seguros de crédito e caução, admite cláusulas *claims made*: “[a] seguradora tem a faculdade de, na apólice, subordinar a eficácia do seguro a condição, bem como estabelecer prazos constitutivos do sinistro”.

do artigo 300.º do CC, definitivamente resolvidas, em 2008 apenas, pelo artigo 139.º/1 a 3 do RJCS¹¹⁵.

A solução constante do número 16.º da Portaria n.º 689/2001, ao arrepio daquilo que foi a orientação geral do legislador, destoa da que resultaria do artigo 14.º do RSORCA 1985, e (ou mas) acabou, mais tarde, em 2008, por receber confirmação do artigo 139.º/1 e 2 do RJCS, ao permitir a validade de cláusulas que delimitassem o período de cobertura, tendo em conta o facto gerador do dano, a sua manifestação ou a reclamação. Apresenta, contudo, uma importante diferença, desde logo por dele não constar o disposto no n.º 3 do artigo 139.º do RJCS, que delimita, nos seguros de riscos de massa, em termos de imperatividade mínima, a licitude das cláusulas *claims made*. Tal injuntividade não seria, contudo, em princípio, aplicável ao seguro de navios de recreio, dado estarmos em face de um seguro de grandes riscos (artigo 13.º/2 do RJCS).

Não obstante, pode questionar-se se o número 16.º da Portaria n.º 689/2001 seja consentâneo com um seguro de responsabilidade civil que, apesar de cobrir

¹¹⁵ Sobre o tema, permitimo-nos remeter a JOSÉ CARLOS MOITINHO DE ALMEIDA, *O contrato de seguro no Direito português e comparado*, Sá da Costa, Lisboa, 1971, 135-138, ANTÓNIO PINTO MONTEIRO, *Cláusulas limitativas e de exclusão de responsabilidade civil*, Almedina, Coimbra, 2011 (reimpr. 1985), 111-113, J. VASQUES, *Contrato de seguro. Notas para uma teoria geral*, Coimbra Ed., Coimbra, 1999, 294-297 e 366-367, *id.*, anotação ao artigo 139.º, em P. Romano Martinez, *Lei do Contrato de Seguro anotada cit.*, 484-485, MÁRIO RAPOSO, *Sobre a responsabilidade civil do produtor e a garantia do seguro*, *BMJ* 413, 5 ss., *max.* 25, *id.*, *Regulação legislativa do contrato de seguro. Uma nota sumária*, *ROA* 56 (1996) III, 831-836, *id.*, *O novo Direito comercial marítimo português, nos Estudos sobre o novo Direito marítimo. Realidades internacionais e situação portuguesa*, Coimbra Ed., Coimbra, 1999, 225-226 nt. 15, LUÍS PORTUGAL, *O “claims made” nas apólices RC geral*, Associação Portuguesa de Seguradores, Documentos de trabalho n.º 13, Lisboa, 1988, *per totum*, RITA FERREIRA DA SILVA, *Do contrato de seguro de responsabilidade civil geral. Seu enquadramento e aspectos jurídicos essenciais*, Coimbra Ed., Coimbra, 2007, 205-212, ANA PRATA, *Cláusulas de exclusão e limitação da responsabilidade contratual*, Almedina, Coimbra, 1985, 99-100, *ead.*, anotação ao artigo 22.º/1 ff, em *Contratos de adesão e cláusulas contratuais gerais*, 2.ª ed., Almedina, Coimbra, 2021, 563-564, A. MENEZES CORDEIRO, *Direito dos seguros cit.*, 812, ANA ISABEL SERRA CALMEIRO, *Das cláusulas abusivas no contrato de seguro*, Almedina, Coimbra, 2014, 81-89, F. RODRIGUES ROCHA, *Do princípio indemnizatório cit.*, 171, *id.*, *Seguros e actividade portuária*, nas *IV Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo. 15 e 16 de outubro de 2015. O porto*, coord. M. Januário da Costa Gomes, Almedina, Coimbra, 2018, 269-271 e 277-278 (onde ulterior bibliografia a p. 270 nt. 190), F. RODRIGUES ROCHA/A. I. SERRA CALMEIRO, *Algumas reflexões cit.*, 526, ARNALDO COSTA OLIVEIRA, anotações ao artigo 100.º e 126.º, em P. Romano Martinez *et al.*, *Lei do Contrato de Seguro anotada cit.*, 392-393 e 439, M. Lima Rego, *Contrato de seguro e terceiros cit.*, 126-127 nts. 257-259, 448 nt. 1185, 451 nt. 1194, 849 nt. 2358, ou MARIA ELISABETE GOMES RAMOS, *O seguro de responsabilidade civil dos administradores (entre a exposição ao risco e a delimitação da cobertura)*, Almedina, Coimbra, 2010, 455 ss., *max.* 462-464, *ead.*, *D&O Insurance. Um estrangeirado entre a tipicidade social e a atipicidade legal*, *RDCom* (2020), 1491 ss., *max.* 1526 ss.

grandes riscos, é obrigatório e com um regime, como o da Portaria em apreço, que se quis próximo do dos veículos terrestres a motor.

A resposta a esta questão exige que atentemos, em primeiro lugar, no regime estabelecido no artigo 139.º/3 do RJCS. Este é, como referíamos, relativamente imperativo ao abrigo do 13.º/1 *ibid.*, e aplica-se genericamente a todos os seguros de responsabilidade civil, sejam facultativos ou obrigatórios. É, no entanto, estranho que assim seja, pois, por razões de protecção dos terceiros lesados, não parecem admissíveis cláusulas *claims made* (não, pelo menos, com a extensão permitida pelo artigo 139.º/3 do RJCS) em face do regime estabelecido pelo artigo 22.º do RSORCA 2007¹¹⁶ – que é talvez o mais importante seguro obrigatório de responsabilidade civil – e mesmo em face da fonte de inspiração do artigo 139.º do RJCS, o artigo 78.º da *Loi sur le contrat d'assurance terrestre* de 1992, na redacção introduzida pelo artigo 9.º da Lei de 16-Mar.-1994¹¹⁷:

Pour les branches de la responsabilité civile générale, *autres que la responsabilité civile afférente aux véhicules automoteurs* que le Roi détermine, les parties peuvent convenir que la garantie d'assurance porte uniquement sur les demandes en réparation formulées par écrit à l'encontre de l'assuré ou de l'assureur pendant la durée du contrat pour un dommage survenu pendant cette même durée.

A solução de 1994 foi motivada pelos protestos da indústria seguradora à versão de 1992 da *Loi sur le contrat d'assurance terrestre*, que impedia as cláusulas *claims made*¹¹⁸. Solução idêntica à de 1994 consta ainda hoje da *Loi sur le contrat d'assurance* de 2014 no artigo 142.º, § 2, 1.ª parte.

¹¹⁶ E já antes o 14.º do RSORCA 1985. Sobre o tema *e.g.* LUÍS POÇAS, *Seguro automóvel. Oponibilidade de meios de defesa aos lesados*, Almedina, Coimbra, 2018, 30 ss. *e passim*.

¹¹⁷ Chamada: *Loi portant modification de certaines dispositions de la loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre*.

¹¹⁸ Os PDECS-PEICL são também restritivos quanto à licitude das cláusulas *claims made* (artigo 14:107 (1) e (2)). Em França, experiência jurídica próxima da belga, as cláusulas *claims made* foram, num primeiro momento, em 1978, admitidas pela jurisprudência ao abrigo da liberdade contratual, depois, num segundo momento, a partir de 1985, consideradas inoponíveis aos lesados e, num terceiro momento, após uma série de 7 acórdãos em 1990, com uma importante confirmação da *Cour de Cassation* em 1997 e pelo *Conseil d'État* em 2000 através do aresto *Beule*, declaradas ilícitas. Seguiram-se, para meter fim à controvérsia, duas intervenções legislativas, uma pela Lei n.º 2002-1577, de 30-Dez.-2002, relativa ao seguro de responsabilidade civil dos estabelecimentos e profissionais de saúde; outra pela Lei de 1-Ag.-2003, sobre a segurança financeira, que estabeleceu regras gerais relativas à delimitação temporal da cobertura dos seguros de responsabilidade civil (artigos L. 124-1-1 e 124-5 do CA), admitindo as cláusulas *claims made* e contrariando, em apreciável medida, a jurisprudência anterior. As cláusulas *claims made* são hoje admitidas pelo artigo L. 124-1 do CA, que, segundo o artigo L. 111-2 não é imperativo. Sobre o tema, *e.g.* JÉRÔME

Em face do não desconhecimento pelo legislador português do regime belga e do regime automóvel, torna-se difícil circunscrever o alcance do artigo 139.º/3 do RJCS apenas a seguros facultativos; mas é possível, pelos elementos histórico e sistemático (artigos 78 § 2.º da lei belga e 22.º do RSORCA 2007), circunscrevê-lo a seguros facultativos e obrigatórios de responsabilidade civil que não concirnam a veículos a motor.

Se assim é, o artigo 139.º/3 do RJCS não se aplica, a nosso ver, ao seguro de responsabilidade civil de embarcações de recreio. Pergunta-se agora, no entanto: pode, então, considerar-se em vigor a norma do número 16.º da Portaria n.º 689/2001?

É difícil sustentar uma revogação tácita do número 16.º da Portaria n.º 689/2001 pelo artigo 139.º/3 do RJCS, atenta a circunscrição que do seu âmbito de aplicação fizemos. Ainda assim, consideramos, não obstante, ter sido intenção do legislador instituir em 2008 no RJCS uma nova disciplina para as cláusulas *claims made*, unificando soluções normativas parcelares precedentes (um tal desiderato parece manifestar-se também no artigo 3.º/1 do Decreto-Lei n.º 72/2008). Por tal razão, entendemos que, no seu todo, a disciplina instituída nos 3 números do artigo 139.º do RJCS substituiu a do número 16.º da Portaria n.º 689/2001. Porém, como vimos, não sendo o n.º 3 do artigo 139.º do RJCS aplicável a seguros obrigatórios de responsabilidade civil aferente a veículos a motor, a melhor solução passará por aplicar o regime do artigo 22.º do RSORCA 2007. Assim sendo, não é admissível, fora do quadro do artigo 22.º do RSORCA, aplicável ao seguro da Portaria n.º 689/2001, a previsão contratual de cláusulas *claims made*.

XV. A paredes meias com o seguro de que nos ocupamos está o de responsabilidade civil para o exercício da actividade marítimo-turística, previsto no artigo 14.º e regulamentado no anexo II ao RAMT 2014¹¹⁹, bem como com o de responsabilidade civil e acidentes pessoais das empresas de animação turística e operadores marítimo-turísticos, previsto nos artigos 4.º/5 e 27.º e 29.º do RJAAT 2009.

BONNARD, *Droit des assurances*, 5.ª ed., LexisNexis, Paris, 2016, 157-159, Muriel Chagny/Louis Perdrix, *Droit des assurances*, 4.ª ed., LGDJ, Paris, 2018, 357-358, Y. LAMBERT-FAIVRE/L. LEVENEUR, *Droit des assurances* cit., 504-521 (com ulteriores indicações bibliográficas; críticos do regime actual, aventando mesmo a possibilidade de um fundo de garantia cobrir os danos nos casos em que a garantia de seguro tenha caducado, mas o direito à indemnização da vítima não tenha ainda prescrito), ou BERNARD BEIGNIER/SONIA BEN HADJ YAHIA, *Droit des assurances*, 3.ª ed., LGDJ, Paris, 2018, 484-489.

¹¹⁹ E já previsto e também regulamentado no artigo 26.º e no anexo III do RAMT 2002 e, mesmo antes, previsto no artigo 17.º/1 do Decreto-Lei n.º 564/80, de 6-Dez., alterado, embora não nesta parte, pelo Decreto-Lei n.º 200/88, de 31-Mai. Na jurisprudência, sobre este seguro, RLx 24-Jan.-2019, proc. n.º 577/13.0TNLSB.L1-6.

Uma questão que se coloca é a de saber se podem estes seguros sobrepor-se e em que termos. Em princípio, não, uma vez que têm âmbitos diferentes de aplicação: o de embarcações de recreio vale para actividades de lazer, o do exercício da actividade marítimo-turística vale para actividades mercantis.

4. Conclusão

A responsabilidade civil por danos causados por embarcações de recreio foi até 1995 consonante com as regras que valiam para a generalidade dos navios, obedecendo ao disposto no CCom e na CB 1910. O quadro mudou em 1995, quando o legislador a alinou com a da circulação de veículos terrestres. Surgem, no entanto, problemas vários de que mencionámos neste estudo alguns. Assim, por ex., o facto de o legislador não ter estabelecido expressamente limites de indemnização para a responsabilidade civil por embarcação de recreio, o facto de aqueles que existem não estarem alinhados com os do seguro, a previsão de uma responsabilidade objectiva para os capitães de embarcações de recreio, ou o não terem sido determinados critérios de repartição da responsabilidade.

O desacerto é talvez ainda maior a nível de seguro. A Portaria n.º 689/2001 alinou o seguro de responsabilidade civil de embarcações de recreio com o regime do seguro automóvel de 1985, mas o legislador ora estendeu àquele regras que pouco sentido faziam (como é o caso do afastamento do litisconsórcio passivo), ora fez o contrário (como é o caso dos capitais mínimos), além de que não procedeu à sua actualização em 2007 à data da revisão do RSORCA.

Os aspectos enunciados ilustram a necessidade, que urge, em rever-se o regime constante da Portaria n.º 689/2001 e, possivelmente mesmo, também repensar o correspondente regime de responsabilidade civil no RJNR.