

LISBON LAW REVIEW

REVISTA
DA FACULDADE DE DIREITO
DA UNIVERSIDADE DE LISBOA

2016/1



LISBON LAW REVIEW

COMISSÃO CIENTÍFICA

Christian Baldus (Universidade de Heidelberg)

Dinah Shelton (Universidade de Georgetown)

Jose Luis Díez Ripolles (Universidade de Málaga)

Juan Fernandez-Armesto (Universidade Pontifícia de Comillas)

Ken Pennington (Universidade Católica da América)

Marco Antônio Marques da Silva (Pontifícia Universidade Católica de São Paulo)

Miodrag Jovanovic (Universidade de Belgrado)

Pedro Ortega Gil (Universidade de Santiago de Compostela)

Pierluigi Chiassoni (Universidade de Genova)

Robert Alexy (Universidade de Kiel)

DIRECTOR

Eduardo Vera-Cruz Pinto

COMISSÃO DE REDAÇÃO

David Duarte

Diogo Costa Gonçalves

Helena Morão

Miguel Lopes Romão

Miguel Sousa Ferro

SECRETÁRIO DE REDAÇÃO

Sofia Duarte

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

ISSN 0870-3116

Depósito Legal n.º 75611/95

Data: Abril, 2016

Editorial

05-08 Nota do Diretor

Diogo Costa Gonçalves

09-46 O reconhecimento das fundações privadas: personificação ou limitação da responsabilidade?

Eduardo Oliveira Lopes

47-78 A compensação especial no quadro dos instrumentos de proteção dos bens ambientais

Francisco Rodrigues Rocha

79-132 Dos prazos de exercício de direitos em matéria de abalroação

João Espírito Santo

133-143 Les sociétés commerciales unipersonnelles du droit Bissau-guinéen (Acte uniforme relatif au droit des sociétés commerciales et du groupement d'intérêt économique de l'Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires)

Maria João Carvalho Vaz

145-167 O registo de identificação criminal de condenados por crimes contra a autodeterminação e liberdade sexual de menores: Um mal desnecessário

Raul Relvas Moreira

169-201 A competência dos tribunais arbitrais administrativos para a decisão de questões prejudiciais

Rita Guimarães Fialho d'Almeida

203-246 Breves notas acerca da responsabilidade civil do Estado por atos da função jurisdicional

DOS PRAZOS DE EXERCÍCIO DE DIREITOS EM MATÉRIA DE ABALROAÇÃO

Francisco Rodrigues Rocha

Resumo: No presente artigo, pretende-se abordar os prazos para apresentação de reclamação no âmbito do regime jurídico da abalroação de navio contido no Código Comercial. Embora a Convenção para a Unificação de Certas Regras em Matéria de Abalroação, assinada em Bruxelas, em 23 de Setembro de 1910, que foi aprovada por Portugal e está ainda em vigor à presente data, não exigir a apresentação de protesto nem de qualquer outra formalidade especial (artigo 6.º), o Direito comercial português adopta ainda a solução tradicional da *Ordonnance de la Marine*, que impõe ao capitão do navio a apresentação de uma reclamação, no prazo de 3 dias, à autoridade marítima do local onde ocorreu a abalroação ou a partir do momento em que o navio aportou.

Palavras-chave: Abalroação; reclamação por perdas e danos; prazos para exercício de direitos.

Abstract: In the following article, it is envisaged the study of the time bar to present a protest under the Portuguese ships collision regime in the Commercial Code. Although the Convention for the Unification of Certain Rules of Law with respect to Collision between Vessels, signed in Brussels, in 23 September 1910, which was approved and ratified by Portugal and is still in force at the present moment, does not establish any protest or the fulfilment of any other special formality (article 6), Portuguese commercial law still adopts the traditional solution of the *Ordonnance de la Marine* which imposes that the captain of the vessel presents a protest to the local maritime authority within 3 days from the time the collision occurred or from the time the ship has come to land.

Keywords: Ships collision; protest; time bar.

Abreviaturas mais utilizadas: CC = Código Civil; CCom = Código Comercial; CPC = Código de Processo Civil; CB = Convenção de Bruxelas; RH = Regras de Hamburgo; RIA = Regras de Louque-Antuérpia; RGC = Regulamento Geral das Capitánias. As sentenças e acordãos que aparecem sem citação de fonte foram consultados em www.dgsi.pt.

Francisco Barros Ferreira Rodrigues Rocha (frrocha@fd.ul.pt)
Assistente-convidado da Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa, Advogado.

I. INTRODUÇÃO

Os prazos para exercício de direitos são tendencialmente mais curtos no Direito marítimo, especialmente quando comparados com os gerais da responsabilidade contratual (em regra, de 20 anos, pelo artigo 309.º do CC¹) e extracontratual (em regra, de 3 anos, pelo artigo 498.º, n.º 1, do CC).

A título meramente ilustrativo, podemos confirmar quanto dizemos com as situações seguintes: (i) o prazo para a acção de cumprimento e de indemnização contra o transportador marítimo, nos transportes objectivamente internacionais, é de 1 ano, nos termos do artigo 3.º, n.º 6, da CB 1924²; (ii) o prazo para intentar

¹ Entendimento dominante entre nós, à excepção de PEDRO DE ATRBUQUEROE, *A aplicabilidade do prazo prescricional do n.º 1 do art. 498.º do Código Civil à responsabilidade civil contratual*, na *Revista da Ordem dos Advogados* 49 (1989), III, pp. 793-822.

² Em sentido contrário, entendendo que o prazo para a acção de cumprimento contra o transportador é de 20 anos, nos termos do artigo 309.º do CC, *vid.*, na jurisprudência, o Ac. STJ 19.IV.1979 (MIGUEL CAEIRO), proc. n.º 067599, no *Boletim do Ministério da Justiça* n.º 286, pp. 242-246 ("O prazo de um ano estabelecido no n.º 6 do artigo 3 da Convenção de Bruxelas de 25 de Agosto de 1924, introduzida no direito interno português pelo Decreto-Lei n.º 37749, de 1 de Fevereiro de 1950, só abrange as acções para efectivação da responsabilidade civil por perdas e danos que, como decorre dos artigos 562, 564, n.º 1, do Código Civil, respeita apenas a reparação de prejuízos ou indemnização, não valendo, pois, para o pedido de entrega em espécie"), e, na sua esteira, na doutrina, MARIO RAPOSO, *O novo Direito comercial marítimo português*, em *Estudos sobre o novo Direito marítimo – realidades internacionais e situação portuguesa*, Coimbra Ed., Coimbra, 1999, p. 226¹¹¹. Para sabermos por que motivo decidiu o STJ como decidiu, e necessário expor os factos em causa e reproduzir a fundamentação da decisão. A Conservas António Alonso, Lda. (A.), sediada em Setúbal, propôs no Tribunal de Comarca de Lisboa uma acção ordinária contra a Companhia Nacional de Navegação (R.), pedindo a condenação desta a pagar-lhe 246.595\$90 como indemnização pela mercadoria não entregue e respectivo frete marítimo, e bem assim 11.248\$80 de juros vencidos até à proposição da acção e os que de futuro acrescessem. Foi chamada ainda pela A. a Fábrica de Conservas Atlântico, SARL. O pedido foi depois ampliado e alterado pela A., passando a ser deduzido nos seguintes moldes: (a) deve a R. ser condenada à entrega de 406 sacos de peixe e 50 kg por saco, embarcados em navio da R. e que faltaram ao desembarque; (b) subsidiariamente, e para o caso de a entrega ser impossível, deve a R. ser condenada a pagar o preço dos sacos e do frete pago pela A. de, respectivamente, 172.550\$00 e 74.045\$90; (c) deve ainda ser condenada a pagar à A. a quantia de 11.248\$80. O STJ considerou o seguinte: "(...)aquele artigo 3.º, n.º 6 da Convenção de Bruxelas (introduzida em direito interno português pelo Decreto-Lei n.º 37748 de 1 de Fevereiro de 1950) apenas abrange as acções para efectivação de responsabilidade por perdas e danos, isto é, as acções em que se peça indemnização (...). Esse preceito não comporta outro entendimento, ao fixar o prazo de um ano para ser exigida «toda a responsabilidade por perdas e danos», expressão que no contexto dos seus n.ºs 5 e 6, e dos artigos 4.º e 7.º, significa indemnização por perdas e danos pedida ao armador. O sentido dessa indemnização corresponde no Código Civil apenas à reparação de prejuízos ou indemnização, como decorre dos artigos 562.º, 564.º, n.º 1, e 566.º, n.º 1.

Reconhece-se que pode impressionar o facto de não haver, para o pedido de entrega da própria mercadoria, uma restrição idêntica à estabelecida para o pedido de indemnização propriamente dita. Sem dúvida por se ter entendido que o texto em causa era demasiado restrito, o Protocolo assinado em Bruxelas a 23 de Fevereiro de 1968, introduzindo alterações na dita Convenção de 1924, substituiu o texto do n.º 6 do artigo 3.º por outro, em que passa genericamente a falar-se de o transportador e o navio ficarem libertos de toda a responsabilidade em qualquer caso relativamente às mercadorias, se a acção não for proposta dentro do mesmo prazo de um ano. Só que Portugal ainda não assinou este Protocolo. Também com a mesma preocupação as chamadas «Regras de Hamburgo» (...) se referem no artigo 20.º, n.º 1, a qualquer acção relativa a transporte marítimo de bens, fixando o prazo de dois anos para o procedimento judicial ou arbitral. Mas esta Convenção ainda não está em vigor. Daí que por meios de direito interno se tenha entretanto procurado alargar a possibilidade de acionar o responsável pelo transporte de mercadorias em caso de defeituosa execução do contrato respectivo. É o que mostram as leis francesas de 30 de Novembro de 1935 e de 18 de Novembro de 1942 (...). Entre nós, porém, só há que atender ao texto actual do artigo 3.º, n.º 6, da citada Convenção, com o alcance restrito que comporta".

Discordamos dos argumentos aduzidos pelo Supremo Tribunal de Justiça. O facto de o Protocolo de Visby de 1968 ter alterado a redacção ao artigo 3.º, n.º 6, da CB 1924 não parece decisivo, não só por não ser claro que pelo referido Protocolo seja também abrangida a acção de cumprimento (em vez da versão original "in any event the carrier and the ship shall be discharged from all liability in respect of loss or damage unless (...)") passou a ler-se "(...) the carrier and the ship shall in any event be discharged from all liability whatsoever in respect of the goods unless (...) ou "(...) le transporteur et le navire seront en tous cas déchargés de toute responsabilité quelconque relativement aux marchandises, à moins que (...)": ora, continua a falar-se de responsabilidade... mas agora seja ela de que tipo for: contratual, extracontratual, por incumprimento definitivo, mora, defeituoso; aliás, a alteração foi exactamente no sentido de abranger também a "wrong delivery", conforme proposta da delegação americana. cf. *The Travaux Préparatoires of the Hague Rules and of the Hague-Visby Rules*. Comité Maritime Internationale, 1997, pp. 307-319), como também porque o facto de ter sido o preceito aclarado em termos de redacção não significa necessariamente que, por interpretação, não se extraísse já da mesma a sua aplicação à acção de cumprimento. De facto, se a norma teve como preocupação que os transportadores não estivessem sujeitos durante longo período de tempo a ser acionados por danos causados no transporte (aliás, por esse motivo, foi consagrado o prazo de 1 ano: as palavras de BERLINGIERI, em *The Travaux...*, p. 303, na Comissão que orientou os Trabalhos Preparatórios, são a este respeito ilustrativas: "Pour ce qui est du délai de la prescription, j'ai vu que la commission l'avait réduit à un an. À présent, on réclame deux ans. En Italie, nous ne pourrions accepter ce terme de deux ans; tout au plus une année. Dire deux qu'un armateur doit rester sous la menace d'une action de la part du réceptionnaire pendant deux années après le départ de son navire, c'est impossible et nous ne pourrions l'accepter en Italie"), admitir que a acção de cumprimento estivesse sujeita ao prazo geral de 20 anos e não ao de 1 ano da CB 1924 defraudaria esse mesmo propósito. Além do mais, permitir que se intentasse uma acção de cumprimento 19 anos depois, por hipótese, quando já não se poderia intentar uma acção de indemnização seria, também, no mínimo, paradoxal, sendo certo que, caso ainda fosse possível a realização da prestação, o próprio transportador poderia *motu próprio* desencadear a impossibilidade a si imputável, transformando o dever de prestar em dever de indemnizar, assim se furtando ao longo prazo da acção de cumprimento. No que toca ao Direito português, julgamos ser a solução idêntica: em favor deste entendimento milita, além dos argumentos acima expostos, o artigo 20.º, n.º 1, das RH 1978, que abrange claramente a acção de cumprimento: "Any action relating to carriage of goods under this Convention is time-barred if judicial or arbitral proceedings have not been instituted within a period of two years".

acção de indemnização contra o transportador marítimo, nos transportes internos, é de 2 anos a contar da data em que o lesado teve conhecimento do direito, nos termos do artigo 27.º, n.º 2, do Decreto-Lei n.º 352/86, de 21 de Outubro³; (iii) o prazo para intentar acção de indemnização ou de cumprimento contra o transitário é de 10 meses, nos termos do artigo 16.º do Decreto-Lei n.º 255/99, de 7 de Julho⁴; (iv) o prazo para intentar a acção para pagamento do salário de salvação marítima é de 2 anos a contar da conclusão das operações, nos termos do artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 203/98, de 10 de Junho, e nos termos do artigo 10.º da CB de 1910⁵; (v) o prazo para intentar acção de cumprimento ou de indemnização por violação do contrato de fretamento é de 2 anos a contar da data em que o lesado teve conhecimento do direito, pelo artigo 46.º do Decreto-Lei n.º 191/87, de 29 de Abril⁶; (vi) o prazo para intentar a acção de cumprimento ou de indemnização pela violação do contrato de reboque é de 2 anos a contar da data da conclusão ou

Por outro lado o preâmbulo do Decreto-Lei n.º 352/86, de 21 de Outubro, afirma a expressa influência das RH na que toca ao prazo e ao regime para a propositura de acções: “5. *Alargou-se, aliás numa formulação tecnicamente mais rigorosa, o prazo de propositura de acção do n.º 6 do artigo 3.º da Convenção de um para dois anos: seguiu-se, neste ponto, o regime do n.º 1 do artigo 20.º das Regras de Hamburgo.* Nestes termos, o legislador, por influxo, ainda, da CB 1924, e por facilidade de expressão, utilizou a expressão “*os direitos de indemnização previstos neste diploma*”, quando é certo que quis abranger as acções relativas não só a indemnizações, como também para cumprimento das obrigações previstas no mesmo diploma

³ Influência que não se entendeu ao termo *a quo* do prazo, na medida em que, ao passo que pelo artigo 27.º, n.º 2, do Decreto-Lei n.º 352/86, na esteira do artigo 498.º, n.º 1, do CC, o prazo começa a contar da data em que o lesado teve conhecimento do direito, no regime das RH 1978 o termo *a quo* começa no dia em que o transportador entregou os bens ou parte deles ou, nos casos em que nenhum bem tenha sido entregue, no último dia em que deveriam tê-lo sido, nos termos do artigo 20.º, n.º 2, das referidas Regras. Crítico da solução do Direito português, em termos que acompanhamos, MÁRIO RAPOSO, *Sobre o contrato de transporte de mercadorias por mar*, no *Boletim do Ministério da Justiça* 376 (1988), p. 11, EUSDEM, *Transporte marítimo de mercadorias. Os problemas*, em *1.ª Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo, 6 e 7 e Março de 2008 – O contrato de transporte marítimo de mercadorias*, Almedina, Coimbra, 2008, pp. 56-57, EUSDEM, *O novo Direito comercial marítimo português*, em *Estudos sobre o novo Direito marítimo – Realidades internacionais e situação portuguesa*, Coimbra Ed., Coimbra, 1999, pp. 223-225 = *Revista da Ordem dos Advogados* (1983), pp. 375 e ss.

⁴ Porque as razões que presidem ao curto prazo para se intentar acção de indemnização contra o transitário valem para a acção de cumprimento, entendemos que o prazo é idêntico num e noutro caso.

⁵ Sobre este prazo, NINO AURELIANO, *A salvação marítima*, Almedina, Coimbra, 2006, pp. 148-149. Cf., também o artigo 23.º da Convenção de Londres de 1989.

⁶ Preceito que merece idênticos reparos aos tecidos a propósito do artigo 27.º, n.º 2, do Decreto-Lei n.º 352/86. *Vd. supra*. Para a acção de cumprimento vale o mesmo prazo.

da interrupção do reboque, nos termos do artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 431/86, de 30 de Dezembro; (vii) o prazo para intentar a acção de indemnização por violação do contrato de transporte marítimo interno de passageiros é de 2 anos, a contar da data em que o desembarque efectivamente se verificou ou da data para este prevista, nos termos do artigo 16.º, n.º 2, do Decreto-Lei n.º 349/86, de 17 de Outubro; (viii) o prazo para intentar acção de indemnização por violação do contrato de transporte marítimo europeu de passageiros é de 2 anos, nos termos do artigo 16.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 392/2009⁷; (ix) o prazo para intentar acção por avarias grossas é de 1 ano a contar da descarga ou, no caso de alijamento total da carga, a contar da data do navio ao porto de destino, nos termos do artigo 958.º do CPC; (x) se escolhidas as RIA, o prazo para intentar acção por avarias grossas será também de 1 ano, após a data da publicação da repartição da avaria, nos termos da regra XXIII⁸; (xi) o prazo para o capitão elaborar e entregar o relatório de mar à autoridade marítima ou consular, com jurisdição no primeiro porto de escala onde exista essa autoridade, é de 48 horas, a contar do momento em que o navio atracar ou fundear no mencionado porto, ou desde a data da chegada do capitão no caso de perda total do navio, nos termos do artigo 14.º, n.º 3, do Decreto-Lei n.º 384/99, de 23 de Setembro; (xii) o prazo para intentar acção de abalroação, nos casos que caibam no âmbito da CB de 1910, é de 2 anos a contar do evento, nos termos do artigo 7.º, n.º 1, da referida Convenção; (xiii) o segurado tem o ónus de participar o sinistro no prazo de cinco dias imediatos⁹ à recepção dos documentos justificativos de que as fazendas seguradas correram o risco e se perderam¹⁰, nos termos do artigo 615.º do CCom, que dispõe, por isso, um prazo mais curto de participação do que no seguro terrestre (oito dias: cf. o

⁷ Por idênticos motivos aos explanados *supra*, o prazo é o mesmo para a acção de cumprimento.

⁸ Sobre os problemas de determinação do termo *a quo* do prazo para intentar acção por avarias, *cf.* EMILIO PIOMBINO, *Prescrizione e regolamento dell'avaria comune*, em *Il Diritto Marittimo* C.I (Abr./Jun. 1999), II, pp. 427 e ss.

⁹ A referência a "cinco dias imediatos", se é certo que quadra na regra da continuidade da contagem dos prazos, cremos, por outro lado, não implicar o afastamento da regra segundo a qual, caso o prazo termine em domingo ou em dia feriado se transfere para o primeiro dia útil seguinte (artigo 279.º, al. e), do CC).

¹⁰ Assim também ADRIANO ANTERO, *Commentario ao Código Commercial Portuguez*, vol. II, Typographia «Artes & Letras», Porto, 1915, pp. 317-318, JOSÉ VASQUES, *Contrato*, ... p. 46¹⁶⁰, ALVES DE BRITO, *Seguro marítimo*..., p. 22. Em sentido contrário, Ac. TRL 13 IV.1982 (BARROS BAIXO), em *Colectânea de Jurisprudência VII* (1982), t. 1, p. 183, considerando que a participação teria de ser feita nos termos gerais em 8 dias, e depois, quando recebidos os documentos, teria de ser feita a justificação do sinistro e o pedido de indemnização, no prazo de 5 dias.

artigo 100.º, n.º 1, da LCS; já antes, o artigo 440.º do CCom)¹¹, e bem assim dum diferente termo a quo para a contagem do prazo, que iniciará no momento em que forem recebidos os documentos comprovativos da perda da mercadoria, e não no momento em que o segurado conheceu o sinistro (ao contrário do que sucede no seguro terrestre: cf. o artigo 100.º, n.º 1, da LCS, e já antes o artigo 440.º do CCom)¹²; (xiv) o abandono dos objectos segurados, apresados ou embargados só pode fazer-se passados 3 meses depois da notificação da presa ou do embargo, se nos mares da Europa, e passados 6 meses se noutro lugar, ou em 1 mês e meio e 3 meses respectivamente se se tratar de fazendas sujeitas a deterioração rápida (artigo 619.º do CCom); (xv) a reclamação de perdas e danos por abalroação tem de ser apresentada em 3 dias à autoridade do lugar em que sucedeu ou do primeiro porto a que aportar o navio abalroado, nos termos do artigo 673.º do CCom.

Desde 1888 a interpretação do artigo 673.º do CCom, concatenado ou não com o artigo 675.º do mesmo diploma, tem sido controversa. A importância do tema não é despicienda: de facto, se se “falha” o prazo, tudo o resto pouco ou nada interessa, porque pura e simplesmente se extinguiu o direito. Por outro lado, a jurisprudência atesta e a *praxis* forense confirma a frequência e a importância da abalroação no contencioso marítimo¹³.

Propomo-nos nas próximas linhas dar breve nota dos vários problemas que a referida norma coloca ao intérprete-aplicador e das interpretações que têm sido avançadas.

2. ANTECEDENTES HISTÓRICOS E *RATIO* DO ARTIGO 673.º DO CÓDIGO COMERCIAL

O artigo 673.º do CCom dispõe que: “*fa* reclamação por perdas e danos resultantes da abalroação será apresentada no prazo de três dias à autoridade do

¹¹ Do ónus de participação há que distinguir a reclamação do sinistro nos termos das *cláusulas claims made* (cf. o artigo 139.º da LCS), que delimitam em termos temporais a cobertura do segurador. Vide MOTTINHO DE ALMEIDA, *O contrato de seguro no Direito português e comparado*, Livraria Sá da Costa Ed., Lisboa, 1971, p. 135, JOSÉ VASQUES, *Lei do Contrato de Seguro anotada*², sub art. 139.º, III, pp. 479-480, MARIA ELISABETE GOMES RAMOS, *O seguro de responsabilidade civil dos administradores...*, pp. 455 e ss., maxime pp. 462-464, MENEZES CORDEIRO, *Direito dos Seguros*, Almedina, Coimbra, 2013, p. 758, ANA PRATA, *Contratos de adesão...*, sub art. 22.º, n.º 1, al. f), pp. 563-564.

¹² Sobre a existência duma “*regra de ouro*” de Direito marítimo de “*exacta e concreta demarcação de dias a quo*” dos prazos para exercício de direitos, *vd* MÁRIO RAMOS, *O novo Direito...*, em *Estudos...*, pp. 223-225.

¹³ Notada já por FRANKLISO ANTÓNIO VEIGA BEIRÃO, *Direito Commercial Portuguez — esboço do curso*, Imprensa da Universidade, Coimbra, 1912, p. 200.

lugar em que sucedeu ou do primeiro a que aportar o navio abalroado, sob pena de não ser admitida. § único. A falta de reclamação, quanto aos danos causados às pessoas e mercadorias, não prejudica os interessados que não estavam a bordo e que se achavam impedidos de manifestar a sua vontade”.

O preceito tem raízes históricas no artigo VIII do tit. XII da *Ordonnance de la Marine* de 1681¹⁴⁻¹⁵, segundo o qual: “[t]oute demande pour raison d'Abordage sera formée vingt-quatre heures après le dommage reçu, si l'accident arrive dans un Port, Havre ou autre lieu où le Maître puisse agir”¹⁶. A menção a “toute demande” era clara no sentido de que o preceito se reportava às acções, e não propriamente a um qualquer acto de protesto ou reclamação não judicial¹⁷. A razão

¹⁴ Assim também ADRIANO ANTHERO, *Comentário ao Código Commercial Portuguez*, vol. II, Typographia «Artes & Letras», Porto, 1915, sub art. 673., pp. 602-603.

¹⁵ Com efeito, o Código Commercial de 1833, da autoria de Ferreira Borges, não dispunha prazo especial para o exercício de direitos em matéria de abalroação, e designadamente não previa reclamação de perdas e danos, ao contrário do que acontecia para as arribadas forçadas, que previa um prazo de 24 horas para apresentação do diário de navegação (artigos 1405.º e 1611.º). A abalroação, porém, estava também sujeita a relato no diário de navegação, conforme decorria, p. ex., dos artigos 1408.º e 1409.º do CCom 1833. A matéria da abalroação vinha tratada no Título X (“Do danno causado por abalroação”) do Livro Único da Parte II, nos artigos 1567.º a 1583.º (I a XVII). Também o Título XVI (“Da Extinção das Obrigações em materia de Commercio Marítimo”) do Livro Único da Parte II, artigos 1855.º a 1860.º (I a VI) não dispunha de prazos especiais em matéria de abalroação, aplicando-se, por isso, a regra geral do artigo 1859.º (V): “As prescripções, que não têm legislação expressa e particular, serão reguladas pelas disposições de Direito civil”; e a do artigo 895.º: “A prescripção de direito civil é applicável às acções commerciaes, que neste código não têm epocha determinada para a sua instauração, ou prescripção propria”.

¹⁶ Consultámos *Ordonnance de la Marine, du mois d'August 1681. Commentée & Conferée sur les anciennes Ordonnances, le Droit Romain & les nouveaux Reglons*, Chez Charles Osmont, Paris, MDCCXIV (1714), p. 100, cujo Autor a propósito do preceito em causa escreve: “Vingt-quatre heures après le dommage reçu. Au plus tard; car après les vingt-quatre heures expirées l'action n'est plus recevable, & ce delay est fatal”. Uma tradução pode confrontar-se em SILVA LISBOA, *Princípios de Direito Mercantil*, t. IV-VII, Impressão Régia, Lisboa, 1819, t. VI, p. 108: “[t]oda a demanda por motivo de abordagem será formada vinte e quatro horas depois do danno recebido, se o accidente acontece em hum porto, surgidouro, ou outro lugar, onde o Mestre possa propor a sua acção em juizo”. O Autor depois, no t. VI, cap. XXVIII, pp. 86-87, não comenta este preceito, apenas escreve a p. 86 que “[o] Bem do Commercio, e Navegação exige, que as causas, e processos relativos aos negocios maritimos, e dividas contrahidas para a expedição dos Navios, e Embarcações se decidão breve e sumariamente”.

¹⁷ Em contrário, contra a *opinio communis*, defendeu, todavia, SIBILLE, *Jurisprudence et doctrine en matière d'abordage ou commentaires pratique des articles 407, 435 et 436 du Code de Commerce*, Imprimerie de Vincent Forest, Nantes, 1853, p. 83, que, através duma interpretação sistemática com o art. VI do tit. XII da *Ordonnance*, bastaria protestar dentro das 24 horas e que

de ser do preceito e dos posteriores artigos 435 e 436 do *Code de Commerce* foi circunscrever os danos para evitar que mais tarde o abalroado viesse alegar danos cuja causa pudesse parecer ter sido a abalroação, mas que não tivessem tido nesta a sua causa: a *ratio* foi, portanto, apurar rapidamente os danos para evitar situações fraudulentas, de forma a que o abalroador não pagasse danos por que não foi responsável¹⁸. Ao lado dessa razão principal, outra também avulta: a necessidade de, “[a] Bem do Commercio, e da Navegação”, estes litígios serem resolvidos de forma particularmente expedita¹⁹.

A norma passou para o *Code de Commerce* francês de 1807, designadamente para os artigos 435 e 436²⁰, mas já com uma significativa diferença: agora, em vez de a lei prever apenas um prazo de dois dias para a acção dar entrada em

bastaria depois que a acção desse entrada dentro de 1 mês. SIBILLE cita, todavia, um acórdão do Parlamento de Paris, de 19 de Agosto de 1777, em confirmação duma sentença do Almirantado de Dunquerque, relatada por GUYOT, que “a condamné cette doctrine comme étant contraire à la loi”.

¹⁸ Escreve, a este propósito, RENE-JOSUE VALES, *Commentaire sur l'Ordonnance de la Marine, du mois d'Avril 1681*, vol. I, com anotações de V. BECANE coordenando a *Ordonnance*, o *Comentario* e o *Código de Comércio*, Brissot-Thivars Libraire, Paris, 1829, p. 209: “[]es accidents maritimes sont si fréquens, qu'il se pourrait qu'un navire, après avoir été abordé par un autre, souffrit, dans un intervalle assez court, d'autres avaries dont on dissimulerait la cause pour les faire regarder comme une suite naturelle, ou même comme un effet direct de l'abordage. Tel est le motif de la brièveté de l'action concernant l'abordage, et rien assurément n'est plus juste pour éviter les surprises”. Esta ilação era também sufragada por DELVINCOURT, *Droit commercial français*, t. II, Paris, 1810, p. 281, nota à p. 174 (“[p]ourquoi un si court délai? C'est que le navire abordé pourrait essayer postérieurement d'autres avaries, dont il dissimulerait la cause, pour pouvoir les attribuer à l'abordage”), FORTAY-PATY, *Cours de droit commercial maritime, d'après les principes et suivant l'ordre du code de commerce*, t. IV, Paris, 1823, p. 609 (“[I]a loi a sans doute été sage, en exigeant que la réclamation, en cas d'abordage, fût faite dans les vingt quatre heures. C'est pour qu'on ne puisse pas attribuer, dans la suite, à l'abordage, des dommages qui auraient pour cause d'autres accidents à la charge du capitaine ou de l'armateur”), e SIBILLE, *Jurisprudence...*, pp. 83-84.

¹⁹ Parafraseamos SILVA LISBOA, *Princípios...*, t. VI, p. 86. Sobre a circunstância de, em Direito marítimo, os prazos para exercício de direitos serem mais curtos do que os ordinários, de forma a responder a exigências de certeza na composição dos litígios, que se faz sentir com maior premência neste ramo, e sobre o facto de, por esse motivo, também o *dies a quo* ser determinado através de factos certos e facilmente apuráveis, *vd.* FERLINGHERI, *Prescrizione marittima e aeronautica*, no *Novissimo Digesto italiano*, XIII, UTET, Turim, 1966, p. 655.

²⁰ Com a seguinte redacção. Art. 435: “[s]ont non recevables (...) toutes actions en indemnité pour dommages causés par l'abordage dans un lieu où le capitaine a pu agir s'il n'a pour fait de réclamation”. Art. 436: “[c]es protestations et réclamations sont nuls si elles ne sont faites et signifiées dans les vingt quatre heures, et si, dans le mois de leur date, elles ne sont suivies d'une demande en justice”.

juízo, divide entre *reclamação* ou *protesto*²¹ e *acção*: para a reclamação tinha o abalroado o prazo de 2 dias, para dar entrada da correspondente acção o prazo de 1 mês²². Nesta linha, também o artigo 665 do *Codice di Commercio* italiano de 1882 dispunha que: “*L'azione di risarcimento dei danni derivanti dall'urto di navi non è ammessa, se non è fatta protesta o richiamo entro giorni tre davanti all'autorità del luogo dell'avvenimento o del primo approdo*”. Da mesma forma, o *Código de Comercio* espanhol de 1885, no artigo 835 (cf. tb. o artigo 935), estabelecia que: “*La acción para el resarcimiento de daños y perjuicios que se deriven de los abordajes no podrá admitirse si no se presenta de las veinticuatro horas protesta o declaración ante la autoridad competente del punto en que tuviere lugar el abordaje, o la del primer puerto de arribada del buque, siendo en España, y ante el Cónsul de España, si ocurriese en el extranjero*”. As similitudes de redacção dos preceitos acima citados com o artigo 673.^o do CCom são manifestas²³ que comunga da mesma razão de ser que aqueles²⁴.

²¹ O protesto era definido como o pedido do capitão do navio abalroado, que sofreu um dano no próprio navio ou na sua carga: assim, ALDRICK CAUMONT, *Traité sur l'abordage*, Durand Librairie-Édit., Paris, 1865, p. 118.

²² A este propósito SIRILEY, *Jurisprudence* . . . p. 82, escreve muito claramente que: “[n]otre code de commerce a apporté un changement notable à l'ordonnance de 1681. (...) Les dispositions de l'ordonnance étaient beaucoup plus sévères. Au lieu de deux actes, elle n'en exigeait qu'un, qui était la demande en justice, et qu'il fallait signifier dans les vingt-quatre heures du sinistre”.

²³ Cf. VIEGA BEIRÃO, *Código comercial: projecto apresentado à Câmara dos Senhores deputados*, Imprensa Nacional, Lisboa, 1887, *passim*, e, sobretudo, IJEM, *Direito* . . . p. 202, onde, no programa da cadeira, menciona precisamente, a este propósito, o artigo 435, n.º 3, do *Code de commerce*.

²⁴ VIEGA BEIRÃO, *Direito* . . . p. 202 (“[a] brevidade do prazo fixado justificada com a dificuldade de fazer qualquer prova passado pouco tempo depois do accidente”), AURIANO ANTHERO, *Commentaria* . . . II, sub art. 673.^o, pp. 602-603: “[e] a razão da certeza d'este prazo, está em que as avarias estão sempre a apparecer, e vão augmentando, naturalmente, com o tempo. Por isso mesmo, se o prejudicado não apresentasse a reclamação dentro de um prazo curto, podia duvidar-se se tuas avarias eram devidas á abordagem ou a quaesquer accidentes posteriores ou mesmo á simples acção do tempo”; CUNHA CHICALVES, *Comentário ao Código Comercial Português*, vol. III, Empresa Editorial José Bastos, Lisboa, 1918, sub art. 673.^o, p. 459: “[...] como os accidentes maritimos são muy frequentes, e um navio, depois de abalroado, pode sofrer um novo abalroamento, ou ter avarias devidas a diversa causa”, e, ainda, na p. 462: “[f]ezem por fim evitar que o navio abalroador fique sob a prolongada expectativa duma acção”; também VIEGAS CALÇADA, *Prazo para apresentar nas Capitanias dos portos reclamações por perdas e danos causadas ou sofridas por navios fora dos casos de abalroação*, em *Pareceres da Comissão de Direito Marítimo Internacional*, Ministério da Marinha, Lisboa, 1968, p. 286: “[e]z por demais intuitivo que a razão deste curto prazo para a intervenção da autoridade marítima obedece ao pensamento de conhecer com a brevidade possível as avarias em toda a sua extensão, circunstâncias de mar e tempo em que foram produzidas, e até averiguar das responsabilidades, dado o fácil desaparecimento de vestígios esclarecedores e também a saída apressada do navio responsável”, e EIVSDEM, *Das cauções maritimas – estudo*

3. QUALIFICAÇÃO DO PRAZO, REGIME DE CONTAGEM E FORMA DE APRESENTAÇÃO DA RECLAMAÇÃO

O prazo do artigo 673.º do CCom é de *caducidade* (cf. artigo 298.º, n.º 2, do CC)²⁵⁻²⁶, de conhecimento não oficioso (artigo 303.º ex vi artigo 333.º, n.º 2,

sobre arresto, fiança, depósito, penhor e privilégios em navios, carga e frete, Esc. Tipográfica das Oficinas de S. José, Lisboa, 1932, p. 27, onde escreve: “[o] fim do artigo 673 e seus correspondentes nos diplomas citados [RGC de 1892, Decreto n.º 5:703, Decreto n.º 9:704], é averiguar os factos e as condições com que eles foram acontecidos, revestindo uma função de polícia marítima de investigação, para aplicar as penas aos culpados, e só conexamente apreciar a responsabilidade civil nos termos expostos. Destinam-se aqueles preceitos a fazer apreciar os factos por indivíduos, pelo seu ofício e carreira presumidamente técnicos, com a vantagem para os tribunais ordinários de poderem colher a verdade nas declarações produzidas logo após o acontecimento, quasi sem tempo de se concertarem entre si os depoimentos, de estudar o resultado das vistorias antes de quaisquer alterações ao estado em que os navios ficaram ou se encontravam depois do evento, e de apreciar os pareceres e relatórios das autoridades”. Na esteira deste último Autor, *vd.* também LUÍS DA COSTA DIOGO / RUI JANUÁRIO, *Direito comercial marítimo*, Quid Jurs, Lisboa, 2008, p. 169.

²⁵ À luz do Código de Seabra, a maioria da doutrina qualificava o prazo como de prescrição (como eram, de resto, qualificados os prazos para propositura de acções): cf., nesse sentido, CUNHA GONÇALVES, *Comentário...*, III, pp. 461 e ss., e ADRIANO ANTHERO, *Commentario...*, II, *sub art.* 673.º, pp. 602-605, que referia que, nessa medida, tinha de ser o mesmo invocado por quem dele beneficiasse; AZEVEDO MATOS, *Princípios...*, III, pp. 136 e ss., oscilava entre prescrição e caducidade; também BARBOSA DE MAUJALHÃES, *Prazos de caducidade, de prescrição e de propositura de acções*, na separata do *Jornal do Fôro* Lisboa, 1950, p. 42 e *passim*, considera o prazo para intentar acção de reclamação de perdas e danos por abalroação prevista no artigo 1.º, § 2.º, do Decreto n.º 9:704, de 21 de Maio de 1924, como prescrição.

²⁶ Por esse motivo, e porque não se trata de matéria subtraída à disponibilidade das partes, podem estas, licitamente, convencionar prazos mais longos (embora com efeitos apenas entre as partes, o que, na prática, pouca eficácia terá dado tratar-se de responsabilidade delitual) (contra, por entender imperativa a norma, no que se refere ao prazo, BOULAY-PATY, *Cours de droit commercial maritime, d'après les principes et suivant l'ordre du code de commerce*, t. IV, Paris, 1823, p. 609: “[o]n ne peut étendre cette fin de non-recevoir hors de ses limites, elle procede d'une disposition expresse”. No sentido de que não é de ordem pública, CUNHA GONÇALVES, *Comentário...*, III, p. 462); de facto, temos dúvidas de que, atenta a exiguidade do referido prazo, possa por contrato reduzir-se: em abstracto, é possível, atento o disposto no artigo 330.º, n.º 1, do CC, mas sempre desde que não torne excessivamente difícil ao beneficiário do mesmo o exercício do direito correspondente (julgamos que, na grande maioria das situações, um prazo inferior a três dias torna excessivamente difícil o exercício do direito correspondente).

Em face do teor do artigo 331.º, n.º 1, do CC, é ainda admissível a estipulação pelas partes de factos que impeçam a caducidade, além do previsto no proêmio do artigo 673.º do CCom (reclamação por perdas e danos) (sobre a validade das denominadas causas impeditivas da caducidade, *vd.* ANA FILIPA MURAIS ANTUNES, *Prescrição e caducidade*, Coimbra Ed., Coimbra, 2008, *sub art.* 331.º, I, pp. 177-178).

do CC)²¹, cujos efeitos só são impedidos pela prática, dentro do prazo legal ou convencional, do acto a que a lei atribua efeito impeditivo²².

A reclamação por perdas e danos será apresentada, por escrito²³, no prazo de 3 dias à autoridade do lugar em que sucedeu ou do primeiro a que aportar o navio abalroado, devendo entender-se como “[autoridade do] primeiro [lugar] a que aportar o navio” qualquer porto em que entra o navio, e não apenas os portos em que normalmente o navio efectua as operações de carga e de descarga²⁴.

O *dies a quo* do prazo de 3 dias conta-se, em dias corridos²⁵, a partir do momento da abalroação se esta ocorreu no lugar onde se encontra a autoridade

²¹ Cf. também CUNHA GONÇALVES, *Comentário...*, III, pp. 46] e ss., e ADRIANO ANTHERO, *Commentaria...*, II, sub art. 673.º, pp. 602-605. Diferente é a não admissão da reclamação por parte da capitania no caso de apresentação extemporânea, conforme vem previsto no artigo 673.º do CCom, até porque, ainda que a Capitania receba a referida reclamação fora de tempo, pode a parte contrária vir invocar a caducidade do direito à reclamação em juízo.

²² *I. e.*, a reclamação por perdas e danos junto da autoridade do lugar em que sucedeu a abalroação ou do primeiro porto a que aportar o lesado impõe a caducidade (artigo 331.º, n.º 1, do CC), ou, então, o reconhecimento do direito por parte do abalroador (artigo 331.º, n.º 1, do CC). Um caso de reconhecimento do direito dá-se quando o abalroador se oferece imediatamente para pagar a indemnização, sem intervenção das autoridades: neste sentido (embora enquadrando a hipótese como renúncia tácita ao prazo), CUNHA GONÇALVES, *Comentário...*, III, sub art. 673.º, p. 462.

²³ Assim também, CUNHA GONÇALVES, *Comentário...*, III, sub art. 673.º, n.º 963, p. 463, e V. LUGAS CAÇADA, *Das cauições marítimas – estudo sobre arresto, fiança, depósito, penhor e privilégios em navios, carga e frete*. FSC. Tipográfica das Oficinas de S. José, Lisboa, 1932, p. 23. A reclamação pode ser entregue em mão ou por via postal, como também por fax ou por correio electrónico. Porque não se trata de peça processual, não tem de ser articulada (cf., pelo contrário, o artigo 147.º, n.º 2, do CPC).

²⁴ CUNHA GONÇALVES, *Comentário...*, III, sub art. 673.º, p. 462, e, na sua esteira, AZEVEDO MATOS, *Princípios...*, III, p. 169.

²⁵ Em contrário, por força do artigo 223.º do RGC 1892, CUNHA GONÇALVES, *Comentário...*, III, sub arts. 671.º a 675.º, pp. 461-465. Hoje, porém, o prazo é contado em dias corridos. Com efeito, o artigo 228.º, n.º 1, do RCG de 1972 dispõe que “uos prazos fixados na lei ou pelas autoridades marítimas competentes nos termos deste diploma é aplicável o regime geral da lei civil, substantiva e processual, com as necessárias adaptações”. Ora, significa isto que, quer se considere tratar-se dum prazo substantivo – como se trata –, quer dum prazo processual, a regra é sempre a da continuidade do mesmo, nos termos dos artigos 279.º, al. e), e 138.º, n.º 1, do Código de Processo Civil. Não singra, por isso, aplicação a regra do procedimento administrativo de que o prazo se conta em dias úteis, e que se encontra consagrada no artigo 87.º, n.º 1, al. c), do Código do Procedimento Administrativo: a aplicar-se este prazo seria, quando muito, para a resposta da autoridade administrativa em causa, e não para o prazo que os particulares têm para reclamar.

Tratando-se de prazo substantivo, como se trata, se terminar a um sábado, domingo ou dia feriado, transfere-se para o primeiro dia útil (artigo 279.º, al. e), 1.ª parte, do CC) (já assim também, invocando a regra *non valenti agere, non currit praescriptio*. BOULAY-PATY, *Cours de droit commercial maritime, d'après les principes et suivant l'ordre du code de commerce*, t. IV, Paris, 1823, p. 609).

marítima competente ou a partir do momento em que atracca se ocorreu fora do lugar da autoridade em que sucedeu³².

4. PRAZO PARA RECLAMAÇÃO DE PERDAS E DANOS

Mais delicado é saber se se trata de um prazo de caducidade do direito a agir em juízo, se de um prazo de caducidade do protesto ou da participação dos respectivos acontecimentos e dos danos ocorridos em consequência da abalroação. A este propósito, CUNHA GONÇALVES, embora seguisse o sentido literal do preceito, entendia que o artigo 673.º do Código Comercial transpusera mal o teor do artigo 655 do Código de Comércio italiano, dispensando a formalidade prévia do protesto³³.

Porém, o prazo não se suspende em férias judiciais (cf., porém, o artigo 137.º, n.º I, do CPC), nem, acabando o prazo em dia de férias judiciais, se transfere para o primeiro dia útil seguinte ao das férias (cf. o artigo 279.º, al. e), do CC, que fala em “se o acto (...) tiver de ser praticado em juízo”, o que não é o caso) (o artigo 279.º, al. e), do CC, aplica-se à caducidade quando os actos hajam de ser praticados em juízo, e não se aplica quando não hajam de o ser (como é o caso da reclamação por abalroação); maiores dúvidas, porém, surgem na sua aplicação aos prazos prescricionais, no sentido afirmativo, *vd.* Ac. STJ 28.III.1995 (Dias Sumão), *proc.* n.º 004172 (entendendo assim pois o acto interruptivo da prescrição – a citação da ré – só pode ser praticada em juízo), Ac. STJ 2.X.2002 (EMÉRICO SOARES), *proc.* n.º 02S699, Ac. STJ 16.V.2002 (ABEL FREIRE), *proc.* n.º 02B1315; no sentido contrário, que cremos ser o mais correcto, *cf.* Ac. STJ 4.III.2009 (BRAVO FERRE), *proc.* n.º 08S3620, Ac. STJ 24.I.2007 (SOLSA GRANDÃO), *proc.* n.º 06S3757, Ac. STJ 22.IX.2004 (VITOR MESQUITA), *proc.* n.º 03S2931, Ac. STJ 16.X.2002 (MÁRIO TORRES), *proc.* n.º 00S2869, Ac. STJ 14.II.1995 (CARVALHO PINHEIRO), *proc.* n.º 004399. Por outro lado, transferência do último dia do prazo e suspensão são coisas distintas e com resultados práticos distintos, uma vez que na suspensão não se conta o período entretanto decorrido, ao contrário da transferência do último dia do prazo, *cf.* o Ac. STJ 17.VI.1997 (TORRES PAULHO), *proc.* n.º 97A1661). Interpretando actualisticamente o artigo 279.º, al. e), do CC, na medida em que, ao contrário do que sucedia à data da publicação do CC, o sábado já não é dia útil – de facto, pelo menos até à Lei n.º 35/80, de 29 de Julho, as secretarias judiciais estavam abertas ao sábado –, *vd.* o Ac. STA 28.XI.2007 (BÁETA DE QUEIROZ), *proc.* n.º 0533/07, e Ac. STA 23.I.2008 (BÁETA DE QUEIROZ), *proc.* n.º 0701/07, Ac. STJ 13.III.1991 (ROBERTO VALENTE), *proc.* n.º 002785, Assento do STJ 16.III.1971, em *Boletim do Ministério da Justiça*, p. 115.

³² Neste sentido, também, se bem lemos, CUNHA GONÇALVES, *Comentário...* III, sub art. 673.º, p. 462; expressamente, AZEVEDO MATOS, *Princípios...* III, p. 169. O artigo 673.º do CCom não é muito claro a este respeito, mas esta parece ser a única solução admissível, quer por força da natureza das coisas (*cf.* também, em abono deste entendimento, o artigo 329.º do CC e o artigo 14.º, n.º 3, do Decreto-Lei n.º 384/99) – o navio enquanto estivesse em mar não podia apresentar a reclamação, que tinha de ser por escrito.

³³ CUNHA GONÇALVES, *Comentário...* III, sub art. 673.º, pp. 461–465, que escreve: “*verdade seja que as legislações estrangeiras se referem à simples participação do sinistro ou protesto, como preparatório da acção judicial de perdas e danos enquanto que o nosso art. 673.º se refere à reclamação de perdas e danos, parecendo ter assim dispensado a formalidade prévia do protesto, a que se refere o artigo 655.º do Código italiano, que aliás lhe serviu de fonte*”, e, mais à frente,

Assim procedeu sempre a *opinio communis*, sem prejuízo do reparo desta “idiossincrasia” do Direito português³⁴.

Por nossa parte, não temos dúvidas em afirmar que se trata dum prazo para “reclamação” ou protesto junto de autoridade administrativa, que não para intentar a respectiva acção judicial. Exemplo cabal disso mesmo é o teor do artigo 436 do CCom francês de 1807, em que se baseou o CCom de 1888, e que utilizava protesto (“*protestation*”) e reclamação (“*réclamation*”), em quase sinonímia, distinguindo as duas figuras do prazo para intentar a acção (que era de um mês). Aliás, a intenção do legislador do *Code de Commerce* foi precisamente, a este respeito, a de mitigar a severidade da solução imposta pela *Ordonnance*, conforme referido. Também, por outro lado, os Códigos Comerciais italiano de 1882 e espanhol de 1885 indicam expressamente tratar-se de protesto (“*protesta*”), declaração (“*declaración*”) ou reclamação (“*richiamo*”), que não de prazo para intentar acção³⁵. Note-se, a este propósito, a redacção dos mencionados Códigos italiano e espanhol é muito próxima da do Código Comercial português, nos quais Veiga Beirão se inspirou. Não restam, por isso mesmo, dúvidas de que o que está em causa é dum a reclamação (“*réclamation*”, “*richiamo*”, “*declaración*”), que não dum a acção. Também a jurisprudência mais antiga entre nós considerava que a reclamação do artigo 673.º não tinha carácter judiciário³⁶. Por último, conforme

“[o] nosso legislador, identificando a participação preliminar com a reclamação de perdas e danos, afastou-se de todas as outras legislações”.

³⁴ O caso mais eloquente é o de AZEVEDO MATOS, *Princípios*, ..., III, pp. 169-170: “[a] redacção do artigo 673.º do Código Comercial é bastante defeituosa, estabelecendo, sem qualquer razão, um prazo bastante curto, a não ser que se entenda como referente ao processo administrativo de inquérito (...). O prazo de três dias, de facto, não se justificava de modo nenhum, por não dar quase tempo de preparar, em termos, a reclamação”.

³⁵ No Direito espanhol, não restam dúvidas de que a caducidade é do protesto ou participação, nos termos dos artigos 835 e 953 do CCom espanhol: neste sentido, expressivamente, JOSÉ LUIS GABALDÓN GARCÍA/JOSÉ MARÍA RUIZ SORCIA, *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*, 2.ª ed., Marcial Pons, Madrid, Barcelona, 2002, p. 644, malgrado a posição que defendem *de iure condendo*.

³⁶ Já na vigência do CCom, e no início da vigência do RGC 1892, o Ac. TRL 18.IV.1896, na *Gazeta da Relação de Lisboa* 9, n.º 80 (1896), pp. 636-638, no caso da abalroação do vapor *Argentino* pelo vapor *Alfredo*, depois de aquele ter saído do porto da Nazaré de volta para Lisboa, no dia 25 de Maio de 1895, e donde consta do acórdão: “[c]onsiderando-se que a reclamação pelos prejuizos foi feita em tempo devido, como se mostra do appenso – citado código artigo 673.º”. Cf., também, embora à luz do CCom 1833, o Ac. STJ 15.VI.1880 (Visconde de FERREIRA LIMA), proc. n.º 17:364, na *Revista de Legislação e Jurisprudência* 19, n.º 969 (1887), pp. 523-527, num caso em que os seguradores se sub-rogaram em virtude do pagamento dos danos por abalroação do vapor *Insulano* pelo vapor inglês *City of Mecca* em 20 de Janeiro de 1875, a 10 milhas do porto de Lisboa, de que resultou o afundamento do primeiro, salvando-se apenas a tripulação e passageiros, salvos

veremos de seguida, o prazo para intentar a acção de indemnização por abalroação é de prescrição, que não de caducidade.

A posição que sustentamos surge hoje mais clara do que no passado. Com efeito, desde o disposto no artigo 223.º do Regulamento Geral das Capitâneas de 1 de Dezembro de 1892, sucessivamente regulamentado pelo artigo 28.º do Decreto n.º 5.703, de 10 de Maio de 1919, e pelo Decreto n.º 9.704, de 21 de Maio de 1924, e confirmado pelo Assento de 25 de Maio de 1934, que a reclamação por perdas e danos se encontrou “judicializada”, na medida em que tinham os capitães dos portos competência não só para receber as reclamações, como também poderes jurisdicionais para se pronunciarem sobre as acções de indemnização por abalroação¹⁷. Hoje, todavia, em face do artigo 16.º da Lei n.º 35/86, de 4 de Setembro, que revogou o artigo 10.º, al. *oo*) (e a al. *qq*)), do RGC de 1972, confirmado pelo Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 16 de Junho de 1983, que declarou a norma do artigo 209.º, n.º 5^ª, do RGC de 1972, nula por inconstitucionalidade superveniente¹⁸, encontram-se privados de poderes jurisdicionais, que cabem, hoje, aos tribunais marítimos (artigos 83.º, n.º 2, al. *c*), e 113.º, n.º 1, al. *a*), da Lei n.º 62/2013, de 26 de Agosto, com as alterações constantes da Rectificação n.º 42/2013, de 24 de Outubro, e 65.º, al. *e*), do Decreto-Lei n.º 49/2014, de 27 de Março). Nesta medida, os capitães dos portos apenas dispõem de competência para receber as referidas reclamações, sem que possam decidir sobre as reclamações que hajam sido apresentadas. O artigo 673.º

pelo abalroador e butes do abalroado; no Ac. consideraram-se os tribunais portugueses para julgar a causa, tendo em conta os “*estylas, usos e jurisprudencia*”, e dos autos consta expressamente ter sido “*lavrado protesto*” junto da autoridade marítima competente, mas esse protesto não tinha qualquer cariz judicial como veio depois a teor por força do RGC 1892.

¹⁷ A solução mantinha-se, ainda, no Projecto de Código de Navegação, que continuava a entender tratar-se a Capitania de verdadeira instância, embora não fixasse prazo para a reclamação e alargasse o prazo para a acção ordinária sem dependência de qualquer formalidade, conforme dava disso nota AZEVEDO MATOS, *Princípios...*, III, p. 170.

¹⁸ Por motivos de clareza de exposição, reproduzimos todo o texto do artigo 209.º do RGC de 1972, na sua redacção originária: “1. Nos litígios cujo valor não exceda 5000\$000, a decisão do capitão do porto é definitiva. 2. Nas restantes, a parte que não se conformar deve declará-lo, no processo, no prazo de trinta dias, em face do que o capitão do porto remeterá os interessados para os meios ordinários. 3. Na falta de declaração de ambas as partes no prazo referido no número precedente, a decisão torna-se definitiva. 4. Das decisões dos delegados marítimos cabe recurso, no prazo de quinze dias, para o capitão do porto respectivo, que decide definitivamente, nos termos aplicáveis do artigo anterior. 5. Não pode ser intentada acção no tribunal competente para resolver qualquer dos litígios a que este capítulo se refere sem ele ter sido submetido a decisão do capitão do porto”.

¹⁹ Cf. também o Ac. TRL 13.XI.1990 (Mou Ra Cruz), proc. n.º 0036421.

do CCom soltou-se, portanto, das “amarras” a que foi preso pelo RGC de 1892: não precisa a reclamação de ser feita a uma entidade com poderes jurisdicionais, basta que o seja a entidade com meras competências administrativas.

5. PRAZO PARA INTENTAR ACÇÃO DE INDEMNIZAÇÃO POR ABALROAÇÃO

Questão diversa, mas correlata à anterior, é a de saber qual o prazo para intentar acção de indemnização por abalroação a partir do momento em que é feita a reclamação junto do capitão do porto⁴⁰. Em nota ao Acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa de 13 de Junho de 1921⁴¹, escreveu-se já que, depois da decisão do capitão do porto, o prazo para intentar a acção correspondente, pelo artigo 675.º do CCom, era de 15 dias, quando tivesse sido intentado arresto, por força do artigo 48.º do Código de Processo Comercial, ou quando tivesse sido intentado processo especial de prestação de caução (por analogia com o artigo 48.º do Código de Processo Comercial), correndo o prazo geral de prescrição nos demais casos. Este é o entendimento correcto, embora careça da devida adaptação à presente legislação e duma precisão. De facto, intentado arresto, o mesmo fica sem efeito nas situações previstas no artigo 373.º do CPC⁴², e ainda

⁴⁰ Que é o capitão do porto o competente para receber a reclamação do artigo 673.º resulta hoje, julgamos, sem prejuízo da revogação das als. *oo*) e *qq*) do n.º I do artigo 10.º do RGC de 1972, das als. *l*), por analogia, *n*), *p*), *cc*) e *gg*), do mesmo preceito do referido diploma. No Direito pretérito, porém, entre o início da vigência do artigo 673.º do CCom de 1888 e o Decreto n.º 5.703, de 10 de Maio de 1909, que reorganizou os serviços dos departamentos marítimos, capitania dos portos e respectivas delegações no continente e ilhas adjacentes, surgiram frequentemente dúvidas sobre qual a autoridade competente para receber a reclamação do artigo 673.º do CCom: se o capitão do porto (neste sentido CUNHA GONÇALVES, *Comentário...*, III, sub art. 673.º, n.º 963, p. 463: “*fa*) reclamação por perdas e danos deve ser feita sempre ao capitão do porto”), o Tribunal do Comércio (ADRIANO ANTHERO, *Commentario...*, II, sub art. 673.º, pp. 602-605), ou ambos (Ac. TRL 23.IV.1902, na *Gazeta da Relação de Lisboa* 16, pp. 354 e ss., e Ac. TRL 23.XI.1912, na *Gazeta da Relação de Lisboa* 26, pp. 603 e ss.). O artigo 63.º, 1.ª parte, do Decreto n.º 5.703 veio resolver as dúvidas e fixar a competência no capitão do porto. Assim, o comentário ao Ac. TRP 26.I.1926, em *Gazeta da Relação de Lisboa* 40 (Jul. 1926) 5, pp. 71-72, *maxime* p. 72.

⁴¹ Transcrito na *Gazeta da Relação de Lisboa* 36 (1923), 20, pp. 313-314; a nota ao Acórdão, de autor não identificado, pode ler-se na p. 314.

⁴² A saber, nos casos em que: *a*) o requerente não propuser acção respectiva dentro de 30 dias da data em que tiver sido notificado do trânsito em julgado da decisão que a haja ordenado; *b*) se, proposta a acção, o processo estiver parado mais de 30 dias, por negligência do requerente; *c*) se a acção for julgada improcedente, por decisão transitada em julgado; *d*) se o réu for absolvido da instância e o requerente não propuser nova acção em tempo de aproveitar os efeitos da proposição da anterior; *e*) se o direito que o requerente pretende acautelar se tiver extinguido.

se, obtida na acção de cumprimento sentença com trânsito em julgado, o credor insatisfeito não promover execução dentro dos dois meses subsequentes ou se, promovida a execução, o processo ficar sem andamento durante mais de 30 dias, por negligência do exequente, nos termos do artigo 395.º do CPC; todavia, a extinção por caducidade do procedimento cautelar não impede o autor de propor a respectiva acção dentro do prazo legal para o exercício do direito. Nos demais casos (e também nos de arresto, pois a extinção do mesmo não forma caso julgado material quanto à pretensão que se discute), o prazo para intentar a acção correspondente não pode deixar de ser o geral para a responsabilidade delitual, a saber de 3 anos a contar da data em que o lesado teve conhecimento do direito, nos termos do artigo 498.º, n.º 1, do CC.

Trata-se aqui dum *prazo de prescrição*, que não de caducidade, ao contrário do previsto no artigo 673.º do CCom. Por esse motivo, não basta a mera propositura da acção em juízo (cf. os artigos 331.º, n.º 1, do CC, e 259.º, n.º 1, do CPC): é necessário, para que a prescrição interrompa, que o lesante seja citado ou notificado através de notificação judicial de qualquer acto que exprima, directa ou indirectamente, a intenção de exercer o direito, nos termos e para os efeitos do disposto nos artigos 323.º, n.º 1, do CC, e 259.º, n.º 2, do CPC. Se a citação ou notificação se não fizerem dentro de cinco dias depois de requeridas⁴³, por causa não imputável ao requerente, tem-se a prescrição por interrompida logo que decorram os cinco dias. A citação ou notificação para efeitos da interrupção da prescrição é equiparado qualquer outro meio judicial pelo qual se dê conhecimento do acto àquele contra quem o direito pode ser exercido, v. g. através de notificação judicial avulsa⁴⁴.

O termo *a quo* a partir do qual se conta o prazo prescricional de 3 anos, nos termos do artigo 498.º, n.º 1, do CC, é o da data em que tiver sido praticada a

⁴³ Sem prejuízo de, hoje, não ter de ser a citação requerida nos articulados, como no Direito preterito, sendo antes promovida oficiosamente pela secretaria (artigo 226.º, n.º 1, do CPC)

⁴⁴ Assento do STJ n.º 3/1998, no *Diário da República*, n.º 109, I-A, de 12 de Maio de 1998: “[a] notificação judicial avulsa pela qual se manifesta a intenção do exercício de um direito é meio adequado à interrupção da prescrição desse direito, nos termos do n.º 1 do artigo 323.º do Código Civil”. Não cremos, contudo, valer como interruptiva da prescrição a mera nomeação de peritos para avaliação dos danos, fora dos casos de compromisso arbitral previstos no artigo 324.º, n.º 1, do CC, excepto se reconhecido o direito (na sua totalidade ou em parte: artigo 325.º, n.º 1, do CC); assim também JOSEPH-ADRIEN ROGRON, *Code de commerce expliqué par ses motifs, par des exemples, et par la jurisprudence*, Société Belge de Librairie, Bruxelas, 1841, *sub* art. 436, p. 139.

reclamação por perdas e danos do artigo 673.º do CCom⁴⁵, sem prejuízo, conforme veremos, de as partes poderem, directamente, intentar acção de indemnização sem reclamação prévia, desde que dentro do prazo de 3 dias, disposto no artigo 673.º do CCom. No caso de abalroação contínua, contam prazos separados para cada dia em que correram danos derivados da abalroação⁴⁶.

Se o facto ilícito constituir crime para o qual a lei estabeleça prescrição sujeita a prazo mais longo, é este o prazo aplicável, nos termos do disposto no artigo 498.º, n.º 3, do CC⁴⁷. Assim, por exemplo, se a abalroação se dever a culpa exclusiva de um dos navios e traduzir, simultaneamente, um crime de dano simples, punido e previsto pelo artigo 212.º, n.º 1, do Código Penal (CP), porque a pena de prisão máxima pode, em abstracto, ir até 3 anos, o prazo de prescrição é de 5 anos, ao abrigo do artigo 118.º, n.º 1, al. c), do CP. Se traduzir um crime de dano qualificado de coisa de qualquer um dos objectos previstos nas als. a) a d) do artigo 213.º, n.º 2, do CP, então, porque a pena de prisão máxima pode, em abstracto, ir até 8 anos, o prazo de prescrição é de 10 anos, por força do disposto no artigo 118.º, n.º 1, al. b), do mesmo diploma. Caso seja usada violência, nos danos sob coisas descritas nas als. a) a d) do artigo 213.º, então a pena poderá ascender a 15 anos, pelo artigo 214.º, do CP, o que significa que o prazo de prescrição passa para 15 anos, nos termos do artigo 118.º, n.º 1, al. a).

6. A QUESTÃO DA INTERPRETAÇÃO EXTENSIVA OU APLICAÇÃO ANALÓGICA DO PRAZO DO ARTIGO 673.º DO CÓDIGO COMERCIAL A ABALROAÇÕES IMPRÓPRIAS

Questiona-se se o artigo 673.º do CCom se aplica a outros danos em navios, que não os causados por abalroação em sentido próprio. Paradigmático a este

⁴⁵ Assim, Vaz Serra, *Prescrição e caducidade*, no *Boletim do Ministério da Justiça* 107 (1961), p. 235 (“foi direito sujeito a caducidade é, em regra, tal que, exercido, dá lugar a novos direitos (de família, de crédito, etc.) e, se estes forem prescritíveis, ficam, naturalmente, subordinados às regras da prescrição. Não há agora que falar numa prescrição que se tivesse iniciado antes do acto impeditivo da caducidade, pois o direito prescritível só surge com este acto”), e, no mesmo sentido, Ana Filipa Moraes Antunes, *Prescrição e caducidade*, Coimbra Ed., Coimbra, 1998, sub an. 331.º, 4, pp. 178-179.

⁴⁶ Assim também a sentença do Tribunal de Génova 7.IV.1977, em *Il Diritto Marittimo* (1977), p. 206, e reproduzida por Righetti, *Trattato...*, III, pp. 371-372⁷⁷), no caso de abalroação entre o *Galaxy Queen* e o *Integratus*.

⁴⁷ Assim, também, para o Direito italiano, Righetti, *Trattato di diritto marittimo*, III, Giuffrè Ed., Milão, 1994, p. 372.

respeito foi o caso do navio grego *Simbu*. Neste processo, que tinha como factos os estragos provocados pelo navio no cabo telefónico subfluvial do Ministério do Exército que ligava as duas margens do Tejo, a Capitania do Porto de Lisboa indeferiu *in limine* a reclamação apresentada por extemporânea em virtude de ter dado entrada mais de 3 dias após o facto danoso. A Procuradoria-Geral da República junto do Tribunal da Relação de Lisboa pronunciou-se em sentido diverso, ao entender que o prazo do artigo 673.º do CCom era excepcional e, nessa medida, insusceptível de aplicação analógica à situação *sub iudice*. Na qualidade de membro da Comissão de Direito Marítimo Internacional, VIEGAS CALÇADA defendeu a posição assumida pela Capitania do Porto⁴⁸, o que fez, em síntese, com base nos seguintes argumentos: (i) o artigo 28.º, n.º 6, do Decreto n.º 5:703 da 2.ª Secção da 3.ª Repartição da 4.ª Direcção Geral do Ministério da Marinha, de 10 de Maio de 1919⁴⁹, e o proémio do artigo 2.º do Decreto n.º 9:704 da Secção da Marinha Mercante da Intendência de Marinha, de 21 de Maio de 1924⁵⁰, instituíam um regime processual que não diferenciava a competência do capitão de porto para resolver a abalroação entre navios e as abalroações entre navios e outros objectos; (ii) o uso das autoridades marítimas na aplicação, desde a entrada em vigor do RGC de 1892, do prazo de 3 dias para a apresentação das participações de avarias e prejuízos por abalroação entre navios ou entre navios e outros objectos⁵¹ (o que chega mesmo a confirmar com o facto de o Decreto n.º 5:703, que teve como fito harmonizar os prazos para os relatórios dos artigos 506.º e 655.º, § 2.º, e teceu reparos à redacção do artigo 673.º, não ter sequer alterado o prazo dos 3 dias ou esclarecido o seu âmbito de aplicação, na medida em que era pacífica a sua aplicação a quaisquer danos marítimos por colisão); (iii)

⁴⁸ Recentemente à sua posição aderem, *expressis litteris*, LUIS DA COSTA LIOGON / RUI JANUARIO, *Dirrito...*, pp. 166-171.

⁴⁹ Relativo à organização geral dos serviços dos departamentos marítimos, capitánias dos portos e respectivas delegações do continente da República e das Ilhas Adjacentes, e que foi publicado em *Diário do Governo*, I Série, n.º 98, pp. 1088-1116.

⁵⁰ Relativo à actualização das taxas e emolumentos do Decreto n.º 5:703, de 10 de Maio de 1919, que reorganizou os departamentos marítimos, capitánias e suas delegações e, concomitantemente, na tabela anexa a este Decreto n.º 5:703, se actualizam também as taxas fixas ou licenças anuais estabelecidas para a pesca em geral, pela Lei n.º 1:135, de 31 de Março de 1921, as de ostricultura constantes do Decreto n.º 9:124, de 18 de Setembro de 1923, as da pesca do polvo determinadas no Decreto n.º 9:192, de 24 de Outubro de 1923, e as das artes de sacada do Decreto n.º 9:249, de 15 de Novembro de 1923. O referido Decreto foi publicado em *Diário do Governo*, I Série, n.º 112, pp. 683-704.

⁵¹ VIEGAS CALÇADA, *Prazo para apresentar nas Capitánias dos portos reclamações por perdas e danos causados ou sofridos por navios fora dos casos de abalroação*, em *Parceres da Comissão de Direito Marítimo Internacional*, Ministério da Marinha, Lisboa, 1968, p. 282-283 e *passim*.

o artigo 673.º do CCom não é uma norma excepcional, dado que não há norma a que faça excepção: um prazo de caducidade não faz necessariamente excepção ao prazo de prescrição; (iv) o Direito marítimo tem normas especiais e próprias que desaconselham a aplicação dos prazos gerais de Direito civil⁵²; (v) mesmo que fosse uma norma excepcional, permitiria interpretação extensiva a outros casos de abalroação, pois a *ratio* de que se conheça destas situações no mais curto tempo possível, para evitar o desaparecimento de vestígios esclarecedores e a saída apressada do navio responsável, é comum a todas elas.

Não perfilhamos desta visão, ainda que não sejam de desconsiderar os argumentos de VIEGAS CALÇADA. De facto, não pode dizer-se que o artigo 673.º do CCom seja uma norma excepcional, na medida em que se trata de um prazo de caducidade e esta não é excepcional em relação à prescrição. Mas mesmo que o fosse, não parece impossível aplicá-la extensiva ou até analogicamente⁵³. É também, por outro lado, verdade que é característica do Direito marítimo a tendencial maior brevidade dos prazos, quando comparado com o Direito civil

⁵² Reproduzimos o seguinte trecho de VIEGAS CALÇADA, *Prazo...*, em *Pareceres...*, p. 284, por expressivo. “[n]ão parece pois ter aceitável acolhimento a aplicação dos prazos determinados em direito civil às avarias em direito marítimo, cujo sentido e regulamentação exigem e exigiram em todos os tempos normas especiais e próprias, consentâneas com as situações da vida real que surgem constantemente, designadamente pelo que toca a prazos”.

⁵³ Sem pretensão de exaustividade, *vd.*, nesse sentido, CASTANHEIRA NEVES, *Metodologia jurídica*, Coimbra Ed., Coimbra, 2011 (reimpr.), pp. 272-276, FERNANDO JOSÉ BRUNZE, *A metodologias entre a semelhança e a diferença (reflexão dos pólos da radical matriz analógica do discurso jurídico)*, Coimbra Ed., Coimbra, 1994, pp. 438 e ss. e 555 e ss., EIUDEM, *Quae sunt Caesaris, Caesari: et quae sunt iurisprudentiae, iurisprudentiae*, em *Comemorações dos 35 anos do Código Civil e dos 25 anos da Reforma de 1977*, Coimbra Ed., Coimbra, 2006, pp. 77-87 – *Analogias*, Coimbra Ed., Coimbra, 2012, pp. 139-149, EIUDEM, *O Problema da analogia iuris (algumas notas)*, em *Analogias*, pp. 265 e ss., LARENZ, *Metodologia da ciência do Direito*³, trad. José Lamego, Lisboa, 1997, pp. 500 e ss., 531 e 541, CANARIS, *Pensamento sistemático e concetto de sistema na ciência do Direito*⁴, introd. e trad. Menezes Cordeiro, FCG, Lisboa, 2012, pp. 217 e ss., PEDRO DE ALBUQUERQUE, *Da aplicação do prazo prescricional do n.º 1 do artigo 498.º do Código Civil à responsabilidade contratual*, na *Revista da Ordem dos Advogados* 49 (1989), III, pp. 826 e ss., EIUDEM, *Direitos Reais – relatório sobre o programa, conteúdo e métodos de ensino*, Almedina, Coimbra, 2009, pp. 601 e ss., EIUDEM, *A representação voluntária no Direito Civil (ensaio de reconstrução dogmática)*, Almedina, Coimbra, 2004, pp. 955 e ss. e 1054 e ss., PEDRO DE ALBUQUERQUE/MIGUEL ASSIS RAIMUNDO, *Direito das Obrigações*, vol. II, 2.ª ed., Almedina, Coimbra, 2013, pp. 172-178²¹¹⁻²²¹, e mesmo OLIVEIRA ASCENSÃO, *Direito – Introdução e Teoria Geral*⁵, Almedina, Coimbra, 2005, p. 450, chamando a atenção para a afinidade de certo caso com a excepção, ou, recentemente, MAFALDA MIRANDA BARBOSA, *Do nexa de causalidade ao nexa de imputação – contributo para a compreensão da natureza híbrida e personalística do resposito causal ao nível da responsabilidade civil extracontratual*, vol. I, Principia, Cascais, 2013, p. 337.

e comercial geral. Mas há fortes argumentos que militam contra a aplicação do artigo 673.º do CCom: (i) em primeiro lugar, o facto de o RGC de 1972 ter revogado o RGC de 1892, o facto de as normas do artigo 10.º, n.º 1, al. cc), l, g), e als. oo) e qq), do RGC de 1972 se encontrarem revogadas, e o facto de o Decreto n.º 5:703, de 10 de Maio de 1919, e o Decreto n.º 9:704, de 21 de Maio de 1924, terem sido revogados também eles pelo artigo 249.º do RGC de 1972, ou seja, à presente data não há normas que indiquem ser o capitão de porto competente para conhecer de abalroações entre navios e entre navios e outros objectos, adoptando uma noção ampla de abalroação; (ii) em segundo lugar, a segurança jurídica e a certeza na extensão temporal dos direitos, que é fito primário da caducidade, ao contrário do que acontece na prescrição, que se atém ainda a considerações que se prendem com a inércia do titular⁵⁴, sairiam defraudadas se o âmbito de aplicação da norma não fosse, pelo menos, claro. A aplicação analógica de prazos de caducidade deve, sempre, ter em conta as razões de certeza jurídica que a eles presidiram, e, depois, o facto de, sendo os prazos de caducidade, em regra, mais curtos que os de prescrição, e tendo como efeito a extinção do direito (e não a sua transformação em obrigação natural, como sucede com a prescrição), a sua aplicação analógica poder ser particularmente lesiva para os titulares dos direitos contra os quais corre o prazo. (iii) Por último, o uso nas Capitánias e a *praxis* marítima que VIEGAS CALÇADA alega fica por provar ter subsistido até aos dias de hoje e, sobretudo, fica por provar ser ela mesma fonte imediata de juridicidade.

Em suma, e pelos motivos acima expostos, o prazo do artigo 673.º só se aplica à abalroação em sentido próprio ou entre navios. Sem prejuízo de quanto resulta exposto, deve dizer-se que a abalroação, se pressupõe um choque entre dois navios, não pressupõe contacto directo nem violento⁵⁵.

⁵⁴ Assim, CARLOS MOTA PINTO, *Teoria Geral do Direito Civil*, revis. ANTÓNIO PINTO MONTEIRO e PAULO MOTA PINTO, Coimbra Ed./Wolters Kluwer, Coimbra, 2011, pp. 374-376, OLIVEIRA ASCENSÃO, *Teoria Geral...*, vol. III, pp. 343-344, MANUEL DE ANDRADE, *Teoria...*, vol. II, p. 446 ("foi fundamento específico da caducidade é o da necessidade de certeza jurídica. Certos direitos devem ser exercidos durante certo prazo, para que ao fim desse tempo fique inalteravelmente definida a situação jurídica das partes. É de interesse público que tais situações fiquem, assim, definidas dum vez para sempre, com o transcurso do respectivo prazo"), PEDRO DE ALBUQUERQUE, *O Direito de preferência dos sócios em aumentos de capital nas sociedades anónimas e por quotas*, Almedina, Coimbra, 2004 (reimpr. 1.ª ed. de 1993), pp. 251-253. Fala-se também em finalidades punitivas da caducidade: por todos, ISIDORO MONICA, *Teoria della decadenza nel diritto civile italiano*, vol. I, UTET, Turim, 1906, pp. 63 e ss., e, em tempos recentes, MENEZES CORDEIRO, *Da caducidade no Direito português*, nos *Estudos em memória do Professor Doutor José Dias Marques*, Almedina, Coimbra, 2007, pp. 7-30.

⁵⁵ Sobre este ponto, remetemos para M. JANUARIO DA COSTA GOMES, *Direito...*, IV, pp. 127 e ss., onde podem encontrar-se as várias teses a este respeito e a refutação da concepção restritiva de

7. A APLICAÇÃO DO PRAZO DO ARTIGO 673.º DO CÓDIGO COMERCIAL À ABALROAÇÃO FORTUITA, DUVIDOSA E CULPOSA

Correlata à questão anterior é a de saber se o artigo 673.º é passível de interpretação restritiva aos casos de abalroação duvidosa. No país vizinho, GABALDÓN GARCÍA e RUIZ SOROA entendiam que as normas do Código de Comércio espanhol que estabeleciam igual exigência careciam de sentido atentas as condições de publicidade e comunicação instantâneas na navegação moderna, daí a sua supressão na Convenção de 1910, devendo hoje entender-se o prazo de protesto como inaplicável, salvo em casos extremos de abordagens duvidosas quanto à sua existência⁹⁶.

Não podemos concordar com a opinião dos referidos autores espanhóis, desde logo, porque o artigo 673.º do CCom é expresso ao dizer valer a regra para a “*reclamação de perdas e danos resultantes da abalroação*”, sem distinguir e sem que haja motivos para a distinção. Além do mais, os problemas de fraude no cômputo dos danos e a celeridade com que se querem ver os mesmos apurados e resolvidos estes litígios colocam-se nos casos de abalroação fortuita ou culposa da mesma maneira que se colocam nas abalroações duvidosas, cujo critério distintivo tem que ver não com os danos sofridos, mas com a causa dos mesmos e o estado subjectivo dos causadores dos danos. O prazo do artigo 673.º do CCom aplica-se, portanto, à abalroação culposa, fortuita e duvidosa.

8. A (DES)NECESSIDADE DE RECLAMAÇÃO PRÉVIA À ACÇÃO DE INDEMNIZAÇÃO; EFEITO PRECLUSIVO DO DECURSO DO PRAZO DO PROÊMIO DO ARTIGO 673.º DO CÓDIGO COMERCIAL

Podem intentar-se uma acção de indemnização por abalroação sem se ter antes feito a reclamação que vem prevista no artigo 673.º do CCom? A jurisprudência e doutrina maioritárias, anteriores à Lei n.º 35/86 (pela qual os capitães dos portos deixaram de ter competências jurisdicionais), respondiam de forma negativa, em face do teor dos artigos 231.º do Regulamento Geral das Capitanias de 1892, 28.º,

abalroação. Entre nós, com uma concepção restritiva de abalroação, para efeitos da aplicação dos artigos 673.º e 675.º do CCom, *vd. e.g.* BARBOSA DE MAGALHÃES, *Código...*, IP, sub art. 180.º, p. 167, ou ALBERTO DOS REIS, *Código...*, 1.ª, sub art. 79.º, p. 218.

⁹⁶ GABALDÓN GARCÍA / RUIZ SOROA, *Manual...*, p. 644.

n.º 6, 2.ª parte, e 63.º do Decreto n.º 5.703, de 10 de Maio de 1919⁵⁷, chegando mesmo a afirmar-se tratar-se a acção em tribunal de *recurso* da decisão do capitão

⁵⁷ Assim, o Ac. TRP 12.IV.1926, na *Gazeta da Relação de Lisboa* 40 (Jul. 1926), 5, pp. 72-74, que não deu provimento ao agravo do despacho do juiz da 2.ª Vara Comercial do Porto que, julgando justa a indemnização por abalroação do vapor *Manaus*, da Empresa de Pesca Rio Leça, Lda., condenou-a a caução de 50.000\$00 em 24h. sob pena de arresto, com base no facto de não ter havido decisão prévia do capitão do porto, o que suportou nos seguintes argumentos: (i) pelo artigo 28.º, n.º 6, 2.ª parte, do Decreto n.º 5.703, de 10 de Maio de 1919, compete aos capitães resolver todas as questões que se suscitarem sobre avarias em navios, incumbindo decidi-las, com recurso para os tribunais comerciais, sempre que a indemnização seja superior a 100\$00; (ii) pelo artigo 63.º do Decreto n.º 5.703 é declarada competente a autoridade marítima do local a que se refere o artigo 673.º do CCom para a recepção da reclamação; (iii) a acção a que se refere o artigo 675.º do CCom não pode ser instaurada antes de cumprido, pelo modo aqui determinado, o artigo 673.º, e sem que esta autoridade se haja pronunciado sobre a reclamação; (iv) considerando que "o art. 180 do Cód. Proc. Com. sofreu, assim, uma importante limitação, porque ao juiz não compete conhecer do direito à indemnização por abalroação sendo em recurso das decisões dos capitães dos portos"; (v) e porque a acção prevista no artigo 675.º constitui recurso da decisão do artigo 673.º, ambos do CCom. A idêntica conclusão chegou o Ac. TRP na *Gazeta da Relação de Lisboa* 40 (Jul. 1926), 5, pp. 73-74, na abalroação (com afundamento) da traineira *Sete Estrelas*, em 21 de Dezembro de 1925, pela traineira *Adamastor*, na medida em que o juiz a quo proferiu despacho fixando caução em 500 contos, sob pena de arresto em 24 horas, quando deveria ter havido prévia decisão do capitão do porto. No mesmo sentido, na doutrina, CUNHA GONÇALVES, *Comentário...*, III, sub art. 673.º, p. 463 ("[f]uere[m] ler os arts. 673.º e 675.º poderá concluir que a acção de perdas e danos pode ser desde logo instaurada nos tribunais judiciais, como sucede em todos os países estrangeiros. Mas, o Regul. de Capit. de 1892, arts. 223.º a 228.º, e o Regul. da Pilotagem de 1914, art. 66.º, mostram que os tribunais judiciais constituem, entre nós, uma jurisdição subsidiária"), AURELIANO STRECHT RIBEIRO, *Código Comercial Português actualizado e anotado*, vol. III, Edição da «Procuradoria», Lisboa, 1940, sub art. 673.º, pp. 210-212, TIRO ARANTES, *Abalroação. Competência do Tribunal*, em *Gazeta da Relação de Lisboa* 52 (1938), 8, pp. 113-116, e o Ac. TRP 26.I.1926, em *Gazeta da Relação de Lisboa* 40 (Jul. 1926) 5, pp. 71-72, no qual se afirma que pela 2.ª parte do artigo 63.º, distinguindo reclamação (673.º do CCom) e acção (675.º do CCom), como fazia a jurisprudência (Ac. TRL 23.IV.1902, na *Gazeta...*, 26, pp. 603 e ss., Ac. TRL 18.IV.1896, na *Gazeta da Relação de Lisboa* 9, n.º 80 (1896), pp. 636-638, e Ac. STJ 15.VI.1880, na *Revista de Legislação e Jurisprudência* 19, n.º 969, p. 525), tomou-se a acção do artigo 675.º dependente da decisão da autoridade marítima do artigo 673.º. Na jurisprudência, também atestam a existência de reclamação e processo prévio junto da Capitania do Porto o Ac. STJ 30.IV.1963 (JOSÉ MENESES), proc. n.º 59.312, no *Boletim do Ministério da Justiça* n.º 126 (1963), pp. 480-484 (na abalroação da lancha de pesca *Maria José* pelo vapor *Lima*, o que ocorreu em virtude de insuficiente amarração aquando da aproximação do anunciado ciclone *Hannah* nos Açores), o Ac. TRI 15.XI.1963 (ANTÓNIO LOPES DA FONSECA), proc. n.º 12.615, no *Boletim do Ministério da Justiça* n.º 132 (1964), pp. 404-413 (no caso da abalroação do vapor *Melo* que, carregado com pirite, se dirigia a Inglaterra, pelo navio de pesca *Aljezur* e pelo rebucador *Foz do Lima*, em frente ao "Olho de Boi", em 14 de Julho, em Lisboa), Ac. STJ 26.X.1965 (ALBUQUERQUE ROLINA), proc. n.º 60.874, no *Boletim do Ministério da Justiça* n.º 150 (1965), pp. 209-217 (na abalroação da traineira *Espinhel* da Sociedade de Pesca Amaratina pelo *Mopomedeu* da Companhia Colonial de Navegação, em 13 de Dezembro de 1960, no porto de Leixões. A traineira estava coberta por seguro de casco na Mútua dos Amadores de Pesca de Sardinha em 510.000\$00 e coberta por seguro de lucros cessantes na Companhia de Seguros Tranquilidade até 700.000\$00.

do porto⁵⁸, sem prejuízo do disposto no § único do artigo 673.º para os demais interessados que não estivessem a bordo e estivessem impossibilitados de fazer a referida reclamação.

Registam-se, todavia, na jurisprudência decisões de sinal contrário, designadamente entre a data da entrada em vigor do Código Comercial e os primeiros anos de vigência do Regulamento Geral das Capitanias⁵⁹. Da interpretação acima

Os autos atestam uma decisão da Capitania do Porto de Leixões em 13.I.1961), e Ac. STJ 13.I.1959 (LENCASTRE DA VEIGA), proc. n.º 57.518, no *Boletim do Ministério da Justiça* n.º 83 (1959), pp. 402-404 (na abalroação do navio inglês *Avismere* da The Aviation & Shipping Company pelo vapor português *Mello* da Sociedade Geral de Comércio, Indústria e Imp. SARL, às 6h52 de 2 de Setembro de 1954. Em sentido contrário, porém, pode ver-se, na doutrina, ADRIANO ANTHERO, *Commentário...*, II, sub art. 673.º, pp. 602-605, embora com a posição *sub generis* de entender que a reclamação tinha de ser feita em 3 dias ao Tribunal do Comércio (dando o exemplo do Ac. descrito na *Gazeta da Relação de Lisboa* XXVI n.º 77, p. 615) Para uma resenha da jurisprudência, vd. UTRA MACHADO, *Acórdãos e anotações ao Código Comercial Português*, Livraria Moraes, Lisboa, 1929, sub art. 673.º.

⁵⁸ No sentido de que se trata de um recurso, vd. o Assento do STJ 25.V.1934. *Diário do Governo*, 1.ª Série; cf., ainda, TITO ARANTES, *Abalroação. Competência do Tribunal*, em *Gazeta da Relação de Lisboa* 52 (1938), 8, pp. 113-116.

Poderia, ainda, nesta sede, autonomizar-se outra questão: a de saber se a decisão da capitania caducava, quando se tratasse de causas que admitiam recurso (cuja alçada foi primeiro fixada em 50\$00, depois 100\$00 e depois em 5.000\$00): uma orientação defendia caducar a decisão logo que proposta, em tempo, a acção em tribunal, outra opinião era a de que a decisão da capitania subsistia enquanto não fosse substituída por sentença de tribunal comum. Sobre a questão, escreve ALBERTO DOS REIS, *Comentário...*, I, sub art. 79.º, pp. 224-226 (com indicações jurisprudenciais): "(...) parece-me que a boa solução é esta: se a acção de indemnização não for proposta perante o tribunal comum dentro de trinta dias, a decisão da capitania torna-se definitiva; se a acção for proposta em tempo, a decisão caduca". Hoje, como as Capitanias já não são uma instância de julgamento, a questão perdeu actualidade.

⁵⁹ Assim, considerando que, acima de 50\$00 réis, a reclamação pode fazer-se directamente ao Tribunal, pode ver-se o Ac. TRL 23.IV.1902, apelação n.º 5.390, na *Gazeta da Relação de Lisboa* ano 16, n.º 43 (1903), pp. 345-347, no qual o barco de recreio *Tagide*, registado na Real Associação Naval de Lisboa, quando se dirigia a Cascais saiu do porto de Lisboa, o vapor *Brasil* foi de encontro ao *Tagide* próximo da Torre do Bugio pelo lado de estibordo, abalroando com ele violentamente e causando-lhe prejuízos de 9.721\$145 réis (5.000\$00 réis de reparação de avarias, 66\$316 réis de aluguer da doca para conserto, 93\$836 réis para outras despesas, 170\$00 réis para soldadas e gastos com mestre do navio e marinheiros enquanto não pôde utilizar o navio, 1.800\$00 réis por não ter podido entretanto utilizar o navio, 2.000\$00 réis por depreciação do barco, que era novo): "[c]onsiderando que, do primeiro processo apenso, se mostra que o mestre da «Tagide» protestou perante o juiz presidente do Tribunal do Commercio d'esta cidade, e dentro do prazo marcado no artigo 673.º do código commercial, porque pretendeu reclamar da companhia proprietária do «Brasil» a indemnização pelas perdas e danos produzidas, para o dono da «Tagide», do abalroamento dos dois navios, tendo sido esse protesto intimado ao agente da companhia ré, sendo que se é certo que o artigo 223.º do decreto de 1 de dezembro de 1892 dá competência à capitania

referida se afastava também, na doutrina, VIEGAS CALÇADA. O Autor, em comentário ao Assento do Supremo Tribunal de Justiça de 25 de Maio de 1934⁶⁰, em que se entendeu que os capitães dos portos têm competência para julgar as causas sobre avarias motivadas por abalroação, embora ocorridas fora das suas águas jurisdicionais, quando o navio abalroador nelas for encontrado, que entendeu que o julgamento na capitania não é uma formalidade especial para efeitos do artigo 6.º da CB 1910 – neste caso, a abalroação deu-se na Bélgica, sendo aplicável a CB 1910, e não o CCom –, mas uma instância legal de julgamento, por força do Decreto n.º 5.703, de 10 de Maio de 1919, e do Decreto n.º 9.704, de 21 de Maio de 1924, e como tal obrigatória, quer o abalroamento deva ou não ser regulado pela CB 1910. VIEGAS CALÇADA entendia que a Capitania não era uma instância judiciária, pois para ser uma instância forçoso seria que tivesse competência para definir a culpa, fazer o apuramento das avarias e decidir das perdas e danos emergentes, mas a verdade é que, pelos artigos 8.º, n.º 5, 221.º e 228.º do Decreto de 1 de Dezembro de 1892 (RGC 1892), o capitão do porto só pode fixar a culpa e o valor das avarias, não conhecendo das perdas e danos da abalroação⁶¹: “[o] caso fica-se apenas na reclamação, porque as capitánias não as julgam (...). Portanto, o argumento do assento, afirmando que a capitania é, no caso, uma instância, não é legalmente exacto. Quando o assento afirmou que as acções por abalroamento não podem ser intentadas nos tribunais ordinários sem que o pedido seja primeiramente submetido ao julgamento da capitania do porto, não diz bem o que está na lei, pois nela está dito (art. 63 do Dec. n.º 5:703) que as acções

do porto para receber as participações de avarias segundo o disposto no citado artigo 673.º do código commercial, como não podia deixar de ser, por isso que a mesma capitania compete pela disposição do citado artigo 223.º d'aquelle decreto, a decisão final sobre a respectiva reclamação quando o valor das avarias não excede 50\$000 réis, também não pode negar-se ao tribunal do commercio competencia para perante ele se fazer a reclamação, pois que se é o mesmo tribunal que tem que julgar a causa afinal, quando o valor das avarias excede aquella quantia: nem a lei fazia, como unica e exclusiva, a competencia da capitania para o efeito da apresentação de reclamações de tal natureza”.

⁶⁰ Motivou esta decisão o seguinte caso: o vapor *Kerguelin* abalroou no rio Escala, na Bélgica, em 13 de Junho de 1931, o vapor *Melo*. O abalroador seguiu o seu destino e em viagem ulterior demandou o porto de Lisboa. Sabendo disto, o proprietário do *Melo* requereu junto do Tribunal a prestação de caução no tribunal do porto pelo artigo 1301.º do Código de Processo Commercial, e, não tendo sido prestada, foi o navio arrestado, embora levado o arresto de seguido por pagamento superveniente da caução. Neste processo, a capitania do porto não foi chamada a intervir.

⁶¹ VIEGAS CALÇADA. *Competências das Capitánias em matéria de abalroação*, na *Gazeta da Relação de Lisboa* 48, n.º 5 (1934), pp. 61-71, desenvolvendo e reproduzindo as ideias já expendidas a propósito do tema em *Das cauções marítimas...* pp. 5-39, maxime 22 e ss.

por abalroação só podem ser propostas nos tribunais depois da capitania se ter pronunciado sobre as reclamações de perdas e danos; e o conhecimento das capitánias acêrca das perdas e danos limita-se a indicar às partes os tribunais, declarando-se incompetente para isso (...). A decisão da capitania é tam graciosa que não tem execução, se as partes se não conformarem com ela e não forem debater a questão nos tribunais competentes. Chamar a tal decisão, que não é executível, um julgamento de instância não está certo⁶². Por outro lado, em consequência, o Autor entendia não se tratar de recurso, na medida em que a palavra em causa está eliminada do artigo 2.º do Decreto n.º 9:704 para as questões de valor superior a 5.000\$00: ora, “[s]e a capitania não pode apreciar nem julgar perdas e danos provenientes de abalroação em toda a sua extensão, a acção ordinária, em que elas são apreciadas e julgadas, não pode constituir recurso da decisão da capitania. Afigura-se-nos isto elementar”, pelo que a palavra “recurso” é empregue em sentido vulgar ou corrente com o significado de “acção”. De facto, houve uma modificação na redacção dos diplomas que regularam sucessivamente a questão: o RGC de 1892 determinava que o capitão do porto resolvesse definitivamente e sem recurso todos os assuntos de abalroação quando inferiores a 50\$00, o Decreto n.º 5:703 previu que nenhuma acção fosse intentada sem estar antes cumprido o artigo 673.º do CCom e elevou a alçada do capitão de porto para 100\$00 permitindo recurso das decisões em causas de valor superior a 100\$00, mas o Decreto n.º 9:704, de 21 de Maio de 1924, além de esclarecer que o Decreto n.º 5:703 só se applicava a avarias derivadas de abalroação, elevou a alçada do capitão de porto para 5.000\$00 e determinou que julgaria sem recurso até esse montante, mas depois limita-se a dizer que, caso as partes declarem antes ou depois do julgamento não se conformarem com a decisão, o capitão remete-as para as acções competentes a intentar no tribunal do comércio em 30 dias, deixando de chamar *recurso* a essas acções⁶³. A este propósito, VIEGAS CALÇADA entendia que o

⁶² VIEGAS CALÇADA, *Competências...* na *Gazeta...* p. 67

⁶³ VIEGAS CALÇADA, *Das acções...* pp. 23 e ss. No mesmo sentido, pode ver-se o Ac. STJ 22.IV.1969 (ALBUQUERQUE ROCHA), proc. n.º 062627, em *Boletim do Ministério da Justiça* n.º 186 (1969), p. 244, de cujo sumário, no que ao presente caso interessa, consta: “1 – A palavra “recurso”, no n.º 19 do Regulamento Geral dos Serviços de Marinha de Angola, aprovado pelo Diploma Legislativo n.º 91, do respectivo Governador-Geral, de 18 de Maio de 1925, tal como sucedia na alínea a) do n.º 6 do artigo 28 do Decreto n.º 5709, de 10 de Maio, 1919, não significa meio de impugnação, mas poder ou faculdade de propor novamente a acção”. Também PALMA CARLOS, *Código de Processo Civil anotado*, vol. 1, Ed. da Procural, Lisboa, s/d, sub art. 67.º, p. 234-235, criticava, neste ponto, o Assento: “(.) considerar decisão de 1.ª instância a proferida pela capitania, com recurso para os tribunais comuns, onde, afinal, o vencedor na capitania tem de

relatório ou protesto de mar, que o capitão estava obrigado a elaborar e apresentar em 48 horas, pelos artigos 506.º do CCom e 111.º do RGC de 192, e que é a base de todo o processo instaurado na capitania, pelo artigo 223.º do RGC 1892, era uma formalidade para efeitos do artigo 6.º da CB, e, acrescentamos nós, *a fortiori*, a reclamação do artigo 673.º do CCom. VIEGAS CALÇADA critica, ainda, a decisão vertida no Assento por entender que “[o] art. 673 do Cód. Com. obriga o capitão do navio abalroado a apresentar a reclamação no prazo de 3 dias, sob pena de não ser admitida. Isto quer dizer que, se a não apresentar no prazo de 3 dias, não poderá depois apresentá-la perante essa autoridade; mas o lesado não fica inibido de propor a acção de perdas e danos a que se refere o art. 675, porque aquela cominação tem aplicação restrita ao caso cominado, e nem o art. 673 do Cód. Com. nem o art. 223 e outros do Regul. de 1892 a estabelecem, quantu à propositura de tais acções. Pelo Cód. Com., como pelo cit. Regul. Geral das Capitánias, a acção de perdas e danos era independente da reclamação apresentada perante as capitánias”. Por último, o Autor criticava o assento na medida em que a competência das capitánias *ratione loci* se cinge às abalroações em águas de sua jurisdição ou quando o navio aí tiver atracado, nos termos do artigo 673.º do CCom, e não aos casos previstos no artigo 675.º do CCom, que apenas valem para fixar a competência dos tribunais judiciais; e daqui surgia a conclusão de que, quando a capitania não tivessem competência para regular a abalroação – lembre-se que o Assento tem como base fáctica uma abalroação dum navio português na Bélgica –, *i. e.* fora dos 2 casos previstos no artigo 673.º, era dispensada qualquer reclamação em 3 dias e a acção podia ser intentada directamente no tribunal⁶⁴.

intentar acção contra o vencido, visto não ser executível sem acôrdo de ambas as partes, a resolução do capitão (portanto, nos casos em que o valor é superior a 5.000\$100), pois nos de valor inferior a decisão é definitiva e executível pelo artigo 2.º, § 2.º, do Decreto n.º 9:704) – é forçar a nota”.

⁶⁴ VIEGAS CALÇADA, *Competências das Capitánias em matéria de abalroação*, na *Gazeta da Relação de Lisboa* 48, n.º 6 (1934), pp. 81-85, e, já em face do CPC de 1939, ALBERTO DOS REIS, *Comentário ao Código de Processo Civil*, vol. 1.º, Coimbra Ed., Coimbra, 1944, *sub art.* 79.º, p. 225: “(...) as capitães dos portos só podem conhecer das reclamações por perdas e danos emergentes de abalroação quando esta ocorra em águas portuguesas ou nelas se encontrar o navio abalroado: segue-se que há casos em que os tribunais portugueses são competentes para a acção de indemnização e não é possível fazê-la preceder de reclamação perante a capitania, porque esta não tem competência para a julgar. Quando tal suceda, não pode deixar de entender-se que a acção de indemnização pode ser intentada no tribunal comum, independentemente da reclamação prévia junto da capitania. Por tanto, a doutrina a estabelecer é a seguinte: a) Se a reclamação prévia pode ser levada perante alguma capitania portuguesa, não pode a acção pode ser proposta no tribunal comum sem que preceda a referida reclamação; b) Se não há capitania portuguesa competente para a reclamação, a acção pode ser instaurada independentemente da intervenção

Em comentário ao Assento de 25 de Maio de 1934, também HUMBERTO PELÁGIO entendia que nem sempre a acção do artigo 675.º pode ser precedida da reclamação do artigo 673.º, uma vez que, para si, o artigo 673.º e o artigo 223.º do RGC de 1892 pressupunham que tanto o navio abalroado como o abalroador tivessem entrado no mesmo porto, para que o capitão do porto tomasse declarações à parte queixosa, ouvindo também a parte contrária, e bem assim as respectivas testemunhas possíveis da ocorrência⁶⁵.

Já à luz do Código de Processo Civil de 1939, AZEVEDO MATOS entendia que este tinha claramente estabelecido a competência dos tribunais comuns para julgar as questões sobre abalroação, sem qualquer excepção, e que, portanto – sobretudo nos casos de arresto e prestação de caução – não teriam as partes de aguardar por decisão da capitania⁶⁶. Nestes termos, considerava ter caducado o Assento do Supremo Tribunal de Justiça de 25 de Maio de 1934 em virtude da aprovação do Código de Processo Civil de 1939.

Julgamos que as críticas de VIEGAS CALÇADA ao Assento do Supremo Tribunal de Justiça de 25 de Maio de 1934 são, na grande maioria, procedentes. Desde logo, porque era de entender que as capitánias não eram verdadeiras instâncias e não tinham os mesmos poderes jurisdicionais que os tribunais judiciais; quando muito, tratar-se-ia de decisão administrativa, com faculdade de impugnação – que não recurso – da mesma junto dos tribunais judiciais. Por esse motivo, a reclamação por perdas e danos junto da capitania não era uma “instância de julgamento”, mas antes uma “formalidade especial” para efeitos do disposto no artigo 6.º da CB 1910, ao contrário do que julgou o Assento. Por outro lado, não podia haver grandes dúvidas, como hoje também não há, que uma coisa é a competência *ratione loci* das capitánias para conhecer das reclamações pelo artigo 673.º do CCom e outra a competência *ratione loci* dos tribunais judiciais pelo artigo 675.º do CCom, as quais não têm forçosamente de coincidir: ora,

preliminar da capitania”. Também PALMA CARLOS, *Código de Processo Civil unificado*, vol. I, Ed. da Procural, Lisboa, s/d, sub art. 79.º, p. 283, embora acolha, de *nure condita*, o assento, escreve: “[n]eis fácil e mais lógico [do que estender a competência das Capitánias] fôra deixar que estas acções se intentassem logo ante as jurisdições comuns; mas os nossos legisladores têm um tal amor às jurisdições especiais, que sonhar com a sua extinção é sonhar um impossível”.

⁶⁵ HUMBERTO PELÁGIO, *Abalroação de navios e competência dos capitães dos portos – Comentário ao Assento do Supremo Tribunal de Justiça de 25 de Maio de 1934*, Americana-Tipografia, Lisboa, 1934, pp. 11 e ss., que, por esse motivo, entendia dever ser o Assento ou revogado por obscuridade e ambiguidade.

⁶⁶ AZEVEDO MATOS, *Principios*, . . . III, pp. 167-168

nos casos em que a competência possa caber aos tribunais judiciais pelo artigo 675.º do CCom, mas não às capitánias pelo artigo 673.º do CCom, antes, como ainda hoje, é dispensada qualquer reclamação, podendo a acção ser directamente intentada junto do tribunal competente. A mesma doutrina seguiu ALBERTO DOS REIS⁶⁷ ou AZEVEDO MATOS⁶⁸ e, na jurisprudência, pode ver-se o Acórdão do mesmo Supremo Tribunal de Justiça de 8 de Janeiro de 1957⁶⁹.

Discordamos, porém, da interpretação que o Ilustre Autor fazia do artigo 673.º do CCom, por exegética. De facto, o artigo 673.º do CCom diz que a reclamação deve ser feita em 3 dias, “*sob pena de não ser admitida*”. Com efeito, a este propósito, os parágrafos artigos 435, 436 e 665 do *Code de Commerce* de 1807, o

⁶⁷ ALBERTO DOS REIS, *Comentário ao Código de Processo Civil*, vol. 1.º, Coimbra Ed., Coimbra, 1944, *sub art.* 79.º, p. 225.

⁶⁸ AZEVEDO MATOS, *Princípios...* III, pp. 169-170, para quem o Assento é claramente contrário à CB 1910 e às CB 1952, sobre competência em matéria civil e penal, e bem assim ao disposto no CPC 1939. Mas, ainda assim, entendia o Autor que, para o Direito interno, a solução não deixava de ser essa mesma.

⁶⁹ No processo que correu termos sob o n.º 56.879, e que foi publicado no *Boletim do Ministério da Justiça* n.º 63 (Fev. 1957), pp. 578-582. Subjazeu à decisão a abalroação do navio norueguês *Tagus*, parado e atracado no molhe norte do porto de Leixões, pelo navio brasileiro *Lloyd América*, em que foi deduzido em primeira instância pedido de indemnização no valor de 292.151\$80. O Supremo Tribunal entendeu aplicáveis os artigos 6.º e 7.º da CB 1910, na medida em que o Brasil, a Noruega e Portugal foram co-signatários da mesma, e torceia a solução constante do Assento de 25 de Maio de 1934, dizendo que o que este fez foi firmar a competência dos capitães de porto fora das suas águas territoriais quando o navio nelas for encontrado, mas, quanto a considerar-se se a reclamação judicial junto do capitão de porto era uma formalidade ou uma instância de julgamento para efeitos do artigo 6.º da CB 1910, o Assento apenas formula um mero considerando. Também se distinguiu a competência para a reclamação e para a acção correspondente no Ac. TRP 26.I.1926, em *Gazeta da Relação de Lisboa* 40 (Jul. 1926) 5, pp. 71-72, no caso do iate português *Merwerstein*, do armador Taveira Laidley & C.ª, Lda., abalroado pelo vapor alemão *Gotha* da Bornhare Leuschner e segurado pela *Nordeutscher Lloyd*, em que foi apresentada reclamação perante Capitania do Porto de Lisboa e depois acção no Tribunal do Comércio do Porto, e os RR. alegaram competência de Tribunal Judicial de Lisboa por ter sido o primeiro lugar a que o navio aportou e lugar da Capitania da reclamação, o tribunal declarou incompetente o Tribunal do Comércio do Porto, e competente o competente Tribunal em Lisboa. Criticou, todavia, a solução do referido Acórdão BARBOSA DE MAGALHÃES, em *Gazeta da Relação de Lisboa* 40 (Jul. 1926) 5, p. 72, alegando que desde o artigo 63.º do Decreto n.º 5.703, de 10 de Maio de 1919, e desde o artigo 2.º, §§ 2.º e 3.º, do Decreto n.º 9.704, de 21 de Maio de 1924, são competentes para a reclamação não só os tribunais do artigo 675.º do CCom, reproduzido no artigo 10.º do Código do Processo Comercial, mas também nos tribunais das comarcas correspondentes aos lugares a cuja autoridade marítima a reclamação tenha de ser apresentada, o que é assim até porque a acção do 675.º depende da do 673.º, mas não é recurso dela (assim também, MARIO FERRO, *Da abalroação*, na *Gazeta...*, 36, n.º 2, pp. 17).

artigo 665 do *Codice di Commercio* de 1882 e o artigo 835 do *Código de Comercio* de 1885 são particularmente mais expressivos: dizem os artigos 435, 436 e 665 do *Code de Commerce* que “*sont non recevables (...) toutes actions en indemnité pour dommages causés par l’abordage dans un lieu où le capitaine a pu agir s’il n’a pour fait de réclamation*”, e o artigo 435 que “[c]es protestations et réclamations sont nulles si elles ne sont faites et signifiées dans les vingt quatre heures. et si, dans le mois de leur date, elles ne sont suivies d’une demande en justice”. Ora, por aqui é claro que o legislador francês quis dizer que não só deixarão de ser admitidas – devendo ser indeferidas – pelo artigo 436 as reclamações fora de prazo, como as acções respectivas não serão procedentes caso não haja sido feita a reclamação. Também o art. 665 do *Codice di Commercio* de 1882 diz que: “[l]’azione di risarcimento dei danni derivanti dall’urto di navi non è ammessa, se non è fatta protesta o richiamo entro giorni tre davanti all’autorità del luogo dell’avvenimento o del primo approdo”: ou seja, a acção não será admitida se não for feita tempestivamente a devida reclamação. Também o *Código de Comercio* espanhol de 1885, no artigo 835 é particularmente claro: “*La acción para el resarcimiento de daños y perjuicios que se deriven de los abordajes no podrá admitirse si no se presenta de las veinticuatro horas protesta o declaración*”, ou seja, a acção não é admitida se não for oportunamente apresentado o protesto ou reclamação. A este propósito, malgrado a diferença ténue de redacções, não nos parece tenha sido intenção do legislador português fazer a solução distar dos congéneres Códigos que, anteriores ao nosso, o influenciaram com particular acuidade neste tocante. Por outro lado, vimos já que a *ratio* do artigo 673.º do CCom é precisamente a de evitar situações fraudulentas em que o navio abalroado venha a reclamar por outros danos que entretanto tenha sofrido que não os estritamente derivados daquela abalroação por que reclama. Ora, esta finalidade sairia gorada se, por hipótese, o prazo de reclamação do artigo 673.º do CCom não fosse preclusivo, *rectius* extintivo do direito a intentar acção de indemnização por abalroação. Ao contrário de VIEGAS CALÇADA, portanto, julgamos ser o prazo da reclamação previsto no artigo 673.º do CCom, ao contrário do que sucede (e sucedia) com o relatório de mar, *preclusivo e extintivo do direito à indemnização por abalroação*.

9. COMPETÊNCIA DA AUTORIDADE PORTUÁRIA *RATIONE LOCI* PARA RECEBER RECLAMAÇÕES E COMPETÊNCIA JUDICIAL *RATIONE LOCI* PARA INTENTAR A ACÇÃO DE INDEMNIZAÇÃO POR ABALROAÇÃO

1. A competência *ratione loci* autoridade portuária para receber as reclamações por perdas e danos vem determinada no artigo 673.º do CCom⁷⁰: (i) quando seja a autoridade do lugar em que sucedeu a abalroação; (ii) quando se trate do primeiro lugar a que aportou o navio abalroado. Fora destes casos, o capitão do porto não tem competência para receber as reclamações por abalroações, que deve indeferir liminarmente.

Por outro lado, o artigo 675.º do Código Comercial fixa a competência *ratione loci* dos tribunais judiciais nos seguintes casos: (i) quando forem o tribunal do lugar onde se deu a abalroação; (ii) quando forem o tribunal do domicílio do dono do navio abalroador; (iii) quando forem o tribunal do lugar a que pertencer o navio; (iv) quando forem o tribunal em que for encontrado o navio.

⁷⁰ O artigo 675.º foi reproduzido pelo artigo 10.º do Código de Processo Comercial, que foi substituído pelo artigo 79.º do Código de Processo Civil de 1939, com a seguinte redacção: "A acção perdas e danos por abalroação de navios pode ser proposta no tribunal do lugar do acidente no do domicílio do dono do navio abalroador, no do lugar a que pertencer ou em que for encontrado esse navio e no do lugar do primeiro porto em que entrar o navio abalroado". Ao contrário do foi escrito por ALBERTO DOS REIS, em *Código de Processo Civil explicado*, p. 49, e em *Código de Processo Civil anotado*, p. 63, PALMA CARLOS, *Código de Processo Civil anotado*, vol. I, Ed. da Procural, Lisboa, s/d, sub art. 79.º, p. 282, entendia que o preceito em causa não resultou de voto da Comissão Revisora, pois da acta n.º 7 da sessão de 19 de Abril de 1937 consta apenas que o artigo 98.º do Projecto, cuja redacção seguia a do artigo 675.º do CCom e 10.º do CPCCom, fora aprovado sem alteração. ALBERTO DOS REIS, porém, mais tarde, em *Comentário...*, I, sub art. 79.º, pp. 222-226, reconhece o lapso e explica que o aditamento feito ao artigo 98.º do Projecto do CPC de 1939 apareceu apenas na Revisão Ministerial e foi sugerido, à última hora, por BARBOSA DE MAGALHÃES. Note-se, o artigo 79.º do CPC de 1939 contém uma inovação, em relação ao artigo 675.º do CCom e do artigo 10.º do CPCCom: aditou a competência dos tribunais aos casos em que sejam o tribunal do lugar do primeiro porto em que entrar o navio abalroado. As hipóteses previstas no preceito previam um caso de competência cumulativa ou alternativa (assim, ALBERTO DOS REIS, *Código de Processo Civil anotado*, vol. I, 3.ª ed., Coimbra Ed., Coimbra, 1948, sub art. 79.º, p. 218: "[f]rata-se, é clara, de competência cumulativa, ou melhor, alternativa. O autor tem a faculdade de escolher, dentre os tribunais mencionados, o que mais lhe convier"; cf. também PALMA CARLOS, *Código...*, I, sub art. 79.º, pp. 282-283, e já antes VEIGA BEIRÃO, *Direito...*, p. 203, para quem o artigo 675.º do CCom quis "facilita[r] a instauração da acção por perdas e danos resultantes da abalroação"). A adenda de BARBOSA DE MAGALHÃES em Revisão Ministerial singrou: de facto, quer o artigo 79.º do CPC de 1961, quer o artigo 75.º do CPC de 2013 mantiveram *ipsis verbis* a redacção constante do artigo 79.º do CPC de 1939.

Por aqui se vê que a competência em razão do território das autoridades portuárias para receber as reclamações não é coincidente com a competência em razão do território dos tribunais judiciais para se pronunciarem sobre matéria de abalroação de navios. VIEGAS CALÇADA reparara já, e bem, nesta circunstância, com base na qual afirmava que o decurso do prazo do artigo 673.º não era preclusivo, mas apenas determinava que a própria reclamação não pudesse ser admitida perante o capitão de porto⁷¹. Expusemos *supra* os motivos da nossa discordância em relação à posição de VIEGAS CALÇADA: o prazo do artigo 673.º do CCom é preclusivo; demonstram-no-lo a *ratio* da norma, bem como os elementos de Direito comparado que influenciaram a redacção do Código por Veiga Beirão. Na nossa opinião, nos casos em que for competente o tribunal em razão do território para julgamento dos pedidos por abalroação, mas o não forem os capitães de porto para receber as respectivas reclamações, então não é necessário que se proceda à reclamação por perdas e danos do artigo 673.º do CCom. Isto, a nosso ver, funda-se, essencialmente, no facto de o capitão de porto não poder conhecer de abalroações em que o navio aportou noutra local ou em que a abalroação não se deu no local da autoridade marítima competente, pois, doutro modo, estariamos a impor ao capitão de porto que conhecesse de matéria da qual o mesmo, por lei, não pode conhecer, e que, pela natureza das coisas, não tem de conhecer, por exemplo, porque ocorrem em águas territoriais doutro país⁷². Os tribunais portugueses, por exemplo, podem conhecer de acções de abalroação quando for Portugal o local a que pertence o navio ou em que este se encontre (artigo 675.º do CCom), isto independentemente de a abalroação ter ocorrido

⁷¹ VIEGAS CALÇADA, *Competências das Capitâncias em matéria de abalroação*, na *Gazeta da Relação de Lisboa* 48, n.º 6 (1934), pp. 81-85.

⁷² A este propósito escrevia BARBOSA DE MAGALHÃES, *Código de Processo Comercial anotado*, vol. 1.º, 3.ª ed., Parceria A. M. Pereira - Livraria Ed., Lisboa, 1912, sub art. 10.º, pp. 117-118, numa passagem em que, embora sirva a *littere* para reforço de quanto dizemos, os dados legislativos em causa se encontram revogados: “A jurisdição dos tribunais só se estende legitimamente ao espaço de mar que se considera como domínio pertencente, nas águas adjacentes, a cada nação marítima, pois é absurdo que a acção da justiça possa chegar onde não chega a soberania nacional. A linha de respeito é assinada pela distância atingida por um tiro de canhão [Alvará de 4 de Maio de 1805, § 2.º], ou pelo espaço de duas leguas de costa [Reg. para a inspecção e policia das alfandegas dos portos de mar de 28 de Junho de 1842, art. 48.º]. Nas notas de 1 e 13 de agosto de 1894, trocadas entre Portugal e Hespanha [Col. De leis sobre pesca, pp. 527 e 529], marca-se essa linha a 6 milhas da costa, a contar da linha da baixa-mar das maiores águas”. Os argumentos invocados à data por BARBOSA DE MAGALHÃES – em apoio da solução do Ac. STJ 15.VII.1880, e contra a decisão do Ac. STJ 21.VI.1879, na *Revista de Legislação e Jurisprudência* 18, n.º 919, p. 558 – não valem, porém, para os dias de hoje.

no Mar Ártico ou no Mar da China. Ora, é natural que, nestes casos, não seja o capitão do porto competente para receber a reclamação por perdas e danos. Por esse motivo, a competência *ratione loci* do capitão de porto não corresponde nem tem de corresponder à competência *ratione loci* do tribunal judicial competente⁷³. Nesses casos, naturalmente, não será necessário que seja feita a reclamação por perdas e danos, correndo apenas o prazo prescricional de 3 anos, nos termos e para os efeitos do artigo 498.º, n.º 1, do Código Civil.

II. Uma questão paralela à anterior é a de saber se pode o artigo 673.º do CCom determinar a competência para intentar a respectiva acção de indemnização de abalroação, *i.e.*, se continuará a ser, como era à luz dos artigos 225.º, 231.º e 232.º do Regulamento Geral das Capitanias de 1892, aprovado pelo Decreto de 1 de Dezembro⁷⁴, e do artigo 2.º, § 2.º, do Decreto n.º 9.704⁷⁵, em adição às hipóteses previstas no artigo 675.º do CCom, e depois 79.º do CPC de 1939, competente o tribunal da área correspondente à da capitania⁷⁶.

⁷³ Neste sentido, também, VIEGAS CALÇADA, *Competências das Capitanias em matéria de abalroação*, na *Gazeta da Relação de Lisboa* 48, n.º 6 (1934), pp. 81-85. Contra, o Assento do STJ de 25 de Maio de 1934.

⁷⁴ Que pode ser consultado em ALCIDES DE ALMEIDA / MIRANDA DUARTE, *Legislação marítima anotada*, vol. I, Almedina, Coimbra, 1971, pp. 17 e ss.

⁷⁵ Cujá redacção era a seguinte: “[o] capitão do porto, depois do julgamento do feito, e lavrado o auto, e intimada a decisão, remeterá as partes para a acção competente, que deverá ser intentada no Tribunal do Comércio respectivo”.

⁷⁶ Assim, expressamente, TIJO ABANES, *Abalroação, Competência do Tribunal*, em: *Gazeta da Relação de Lisboa* 52 (1938), 8, pp. 113-116, com os seguintes argumentos – num processo em que, alegada a excepção de incompetência do Tribunal Judicial de Lisboa (e a concomitante competência do tribunal da sede do proprietário do navio abalroador, em França), pugnou pela competência do Tribunal português –: (i) o artigo 673.º do CCom estabelece de forma imperativa a competência da Capitania a cujo porto os barcos sinistrados primeiro arribam, para conhecer da reclamação por perdas e danos (“será apresentada”), ao passo que o artigo 675.º estabelece foras facultativos para intentar a acção de indemnização correspondente (“pode instaurar-se”), facilitando a jurisdição ao navio abalroado, não vá o navio abalroador fugir iludindo a própria responsabilidade, e, por isso, o artigo 675.º cria mais quatro jurisdições, além da do artigo 673.º (a do tribunal correspondente à área da Capitania); (ii) a acção do artigo 675.º do CCom é um recurso da reclamação do artigo 673.º do CCom, o que resulta do Assento de 25 de Maio de 1934, do artigo 231.º do Regulamento Geral das Capitanias de 1892 que fala em o processo “subir” ao Tribunal do Comércio, do artigo 225.º do Regulamento Geral das Capitanias, bem como, o facto de não poder ser intentada a acção do artigo 675.º sem ter sido proferida decisão no âmbito do artigo 673.º, e, por último, porque, por ser recurso, ele pode ser intentado no tribunal judicial cuja área é concomitante da da autoridade marítima que proferiu a decisão, o que é confirmado pelo artigo 2.º, § 2.º, do Decreto 9.704,

Julgamos que não: (i) na medida em que foi o Regulamento Geral das Capitanias de 1892 revogado pelo artigo 249.º do Decreto-Lei n.º 265/72, de 31 de Julho, que aprovou o Regulamento Geral das Capitanias de 1972; (ii) na medida em que o Decreto n.º 9.704 ficou prejudicado pela entrada em vigor da Lei n.º 35/86, de 4 de Setembro, que previu a constituição de tribunais marítimos, e cujo artigo 16.º revogou o artigo 10.º, al. *oo*) (e a al. *qq*)), do RGC de 1972; (iii) na medida em que, dessa forma, também, ficou prejudicada a solução prevista no Assento do Supremo Tribunal de Justiça de 25 de Maio de 1934, é hoje patente que a reclamação de perdas e danos não tem cariz judiciário, mas meramente administrativo. Por esse motivo, o capitão de porto não tem de lavrar auto de conciliação ou de falta de conciliação e remetê-lo para o tribunal competente. Hoje, a reclamação é feita junto da autoridade marítima competente e, autonomamente, é intentada a correspondente acção de indemnização nos tribunais competentes à luz do artigo 675.º do CCom, dentro do prazo de 3 anos do artigo 498.º, n.º 1, do Código Civil. Por esse motivo, ao elenco das 4 hipóteses que determinam a competência *ratione loci* dos tribunais judiciais para julgar matérias de abalroação, já não se junta uma 5.ª hipótese: a do tribunal da área da capitania do porto que recebeu e julgou a reclamação. Hoje, a competência determina-se, única e exclusivamente, por recurso aos critérios previstos no artigo 675.º do CCom e no artigo 75.º do CPC.

10. CASOS ABRANGIDOS PELO DISPOSTO NO § ÚNICO DO ARTIGO 673.º DO CÓDIGO COMERCIAL

1. Refere o § único do artigo 673.º do CCom que “[a] falta de reclamação, quanto aos danos causados às pessoas e mercadorias, não prejudica os interessados que não estavam a bordo e que se achavam impedidos de manifestar a sua vontade”.

na medida em que, neste preceito, a expressão respectivo se referia, claramente, ao Tribunal da área da Capitania do Porto da reclamação. Na jurisprudência, *vd.* o Ac. TRL 11.VI.1938, em *Gazeta da Relação de Lisboa* 52 (1938), 8. pp. 116-117 (no caso da abalroação do navio de pesca *Trevo* 3.º da Sociedade de Pesca Costeira, Lda. pelo vapor *Dupleix* da Chargeurs, segurado pela Crédito Franco-Portugais, o que ocorreu a norte das Berlengas), em que, depois de reclamação na Capitania do Porto de Lisboa, que fixou a indemnização de 31.490\$000, na acção intentada para indemnização as RR defenderam-se alegando ser competente foro do domicílio da proprietária do navio abalroador, e não o de Lisboa: a Relação negou provimento ao recurso e confirmou a decisão recorrida, pois era competente o Tribunal da Relação de Lisboa por força do artigo 28.º do Decreto 5.702, pelo Regulamento Geral das Capitanias de 1 de Dezembro de 1892, pelo Assento de 25 de Maio de 1934, e pelo artigo 675.º do CCom, dado que o navio estava no porto de Lisboa aquando da reclamação e aí permaneceu e só saiu mediante caução; caução essa que se “manteve” em Lisboa.

É natural que assim seja⁷⁷. Mas quem serão estes interessados? Desde logo, os carregadores e os destinatários, cujas mercadorias venham a sofrer danos. Por outro lado, costuma apontar-se serem-no também os respectivos seguradores⁷⁸, que, dessa forma, não ficarão impedidos de se sub-rogar contra o causador do sinistro, nos termos do artigo 136.º, n.º 1, da Lei do Contrato de Seguro. É necessária uma precisão: em si mesmos, os seguradores não são os interessados, são-no sim os seus segurados (que têm interesse na mercadoria). Por esse motivo, se os segurados beneficiarem deste regime também os seguradores beneficiarão: de facto, se estes se sub-rogam na posição daqueles, é natural que o crédito seja transmitido com as suas debilidades e com as suas forças. Mas, *quid iuris* se os segurados ignoravam não podem utilizar deste expediente, por se encontrarem a bordo e não se acharem impedidos de manifestar a sua vontade? Neste caso, os respectivos seguradores também beneficiarão deste regime, *i. e.*, sub-rogar-se-ão contra o responsável pela abalroação? Já acima deixámos antever a nossa posição: os seguradores em si não são interessados, porque não são eles que têm interesse na carga; são-no sim os seus segurados. Além do mais, ditam as regras da transmissão de créditos, designadamente o artigo 585.º, aplicável à sub-rogação por força do artigo 588.º do CC, que o segurador sub-rogado ingresse na posição do segurado tal qual ela era no momento da sub-rogação. Não é possível, portanto, fazer uma interpretação puramente literal do preceito. Neste caso, os seguradores não poderão beneficiar deste regime, naturalmente⁷⁹.

Por outro lado, o impedimento de manifestar a vontade dos interessados há-de ser aquilatado caso a caso pelo julgador, sendo certo, porém, que não cabem nesta previsão os capitães, na medida em que, na hipótese de se encontrarem impedidos, deve ser o seu substituto a redigir e a apresentar a reclamação⁸⁰.

Nos casos previstos no § único do CCom, volta a contar novo prazo a partir da data do conhecimento das perdas e danos? Julgamos que não: com efeito, a norma não prevê um prazo para estas hipóteses, antes limita-se a dizer que

⁷⁷ A regra é decorrência da máxima segundo a qual a prescrição (e a caducidade) não corre contra aqueles que não podem exercer os seus direitos (*non valenti agere, non currit praescriptio*), e que se encontra hoje vertida nos artigos 306.º, n.º 1, 1.ª parte, e 318.º e ss. do CC; assim, expressivamente, VEIGA BEIRÃO, *Direito ...*, p. 202. “*fu] resalva do § único do art. 673.º justificada com o princípio de direito que contra o impedido não corre prazo*”.

⁷⁸ Neste sentido, BOLLAY-PATY, *Cours de droit commercial maritime, d'après les principes et suivant l'ordre du code de commerce*, t. IV, Paris, 1823, p. 608, citando ÉMERIGON, t. II, p. 304.

⁷⁹ Aparentemente em sentido contrário, BOLLAY-PATY, *Cours...*, IV, p. 608.

⁸⁰ Assim, CUNHA GRINÇALVES, *Comentário...*, III, p. 462.

“a falta de reclamação não prejudica”. Ou seja, é peremptória no sentido da desnecessidade da reclamação. Valerá, portanto, quanto a estes o prazo geral de 3 anos para intentar a acção de indemnização respectiva.

II. Do disposto no § único do artigo 673.º extrai-se ainda outra conclusão: o prazo previsto no prómio do preceito vale quer para a *reclamação por perdas e danos nos navios*, quer para a *reclamação por perdas e danos nas mercadorias e pessoas*. No caso de danos às mercadorias, na maior parte das situações, porém, a regra dos 3 dias encontra-se mitigada pelo teor do § único do preceito, na medida em que, normalmente, os proprietários das mercadorias ou os seguradores não se encontram a bordo e, por conseguinte, estão impedidos de manifestar a sua vontade.

II. A ARTICULAÇÃO DO REGIME DO CÓDIGO COMERCIAL COM A CONVENÇÃO DE BRUXELAS DE 1910

I. O artigo 673.º do CCom concorre com o artigo 6.º da Convenção de Bruxelas de 1910, para a unificação de certas regras em matéria de abalroação⁸¹, e que estabelece, no n.º 1 que “a acção de indemnização de perdas e danos sofridos por efeito de abalroação não depende nem de protesto nem de qualquer outra formalidade especial”. Por outro lado, o artigo 7.º, n.º 1, da Convenção estabelece, como regra geral, que “as acções de indemnização prescrevem no prazo de dois anos a contar do evento”⁸². Os regimes comparados próximos, designadamente o italiano (artigo 487, § 1.º, do *Codice della Navigazione*⁸³), o francês (primeiro, pelo

⁸¹ Aprovada pela Lei de 7 de Maio de 1913, e confirmada e ratificada pela Carta de Lei de 12 de Agosto de 1913, em *Diário do Governo* da mesma data, e cujo instrumento de ratificação foi depositado em Bruxelas em 26 de Julho de 1913. Cf. ALCIDES DE ALMEIDA / MIRANDA DUARTE, *Legislação marítima anotada*, vol. II, Alameda, Coimbra, 1971, pp. 9-13.

⁸² A redacção francesa da Convenção utiliza também a expressão “prescrivent”. As Regras de Lisboa de 1987 não prevêem prazo. Entre nós, o Ac. TRL 15.IV.1974, recurso n.º 16.204, em *Boletim do Ministério da Justiça*, n.º 235 (Abril 1974), p. 337, teve oportunidade de firmar esse entendimento, suportando-se no próprio teor literal do artigo 7.º da CB 1910, e no artigo 298.º, n.º 2, do CC, ao mesmo tempo que entendeu poder o prazo prescricional ser interrompido por notificação judicial avulsa.

⁸³ Cujas redacção é a seguinte: “Il diritto al risarcimento dei danni cagionati da urto di navi si prescrive col decorso di due anni dal giorno in cui il danno si è prodotto. Il diritto di rivalsa spettante alla nave che, ai sensi dell'articolo 484, abbia versato l'intero risarcimento si prescrive col decorso di un anno dal giorno del pagamento”. Sobre este regime, BERLINGUERI, *Prescrizione*

artigo 7.º, n.º 1, da Lei de 15 de Julho de 1915⁸⁴, e depois pelo artigo 7 da Lei n.º 67.545, de 7 de Julho de 1967⁸⁵, revogada pela *Ordonnance* n.º 2010-1307, de 28 de Outubro de 2010, que aprovou o *Code des Transports*, e regula, hoje, a matéria no artigo L5131-6⁸⁶), o argentino (artigo 370 da Lei n.º 20.094, de 15 de Janeiro de 1973, que derogou o título XI do Código de Comércio⁸⁷), o cabo-verdiano (o artigo 10.º, n.ºs 1 a 3, do Decreto-Lei n.º 11/200, de 21 de Fevereiro⁸⁸, que aprovou

marittima e aeronautica, no *Novissimo Digesto Italiano*, XIII. UTET, Turim, p. 670, LEBEVRE D'OVIDIO / PESCATORE / TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, 9.ª ed., Giuffrè Ed., Milão, 2000, pp. 689-690 e 695-696, e RIONETTI, *Trattato...*, III, pp. 371-373, que não deixa de apontar reparos ao regime italiano, por entender haver uma lacuna para *damni a objectis fixos por parte do navio* (“*damni da investimento di oggetti fissi, quali moli, banchine ponti, fanali, mede, ecc.*”), a que aplica o prazo de 2 anos do artigo 2947 do *Codice civile*, em detrimento do prazo geral de 5 anos do artigo 973 do *Codice civile*; em segundo lugar.

⁸⁴ Cujo teor vem reproduzido em JULIEN BONNECASE, *Traité de droit commercial maritime*, Librairie de la Société du Recueil Sirey, Paris, 1923, p. 655: “*Toutes actions en indemnité pour dommages aux biens ou aux personnes, causés par l'un des faits prévus à l'art. 407, sont prescrites après deux ans, à compter du jour de l'accident. Toutefois, le recours prévu au paragraphe 4, alinéa 3, de l'art. 407, est prescrit après un an, à compter du jour où le paiement a été effectué. Les délais prévus aux deux paragraphes précédents ne courent pas, lorsque le navire défendeur n'a pu être saisi dans les eaux territoriales françaises*”.

⁸⁵ Cujas redacção era a seguinte: “*Les actions en réparation de dommages se prescrivent par deux ans à partir de l'événement. Le délai pour intenter les actions en recours admises par l'alinéa 3 de l'article 4 est d'une année à partir du jour du paiement. Ces délais de prescription ne courent pas lorsque le navire n'a pu être saisi dans les eaux soumises à la juridiction française*” Sobre este regime, que é substancialmente igual ao actual, vd. MARTINE RÉMOND-GOUILLOUD, *Droit maritime*, 2.ª ed., Pedone, Paris, 1993, pp. 259-260, ou VIALARD, *Droit maritime*, Presses Universitaires de France, Paris, 1997, pp. 50-51.

⁸⁶ Cujas redacção é a seguinte: “*L'action en réparation des dommages se prescrit par deux ans à partir de l'événement. Le délai pour intenter l'action en recours prévue par la troisième alinéa de l'article L. 5131-4 est d'une année à compter du jour du paiement. Le délai de prescription ne court pas lorsque le navire ou le bateau n'a pu être saisi dans les eaux soumises à la souveraineté française. Toutefois les dispositions du présent alinéa ne sont pas applicables aux navires ou bateaux de l'État ou affectés à un service public*”.

⁸⁷ Cujas redacção é a seguinte: “*Las acciones emergentes de un abarraje prescriben por el transcurso de dos años contados a partir de la fecha del hecho. En el caso de culpa concurrente entre los buques, o entre los integrantes de un convoy o de un tren de remolque, las acciones de reparación en razón de haberse pago una suma superior a la que corresponda, prescriben al cabo de un año contado a partir de la fecha del pago*”. O artigo 1268 do Código de Comércio, porém, consagrava a mesma solução do Direito espanhol.

⁸⁸ Publicado no *Boletim Oficial da República de Cabo Verde*, I Série, n.º 4, de 21 de Fevereiro de 2000, pp. 70-71. Antes disso, segundo cremos, o prazo era o que resultava do artigo 673.º do C.Com. Contudo, ao que tudo parece, da análise do Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de Cabo Verde 30.VI.1992,

o Regulamento sobre Abalroação de Navios, previa prazos iguais aos do artigo 7.º CB 1910, mas de caducidade, que não prescrição; o Decreto-Legislativo n.º 14/2010, de 15 de Novembro⁸⁹, que aprovou o novo Código Marítimo de Cabo-Verde, e que revogou pelo artigo 4.º, al. f), o Decreto-Lei n.º 11/2000, e, por seu turno, o artigo 611.º, n.ºs 1 a 3, regula hoje a matéria do prazo do exercício de direitos, mas com uma pequena *nuance*: corrigiu-se a qualificação de caducidade para prescrição, mais conforme à correcta interpretação da CB 1910) o angolano (artigo 80.º da Lei da Marinha Mercante, Portos e Actividades conexas, aprovada pela Lei n.º 27/12, de 28 de Agosto)⁹⁰, ou o macaense (artigo 262.º, n.º 1, do Código Comercial de Macau, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 109/99/M, de 13 de Dezembro, e cujo regime, além de não prever qualquer prazo, manda aplicar a título primário a CB 1910), o espanhol (artigo 344.º, n.º 1, da *Ley de navegación marítima*⁹¹), acolheram, nos respectivos Direitos internos, a solução da CB 1910. Soluções originais têm o Direito brasileiro (artigo 750 do Código Comercial, aprovado pela Lei n.º 556, de 25 de Junho de 1850, e cuja parte referente ao comércio marítimo continua em vigor⁹²), ou o Direito uruguaio (artigo 1439 do Código de Comércio). No mesmo sentido apontava o artigo 130.º, n.º 1, da

proc. n.º SN/1992, disponível em www.legis-palop.org, embora não se discuta a questão, e não resulte da fundamentação de facto do aresto tenha sido lavrado protesto de perdas e danos, aplica-se, por força dos usos do comércio internacional e da navegação, o regime da CB 1910, pelo menos o seu artigo 10.º, fica por saber todavia qual o preciso entendimento do Supremo Tribunal quanto ao decurso do prazo e/ou quanto à prova do protesto ou reclamação do artigo 673.º do CCom.

⁸⁹ Publicado no *Boletim Oficial da República de Cabo Verde*, I Série, n.º 44, de 15 de Novembro de 2010, pp. 1750-1853.

⁹⁰ Depois da Lei da Marinha Mercante, Portos e Actividades Conexas, aprovada pela Lei n.º 27/12, de 28 de Agosto, em Angola, apenas uma parte muito restrita do livro relativo ao comércio marítimo constante do Código comercial está ainda em vigor. A Lei da Marinha Mercante angolana regula, pois, a um tempo, a matéria de Direito marítimo constante do Código comercial (mas só em parte) e, a outro tempo, a matéria que constava do Regulamento Geral dos Serviços de Marinha de Angola, aprovado pelo Diploma Legislativo n.º 91, do respectivo Governador-Geral, de 18 de Maio de 1925, e do Regulamento Geral de Capitâncias de 1972.

⁹¹ Apesar de outra ser a solução legal à luz dos artigos 835.º e 836.º do Código de Comércio, entretanto, nesta parte, derogado. Sobre o pretérito regime espanhol, *vd.* IGNACIO ARROYO, *Curso de Derecho marítimo*, 2.ª ed., Thomson-Civitas, Madrid, pp. 698-699, afirmando precisamente distar da solução consagrada no artigo 6.º da CB 1910.

⁹² “*Todos os casos de abalroação serão decididos, na menor dilatação possível, por peritos, que julgarão qual dos navios foi o causador do dano, conformando-se com as disposições do regulamento do porto, e os usos e prática do lugar. No caso dos árbitros declararem que não podem julgar com segurança qual navio foi culpado, sofrerá cada um o dano que tiver recebido*”.

Proposta de Lei de Navegação Marítima⁹³, prevendo um prazo de prescrição de 2 anos a contar da data da abalroação.

O regime nacional – que é o regime tradicional europeu, na esteira da *Ordonnance de la Marine* – é e continua a ser, conforme vimos já, substancialmente diverso⁹⁴. Solução semelhante à do Direito português encontra-se, ainda, por

⁹³ Proposta de Lei n.º 281/X.

⁹⁴ Notava já este facto – embora entendesse que o artigo 6.º da CB 1910 não correspondia literalmente ao artigo 673.º do CCom, ao contrário da posição por nós assumida de que se trata de protesto e não de prazo para intentar acção – o autor do comentário ao Ac. TRL 13.VII.1921, na *Gazeta da Relação de Lisboa* 36 (1923), 20, pp. 313-314, quando, a p. 314, escrevia: “[m]as neste ponto, o Dec. 5703 contraria o estipulado no art. 6 da Convenção de Bruxelas, aprovada e ratificada por Portugal na Carta de Lei de 12 de Julho de 1913, se bem que a reclamação exigida pelo cit. art. 673 não seja a mera participação do sinistro, ou protesto, exigido por algumas legislações estrangeiras. (...) visto que o nosso Cod. Com., identificando a participação preliminar, ou protesto, com a reclamação de perdas e danos, se afastou de todas as outras legislações, não estabelecendo um prazo curto, de 1, 2 ou 3 anos, dentro do qual deva ser intentada a referida acção”, *vd. também* AZEVEDO MATEUS, *Princípios...*, III, pp. 136 e ss. Para um caso ilustrativo da aplicação da CB 1910 e da desnecessidade de protesto e, sobretudo, de que, à luz da legislação vigente, fosse primeiro proferida decisão de mérito pelo capitão do porto, *vd. o* Ac. TRL 13.VII.1921, na *Gazeta da Relação de Lisboa* 36 (1923), 20, pp. 313-314, no qual o vapor americano *Monmouth*, ao sair do ancoradouro do Tejo para seguir viagem, abalroou o vapor holandês *Mars*, que veio a bater no vapor alemão *Pitea* (cujo armador era Marcus & Harting, Lda.), tendo este reclamado 380 libras de indemnização, mas o capitão do porto, como não pudesse averiguar por o *Pitea* ter saído do Tejo sem vistoria, julgou não provados os factos constitutivos da indemnização. Foi, então, requerido pelo armador do *Pitea* em tribunal a prestação de caução pelo capitão do *Monmouth* no valor de 600 libras, em 24h, sob pena de arresto, no seguimento da inquirição de testemunhas da ocorrência, pretensão que foi defendida pelo Tribunal, bem como foi intentada a correspondente acção de indemnização. A Relação considerou legítimo o capitão do *Pitea* para intentar a acção, à luz do artigo 509.º do CCom, e assim também o gerente da firma armadora. Tribunal considerou que, pela CB 1910, não é necessário protesto e que o que interessa é o artigo 180.º e ss. do Código de Processo Comercial de 1905, que é posterior ao Regulamento Geral de Capitania de 1892. Recorde-se o teor do artigo 180.º do CPCCom: “Aquele que justificar ter direito a indemnização por abalroação ou a salvação de assistência ou de salvação de navio ou da sua carga, poderá requerer que o dono, ou seu legítimo representante, preste caução, no prazo de vinte e quatro horas da intimação, sob pena de se proceder a arresto. § 1.º Esta justificação terá por objecto a existência do facto de que pode resultar a responsabilidade e o quantum aproximado da respectiva importância. § 2.º O juiz fixará a importância da caução e conhecerá da sua idoneidade”. Sobre o preceito, BARBOSA DE MAGALHÃES, *Código de Processo Comercial anotado*, vol. II, 3.ª ed., Parceria A. M. Pereira – Livraria Ed., Lisboa, 1912, *sub art.* 180.º, pp. 167-169, ADRIANO ANTHERO, *Commentario...*, II, pp. 602-605 (entendendo que derogou o RGC de 1892 e que permite que o arresto e prestação de caução sejam intentados antes de resolvida a questão na capitania), VIEGAS CALÇADA, *Das cauções...*, pp. 27 e ss. (que entende que o RGC de 1892 prevê um processo de justificação e de prova, técnico, não tendo os diplomas que o regulamentaram nada que venha com o arresto e a prestação de caução, e por isso o artigo 180.º do CPCCom não surge prejudicado pelo RGC).

exemplo, no Direito moçambicano⁶⁵, no Direito de São Tomé e Príncipe⁶⁶, no Direito guineense⁶⁷ ou no Direito venezuelano (artigos 895 do Código de Comércio de 1955⁶⁸). No Direito interno, o prazo para o protesto ou reclamação é de 3 dias, sob pena de preclusão do direito à indemnização, nos termos do artigo 673.º do CCom, e o prazo para a propositura da acção prevista no artigo 675.º do CCom é de 3 anos a contar da data em que o lesado teve conhecimento do direito que lhe competia, nos termos do artigo 498.º, n.º 1, do CC (isto sem prejuízo da tramitação própria das providências cautelares, designadamente do arresto, mas cuja extinção por falta de propositura da acção principal não forma caso julgado material, mas apenas formal, sem que impeça a renovação da instância dentro do prazo de 3 anos).

Por terem regimes diferentes, é importante a determinação do âmbito de aplicação da CB 1910 e do CCom. Assim, na CB 1910, que se aplica quer à abalroação quer entre navios de mar, quer entre navios de mar e embarcações de navegação interior (artigo 1.º), mas não aos navios de guerra e navios do Estado afectos exclusivamente a fins de serviço público (artigo 11.º), cabem os casos em que *“todos os navios de que se tratar pertencerem aos Estados das Altas Partes contratantes”* (artigo 12.º, prómio), sendo que a respeito de Estados não contratantes é possível subordinar à condição de reciprocidade, e sendo que – e este é o mais importante aspecto – *“quando todos os interessados, bem como o tribunal que houver de julgar o feito, pertencerem a um mesmo Estado, será a lei*

⁶⁵ O artigo 2.º, n.º 1, do Decreto-Lei n.º 2/2005, de 27 de Dezembro, que aprovou o Código Comercial, refere expressamente o seguinte: *“É revogado o Código Comercial aprovado pela Carta de Lei de 28 de Junho de 1888, com excepção do disposto no Capítulo V do Título II do Livro Segundo relativo, às sociedades cooperativas [depois revogado pela Lei n.º 23/2009, de Setembro, que aprovou o regime das sociedades cooperativas, e cujo artigo 99.º revoga os artigos 207.º a 223.º do Código Comercial], e no Livro Terceiro, relativo ao comércio marítimo”*. Ou seja, Moçambique tem, de momento, dois Códigos Comerciais: o de 1888 e o de 2005. O Direito marítimo manteve-se inalterado.

⁶⁶ Em que ainda está em vigor o artigo 673.º do Código Comercial.

⁶⁷ O Código Comercial está ainda em vigor quanto ao comércio marítimo.

⁶⁸ Pelo artigo 895.º, n.º 3, é dito que se extinguem *“[l]as acciones por indemnización de daños por abordaje, si el capitán no hubiere protestado oportunamente. Esta disposición no es aplicable al caso en que el abordaje causar la pérdida total de la nave. Las protestas a que se contrae este artículo no producirán efecto: 1. Si no se hicieron y se notificaron (...) dentro de veinticuatro horas, en los [casos] del tercero [número]. 2. Si hechas o notificadas oportunamente no se intentara demanda judicial dentro de los treinta días siguientes a la notificación”*.

*nacional, e não a Convenção, que terá de ser aplicada*¹⁹⁹. Portanto, não se aplica nos casos em que a abalroação se dê entre navios portugueses e a competente acção seja intentada junto dos tribunais nacionais.

Desta forma, ficam resolvidos os litígios por recurso aos critérios norteadores do Direito internacional convencional, e com determinação *a contrario* (do artigo 12.º da CB 1910) do âmbito de competência dos tribunais portugueses.

Todavia, nos casos em que se não aplique a Convenção de Bruxelas, *v. g.* estando em causa navios que não pertençam às Altas Partes Contratantes, e a acção seja intentada em Portugal, é chamado o Direito dos conflitos a resolver o problema, e designadamente o artigo 674.º. Uma vez determinada a lei aplicável nos termos do artigo 674.º do CCom, determinar-se-á o tribunal competente pelo artigo 675.º do CCom. O artigo 674.º distingue três situações: (a) aplica-se a lei local respectiva, nas questões sobre abalroações, nos portos e águas territoriais (*lex fori*) – ainda que de nacionalidades diferentes os navios²⁰⁰; (b) aplica-se a lei da nação dos navios, quando a abalroação se dê no alto mar entre navios da mesma nacionalidade (*lei da bandeira*); (c) aplica-se a lei do pavilhão de cada navio, não podendo receber mais do que esta lhe conceder, quando a abalroação se dê em alto mar entre navios de diferente nacionalidade (nesta situação é, ainda, possível a utilização de vários critérios²⁰¹).

II. A CB 1910, ao contrário do CCom, regula, ainda, no artigo 7.º, dois aspectos: (i) prescrição do direito de regresso e *dies a quo* da contagem do prazo; (ii) suspensão e interrupção do prazo.

Com efeito, pelo artigo 7.º, § 2.º, da CB 1910, “*é de um ano o prazo para intentar as acções de regresso admitidas pela alínea 3.ª do artigo 4.º. Esta prescrição não corre senão a contar do dia do pagamento*”. O artigo 4.º, § 3.º, da CB 1910,

¹⁹⁹ Sobre o âmbito de aplicação do CCom e da CB 1910, *vd.* AZEVEDO MATOS, *Princípios de Direito marítimo*, III, pp. 46-48, VASCONCELOS ESTEVES, *Direito marítimo. Acontecimentos de mar. Abalroamento, assistência e salvamento e avarias marítimas*, Livraria Petrony, Lisboa, 1987, p. 17, COSTA GOMES, *Direito marítimo*, vol. IV, pp. 136-139.

²⁰⁰ COSTA GOMES, *Direito marítimo*, vol. IV, p. 137.

²⁰¹ Sobre estes, sumariamente, COSTA GOMES, *Direito marítimo*, vol. IV, p. 138. *Vd.*, também, doutra perspectiva, VIEGAS CALÇADA, *Responsabilidade dos navios em geral e dos navios de pesca em especial*, no *Boletim do Ministério da Justiça* n.º 24 (Maio 1951), pp. 72-101, *maxime* 92-95, e CARLOS DE OLIVEIRA COELHO, *Jurisprudência e Direito marítimo*, Coimbra Ed., Coimbra, 1987, pp. 137 e ss., ou ainda LIMA PINHEIRO, *Direito Internacional*, vol. II – *Direito dos Conflitos; Parte especial*, 3.ª ed., Almedina, Coimbra, 2009, pp. 427-429.

prevê os casos de responsabilidade solidária dos navios em relação a terceiros no caso de danos causados por morte ou ferimentos: não há lacuna, na medida em que os danos causados aos navios, aos seus carregamentos ou outros bens das tripulações, passageiros ou demais pessoas são suportados pelos navios culpados na dita proporção, sem solidariedade relativamente a terceiros (artigo 4.º, § 2.º, da CB 1910). Ora, a este respeito, o regime português é particularmente diverso: independentemente de entrar na discussão se o artigo 666.º prevê um regime de solidariedade ou de parciariedade¹⁰², se, porventura, um dos navios abalroadores, obrigado *in solidum*, pagar a parte mais do que deve nas relações internas, o direito de regresso prescreverá em 3 anos a contar da data do pagamento, nos termos do artigo 498.º, n.º 2, do CC, e não em 1 ano a contar do pagamento, conforme previsto no artigo 7.º, § 2.º, da CB 1910¹⁰³.

Por outro lado, o artigo 7.º, §§ 3.º e 4.º, da CB 1910, prevê que, além das causas gerais de suspensão e prescrição, possam as partes contratantes, ainda, “admitir, nas suas legislações, que os prazos acima fixados sejam prorrogadas em atenção ao facto de o navio accionado não ter podido ser embargado nas águas territoriais do Estado em que o autor tem o seu domicílio ou o seu principal estabelecimento”. Por “embargo” entenda-se “arresto” ou “penhora”. Portugal não usou da faculdade “aberta” pelo artigo 7.º, § 4.º, da CB 1910, mas outros Estados usaram. Foi o caso da França: tendo aprovado e ratificado a CB 1910 por lei de 1915, transpôs, sem modificações, para o Direito interno, o regime da abalroação, no capítulo I da Lei n.º 67.545, de 7 de Julho de 1967, relativa aos eventos de mar, hoje revogada e regulada, desde 2010, pelos artigos L5131-1 e ss. do *Code des Transports*; por outro lado, recebeu ainda a CB 1952, relativa às regras de competência cível em matéria de abalroação, e transpôs-la, para o Direito interno, pelo Decreto n.º 68-65, de 19 de Janeiro de 1968 (artigo 1.º). Ora, no artigo 7, n.º 3, da Lei n.º 67.545, de 7 de Julho de 1967, prescrevia a lei francesa que “[e]s délais de prescription ne courent pas lorsque le navire n’a pu être saisi dans les eaux soumises à la juridiction française”. No artigo L5131-6, n.º 3, do *Code des transports*, o preceito vem substancialmente reproduzido: “[e] délai de prescription ne court pas lorsque le navire ou le bateau n’a pu être saisi dans

¹⁰² No primeiro sentido, ADRIANO ANTHERO, *Commentario...*, III, p. 424, e GOMES, *Direito...*, IV, pp. 161-167; no segundo, CUNHA GONÇALVES, *Comentário...*, III, sub art. 666.º, p. 455.

¹⁰³ CUNHA GONÇALVES, *Comentário...*, III, sub art. 673.º, p. 463, entende também que, entre nós, para o exercício do direito de regresso valem os prazos gerais, e não o da CB 1910. BERLINGIERI, *Prescrizione...*, in *Novissimo...*, XIII, p. 670, fala aqui em norma especial disposta pela CB para a prescrição do direito de regresso (“*diritto di rivalsa*”).

les eaux soumises à la souveraineté française". O preceito foi constantemente criticado: por exemplo, MARTINE REMOND-GOUILLEON escrevia que "*la formule est peu heureuse*", pois trata-se de impossibilidade jurídica e não material ao contrário do que inculca o preceito, e que a regra é demasiado "estreita", devendo ceder nos casos em que o navio frequentou as águas em que o arresto era possível¹⁰⁴; também VIALARD falava duma causa "original" de interrupção (*sic*) de prescrição na impossibilidade de arrestar o navio "*fautif*" nas águas submetidas à jurisdição francesa¹⁰⁵. Ora, no Direito português, não existe semelhante disposição, pelo que não há qualquer *suspensão* ou *prorrogação do dies a quo da contagem do prazo*¹⁰⁶ no caso de o navio não poder ser arrestado nas águas portuguesas¹⁰⁷; contudo, as regras gerais, v. g. o artigo 306.º, n.º 1, podem servir para aplacar o Direito português e para obter resultados materiais que não distem daqueles a que levaria a aplicação da CB 1910; além do mais, as dificuldades, conforme atestado pela doutrina francesa, em aplicar esta "original causa de suspensão", também serviriam, a nosso ver, para não transportar *sic et simpliciter* o teor do artigo 7.º, § 4.º, da CB 1910¹⁰⁸.

12. DANOS COMUNS POR FORÇA DA ABALROAÇÃO

A abalroação pode causar danos a ambos os navios – simultaneamente abalroados e abalroadores – pelos quais sejam reciprocamente responsáveis. Nesse caso, correm dois prazos em simultâneo: ambos os capitães devem fazer a reclamação, sob pena de não poder ser depois intentada a respectiva acção de indemnização.

A questão complica-se nos casos em que um dos capitães tenha reclamado as perdas e danos e o outro não. CUNHA GONÇALVES entendia poder ser a o decurso do prazo de três dias oposto ao outro capitão, não valendo a regra *quæ temporaria*

¹⁰⁴ MARTINE REMOND-GOUILLEON, *Droit maritime*, 2.ª ed., Pedone, Paris, 1993, p. 259.

¹⁰⁵ VIALARD, *Droit maritime*, Presses Universitaires de France, Paris, 1997, pp. 50-51.

¹⁰⁶ Julgamos ir no mesmo sentido, quanto à qualificação como suspensão, que não interrupção, CUNHA GONÇALVES, *Comentário ... III. sub art. 673.º*, p. 463.

¹⁰⁷ Assim também CUNHA GONÇALVES, *Comentário ... III. sub art. 673.º*, p. 463.

¹⁰⁸ Consimile, para o Direito italiano, referindo a desnecessidade de transposição para o Direito interno, em virtude de o prazo, por ser de prescrição, estar sujeito à causas suspensivas e interruptivas, BERLINGIERI, *Prescrizione...*, in *Novissimo...*, XIII, p. 670.

*ad agendum, perpetua ad excipiendum*¹⁰⁹. É, de facto, assim: decorrido o prazo para exercício da reclamação, o direito extingue-se; não há, por isso, qualquer excepção que possa sequer ser alegada. Em contrário, não é possível alegar nem com o artigo 430.º do CC – que pressupõe um *contrato “bilateral”* –, nem com o artigo 850.º do CC – que pressupõe que a prescrição não pudesse ser invocada na data em que os dois créditos se tornaram compensáveis¹¹⁰.

13. ENCONTRA-SE O ARTIGO 673.º DO CÓDIGO COMERCIAL TACITAMENTE REVOGADO?

1. Tem-se defendido entre nós encontrar-se ultrapassado o regime do artigo 673.º do CCom, valendo o prazo de 3 anos do artigo 498.º, n.º 1, do CC: (i) porque a norma em causa foi *tacitamente revogada*, por força da Lei n.º 35/86, de 4 de Setembro, que instituiu os tribunais marítimos, revogando a al. *oo*) do artigo 10.º do RGC, que cometia aos capitães dos portos resolver, entre outros, os litígios referentes a avarias marítimas e indemnizações devidas por danos produzidos ou sofridos por embarcações ou outros corpos flutuantes; também o capítulo XI, para onde remetia a al. *oo*), respeitante à tramitação procedimental, foi quase integralmente revogado pela referida lei¹¹¹; (ii) a mesma revogação tácita decorreria ainda do regime dos artigos 13.º e 14.º do Decreto-Lei n.º 384/99, de 23 de Setembro¹¹²; (iii) devido à sua inconstitucionalidade derivada, em razão da inconstitucionalidade do artigo 209.º, n.º 5 do RGC, pelo qual eram atribuídas funções jurisdicionais às capitánias¹¹³.

Com a devida vénia e admiração ao Ilustre Mestre, julgamos não ter sido revogado o artigo 673.º do CCom. De facto, não pode entender-se o artigo 673.º do CCom prejudicado por mor do disposto nos artigos 13.º e 14.º do Decreto-

¹⁰⁹ CUNHA GONÇALVES, *Comentário...*, III, *sub art.* 673.º, p. 462.

¹¹⁰ Por outro lado, quer o artigo 430.º quer o artigo 850.º do CC falam expressamente em *prescrição*, que não em *caducidade*. Mas a objecção poderia tornar-se na medida em que se entendesse análogas as situações.

¹¹¹ M. JANUÁRIO DA COSTA GOMES, *Direito marítimo*, vol. IV, Almedina, Coimbra, 2008, pp. 181-183, e *idem*, *Da abalroação de navios*, em *O Direito* 139 (2007), II, pp. 282 e ss.

¹¹² M. JANUÁRIO DA COSTA GOMES, *Direito...*, IV, pp. 181-183, e *idem*, *Da abalroação de navios*, em *O Direito* 139 (2007), II, pp. 282 e ss.

¹¹³ Neste sentido, o Ac. STJ 16.VI.1983 (LIMA CLONEY), proc. n.º 070929, e o Ac. TRL 13.XI.1990 (MOURA CRUZ), proc. n.º 0036421; cf., ainda, o Ac. TRI. 23.V.2000 (SAMPAIO REJA), proc. n.º 0042741.

-Lei n.º 384/99, de 23 de Setembro, relativos ao relatório de mar. Com efeito, se é verdade que deveriam estar coordenados os prazos para a elaboração e apresentação do relatório de mar (que abrange também a abalroação: cf. o artigo 13.º, n.º 2, do Decreto-Lei n.º 384/99), que é de 2 dias, e o prazo para o protesto ou reclamação por perdas e danos na abalroação, que é de 3 dias (artigo 673.º do CCom), não deixa também de ser verdade que se trata de coisas distintas e com efeitos diversos, pois: (i) ambas as figuras já conviviam no CCom mesmo antes do Decreto-Lei n.º 384/99, sem que uma suprimisse a outra (cf. os artigos 506.º e 655.º, § 2.º, do CCom); (b) o relatório de mar não engloba, necessariamente, o cálculo hipotético ou provisório dos danos (cf. o artigo 14.º, n.º 2, als. a) a f), do Decreto-Lei n.º 384/99), não é portanto uma “reclamação por perdas e danos” em que se formula uma pretensão ainda que provisória, ao contrário do protesto ou reclamação por abalroação; (c) não é prevista na lei a confirmação da reclamação de perdas e danos com efeito presuntivo *iuris tantum*, ao contrário do que sucede para o relatório de mar (artigo 15.º, n.ºs 1 a 7, do Decreto-Lei n.º 384/99)¹⁴; (d) o decurso do prazo para apresentar o relatório de mar apenas impede a autoridade competente de confirmá-lo (artigo 14.º, n.º 4, do Decreto-Lei n.º 384/99)¹⁵, mas o decurso do prazo para a reclamação por perdas e danos derivados de abalroação faz extinguir o direito por caducidade e impede seja intentada a acção condenatória correspondente (parte final do proémio do artigo 673.º do CCom)¹⁶;

¹⁴ Em sentido contrário, dizendo valer o protesto como presunção *iuris tantum*, IGNACIO ARROYO, *Curso de Derecho marítimo*, 2.º ed., Thomson-Civitas, Madrid, pp. 698-699. De facto, não há “presunções de direitos” ou “presunções de pretensões”: nas presunções firma-se um facto desconhecido a partir dum facto conhecido (artigo 349.º do Código Civil); as presunções respeitam à prova (dos factos) (sumariamente, *vd.* OLIVEIRA ASCENÇÃO, *Direito Civil - Teoria Geral*, vol. III, Coimbra Ed., Coimbra, 2002, pp. 321-322). Por esse motivo, o artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 384/99 refere única e exclusivamente que “*os factos constantes de mar confirmados pela autoridade marítima (. . .) presumem-se verdadeiros, salvo prova em contrário*”. Ora, na reclamação por perdas e danos vemos formulada uma pretensão provisória de ressarcimento de danos e essa, naturalmente, não pode “presumir-se verdadeira”. Por outro lado, o próprio artigo 14.º, n.º 2, do citado diploma, não obriga ao cálculo dos danos, mas apenas à descrição dos antecedentes, sequência dos factos, consequências e eventuais causas. São estes os factos confirmados a ser presumidos. Destes factos pode retirar-se logo um hipotético valor dos danos, mas também não é esse valor que é presumido. Por isso, embora, como refere VIEGAS CALÇADA, *Das cauções...*, p. 27, normalmente a reclamação por perdas e danos de abalroação seja apresentada com o relatório de mar, um não preclui o outro.

¹⁵ Assim, COSTA GOMES, *Direito...*, IV, pp. 23-26; *vd.* também VIEGAS CALÇADA, *Praza...*, em *Pareceres...*, p. 283.

¹⁶ Também assim, falando de condição de procedência da correspondente acção, IGNACIO ARROYO, *Curso...*, p. 699.

(e) a abalroação sem danos cabe no relatório de mar, mas não no artigo 673.º do CCom; (f) a abalroação com outros objectos que não navios cabe no relatório de mar, mas não no artigo 673.º do CCom. Não restam, por isso mesmo, dúvidas de que o disposto nos artigos 13.º e 14.º do Decreto-Lei n.º 384/99, relativamente ao relatório de mar, em nada prejudica o prazo para reclamação por perdas e danos derivados de abalroação.

Mais ainda, não cremos tão-pouco ser sequer decisiva a revogação do artigo 10.º, al. *oo*), do Regulamento Geral das Capitánias, pela Lei n.º 35/86, de 4 de Setembro, na medida em que o artigo 673.º do CCom não pressupõe tenha o chefe da autoridade marítima competente poder jurisdicional para decidir o caso de abalroação, dado que aquilo que o preceito prevê é um mero protesto ou reclamação, e não a entrada da correspondente acção de condenação em juízo (para a qual, e nisso consentimos, o prazo de 3 dias seria manifestamente insuficiente). É verdade que, durante longo tempo, tiveram as Capitánias dos Portos, à luz do disposto no artigo 28.º do Decreto n.º 5.703, de 10 de Maio de 1919, no Decreto n.º 9.704, de 21 de Maio de 1924, no artigo 223.º do Regulamento Geral das Capitánias de 1 de Dezembro de 1892, e do Assento de 25 de Maio de 1934¹¹⁷, poderes jurisdicionais para se pronunciarem sobre as acções de indemnização por abalroação¹¹⁸, e que hoje, em face do artigo 16.º da Lei n.º 35/86, de 4 de Setembro, que revogou o artigo 10.º, al. *oo*)¹¹⁹ (e a al. *qq*)¹²⁰), do RGC de 1972, confirmado pelo Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 16

¹¹⁷ Processo n.º 047521, e cujo relator foi SILVA MONTEIRO. A redacção do Assento, hoje com valor de jurisprudência uniformizada, é a seguinte: “*Os capitães dos portos têm competência para julgar as causas sobre avarias motivadas por abalroação, embora ocorrida fora das suas águas jurisdicionais, quando o navio abalroador nelas for encontrado. Para garantia dos prejuízos causados não se pode requerer nos tribunais ordinários a caução ou o arresto do navio abalroador enquanto a respectiva causa não for julgada pelo capitão do porto e submetida legalmente à jurisdição dos mesmos tribunais*”.

¹¹⁸ Neste sentido, *vd.*, na jurisprudência, Ac. TRL 11.VI.1938, em *Gazeta da Relação de Lisboa* 52 (1938), 8, pp. 116-117, Ac. TRP 26.II.1926, em *Gazeta da Relação de Lisboa* 40 (Jul. 1926) 5, pp. 71-72; na doutrina, TITO ARANTES, *Abalroação. Competência do Tribunal*, em *Gazeta da Relação de Lisboa* 52 (1938), 8, pp. 113-116,

¹¹⁹ Com a seguinte redacção originária, constante do Regulamento Geral das Capitánias de 1972, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 265/72, de 31 de Julho: “*Aos capitães de portos compete: (...) oo) Resolver, nos termos do capítulo XI, os litígios referentes a: (...) 4) Avarias marítimas e indemnizações devidas por danos produzidos ou sofridos por embarcações ou outros corpos flutuantes*”.

¹²⁰ Com a seguinte redacção originária: “*Aos capitães de portos compete: (...) qq) Julgar, como presidente do tribunal marítimo, as transgressões marítimas, observando as disposições do capítulo XII deste Regulamento*”.

de Junho de 1983¹²¹, e pelo Acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa de 13 de Novembro de 1990¹²², que declararam a norma do artigo 209.º, n.º 5¹²³, do RGC de 1972, nula por inconstitucionalidade superveniente, se encontram privadas de semelhantes poderes – encontrando-se restritos à função administrativa (onde cabe a contra-ordenacional) –, que cabem, hoje, aos tribunais marítimos (artigos 83.º, n.º 2, al. c), e 113.º, n.º 1, al. a), da Lei n.º 62/2013, de 26 de Agosto, com as alterações constantes da Rectificação n.º 42/2013, de 24 de Outubro, e 65.º, al. e), do Decreto-Lei n.º 49/2014, de 27 de Março¹²⁴). Mas também não deixa

¹²¹ No âmbito do processo n.º 070929, e cujo relator foi LIMA CLUNY. A redacção da parte decisória do acórdão é a que se segue: “I – O disposto no n.º 5 do artigo 209 do Regulamento Geral das Capitanias, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 265/72, de 31 de Julho caracterizando um grau especial de jurisdição, tem um alcance que transcende a figura do pressuposto processual II – O n.º 5 do artigo 209 do Regulamento Geral das Capitanias, como integrante de um sistema que atribuiu funções jurisdicionais a uma entidade não judicial, tornou-se contrário ao que veio a ser estatuído pelo artigo 206 da Constituição de 1976. III – Tendo cessado a sua vigência por força do artigo 293 da Constituição de 1976, não é a circunstância da nova redacção dada ao n.º 2 do artigo 212 da Constituição pela Lei Constitucional n.º 1/82, de 30 de Setembro, que pode repor em vigor o preceito n.º 5 do Regulamento Geral das Capitanias”.

¹²² No âmbito do processo n.º 0036421, cujo relator foi MOURA CRUZ, e de cujo sumário consta: “I – O Tribunal Marítimo não figura no elenco da Constituição de 1976. II – A partir de 25 de Abril de 1976, consideram-se revogadas as disposições legais que atribuíam poderes jurisdicionais aos capitães de porto, por serem inconstitucionais III – Sendo o abalroamento entre navios portugueses e a causa a julgar em tribunais portugueses, não é aplicável a Convenção de Bruxelas de 23 de Setembro de 1910 IV – A partir de 25 de Abril de 1976, não é aplicável o art. 673 do Código Comercial. V – O prazo para a propositura de acção de indemnização por danos ocorridos com abalroamento é o do n.º 1 do art. 498 do Código Civil”.

¹²³ Por motivos de clareza de exposição, reproduzimos todo o texto do artigo 209.º do RGC de 1972, na sua redacção originária: “1. Nos litígios cujo valor não exceda 5000\$00, a decisão do capitão do porto é definitiva. 2. Nos restantes, a parte que não se conformar deve declará-lo, no processo, no prazo de trinta dias, em face do que o capitão do porto remeterá os interessados para os meios ordinários. 3. Na falta de declaração de ambas as partes no prazo referido no número precedente, a decisão torna-se definitiva. 4. Das decisões dos delegados marítimos cabe recurso, no prazo de quinze dias, para o capitão do porto respectivo, que decide definitivamente, nos termos aplicáveis do artigo anterior. 5. Não pode ser intentada acção no tribunal competente para resolver qualquer dos litígios a que este capítulo se refere sem ele ter sido submetido a decisão do capitão do porto”.

¹²⁴ À luz do Direito pretérito, para regularização dos danos causados por abalroações, previu o Decreto de 24 de Julho de 1903, reproduzido por ADRIANO ANTUNES, *Commentário*, II, sub art. 673.º, pp. 602-605, o seguinte: “Não preceituando o art. 213.º do regulamento geral das capitanias e serviço de polícia do remo e ilhas adjacentes a maneira de resolver as reclamações por perdas e danos resultantes de abalroação, nos termos do art. 673.º do código comercial, e convindo regular a forma como as autoridades marítimas devem proceder na resolução do assumpto: ha por bem Sua Magestade El-Rei determinar que, na determinação das avarias por abalroamento, se

de ser exacto que o artigo 673.º não pressupõe seja o capitão do porto titular de poderes jurisdicionais¹²⁵; não obsta a que a reclamação aí prevista seja feita a uma entidade com poderes meramente administrativos e para efeitos probatórios (que não presuntivos) em sede de quantificação provisória de danos. Aliás, a existência de poderes jurisdicionais do capitão de porto foi, durante muito tempo (pelo menos, de que tenhamos conhecimento, desde o RGC de 1892 até à Lei n.º 35/86: portanto, durante cerca de 96 anos), uma idiossincrasia, histórico-cultural, do Direito marítimo português, para a qual o próprio artigo 673.º do CCom, importado doutras latitudes (v. g., do CCom francês de 1807, do CCom italiano de 1882, e do CCom espanhol de 1885), se adaptou; daí que tenha, *interim*, gerado tantas dissensões interpretativas. Mas a perda desse “substracto” idiossincrático e histórico-cultural não faz desaparecer a norma, que nasceu (e convive perfeitamente) num sistema em que os capitães dos portos não detêm poderes jurisdicionais¹²⁶. Por aqui, desde já se vê, que o argumento não pode, de modo algum, ser procedente. O prazo de 3 dias para reclamar junto do capitão do porto, previsto no artigo 673.º do CCom, mantém-se, por isso, plenamente em vigor. Uma vez exercida a referida reclamação, aí sim, começa a contar o prazo prescricional de 3 anos do artigo 498.º, n.º 1, do CC, para o exercício do correspondente direito perante o juízo competente.

Além do mais, a urgência no cumprimento do prazo para reclamar surge, em boa medida, mitigada pelo ónus de apresentação do relatório de mar, no prazo de 48 horas, nos termos do artigo 14.º, n.º 3, do Decreto-Lei n.º 384/99: embora uma figura não consuma a outra, conforme já referido, a verdade é que, na prática, a reclamação tem sido apresentada no momento da entrega do relatório de mar¹²⁷, o que permite afirmar que o cumprimento do prazo do artigo 673.º surge como algo

inclua também a avaliação pelas perdas prováveis, em consequência das demoras causadas e que esta avaliação seja feita: a) Se a embarcação é de carga. 60 reis por cada tonelada líquida e por cada dia de impedimento; b) Se a embarcação é de passageiros 100 reis por cada passageiro da sua lotação e por cada dia do seu impedimento. Em qualquer dos casos, os dias de impedimento para os efeitos da indemnização não excederão os calculados pelos peritos nomeados pela autoridade marítima, e deverão constar do respectivo auto”.

¹²⁵ É por isso incorrecta a afirmação de ALBERTO DOS REIS, *Comentário...*, I, sub art. 79.º, pp 223-224, quando escreve, *en passant*, que o artigo 223.º do RGC de 1892 “executou” o artigo 673.º do CCom. De facto, o Ilustre Processualista “olha” para o artigo 673.º com os olhos de quem já dá como assente e como dado adquirido a jurisdicionalização das competências do capitão de porto para decidir dos casos de abalroação, esquecendo os antecedentes históricos e a *ratio* do preceito.

¹²⁶ Cf. a reparo de CUNHA GONÇALVES, *Comentário...* III, sub art. 673.º, p. 463.

¹²⁷ Sfr. VIEGAS CALÇADA, *Das causas...*, p. 27.

natural ao *iter* procedimental a cumprir por parte dum capitão diligente, e não como algo de que não está à espera ou a que é completamente alheio¹²⁸.

Nada de estranho há nesta solução: semelhantes regime – com prazos breves de denúncia ou protesto e prazos mais longos para intentar as acções respectivas – valem, por exemplo, e a título meramente ilustrativo, em sede de denúncia de defeitos na compra e venda e empreitada fora de relações de consumo e na compra e venda, empreitada, prestações de serviços e locação de bens de consumo (cf. os artigos 916.º, n.ºs 1 a 3, 917.º, 1220.º e 1222.º do CC e 5.º-A, n.ºs 1 a 5, do Decreto-Lei n.º 67/2003, de 8 de Abril, com as alterações constantes do Decreto-Lei n.º 84/2008, de 21 de Maio), assim como em sede de participação do sinistro no contrato de seguro, cujo prazo é de 8 ou 5 dias, consoante se trate de seguro marítimo ou de seguro terrestre, e o prazo para intentar a acção respectiva de 5 anos (cf. os artigos 100.º, 101.º e 121.º, n.º 2, da LCS, e 615.º do CCom); em sede de apresentação a pagamento do cheque, cujo prazo é de 8 dias (artigo 29.º da LUC), de protesto da falta de pagamento de cheque, que deve ser feito até expirar o prazo de apresentação ou, se apresentado no último dia do prazo, no primeiro

¹²⁸ Pode ainda questionar-se se o cumprimento da apresentação do relatório de mar no prazo de 2 dias, ao abrigo do disposto no artigo 14.º, n.º 3, do Decreto-Lei n.º 384/99, satisfaz a exigência de reclamação por perdas e danos do artigo 673.º do CCom. Por nossa parte, julgamos que, na medida em que do relatório apresentado seja possível extrair que o capitão, ainda que de forma implícita, quis reclamar ou participar os danos causados, manifestando intenção de, assim, acotelar o seu direito a agir em juízo, então a apresentação do relatório cumpre os requisitos da reclamação do artigo 673.º (é aquilo a que poderá chamar-se um “relatório-reclamação”). Para isso, não é necessário que surja no “relatório-reclamação” qualquer quantificação dos danos, mas apenas a descrição dos mesmos. Com efeito, o montante dos danos pode não ser conhecido ou pode ainda ser prematuro avançar com um número (às vezes, avançar com números definitivos pode voltar-se contra aquele que mais tarde venha invocar danos em montante superior...), além de que, se, por um lado, nada obriga a que a reclamação tenha de ser expressa, é, por outro lado, regra, no Direito Processual Civil português, a admissibilidade de pedidos genéricos ou ilíquidos (cf. os artigos 358.º, 356.º, n.º 1, al. b), e 716.º do Código de Processo Civil), até porque a obrigação de indemnizar é, em regra, ilíquida (cf. os artigos 564.º, n.º 2, 566.º, n.º 2, e 805.º, n.º 3; com relevo, também, os artigos 306.º, n.º 4, 757.º, n.º 2, 847.º, n.º 3, do CC, para a prescrição, retenção e compensação, respectivamente). Também neste sentido, ao que julgamos, embora sob diverso circunstancialismo legislativo, o Ac. STJ 22.IV.1969 (ALBUQUERQUE ROCHA), proc. n.º 062627, em *Boletim do Ministério da Justiça* n.º 186 (1969), p. 244, de cujo sumário, na parte que ora interessa, consta: “II – Podem formular-se pedidos genericos quando não seja possível determinar de modo definitivo as consequências do facto ilícito justificando-se a formulação do pedido nestas condições no protesto por perda total, apresentado nos termos do artigo 673 do Código Comercial, relativamente a sinistro de que apenas se sabia ter resultado o afundamento de um rebocador e a morte de dois tripulantes, no qual se pediu indemnização por todas as perdas, danos e lucros cessantes ocasionados pelo desastre”.

dia útil seguinte (artigo 41.º da LUC), para o aviso da falta de pagamento por parte do portador, a ser feito nos 4 dias úteis seguintes (artigo 42.º da LUC), sendo o prazo de prescrição do portador para accionar os endossantes, sacador e demais co-obrigados de 6 meses desde o termo do prazo de apresentação, e o prazo dos co-obrigados contra os demais pelo pagamento de 6 meses contados desde o dia em que pagou ou em que foi accionado (artigo 52.º da LUC); em sede de letras de câmbio, que devem ser apresentadas a pagamento no dia em que são pagáveis ou num dos 2 dias úteis seguintes (artigo 38.º da LULL), e cujo protesto por falta de pagamento e de aceite deve ser feito num dos 2 dias úteis seguintes àquele em que a letra é pagável (artigo 44.º da LULL), e serem avisados o endossante e sacador dentro dos 4 dias úteis seguintes ao do protesto (artigo 45.º da LULL), prazos estes que são preclusivos (artigo 53.º da LULL)¹²⁹, sendo que o prazo de prescrição das acções respectivas de 3 anos contra o aceitante, de 1 ano contra os endossantes e de 6 meses dos endossantes uns contra os outros e contra o sacador (artigo 70.º da LULL).

II. Se os anteriores argumentos não são decisivos no sentido da vigência da norma do artigo 673.º do Código Comercial, podemos acrescentar, ainda, as seguintes considerações.

Em primeiro lugar, para quem argumente não fazer sentido a discrepância entre o prazo (preclusivo¹³⁰) de 3 dias do artigo 673.º do CCom para a reclamação por abalroação e o prazo (não preclusivo¹³¹) de 2 dias do artigo 655.º, § 2.º, do CCom (revogado pelo artigo 60.º do Decreto n.º 5:703, de 10 de Maio de 1919¹³²) para apresentação do relatório em caso de arribada, podemos responder da seguinte forma: (i) desde logo, os danos resultantes de uma abalroação e os danos resultantes de uma arribada são de natureza diversa: se, num caso, se trata sobretudo de danos num navio por força duma colisão com outro navio, no

¹²⁹ Neste sentido, e sobre essa questão, *vd.*, por todos, PAULO SENDIN / EVARISTO MENDES, *A natureza do aval e a questão da necessidade ou não de protesto para accionar o avalista do aceitante*, Almedina, Coimbra, 1991, *per totum, maxime* pp. 87-102.

¹³⁰ E, portanto, mais gravoso.

¹³¹ E que, por isso mesmo, não faz caducar o direito.

¹³² Neste Decreto, aliás, refere-se mesmo no preâmbulo que: “[h]armonizam-se na presente lei os artigos 506.º e 655.º, § 2.º do Código Comercial (...) pela contradição ou lapso que há nos artigos citados”. Este diploma foi posteriormente revogado pelo artigo 249.º do RGC de 1972, que, porém, não contém regime correspondente, o que determinou a repristinação do regime do CCom neste tocante.

outro trata-se das despesas – designadamente de origem contratual – em que o proprietário ou armador incorre no porto de abrigo em razão da arribada forçada (cf. o artigo 656.º do CCom); nessa medida, o motivo determinante do curto prazo disposto para a abalroação – evitar reclamações fraudulentas de danos por parte do lesado – não se verifica com a mesma intensidade nas arribadas forçadas; nas arribadas forçadas, a dívida está contraída, não se discute – como na abalroação – o *quantum* das despesas ou prejuízos, antes o que está essencialmente em causa é saber quem responde por esses prejuízos; (ii) depois, se a arribada forçada tiver tido como causa uma abalroação, então, julgamos, na prática, os prazos uniformizam-se, na medida em que o reclamante tenderá a reunir num só acto o relatório de mar e por arribada forçada e a reclamação por perdas e danos derivados de abalroação; (iii) por último, no artigo 655.º, § 2.º, do CCom, o legislador fala expressamente em “relatório”, em clara alusão ao relatório do revogado artigo 506.º do CCom: testemunho da homogênea natureza dos actos em causa é o preâmbulo do Decreto n.º 5:708, de 10 de Maio de 1919, em que se escreve deverem os respectivos prazos ser harmonizados “pela contradição ou lapso que há nos artigos citados”, ou seja, a contradição que é tratar de forma diferente o que é igual; (iv) já no CCom de 1833, o artigo 1611.º impunha a entrega do diário de navegação dentro de 24 horas, remetendo para as normas dos artigos 1405.º e seguintes, precisamente sobre o diário de navegação¹³²⁻¹³⁴. Ora, assumidamente,

¹³² Prevê o artigo 1611.º (II) do Título XII (“Das Arribadas Forçadas”) da Parte II do Livro Único: “Em qualquer dos casos previstos no artigo precedente, ouvidos os principais da tripulação, e lançada e assignada a resolução no diario de bordo, o capitão poderá proceder á arribada. Nesta deliberação o capitão terá voto de qualidade. Dentro de vinte e quatro horas depois da entrada no primeiro porto d’arribada, o capitão é obrigado a cumprir com as obrigações expressas nos artt. XLV e seguintes do tit. IV deste Livro. (...)”. Por sua vez, o artigo 104.º (XLV) previa o seguinte: “Todo o capitão de navios é obrigado, dentro de vinte e quatro horas da sua chegada a um porto, a apresentar o seu diario de navegação a exame, e a fazer o seu relatório ou testemunhavel. O relatório deve enunciar: – 1.º o lugar e tempo da partida; – 2.º a derrota seguida; – 3.º os accidentes, que occurreram, as desordens acontecidas, e as demais circumstancias notaveis da viagem”.

¹³⁴ Já acima deixámos nota da opinião do Senhor Prof. Doutor JACUÁRIO DA COSTA GOMES, *Direito ...* [V, p. 105, segundo a qual o artigo 655.º, § 2.º, do CCom, teria sido tacitamente revogado pelo 14.º do Decreto-Lei n.º 384/99, de 23 de Setembro. Temos algumas dúvidas nesta solução. Se é verdade que a matéria do relatório de mar vem hoje uniformemente regulada no referido Decreto-Lei, também não deixa de ser verdade que quer o CCom de 1833, quer o CCom de 1888 duplicavam a regulação da matéria, prevendo regras gerais para o diário de navegação, e regra especial para a apresentação do diário de navegação no caso de arribada forçada. Por esse motivo, talvez seja forçado, passe a expressão, concluir, sem mais, pela revogação tácita do artigo 655.º, § 2.º, do CCom. Em suma, se pode afirmar-se que o Decreto-Lei n.º 348/99 revogou os artigos 458.º a 508.º, e designadamente o artigo 506.º, todos do CCom de 1888, já não é possível afirmar o mesmo quanto ao artigo 655.º, § 2.º, do mesmo diploma.

um relatório de mar não é uma reclamação: dum relatório de mar consta a mera descrição fáctica, não se formulam pretensões; pelo contrário, numa reclamação, além da necessária exposição dos factos, formula-se uma pretensão, ainda que precária ou provisória. Por isso, a cada uma das figuras correspondem regimes diferentes. Por isso, o cuidado não só do legislador de 1888 (e dos antecedentes históricos portugueses e congéneres) em escolher a palavra “reclamação” e não “relatório”, como também dos legisladores mais recentes, que nunca deixaram de destacar a reclamação por abalroação do regime geral do relatório de mar.

Em segundo lugar, um aspecto que, embora não determinante, não é despreciando. O curto prazo de 3 dias permite também, de forma muito eficaz, atender a uma situação com que se depara “só quem”, como escreve VIEGAS CALÇADA, “*sente verdadeiramente as dificuldades que tem de vencer e a actividade a expender para conseguir com a necessária urgência e proveito o arresto dum navio que entra em porto de escale, em geral com pouca demora*”¹³. De facto, os casos de abalroação dão, frequentemente, azo a um arresto do navio abalroador: ora, esperar que este permaneça por várias semanas, meses ou anos nas áreas territoriais do porto em que ocorreu o evento danoso seria, no mínimo, fantasioso. A *praxis* forense e judiciária forense – que conformam também, em termos “sinépicos”, o processo de compreensão e aplicação do Direito – conhece centenas de casos de arresto e de processos especiais de prestação de caução. O prazo de 3 dias adequa-se perfeitamente à celeridade que é exigida nesta operação. Mais: o trabalho forense é auxiliado pela reclamação: esta pode perfeitamente servir como base preparatória para a petição inicial da acção declarativa de condenação a dar entrada na secretaria do tribunal competente.

III. Quanto ao argumento invocado pelo Acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa de 13 de Novembro de 1990 de que o artigo 673.º do CCom seria inconstitucional por desconformidade aos artigos 202.º, n.º 1 e 2, e 211.º, n.º 1, e 290.º, n.º 2, da Constituição, é manifestamente improcedente. De facto, o aresto parte duma leitura errada do artigo 673.º do CCom: confunde o regime do RGC de 1972 (e o do RGC de 1892) com o do CCom. Com efeito, o artigo 673.º do CCom apenas diz *sic et simpliciter* que deve ser feita reclamação no prazo de 3 dias junto da autoridade marítima competente. Mas o artigo 673.º nada diz, nem pressupõe – bem pelo contrário – que haja de correr um processo jurisdicional junto da autoridade competente para apreciar a reclamação. Esse regime “anómalo”, nas

¹³ VIEGAS CALÇADA, *Prazo ... em Pareceres...* p. 289.

palavras de AZEVEDO MATOS, e “draconiano”, juntamos nós, foi, durante longo tempo, uma idiossincrasia histórico-cultural do Direito português, que desapareceu com a instituição dos tribunais marítimos. O artigo 673.º não contende, portanto, com o princípio da tutela jurisdicional efectiva, bem pelo contrário pressupõe-na, na medida em que para verem os seus direitos reconhecidos, e na impossibilidade de mútuo acordo, têm as partes, forçosamente, de recorrer a tribunal. Na sua génese, nos antecedentes de Direito comparado, e na sua *ratio*, o artigo 673.º do CCom apenas pressupõe *competências administrativas* por parte do capitão de porto para receber a reclamação e aquilatar da extensão e do *quantum* dos danos. A “deformação” imposta pelos RGC de 1892 e de 1972 não afecta o teor do artigo 673.º, que não prevê nem atribui quaisquer competências jurisdicionais. Além do mais, a própria Constituição prevê ainda possam os tribunais, no exercício das suas funções, ser coadjuvados por outras entidades (artigo 202.º, n.º 3, da CRP) e sejam previstas na lei formas de composição não jurisdicional de conflitos (artigo 202.º, n.º 4, da CRP), o que também pode ser o caso do capitão de porto. Por estes motivos, foi errada a decisão da Relação de Lisboa.

14. CONCLUSÃO

Como conclusões às presentes notas, podemos formular as seguintes:

- (i) Os prazos para exercício de direitos são, em regra, mais curtos no Direito marítimo.
- (ii) O artigo 673.º do CCom tem como antecedente remoto o artigo VIII do título XII da *Ordonnance de la Marine* e como antecedentes imediatos os artigos 435 e 436 do *Code de Commerce* francês de 1807, o artigo 665 do *Codice di Commercio* italiano de 1882 e o artigo 883 do *Código de Comercio* espanhol de 1885.
- (iii) A *ratio* do artigo 673.º do CCom, como a dos antecedentes de Direito comparado, é a de evitar situações fraudulentas em que o lesado venha invocar danos que não tiveram causa na abalroação, e bem assim que as causas do comércio marítimo e da navegação sejam resolvidas de forma célere, por motivos de segurança e certeza no tráfego.
- (iv) O prazo para reclamação por perdas e danos do artigo 673.º do CCom é um prazo de caducidade, por força do disposto no artigo 298.º, n.º 2, do CC.
- (v) Para a contagem do prazo de 3 dias vale o regime da continuidade dos prazos, nos termos do disposto no artigo 279.º, al. e), do CC.

- (vi) Se a abalroação se tiver dado no lugar da autoridade marítima competente, o *dies a quo* é o do próprio evento danoso, mas, se se tiver dado fora do lugar da autoridade marítima, o prazo só começa a contar quando tiver atracado no porto em que tem de apresentar a reclamação.
- (vii) A reclamação tem de ser apresentada por escrito, mas não tem de ser articulada, porque não se trata de processo judicial.
- (viii) O artigo 673.º prevê um prazo de caducidade de 3 dias para apresentação da reclamação por perdas e danos junto da autoridade marítima competente, e não um prazo de caducidade do direito a agir em juízo (sem prejuízo de, caso caduque o primeiro, extinguir-se ou, pelo menos, não chegar a constituir-se o segundo).
- (ix) Para agir em juízo vale o prazo prescricional de 3 anos do artigo 498.º, n.º 1, do C.C., cujo início de contagem começa no momento em que tenha sido apresentada a reclamação por perdas e danos.
- (x) O prazo para reclamação previsto no artigo 673.º do CCom não é passível de aplicação analógica a situações de abalroação imprópria, designadamente a colisões de navios com outros objectos que não navios.
- (xi) A razão de ser do prazo do artigo 673.º do CCom vale, indiscriminadamente, para a abalroação fortuita, duvidosa e culposa.
- (xii) É possível intentar acção de indemnização sem que se tenha procedido a reclamação junto da autoridade marítima competente, contanto seja apresentada a petição em juízo dentro do prazo de 3 dias do artigo 673.º do CCom.
- (xiii) O decurso do prazo de 3 dias do artigo 673.º do CCom tem eficácia extintiva do direito à indemnização por danos causados por abalroação.
- (xiv) O artigo 673.º não é uma regra de competência judicial em razão da matéria, mas apenas de competência administrativa das autoridades marítimas competentes em razão da matéria, motivo pelo qual não é *ipso facto* competente para intentar a acção correspondente o tribunal da comarca da autoridade marítima que recebeu a reclamação.
- (xv) O § único do artigo 673.º tem em vista, além dos carregadores e destinatários que não se encontrem a bordo, também os seguradores. Aqui, mais do que duma causa de suspensão do prazo para reclamar, a lei não prevê a necessidade de apresentação de reclamação.

- (xvi)* A CB 1910 não prevê quaisquer formalidades prévias para o exercício da acção de indemnização, e estabelece um prazo de prescrição de 2 anos. A CB 1910 e o CCom têm, contudo, âmbitos de aplicação diferentes, não prejudicando a CB 1910 as soluções de Direito interno.
- (xvii)* No caso de danos comuns por força da abalroação, se um dos capitães não tiver reclamado, não pode depois, por via de excepção, pretender invocar os danos causados no seu navio contra o outro navio.
- (xviii)* O artigo 673.º do CCom não foi tacitamente revogado pelo Lei n.º 35/96, de 4 de Setembro, nem pelo regime dos artigos 13.º e 14.º do Decreto-Lei n.º 384/99, de 23 de Setembro.