

Jurisprudência Crítica

PLURALIDADE DE CREDORES DO SALÁRIO DE SALVAÇÃO STJ 5-JUN.-2003

Por Francisco Rodrigues Rocha(*)

SUMÁRIO:

I. Introdução. **II.** Da pluralidade de obrigados ao pagamento do salário de salvação marítima. **III.** Da pluralidade de credores do salário de salvação marítima. **IV.** Da legitimidade para a celebração do contrato de reboque. **V.** Conclusão.

Abreviaturas usadas:

- BMJ** Boletim do Ministério da Justiça
CC Código Civil
CCom Código Comercial
CDP Cadernos de Direito Privado
CJ Colectânea de Jurisprudência
CJ/STJ Colectânea de Jurisprudência/Acórdãos do Supremo Tribunal de Justiça
CL 1989 Convenção de Londres de 1989

(*) Assistente convidado da Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa.
Advogado na GPA.

- CNav** Codice della Navigazione
CPC Código de Processo Civil
ELN Estatuto Legal do Navio, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 201/98, de 10 de Julho
LCS Lei do Contrato de Seguro (ou Regime Jurídico do Contrato de Seguro), aprovada pelo Decreto-Lei n.º 72/2008, de 16 de Abril
LOF Lloyd's Open Form (2011)
LSM Lei da Salvação Marítima, aprovada pelo Decreto-Lei n.º 203/98, de 10 de Julho, objecto da Rectificação n.º 11-M/98, de 30 de Julho
RIA Regras de Iorque-Antuérpia (2016; rectificadas em 2017).

I. Introdução

I. Há cerca de catorze anos, pronunciou-se sobre a matéria da salvação marítima o douto acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, datado de 5 de Junho de 2003, proc. n.º 03B1616⁽¹⁾, de que foi relator o Senhor Juiz Conselheiro Fernando de Araújo Barros, em colectivo também composto pelos Senhores Juízes Conselheiros Salvador da Costa e Manuel José Oliveira Barros⁽²⁾, tendo sido, em sede de recurso, suscitadas e aí apreciadas as seguintes questões: (i) averiguar da existência, nesse caso, dos pressupostos dum acto de salvação marítima; (ii) em caso negativo, saber se a actividade desenvolvida justificava a atribuição de uma retribuição em conformidade com o regime jurídico do reboque marítimo.

⁽¹⁾ No Tribunal Marítimo, em primeira instância: proc. n.º 236/2000; na Relação de Lisboa, em segunda instância: proc. n.º 5478/02.

⁽²⁾ Disponível em CJ/STJ XI (2003), t. II, pp. 97 e ss., bem como, com omissão dos nomes dos intervenientes, na base de dados <www.dgsi.pt>. As decisões judiciais citadas ao longo do presente texto sem menção de fonte foram consultadas na por último citada base de dados electrónica.

Pelo interesse que assumem os factos aí descritos e as questões de direito colocadas, tomamos a liberdade de descrever, resumidamente, o *iter* processual.

II. No presente caso, 14 tripulantes do navio *Insular* intentaram contra Vieira & Silveira — Transportes Marítimos, S. A. (proprietária do navio *Ilha da Madeira*)⁽³⁾, uma acção declarativa comum, sob a forma de processo ordinário, no Tribunal Marítimo de Lisboa, para reconhecimento como salvação do socorro prestado pelo navio *Insular* ao *Ilha da Madeira*, bem como a consequente condenação ao pagamento do respectivo salário de salvação marítima, a liquidar no decurso dos autos ou em execução de sentença de acordo com os critérios dos arts. 6.º e 8.º da LSM, mas de montante não inferior a 20.000.000\$00 (€ 99.759,53), tendo alegado, em síntese, que, em 29 de Agosto de 1999, pelas 4h10, quando o *Insular* se encontrava a 34º e 30 minutos de latitude Norte e 14º e 32m de longitude Oeste, foram contactados via VHF pelo capitão do *Ilha da Madeira*, que se encontrava na posição de 33 graus e 58 minutos de latitude Norte e 15 graus e 8 minutos de longitude Oeste (a cerca de 45 milhas de distância do *Insular*), à deriva, com avaria na máquina principal e sem reparação possível no local, em mar encrespado, longe de qualquer porto ou lugar susceptível de amarração, sem possibilidade de navegar por seus próprios meios, em perigo iminente, com possível perda total ou parcial do navio, tendo os autores, depois de contactado o armador, ido ao encontro e rebocado o *Ilha da Madeira* até ao porto do Funchal, deixando-o a 1,4 milhas do molhe para onde foi levado pelo rebocador *Cabo Girão*.

Citada, contestou a Ré os factos por impugnação, tendo sido, *a final*, proferida sentença absolutória, datada de 21 de Janeiro de 2002, pelo então Juiz de Direito António Valentim de Oliveira Simões, que julgou a acção improcedente, fundamentalmente por-

(3) Cujo objecto social consiste no exercício de transportes marítimos, nomeadamente, a navegação de longo curso, de cabotagem e costeira, para o transporte de pessoas e bens, fretamento e afretamento de navios, bem como as actividades que possam concorrer para o desenvolvimento ou para completar os seus fins sociais (art. 2.º dos estatutos).

que os autores não conseguiram demonstrar que o reboque do *Ilha da Madeira* decorreu sob perigo no mar⁽⁴⁾.

Inconformados, recorreram os autores para o Tribunal da Relação de Lisboa que, por acórdão de 12 de Dezembro de 2002, de que foi relatora a Senhora Desembargadora Lúcia Sousa, em colectivo composto pelos Senhores Desembargadores Nunes Ricardo e Américo Marcelino, confirmou a sentença recorrida em razão de não terem os autores logrado provar, como lhes incumbia, o pressuposto da salvação marítima, em particular o perigo no mar⁽⁵⁾. Inconformados, interpuseram os autores recurso de revista para o Supremo Tribunal de Justiça, que, uma vez mais, o julgou improcedente pelas razões reiteradamente expendidas nas precedentes instâncias, designadamente a inexistência de um perigo no mar⁽⁶⁾.

(4) Reproduzimos, a este respeito, as expressivas e eloquentes palavras da sentença (fls. 214-215): “No caso vertente, nada permite sustentar que se registou esse risco, verificando-se, isso sim, um grave contratempo que não se soube de imediato resolver com os meios existentes a bordo e que a simples e não menos oportuna e correcta passagem de um cabo de reboque prontamente solucionou. Foi ‘isto’ aliás, que o tribunal ouviu de honrados depoimentos de dois oficiais náuticos do navio *Insular* cujo teor, não permitiria dúvidas sobre o destino desta acção. Conclui-se assim, que os A.A. não conseguiram demonstrar que a actividade desenvolvida em prol da remoção do navio *Ilha da Madeira* através de reboque constituiu acto de salvação marítima, tal como é definido no art. 1.º, 1, a) do Dec.-Lei n.º 203/98. Consequentemente, não têm direito a salário de salvação marítima que nesta acção pretendiam lhes fosse fixado”.

(5) Destacamos do ac. do TRL o seguinte excerto (fls. 277-278): “Como resulta dos factos provados, o *Ilha da Madeira* teve uma avaria na máquina principal, que se limitava ao regulador de velocidade da mesma. Essa avaria podia ser reparada com os meios existentes a bordo embora de forma provisória e incompleta. O tempo e o mar estavam bons, não existindo qualquer perigo para o navio *Ilha da Madeira*, nem para a sua tripulação ou carga, nem o mesmo emitiu qualquer pedido de socorro. O navio *Insular* foi contactado por VHF pelo comandante do *Ilha da Madeira* que se encontrava apenas a 45 milhas de distância e, após autorização do armador, foi rebocar este até cerca do porto do Funchal. Não houve necessidade de qualquer manobra perigosa para a operação de reboque ou qualquer outra, tudo decorrendo sem incidentes e nem o *Ilha da Madeira* estava em perigo, nem tão pouco o *Insular* ou a sua tripulação correram quaisquer riscos. Acresce que o serviço prestado pelo *Insular* ao *Ilha da Madeira* poderia tê-lo sido por um rebocador, que se partisse do porto do Funchal, levaria uma média de 12 horas o alcançar. Os Apelantes não lograram provar, como lhes incumbia, os requisitos da ‘salvação marítima’, (...) nos termos do art. 342.º, n.º 1, do Código Civil. Por isso, também não há lugar ao ‘salário de salvação marítima’”.

(6) Reproduzimos o essencial da fundamentação do ac. do STJ: “(...) não se verificaram, quer o perigo real e iminente, ou extremamente provável, de perda da embarcação

III. Com relevo para a causa, foram considerados assentes os seguintes factos:

- A. No dia 28 de Agosto de 1999, largou do porto de Lisboa com destino ao porto do Funchal o navio *Insular*, propriedade da Transinsular — Transportes Marítimos Insulares, S. A.;
- B. Tal navio operava sob o comando do autor VM, fazendo os demais parte da tripulação do mesmo, detendo o autor CH a qualidade de imediato, o AG a de chefe de máquinas e o VC a de contramestre;
- C. No decurso da viagem, concretamente no dia 29 de Agosto de 1999, pelas 4h10, quando o navio *Insular* se encontrava na posição de 34,30 graus de latitude Norte e 14,32 de longitude Oeste, foi contactado via VHF pelo capitão do navio *Ilha da Madeira*, propriedade da Vieira & Silveira — Transportes Marítimos, S. A.;
- D. O navio *Ilha da Madeira* encontrava-se a cerca de 45 milhas de distância, na posição de 33,58 graus de latitude Norte e 15,8 de longitude Oeste;
- E. O navio *Ilha da Madeira* encontrava-se à deriva com avaria na máquina principal;
- F. A avaria em causa poderia ser reparada com os meios existentes a bordo, sendo certo que tal reparação seria incompleta e provisória;

ou da sua carga, como não estiveram os autores sujeitos a qualquer risco acrescido pelo facto de terem efectuado o reboque do *Ilha da Madeira* para o Funchal. Aliás, nem mesmo o comandante do *Ilha da Madeira* lançou qualquer pedido de socorro, nem contactou qualquer estação terrestre de emergência ou salvação, limitando-se a contactar o *Insular*, que se encontrava relativamente próximo, quiçá pelo facto de, como se aventa na contestação, as duas embarcações pertencerem a sociedades com o mesmo accionista. (...) a maior dificuldade que nessa tarefa se depara a uma embarcação que não esteja especialmente concebida para esse tipo de operação, não pode levar à caracterização de uma situação de perigo superior àquele que realmente existe com as incidências que são integrantes dos riscos próprios daquela operação. Assim, não logrando provar que o navio *Ilha da Madeira* se encontrava em situação de perigo real, os autores não trouxeram aos autos elementos caracterizadores da salvação marítima, pelo que a sua pretensão não podia proceder (...).”

- G. A mesma avaria foi comunicada ao navio *Insular*, tendo este seguido ao encontro do *Ilha da Madeira*, depois de o respectivo capitão ter contactado o armador;
- H. Pelas 7 horas do mencionado dia o *Insular* avistou o *Ilha da Madeira*, estabelecendo reboque até junto do porto do Funchal;
- I. Às 8,10 horas o *Insular* lançou um cabo para o *Ilha da Madeira*, estabelecendo reboque até junto do porto do Funchal;
- J. Pelas 23,50 horas, o *Insular* largou o cabo de reboque quando o *Ilha da Madeira* estava a 1,4 milhas de distância do molhe do referido porto e dele se aproximou o rebocador *Cabo Girão*;
- K. O navio *Ilha da Madeira* transportava cerca de 2.064 toneladas brutas de carga geral, distribuídas por 107 contentores, 13 dos quais frigoríficos, 61 viaturas ligeiras e 2 máquinas pesadas;
- L. Tanto o navio que tem um valor não inferior a 250.000.000\$00 (€ 1.246.995,92), como a sua carga chegaram sem danos ao Funchal;
- M. Quando se verificou a avaria na máquina do *Ilha da Madeira*, registavam-se boas condições de tempo e de mar, condições que subsistiam quando os navios se avistaram e subsistiram durante o período em que o navio foi rebocado;
- N. O *Ilha da Madeira* nunca lançou qualquer pedido de socorro, nem contactou qualquer estação terrestre de emergência e salvação ou autoridades marítimas;
- O. O *Ilha da Madeira* estava apenas a cerca de 12 horas de navegação do porto do Funchal, tendo em conta o tempo médio gasto por um rebocador de alto mar para relançar daquele porto o navio;
- P. O local onde se encontrava o *Ilha da Madeira* constitui rota usual dos navios mercantes que demandam os portos do Funchal e do continente português;

- Q. O *Ilha da Madeira* estava devidamente armado e equipado, estanque e abastecido, encontrando-se as suas ajudas à navegação e equipamentos de comunicação a funcionar em perfeitas condições;
- R. Quer na posição em que se encontrava, quer em muitas milhas em redor, não existiam baixios, leixões ou outros obstáculos de qualquer natureza contra os quais pudesse ser impelido;
- S. Caso o pretendesse, a Ré poderia ter contratado um serviço de reboque a partir de Lisboa, de Setúbal ou do Funchal, serviço que lhe custaria quantia não superior a 3.400.000\$00 (€ 16.959,14);
- T. Dadas as boas condições de tempo e de mar, o cabo de reboque foi estabelecido entre as duas embarcações sem qualquer dificuldade e à primeira tentativa;
- U. A aproximação entre as duas embarcações foi feita sem dificuldades ou riscos para qualquer delas, tendo-se processado o reboque sem quaisquer dificuldades ou contratempos;
- V. Durante o reboque as duas embarcações não sofreram danos e não estiveram as tripulações respectivas expostas a quaisquer perigos diversos dos inerentes à normal actividade dos marítimos;
- W. Na altura da conclusão do reboque, os autores não reclamaram qualquer salário ou sequer manifestaram à Ré a pretensão de terem procedido a uma operação de salvação marítima;
- X. A avaria da máquina do *Ilha da Madeira* limitava-se ao regulador de velocidade da máquina.

II. Da pluralidade de obrigados ao pagamento do salário de salvação marítima

I. Do acórdão em questão, cujas questões centrais, como é sabido, foram objecto de profundo comentário⁽⁷⁾, a cujos temas aí tratados não voltaremos senão a título acessório, tomamos a liberdade de salientar dois aspectos em particular, que, não tendo sido embora objecto do recurso, e, por isso, omissos da discussão de fundo nas sucessivas instâncias, assumem especial importância, o primeiro dos quais a pluralidade de obrigados ao pagamento do salário de salvação marítima⁽⁸⁾.

II. A acção declarativa em questão para apreciação dos actos em causa como salvação e para consequente condenação ao cumprimento do salário de salvação foi intentada pelos tripulantes do *Insular* contra a Vieira & Silveira — Transportes Marítimos, S. A., proprietária do navio socorrido *Ilha da Madeira*.

Os autores formularam para o efeito um pedido genérico de montante a liquidar no decurso dos autos ou em execução de sentença, atentos os critérios dos arts. 6.º e 8.º da LSM, mas de montante não inferior a 20.000.000\$00.

(7) Referimo-nos a COSTA GOMES, M. JANUÁRIO DA, “Entre a salvação marítima e o reboque. A propósito do Ac. STJ 05.06.2003 — O caso do Ilha da Madeira”, in *Estudos em memória do Prof. Doutor António Marques dos Santos*, Vol. I, Coimbra: Almedina, 2005, pp. 1053-1083 e *CDP* 8 (2004), pp. 14-33.

(8) A salvação já não é marítima, mas aquática. Com efeito, além de adoptada uma amplíssima noção de “property” no art. 1.º, al. c), e 3.º da CL 1989 abrangendo objectos de qualquer género e navios afundados e abandonados, a expressão “navigable waters” abrange águas não marítimas, como rios e lagos, assim como “any other waters whatsoever” rios não navegáveis. Entre nós, e. g., RAPOSO, M., *Notas sobre o Dec.-Lei n.º 203/98, de 10 de Julho, Estudos sobre o novo Direito marítimo*, Coimbra: Coimbra Ed., 1999, p. 23; *Idem*, “Transporte marítimo de mercadorias: hoje e amanhã”, in *III Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo (23 e 24 de Maio de 2013) — Das Regras de Haia às Regras de Roterdão. As perspetivas para o transporte marítimo e para o transporte multimodal no século XXI*, org. COSTA GOMES, M. JANUÁRIO DA, Coimbra: Almedina, 2014, p. 47, AURELIANO, N., *A salvação marítima*, Coimbra: Almedina, 2006, pp. 61-62, COSTA GOMES, M. JANUÁRIO DA, *O ensino do Direito marítimo. O soltar das amarras do Direito da navegação marítima*, Coimbra: Almedina, 2005, pp. 179-180, no direito italiano, BERLINGIERI, FRANCESCO, *Sulla applicabilità della Convenzione del 1989 al “salvataggio” di tronchi di legno in un fiume*, *DM* (2003) 1, 274-278.

Este valor mínimo foi calculado, “tendo em atenção o valor do *Ilha da Madeira*, a carga que transportava, a prontidão do reboque, sua duração e os cuidados e esforços dos autores”, sendo certo que, de acordo com a matéria de facto assente, “o navio *Ilha da Madeira* transportava cerca de 2064 toneladas brutas de carga geral, distribuídas por 107 contentores, 13 dos quais frigoríficos, 61 viaturas ligeiras e 2 máquinas pesadas” [facto (xi)] e “tanto o navio que tem um valor não inferior a 250.000.000\$00, como a sua carga chegaram sem danos ao Funchal” [facto (xii)].

Com efeito, na medida em que o navio *Ilha da Madeira* tivesse sido salvo⁽⁹⁾, o seu proprietário seria naturalmente obrigado ao pagamento da parte proporcional do salário de salvação marítima que à situação em apreço coubesse, de acordo com o disposto, entre outros, no art. 6.º, n.º 2, da LSM⁽¹⁰⁾, cujo texto reproduzimos para clareza de discurso: “Pelo pagamento do salário de salvação marítima, fixado nos termos do número anterior, respondem a embarcação e os restantes bens salvos, na proporção dos respectivos valores, calculados no final das operações de salvação marítima”⁽¹¹⁾.

O citado art. 6.º, n.º 2, da LSM — em consonância com a matriz propalada no seu preâmbulo — segue, de perto, o disposto no art. 13.º, n.º 2, 1.ª prt., da CL 1989, segundo o qual “O pagamento de um salário de salvação determinado nos termos do parágrafo 1 será efectuado por todos os interesses no navio e demais bens em proporção aos respectivos valores salvos”⁽¹²⁾. A redacção

⁽⁹⁾ Que não foi, uma vez que não se verificava o requisito do perigo no mar. Sobre o tema, COSTA GOMES, M. JANUÁRIO DA, *Entre a salvação...*, 1053 ss. e CDP 8 (2004), pp. 14 e ss.

⁽¹⁰⁾ Uma vez que os factos em questão datam de Agosto de 1999, ocorreram já durante a vigência da LSM, cuja entrada em vigor se deu a 9 de Agosto de 1998 (art. 18.º do citado diploma).

⁽¹¹⁾ O pretérito regime da salvação nos arts. 676.º a 691.º do Código Comercial (revogados pelo 17.º da LSM) e o da Convenção de Bruxelas de 23 de Setembro de 1910 para a unificação de certas regras em matéria de assistência e de salvação marítimas, ratificada por Portugal a 13 de Agosto de 1913, não continham normas que especificassem os devedores do salário de salvação (assim, para a CB 1910 e o Anteprojecto de Montreal, BERLINGIERI, F., *Convenzioni...*, p. 569).

⁽¹²⁾ No original inglês: “*Payment of a reward fixed according to the paragraph 1 shall be made by all of the vessel and other property interests in proportion to their respec-*

da norma portuguesa tem, todavia, duas singularidades: (i) onde no art. 13.º, n.º 2, da CL 1989 se refere que “o pagamento é efectuado por”, no art. 6.º, n.º 2, da LSM optou-se pela palavra “respondem”; (ii) onde no art. 13.º, n.º 2, da CL 1989 é dito dever ser o pagamento efectuado “pelos interesses⁽¹³⁾ no navio e nos restantes bens”, no art. 6.º, n.º 2, optou-se por escrever responderem “o navio e os restantes bens”. Julgamos que, com o propósito de ali-

tive saved values”; no original francês: “*Le paiement d’une rémunération fixée conformément au par. 1 doit être effectué par toutes les parties intéressées au navire et aux autres biens sauvés en proportion de leur respective valeur*”; no original castelhanho: “*El pago de una recompensa determinada con arreglo al párrafo 1 se efectuará por todos los intereses vinculados al buque y a los demás bienes salvados en proporción a sus respectivos valores*” (cf. também o art. 362.º, n.º 2, da LNM de 2014 “*El pago del premio se efectuará por todos los intereses vinculados al buque y a los demás bienes salvados en proporción a sus respectivos valores*”) No Direito alemão, cf. o § 576 (3) do HGB, cuja actual redacção é igualmente inspirada na CL 1989: “*Zur Zahlung des Bergelohns und der Bergungskosten sind der Schiffseigentümer sowie die Eigentümer der sonstigen geborgenen Vermögensgegenstände im Verhältnis des Wertes des Schiffes und der Vermögensgegenstände zueinander anteilig verpflichtet*”. Cf. a tradução portuguesa de RAPOSO, MÁRIO, *Convenção Internacional de 1989 sobre Salvação*, em *Estudos sobre o novo Direito marítimo. Realidades internacionais e situação portuguesa*, Coimbra: Coimbra Editora, 1999, p. 67: “O pagamento de uma remuneração fixada em conformidade com o parágrafo 1.º deve ser efectuado por todos os interessados no navio e nos outros bens salvos na proporção do respectivo valor”. Cf. a tradução italiana oficial publicada na Lei n.º 129, de 12 de Abril de 1995: “*Il pagamento di una remunerazione stabilita in conformità con il paragrafo 1 sarà effettuato da tutte le parti interessate alla nave ed agli altri beni tratti in salvo, proporzionalmente al loro valore rispettivo*”. No decurso dos trabalhos do Comité Jurídico da OMI, a Câmara Internacional de Navegação (ICS — *International Chamber of Shipping*) apresentou o seguinte texto para o, à data, art. 10.º/2 (hoje art. 13.º): “*Notwithstanding that a court having jurisdiction may, under national law, order payments under paragraph 1 to be made initially by any of the property interest, these amounts shall be borne by the property interests in proportion to their value. Nothing in this article shall prevent any right of recourse or defence*”. Posteriormente, a Holanda propôs a alteração do texto para a seguinte redacção, na qual a hipótese de um dos interessados ser obrigado ao pagamento da totalidade do salário de salvação marítima dependia não de um tribunal mas de os Estados-Partes adoptarem tal solução no respectivo Direito interno: “*Payment of a reward fixed according to paragraph 1 must be made by all property interests in proportion to their saved value. However, a State Party may in its national law provide that the payment of a reward has to be made by one of these interests, subject to a right of recourse of this interest against the other interests for their share as determined in accordance with the first sentence*”. Cf., a este respeito, BERLINGIERI, F., *Convenzioni...*, pp. 569-571.

⁽¹³⁾ Na versão original francesa “*partes interessadas*” e na tradução de Mário Raposo “*os interessados*”.

nhar o Direito interno com a CL 1989, o legislador foi menos exacto na forma como exteriorizou este primordial desiderato. Em nosso entender, a referência à “responsabilidade” de coisas — neste caso, da embarcação⁽¹⁴⁾ e dos restantes bens salvos — deve, em coerência com a CL 1989, entender-se metaforicamente feita aos “interesses no navio e demais bens”, ou seja, no que ao navio concerne, ao proprietário e armador⁽¹⁵⁾, na proporção dos respecti-

⁽¹⁴⁾ Mal se compreende, senão por hesitação na tradução de “vessel”, a inconsistência terminológica na LSM entre navio e embarcação (cf. os arts. 1.º, n.º 1, al. a), 9.º, n.º 1, 11.º, n.º 2, e 16.º deste diploma), sobretudo atento o disposto no art. 1.º, n.º 1, do Decreto-Lei n.º 201/98 (ainda que apenas para efeito desse diploma). Cf. RAPOSO, M., *Notas...*, p. 41, *Idem*, *Transporte marítimo de mercadorias: hoje e amanhã...*, 2014, 48, COSTA GOMES, M. JANUÁRIO DA, *Entre a salvação...*, 22 = 1066, *Idem*, *O ensino...*, p. 215⁽⁸⁹⁸⁾, e AURELIANO, N., *A salvação...*, p. 64.

⁽¹⁵⁾ No sentido de que é o armador o obrigado ao pagamento do salário na proporção devida ao interesse relativo ao navio, *e. g.*, entre nós, embora não expressamente, AURELIANO, NUNO, *A salvação...*, pp. 139-140, no direito espanhol, I. MARTÍNEZ, ARROYO, *Compendio*⁵..., p. 340, no italiano, BERLINGIERI, F., *Sul debitore del compenso di assistenza e salvataggio*, *DM* (1954), pp. 426 e ss. Em sentido contrário, RIZZO, “*La nuova disciplina internazionale del soccorso in acqua e il codice della navigazione*”, Ed. Scientifiche Italiane, 1996, Régio de Calábria, pp. 118 e ss., ANTONINI, “*Obbligazioni pecuniarie nascenti dal soccorso: profili soggettivi e natura giuridica*”, *DT* (1997), p. 29, SEVERONI, C., *La remunerazione del soccorso tra interesse pubblico ed interessi privati*, Vol. II — *Profili sistematici e lineamenti evolutivi*, Giuffrè, Milão, 2005, pp. 57 e ss., CAMARDA, G., *Il soccorso in mare. Profili contrattuali ed extracontrattuali*, Giuffrè, Milão, 2006, pp. 133 ss., TULLIO, L., “*Debitore del compenso di salvataggio è il proprietario della nave o l’armatore?*”, *DT* (2013), pp. 543 e ss., e D’OVIDIO, A. LEFEBVRE, *et al.*, *Manuale di diritto della navigazione*, 14.ª ed., Giuffrè, Milão, 2016, pp. 673-674 (entendem constituir-se o crédito na esfera do proprietário do navio salvo, que não na do armador, pois, em caso de perda do navio, é a carga do proprietário fretador a maior perda económico perdendo o valor do navio, ao contrário do armador afretador que apenas perde o frete). Ao pagamento da compensação especial são obrigados o proprietário do navio e os dos restantes bens salvos (art. 9.º, n.º 1, da LSM). Assim também COSTA GOMES, M. JANUÁRIO DA, *O ensino...*, p. 198⁽⁸³⁶⁾, e BERLINGIERI, F., *Convenzioni...*, pp. 570-571; nota a perplexidade de não vir no art. 9.º, n.º 1, da LSM considerado o armador AURELIANO, N., *A salvação...*, pp. 146-147. O legislador pátrio inovou ante o art. 14.º, n.º 1, da CL 1989 que só impõe o pagamento da compensação especial ao proprietário do navio (*owner*), sem prejuízo de regresso contra terceiros (art. 14.º, n.º 6; cf. também a regra XVII, al. b), das RIA 2016). A solução dificulta, na prática, sobremaneira, o recobro da quantia devida a título de compensação especial que terá de ser pedida também a cada um dos proprietários dos bens salvos. Por outro lado, algumas soluções normativas visam, de forma relativamente clara, sobretudo (senão exclusivamente) o proprietário como devedor da compensação: por ex., o art. 9.º, n.ºs 2 e 4. Quanto ao art. 9.º, n.º 2, os gastos realizados com pessoal e material, incluída a sua amortização, são-no tipicamente do armador. Quanto ao art. 9.º, n.º 4, na prática, difi-

vos interesses [cf. o art. 1.º, n.º 1, al. c), da LSM]⁽¹⁶⁾ e, no que aos restantes bens respeita, por norma⁽¹⁷⁾ aos respectivos proprietários, à data do termo das operações de salvação [cf. o art. 6.º, n.º 3, da LSM, bem como a fungibilidade dos conceitos de proprietário e armador no art. 1.º, n.º 1, al. c)]⁽¹⁸⁾.

cilmente terão os proprietários dos outros bens salvos seguro de responsabilidade civil para o efeito; tem-no, pelo contrário, tipicamente o proprietário do navio, o qual é, de resto, genericamente imposto aos navios de arqueação bruta igual ou superior a 300 (arts. 2.º, n.º 1, e 4.º, n.º 1, do Decreto-Lei n.º 50/2012, de 2 de Março), aos de arqueação bruta superior a 1000 para cobertura da responsabilidade por prejuízos de poluição de combustível de bancas (art. 7.º, n.º 1, da Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil pelos Prejuízos por Poluição causada por Combustível de Bancas, de 2001), aos de arqueação bruta igual ou superior a 300 para cobertura de responsabilidade relativa à remoção de destroços de navios (art. 12.º, n.º 1, da Convenção de Nairobi de 2007), aos de transporte de mais de 2000 toneladas de hidrocarbonetos para cobertura de poluição destes derivada (art. VII/1 da CLC69/92), ou aos de transporte de mercadorias nocivas e potencialmente perigosas por mar (art. 12.º, n.º 1, da Convenção HNS); em relação aos seguros obrigatórios de responsabilidade civil, estabelece hoje o art. 146.º, n.º 1, do RJCS a acção directa dos lesados, sem dependência de prévia interpelação do lesado ao segurado lesante, ao contrário do que dispõe o art. 9.º, n.º 4, da LSM. Cf. o caso paralelo do art. 501.º, n.ºs 1 e 2, do CSC, sobre o qual, por todos, COSTA GOMES, M. JANUÁRIO DA, “A sociedade com domínio total como garante. Breves notas”, in *Estudos de Direito das Garantias*, Vol. II, Coimbra: Almedina, 2010, 255-274, RDS 1 (2009) 4, pp. 865-883, e *Estudos em Homenagem ao Professor Doutor Carlos Ferreira de Almeida*, Vol. IV, org. LEBRE DE FREITAS, José, et al., Coimbra: Almedina, 2011, pp. 197-216. Impõe-se, por conseguinte, apurar, quando forem diversos os sujeitos, a extensão dos interesses concorrentes do armador e do proprietário. A aplicação analógica do art. 4.º, n.º 1, al. a), 5.º e 6.º do Decreto-Lei n.º 202/98 não singra, na medida em que são os mesmos dirigidos à responsabilidade civil delitual do armador. Sobre esta, v. g., por último, COSTA GOMES, M. JANUÁRIO DA, *Limitação...*, pp. 149 e ss., 176 e ss.

⁽¹⁶⁾ Críticos em relação à norma RAPOSO, M., *Notas...*, pp. 23-24, COSTA GOMES, M. JANUÁRIO DA, *O ensino...*, 192⁽⁸¹⁰⁾, AURELIANO, N., *A salvação...*, p. 115.

⁽¹⁷⁾ Sem prejuízo da oneração das coisas por direitos reais ou pessoais de gozo, pelos quais se conclua pela existência de interesses concorrentes do proprietário e doutros sujeitos. A consideração dessoutros impõe-se, segundo cremos, pela forma como o legislador consignou essa ambivalência (proprietário ou armador) no que respeita aos interesses sobre o navio (cf., e. g., o art. 1.º, n.º 1, al. c), da LSM; a referência a “armador dos bens objecto das operações de socorro”, embora infeliz, porque armadores só de navios, que não dos demais bens objecto de salvação, não consente obviamente qualquer interpretação restritiva do salvado ao proprietário ou armador do navio; pondera-a, negando-a a final, AURELIANO, N., *A salvação...*, p. 115; é também justa a crítica terminológica de RAPOSO, M., *Notas...*, p. 24, quanto ao atípico e desnecessário uso da palavra *salvado* neste contexto enquanto parte interveniente numa operação de salvação).

⁽¹⁸⁾ Diferente da questão em torno da devedores do salário é a limitação da sua res-

O legislador português não recorreu⁽¹⁹⁾, assim, à 2.^a parte do art. 13.º da CL 1989 pela qual podia o pagamento da totalidade do salário ter ficado a cargo de um dos interessados (nomeadamente, o armador), com direito de regresso sobre os demais na medida das respectivas quotas nas relações internas⁽²⁰⁾, o que, embora em tese

ponsabilidade patrimonial aos bens salvos ou ao seu valor (cf. o art. 602.º do CC). Se, em relação à CL 1989, julgamos não poder afirmar-se visar o art. 13.º, n.º 1, a limitação da responsabilidade patrimonial do devedor aos bens salvos, mas apenas a determinação dos devedores e do *quantum* da obrigação a seu cargo, curando, por seu turno, o n.º 2 desse preceito da limitação não aos bens mas ao seu valor, é menos claro se pode o mesmo concluir-se em face do Direito interno português (à luz do Direito internacional convencional a que se encontra Portugal vinculado, os arts. 8.º, al. b) e 2.º, III, da CB 1910 impõem que “em nenhum caso será devida quantia excedente ao valor das cousas salvas” e que a fixação da remuneração toma por base o valor dessas mesmas coisas, impondo uma limitação ao valor das coisas: cf. também COSTA GOMES, M. JANUÁRIO, *Limitação...*, p. 290⁽²³⁵⁾). Com efeito, o art. 6.º, n.º 2, à primeira vista e em termos literais, não se limita a reproduzir os dizeres do art. 13.º, n.º 1, antes reforça tratar-se de “responder” e especifica serem “os bens salvos” — que não os “interesses” (versão inglesa e castelhana) ou os “interessados” (versão francesa e tradução italiana; cf. também o § 576 (3) do HGB) — precisamente aqueles que respondem. Contudo, o art. 6.º, n.º 2, não afirma “responderem” apenas tais bens, mas “responderem” esses bens (o que, de resto, já resultaria das regras gerais: cf. o art. 601.º do CC), de modo que nada permite concluir não responder o restante património do devedor pela dívida (ainda que limitado o crédito ao valor dos bens nos termos do n.º 3). Por outro lado, a entender-se que o n.º 2 limita a responsabilidade patrimonial do devedor aos bens salvos (mais do que ao seu valor), isso significa não responder com todo o seu património, mas apenas com tais bens, o que se articularia mal com o n.º 3: se o n.º 2 limitasse a responsabilidade patrimonial aos bens salvos, limitar o crédito (já constituído em termos proporcionais ao valor dos bens *ex n.º 2*) expressamente ao valor dos bens através do n.º 3 seria redundante. Julgamos, por isso, que a norma do n.º 3 visa a limitação do *quantum* do crédito e da responsabilidade patrimonial ao *valor de determinadas coisas* (reforçada por eventuais garantias reais, como seja o direito de retenção e os privilégios mobiliários especiais sobre o navio e a carga: arts. 14.º da LSM e 578.º, n.º 2 e 580.º, n.º 2 do CCom), que não a limitação da responsabilidade patrimonial a *determinadas coisas* (art. 602.º do CC). Pelo contrário, o n.º 2 visa identificar os obrigados ao pagamento do salário de salvação e a medida em que o são entre si (em proporção dos respectivos valores), mas não circunscrever a responsabilidade patrimonial aos bens. No mesmo sentido, segundo cremos, entre nós, COSTA GOMES, M. JANUÁRIO DA, *O ensino...*, p. 195⁽⁸²¹⁾, e *idem*, *Limitação de responsabilidade por créditos marítimos*, Coimbra: Almedina, 2010, p. 21.

⁽¹⁹⁾ Em rigor, a questão do uso ou não da referida faculdade não se coloca, uma vez que, embora Portugal tenha adaptado o seu Direito interno, em particular a LSM, à CL 1989, não se encontrava à mesma vinculado na ordem jurídica internacional à data da elaboração daquele diploma nem à data em que escrevemos.

⁽²⁰⁾ Soluções de compromisso podem ver-se, no Direito lusófono, no cabo-verdiano, o art. 628.º, n.ºs 1 e 2 do CM de 2010: “Pelo pagamento do salário de salvação marí-

diminuísse nas relações externas o número de obrigados, facilitaria ao salvador o recobro do seu crédito, atenta a manifesta dificuldade

tima, fixado nos termos do n.º 1 do artigo anterior, respondem o armador do navio e os titulares dos restantes bens salvos, na proporção dos respectivos valores, calculados no final das operações de salvamento” e “Se o bem salvado for um navio, o armador fica obrigado ao pagamento do valor total da recompensa, podendo reclamar em avaria grossa a parte que corresponda aos titulares dos bens a bordo, conforme o disposto no Título I deste Livro”; no Direito macaense, o art. 279.º, n.ºs 1 e 2 do Decreto-Lei n.º 109/99/M, de 13 de Dezembro: “Cada um dos interessados nos bens salvos é obrigado a participar na remuneração nos termos do n.º 2 do art. 283.º” e “Caso a remuneração seja integralmente paga por um dos interessados, e constitua uma despesa de avaria comum nos termos do n.º 2 do art. 228.º, a comparticipação de cada um dos interessados é determinada segundo o regime aplicável à avaria comum, mas com base no valor dos bens salvos no momento e lugar em que termina o serviço de salvamento”; no Direito brasileiro, a Lei n.º 7.203, de 3-Jul.-1984, não determina expressamente os sujeitos obrigados ao pagamento do salário nem os termos em que o sejam. Cf., também, no Direito espanhol, o art. 362.º, n.º 2, da LNM de 2014: “*El pago del premio se efectuará por todos los intereses vinculados al buque y a los demás bienes salvados en proporción a sus respectivos valores, sin perjuicio de que el premio pueda ser abonado por el armador del buque salvado, a reserva de su derecho a repetir contra el resto de los intereses de los bienes a bordo salvados por sus respectivas aportaciones o de lo que proceda en caso de avería gruesa. En el caso de salvamento de bienes que no se hallen a bordo o no hayan sido transportados por un buque será deudor del premio el titular de dichos bienes*”. No Direito italiano, a jurisprudência tem considerado o armador obrigado, em primeira linha, ao pagamento da totalidade do salário de salvação, sem prejuízo de regresso contra os demais interessados nos bens salvos, aduzindo, *grosso modo*, os seguintes argumentos: (i) a responsabilidade do armador *ex art.* 274.º do CNav pelas obrigações assumidas pelo capitão do navio; (ii) a prevalência do interesse do armador (“interesse do navio”) em relação aos demais interesses em risco (assim, Cass. 5.VIII.1987, n. 6715, *Amministrazione Finanziaria dello Stato c. Caspel*, DM (1988), p. 1120, sentença do Tribunal de Messina de 21.XI.1961, *Rimorchiatori Siciliani e Ditta Picciotto c. Società di Navigazione Marittima Unione*, DM (1962), p. 376, Cass. 20.X.1953, n. 3458, *Soc. Rimorchi e Salvataggi Forchi c. Ministero Difesa*, DM (1954), p. 425, sentença do Tribunal de Messina de 12.X.1988, *Caronte c. Patmos Shipping Corp., Esso italiana ed altri*, DM (1989), p. 1114, e PESCATORE, *Requisizione di nave e compenso di assistenza o salvataggio*, *For. Ital.* (1951), I, p. 1084). PIOMBINO responde a estes argumentos dizendo: (i) ser ultrapassada a visão segundo a qual o interesse prevalente é o do armador, perante a realidade do actual tráfego marítimo; (ii) há normas que excluem a solidariedade por actos do comandante neste particular e, em geral, entre os proprietários dos bens salvos nos arts. 497, 552/4 e 561/3 do CNav, que prevêem privilégios distintos sobre os navios e sobre a carga, a este propósito, o que aponta no sentido de que é aquele cujo bem é onerado que é o obrigado a pagar; (iii) a orientação do Direito inglês, que é pacífica no sentido da inexistência de solidariedade, influencia a *praxis* marítima internacional bem como os instrumentos uniformes, como o *Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement*, que vão, de igual modo, no sentido do afastamento da solidariedade.

de agir contra todos os interessados dos bens salvos, sobretudo quando deles não haja obtido garantia nos termos do disposto no art. 21.º da CL 1989 ou o arresto dos bens salvos ou, ainda, quando o contrato de salvação não tenha sido celebrado com recurso ao LOF 2011^(21/22).

III. Esta orientação do art. 6.º, n.º 2, da LSM, que ora propugnamos em consonância com o art. 13.º, n.º 2, da CL 1989, parece, todavia, perturbada pelo disposto no art. 7.º da LSM segundo o qual: “O pagamento do salário de salvação marítima é feito pelos salvados⁽²³⁾ de harmonia com as regras aplicáveis à regulação da avaria grossa ou comum”⁽²⁴⁾. O sentido exacto desta remissão para as regras das avarias grossas — que não encontra

(21) Segundo a cláusula 4.ª, n.º 6, do clausulado LSSA (*Lloyd's Standard Salvage and Arbitration Clauses*), incorporado no LOF 2000 por força da cláusula I: “*The owners of the vessel including their servants and agents shall use their best endeavours to ensure that none of the property salvaged is released until security has been provided in respect of that property in accordance with clause 4.5*”. Solução idêntica constava já do LOF 2000.

(22) Estão copiosamente atestadas na doutrina as dificuldades na identificação de todos os titulares de bens salvos e nas acções que contra os mesmos se haja de mover, *e. g.*, por CARBONE, S., *et al.*, *Il diritto*..., pp. 435-436, BERLINGIERI, F., *Convenzioni*..., p. 571.

(23) A palavra “*salvados*” aparece 4 vezes na LSM nos arts. 7.º e 13.º, n.ºs 2 e 3 com um sentido idêntico: directamente refere-se aos bens salvos (*cf.* o art. 6.º, n.º 2, a ler a par do 7.º), metaforicamente aos interessados nos bens salvos (devedores por meio da salvação desses mesmos bens e cuja obrigação está ao seu valor limitada: art. 6.º, n.º 3). *Cf.*, *e. g.*, RAPOSO, M., *Notas*..., p. 56.

(24) Idêntica norma é reproduzida no art. 138.º da PLNCM de 2010: “O pagamento do salário de salvação marítima é feito pelos salvados de harmonia com as regras aplicáveis à regulação da avaria comum”. Permitimo-nos a liberdade de um reparo terminológico à opção da PLNCM de 2010 (*e.* no Direito macaense, do Decreto-Lei n.º 109/99/M) por “*avaría comum*” em detrimento de “*avaría(s) grossa(s)*”. A expressão mais frequentemente usada no Código Comercial brasileiro de 1850 (arts. 449.º, n.º 1, 527.º, 599.º, 611.º, 613.º, 619.º, 620.º, 621.º, 622.º, 626.º, 714.º, 752.º, 763.º, 764.º/18, 19 e 20, 765.º, Cap. II do Tit. XIII, 783.º, 785.º, 786.º, 787.º, 789.º, 792.º, 793.º, 794.º) no Código Comercial português de 1888 (607.º, 635.º *pr.* e § 1.º, 639.º, 641.º, 643.º, 645.º, 650.º, 651.º, 652.º), e no Código Marítimo cabo-verdiano de 2010 (arts. 577.º, n.ºs 1 e 2, 578.º, n.ºs 1 e 3, 580.º, 584.º, 594.º, 600.º, 601.º/2) é “*avaría(s) grossa(s)*”, não “*avaría comum*”, da mesma forma que no Direito espanhol se opta pelo vocábulo “*avería(s) gruesa(s)*” (assim, expressamente, por *ex.*, GUTÉS PASCUAL, M. R., *La avería*..., p. 29) e no Direito alemão por “*große Haverei*”, ao contrário dos Direitos francês (“*avarie commune*”), italiano (“*avaría comune*”) e anglo-saxónico (“*general average*”). Não vemos razões suficientes para uma mudança terminológica neste particular.

precedente na CL 1989⁽²⁵⁾ — não é inteiramente claro, desde logo porque ambos os regimes apresentam não despidiendas diferenças, por exemplo, o âmbito e a extensão do perigo relevante para caracterização de cada um dos institutos⁽²⁶⁾, a natureza intencional do acto⁽²⁷⁾, a natureza do sacrifício ou despesa a repartir por todos⁽²⁸⁾, o momento relevante para cálculo do valor dos bens para determinação do montante das obrigações em questão⁽²⁹⁾, e os termos da própria repartição⁽³⁰⁾, daí que nem sempre seja o salário de salvação marítima⁽³¹⁾ admissível em avaria grossa (cf. a regra VI das RIA 2016)⁽³²⁾. Estranha-se por isso por que motivo deva aplicar-se

(25) Que só se ocupa da articulação da salvação com as avarias grossas no Anexo 2 donde consta uma Deliberação solicitando a alteração das RIA 1974 de modo a não serem admitidos em avaria grossa os pagamentos a título de compensação especial, nos termos do art. 14.º da CL 1989. *Vide*, a propósito, RAPOSO, M., “Assistência marítima. Evolução e problemas”, in *Estudos...*, pp. 103-104.

(26) Num caso conjuntamente sobre o navio e a carga (cf. o art. 635.º, § 1.º, do CCom), noutro independentemente da natureza conjunta desse perigo (cf. o art. 1.º, n.º 1, al. a), da LSM).

(27) Que afasta a salvação espontânea das avarias grossas reguladas no CCom (mas não do regime das avarias grossas nas RIA 2016, cuja aplicação carece de convenção das partes nesse sentido).

(28) Sacrifício ou despesa que têm de ser singulares ou da parte de um sujeito para serem admitidos à contribuição por todos em avaria grossa. Na salvação, a despesa corresponde a um débito que se constitui repartido *ab origine* por todos os proprietários dos bens salvos.

(29) Para efeito do salário de salvação, o termo das operações de salvação (art. 6.º, n.ºs 2 e 3 da LSM), para efeito das avarias grossas, o tempo no lugar da descarga (arts. 639.º, § 1.º, n.º 2, 647.º e 649.º pr. do CCom).

(30) Na salvação marítima, na proporção dos valores dos bens salvos (art. 6.º, n.º 2, da LSM), nas avarias grossas, proporcionalmente entre a metade do valor do navio e do frete (art. 636.º do CCom).

(31) Desde logo, à luz do Direito português, quando o salário de salvação não decorra de um acto voluntário do capitão, designadamente em caso de salvação espontânea (diferentemente, a regra VI das RIA 2016). Em sentido contrário, segundo cremos, mesmo em face do Direito português, COSTA GOMES, M. JANUÁRIO DA, *Direito...*, IV, pp. 52-53.

(32) A opinião comum pende, genericamente, em face do Direito positivo português (arts. 634.º a 633.º do CCom), em favor da admissão do salário de salvação em avaria grossa, verificados os pressupostos deste instituto, sobretudo em razão do teor dos prs. dos arts. 634.º e 635.º do CCom que admitem em avaria não apenas sacrifícios como também despesas extraordinárias. Assim, MARTÍNEZ, P., *Teoria e prática dos seguros*, 2.ª ed., Lisboa: Imprensa Artística, 1953, p. 152, AZEVEDO MATOS, O., *Princípios de Direito marítimo*, Vol. III — *Dos acontecimentos de mar*, Lisboa: Ática, 1958, pp. 336 e 340, VASCONCELOS ESTEVES, J., *Acontecimentos de mar: Abalroamento, assistência e salvamento e avarias*

o regime da regulação das avarias grossas quando o salário não seja como tal admissível. Além destes, outros problemas se levantam, a começar pelo regime sujeito à remissão, que, se bem lemos, é apenas o do *pagamento* que não o de todo o regime do salário de salvação marítima, assim como, por sua vez, não é aplicável todo o regime das avarias grossas, mas apenas as regras atinentes à sua *regulação*.

No Direito estrangeiro próximo, encontramos no italiano uma remissão algo similar no art. 497.º do CNav de 1942⁽³³⁾, segundo o qual: “A despesa pelas indemnizações e compensação devidos ao navio salvador em caso de assistência ou salvação de navio ou aeronave é repartida a cargo dos interessados na expedição salva de acordo com as normas das disposições sobre avarias grossas, ainda que a assistência não tenha sido pedida pelo capitão do navio em perigo ou tenha sido prestada perante a sua recusa”^(34/35). A doutrina recente tem acentuado que, uma vez consagrada na CL 1989 a disjunção⁽³⁶⁾ ou, para outros, a parciariedade debitória⁽³⁷⁾ — que não a solidariedade ou a vinculação isolada do armador que agiria depois contra os restantes interessados em via regressiva ou sub-rogatória

marítimas, Lisboa: Petrony, 1987, pp. 100-101, MATA, J., *Seguro marítimo. Mercadorias*, 3.ª ed., Lisboa: Petrony, 1990, pp. 261, 278 e 280-281, RAPOSO, M., *Notas...*, p. 43, COSTA GOMES, M. JANUÁRIO DA, *Direito...*, IV, pp. 30 e 52-53.

⁽³³⁾ Cf. também o simétrico art. 989.º do CNav para a salvação de aeronaves.

⁽³⁴⁾ “*La spesa per le indennità e per il compenso dovuti alla nave soccorritrice in caso di assistenza o salvataggio di nave (...) viene ripartita a carico degli interessati alla spedizione soccorsa a norma delle disposizioni sulla contribuzione alle avarie comuni, anche quando l’assistenza non sia stata richiesta dal comandante della nave (...) in pericolo o sia stata prestata contro il suo rifiuto*”.

⁽³⁵⁾ Sem embargo, o regime da salvação do CNav de 1942 encontra-se hoje, após a entrada em vigor no Direito italiano da CL 1989, largamente arredado por força do art. 2.º da CL 1989 que adopta o chamado critério da *lex fori* (na esteira do art. 8.º da CB 1952 sobre o arresto de navios, cujo modelo foi depois adoptado pelo art. 7.º da CB 1957 sobre limitação da responsabilidade dos proprietários de navios, pela CLC 1969, pelo art. 15.º/1 da LLMC 1976, pelo art. 2.º da CL 1989, pelo art. 13.º, n.ºs 1 e 2 da Convenção sobre privilégios e hipotecas de 1993 e pelo art. 8.º, n.º 1, da Convenção sobre arresto de navios de 1999). Sobre este preceito, *vide*, v. g., CARBONE, S., *et al.*, *Il diritto*..., pp. 425-428, BERLINGIERI, F., *Convenzioni...*, pp. 460-462.

⁽³⁶⁾ Assim, e. g., PIOMBINO, E., *Salvataggio e avaria comune...*, pp. 954-961. Crítico da ideia de obrigações disjuntas RIGHETTI, G., *Trattato...*, III, *passim*.

⁽³⁷⁾ Neste sentido, e. g., ANTONINI, *Le obbligazioni pecuniarie...*, pp. 35 e ss.

—, o âmbito de aplicação do preceito foi substancialmente reduzido, na medida em que não há um sacrifício de um a compensar pelos demais, encontrando-se o seu âmbito de aplicação circunscrito aos casos em que o armador contratualmente assuma o pagamento da totalidade do salário de salvação⁽³⁸⁾.

Voltando ao Direito português, o art. 7.º da LSM, lido à letra, remeteria o pagamento do salário de salvação marítima para a regulação das avarias grossas⁽³⁹⁾ em marcada oposição com as regras dispostas no regime da salvação marítima, de que é exemplo o art. 636.º do CCom, segundo o qual “As avarias comuns são repartidas proporcionalmente entre a carga e a metade do valor do navio e do frete”⁽⁴⁰⁾. Ora, a aplicação desta norma contradiria frontalmente o disposto no art. 6.º, n.º 2, da LSM, pelo qual deve a repartição ser feita proporcionalmente pelos interesses salvos, que não proporcionalmente pela carga e a metade do valor do navio e do frete. Também a aplicação por força do art. 7.º da LSM à salvação marítima dos arts. 639.º, § 1.º, n.º 2, 647.º e 649.º pr. do CCom, na parte relativa ao momento da avaliação dos bens, contrariaria uma regra da salvação marítima que o legislador fez questão de reiterar nos n.ºs 2 e 3 do art. 6.º, *i. e.*, que o valor dos bens salvos deve ser calculado no final das operações de salvação marítima (que não, por ex., no lugar da descarga). Assim, a prevalência do elemento literal do art. 7.º da LSM desvirtuaria o propósito expresso no preâmbulo do mesmo diploma de actualizar o Direito interno em face da assinatura em 28 de Abril de 1989 da CL e que encontra

(38) Cf. LEFEBVRE, D’OVIDIO A., *et al.*, *Manuale*¹⁴..., pp. 675-676.

(39) Note-se que o art. 7.º da LSM não remete para *todo* o regime das avarias grossas (arts. 634.º a 653.º do CCom e 953.º a 958.º do CPC), mas apenas para o relativo à *regulação* das mesmas (cf. os arts. 634.º, § 2.º, 648.º, § 1.º, 649.º, § 3.º, 650.º, 652.º do Código Comercial português, e 762.º, 764.º, n.º 20, 783.º, 786.º do Código Comercial brasileiro, 583.º do Código Marítimo de Cabo Verde, 253.º, n.ºs 1 e 2, 255.º, 256.º, 257.º, 258.º, 260.º, n.ºs 1 e 2 do Decreto-Lei n.º 109/99M de Macau), devendo como tal entender-se o procedimento tendente à repartição e rateio dos sacrifícios e despesas extraordinárias em avaria grossa. Todavia, a exacta circunscrição da remissão às regras da regulação das avarias grossas não elimina as várias contradições normativas que resultariam da sua aplicação.

(40) Aplica o referido preceito à salvação marítima AURELIANO, NUNO, *A salvação*..., pp. 139-140.

manifesto respaldo nas soluções consagradas no articulado do mesmo diploma (desde a unificação dos institutos da salvação e da assistência até à consagração da compensação especial).

Creemos, por isso, dever ser o art. 7.º da LSM objecto de *interpretação restritiva*, na medida em que o legislador disse mais do que queria. O legislador, tendo presente as à data recentes CL 1989 e RIA (1974 e) 1994⁽⁴¹⁾, pretendeu admitir o crédito por salvação

⁽⁴¹⁾ Orientação que fora, até à alteração da regra VI na versão de 1974 das RIA (que até então regulava o forçamento de pano e os danos nas velas), especialmente controversa e que, de resto, continuou a sê-lo, como o demonstram os “avanços” e “recuos” de 1994, 2004 e 2016. Com efeito, em 1974 foi, conforme referido, o conteúdo da regra VI radicalmente alterado para a seguinte redacção, consignando, pela primeira vez, expressamente a admissão em avaria grossa das despesas de salvação: “As despesas efectuadas pelas partes interessadas na aventura por conta de salvamento, quer por contrato, quer doutro modo, serão admitidas em avaria grossa, na medida em que as operações de salvamento tenham sido empreendidas com o fim de preservar do perigo a propriedade envolvida na aventura marítima comum” (tradução portuguesa em *Regras de Iorque-Antuérpia (1950-1974)*, Lisboa, 1975). Após a CL 1989, em cujo Anexo 2 a Conferência Internacional consignou uma Deliberação solicitando a alteração das Regras de Iorque Antuérpia de 1974 para que a compensação especial paga nos termos do artigo 14.º da CL 1989 não fosse admitida em avaria grossa, foram aprovadas na Conferência de Paris de 1990 propostas de alteração às RIA 1974, que foram retomadas na Conferência de Sidnei, onde foi aprovada a seguinte redacção: “a) as despesas contraídas pelas partes na aventura marítima comum a título de salvação, nos termos de um contrato ou de outro modo, serão admitidas em avaria grossa na medida em que as operações de salvação tenham sido efectuadas com o propósito de preservar do perigo os bens envolvidos na aventura marítima comum. As despesas admitidas em avaria grossa incluirão qualquer remuneração por salvação em que tiverem sido tomados em conta a perícia e os esforços dos salvadores para evitar ou minorar danos ao ambiente, nos termos do art. 13.º, parágrafo 1 (b), da Convenção Internacional sobre Salvação, de 1989. b) A compensação especial devida pelo armador a um salvador ao abrigo do art. 14.º da Convenção Internacional sobre Salvação, de 1989, nos termos do parágrafo 4 deste mesmo artigo, ou ao abrigo de qualquer outra disposição substancialmente similar não será admitida em avaria grossa” (tradução nossa). Na revisão de 2004, restringiu-se a admissão das despesas de salvação em avaria grossa, tendo-se alterado a redacção da regra VI na sequência da proposta da IUMI (*International Union of Marine Underwriters*), acolhida pelo Subcomité Internacional da CMI, com base nos seguintes argumentos, que se sumarizam: (i) a inútil duplicação da repartição da remuneração entre os interesses contribuintes, (ii) o custo da revisão para efeito da liquidação de avaria grossa da repartição efectuada em sede de salvação, tanto mais que os critérios para liquidação do valor dos bens são diferentes (na salvação, vale o valor no fim das operações de salvação, nas avarias grossas, o valor no termo da viagem), (iii) a exigência de obtenção de duas garantias distintas para o mesmo crédito (iv) e a maior morosidade das operações de liquidação (*vide o CMI Yearbook 2001 — Vancouver*, I, p. 191, COOKE, JULIAN e CORNAH, RICHARD, *Lowndes*¹⁴..., 2013, *passim*, BERLINGIERI, F., *Le Convenzioni*..., p. 309, ANTO-

em avaria grossa⁽⁴²⁾, mas apenas quando tal crédito pudesse ser como tal admitido “*em harmonia*” com as regras das avarias grossas, designadamente, no que às avarias-despesas concerne, quando forem intencionais e consubstanciem uma despesa extraordinária de um dos interessados na expedição marítima a repartir por contribuição de todos⁽⁴³⁾. Assim também, tendo presente o Anexo 2 da

NINI, *Trattato...*, III, pp. 209-210). Assim, a regra consagrada no § 1.º da al. a) passou a ser a de que, como princípio, os pagamentos de salvação, incluindo juros e honorários jurídicos associados àqueles, serão a cargo do respectivo devedor e não serão admitidos em avaria grossa. Consagrou-se, todavia, uma aparente “excepção” a esta regra: tais pagamentos, juros e honorários serão admitidos em avaria grossa quando uma das partes na salvação tiver pago todas essas despesas ou uma das quotas da salvação devida a outra parte na mesma expedição (calculadas com base nos valores salvos que não nos contribuintes em avaria grossa), caso em que a parte por pagar pelo respectivo devedor será creditada na regulação de avarias grossas à que tiver a tiver pago, e debitada à parte em cujo interesse o pagamento tiver sido feito. A excepção é aparente, porque, em rigor, tal despesa não é admitida a contribuição em avaria grossa, mas apenas inserida nos cálculos da liquidação das avarias grossas, o que é confirmado pelo facto de a mesma não ser repartida por todos os interessados na expedição marítima, mas apenas pelos respectivos devedores (neste sentido, a parte final da al. a) refere que a quota não paga será debitada à parte em cujo interesse o pagamento foi feito) (assim, ANTONINI, *Trattato...*, III, pp. 211-212). Ao contrário do § 1.º da al. a), o § 2.º passou formalmente a al. b) mas manteve-se praticamente inalterada nas RIA 2004 em relação às RIA 1994, embora orientada a fim diverso: o da sua exclusão da avaria grossa ao invés da respectiva admissão. A al. b) que passou a al. c) não sofreu alterações de relevo: foi-lhe apenas acrescentado que a compensação especial não é considerada um pagamento por salvação nos termos da al. a) e especificou-se como exemplo de disposição similar a cláusula SCOPIC. As alterações da versão de 2004 para a de 2016 foram também elas significativas, tendo-se retrocedido, em parte, à solução de 1994, em virtude da reacção das associações de armadores à redacção da regra VI das RIA 2004. Retomaram-se, por isso, algumas das soluções já consagradas na versão de 1994 na esteira da proposta de 1990, que se traduziram essencialmente: (i) na sujeição da regra da al. a) às regras b), c) e d); (ii) no aditamento de uma nova regra, constante da al. b); (iii) na manutenção da anterior al. b), agora al. c), mas para afirmar a regra inversa agora de novo constante da al. a); (iv) na manutenção da al. c), agora al. d). A al. a) afirma a regra geral segundo a qual, verificados os requisitos das avarias grossas, são as despesas de salvação como tal admitidas. É complexa a nova fórmula compromissória da actual regra VI das RIA 2016, não tendo encerrado definitivamente o debate sobre os termos em que as despesas de salvação são admissíveis em avaria grossa.

(42) RAPOSO, M., *Notas...*, p. 45, escreve, em comentário ao art. 7.º da LSM, que “Não resta dúvida que a salvação marítima está em pleno no âmbito da avaria comum”. A afirmação do Ilustre Maritimista, que peca por exagero, permite, contudo, a nosso ver, mostrar que o legislador de 1998 terá pensado de forma não dissímile.

(43) O que por natureza não sucede no salário de salvação cujo débito surge em relação a cada um dos proprietários dos bens salvos (cf. os arts. 6.º, n.º 2, da LSM e 13.º,

CL 1989 e a revisão de 1994 da regra VI das RIA, limitou o legislador o art. 7.º ao salário de salvação marítima, com exclusão da compensação especial. Em suma, de acordo com o art. 7.º da LSM, o regime da regulação das avarias grossas só é aplicável ao pagamento (que não a todo o regime) do salário de salvação pelos interesses salvos quando o crédito em questão estiver em harmonia com os requisitos das avarias grossas. Afora essas situações, a remissão não se aplica^(44/45).

n.º 2, da CL 1989). Neste sentido, *e. g.*, PIOMBINO, E., *Salvataggio e avaria comune nelle Regole di York e Anversa*, pp. 954-961.

(44) Em sentido contrário, AURELIANO, NUNO, *A salvação...*, pp. 139-140, entende o art. 636.º do CCom aplicável à salvação marítima por força do art. 7.º da LSM [“O art. 7.º da LSalv declara como sujeito passivo os salvados, remetendo para as ‘regras aplicáveis à regulação da avaria grossa ou comum’ ainda hoje constantes dos arts. 634.º e seguintes do CCom. Encontra assim aplicação o disposto no art. 636.º do CCom, que determina uma repartição proporcional entre a carga e a metade do valor do navio e do frete (...)”]. Na verdade, o art. 6.º, n.º 2, já dispõe de uma regra especial em matéria de salvação que estabelece serem o navio e os bens salvos obrigados “na proporção dos respectivos valores”, que não entre a metade do valor do navio e do frete. Essa é, de resto, a solução que consta também do art. 13.º/2 da CL 1989, na qual o legislador português assumidamente se inspirou. Deve por isso o mencionado art. 7.º ser objecto de interpretação restritiva, conforme defendido no corpo do texto.

(45) Outra interpretação possível seria considerar que a regra do art. 7.º da LSM visou apenas reforçar o disposto no art. 6.º, n.º 2, do mesmo diploma, estabelecendo que o pagamento do salário de salvação marítima é feito pelos salvados, entendendo-se que a locução “de harmonia com as regras aplicáveis à regulação da avaria grossa ou comum” não implica uma remissão para o regime das avarias grossas (note-se que, se quisesse ter declarado aplicáveis as regras das avarias grossas ao pagamento do salário de salvação, haveria outras formas mais eloquentes, simples e usuais de o legislador o fazer, como, por ex., “Ao pagamento do salário de salvação marítima pelos salvados são aplicáveis [com as devidas adaptações,] as regras da regulação da avaria grossa” ou “O pagamento do salário de salvação marítima é feito pelos salvados, [a que são aplicáveis ou] aplicando-se [com as devidas adaptações], as regras da regulação da avaria grossa”), mas apenas que tal pagamento é feito pelos salvados “tal como ocorre com [= de harmonia com] [o pagamento da contribuição segundo] as regras aplicáveis à regulação da avaria grossa ou comum”. A remissão para o regime das avarias grossas serviria assim para esclarecer precisamente que o pagamento é feito “pelos salvados”, tal como (ou em harmonia com as regras aplicáveis) na regulação de avarias grossas, mas não para remeter *tout court* para o referido regime. Depõe, todavia, contra esta interpretação não tanto o teor literal do preceito (que, julgamos, consente-a, dentro dos sentidos possíveis do texto), mas a razão de ser que presidiu à inserção no articulado do diploma deste preceito, que se prende, em nosso aviso, com o reconhecimento de que o salário de salvação marítima pode ser admitido em avaria grossa, verificados os respectivos pressupostos, na esteira das RIA 1974 e 1994 e da preocupação manifestada no Anexo 2 da CL 1989.

IV. Independentemente da articulação entre os arts. 6.º, n.º 2, e 7.º da LSM no que respeita à determinação dos sujeitos obrigados ao pagamento do salário de salvação e aos termos em que se processa essa pluralidade debitória, é indiscutível não valer neste particular no Direito português um regime de solidariedade passiva⁽⁴⁶⁾, nem um regime pelo qual seja um dos interessados na expedição marítima isoladamente obrigado nas relações externas ao pagamento da totalidade do crédito com regresso sobre os demais⁽⁴⁷⁾.

Ora, no processo à luz do qual foi o acórdão sob comentário proferido, fora, em primeira instância, formulado pelos autores um pedido genérico de montante a liquidar no decurso dos autos ou em execução de sentença, de acordo com os critérios dos arts. 6.º e 8.º da LSM, mas de montante não inferior a 20.000.000\$00, perfunctoriamente apurado “tendo em atenção o valor do *Ilha da Madeira*, a carga que transportava, a prontidão do reboque, sua duração e os cuidados e esforços dos autores”, tendo em conta, entre outras circunstâncias, que, de acordo com a matéria de facto assente, “o navio *Ilha da Madeira* transportava cerca de 2064 toneladas brutas de carga geral, distribuídas por 107 contentores, 13 dos quais frigoríficos, 61 viaturas ligeiras e 2 máquinas pesadas” [facto (xi)] e “tanto o navio que tem um valor não inferior a 250.000.000\$00, como a sua carga chegaram sem danos ao Funchal” [facto (xii)].

Significa isto que os autores pediam o pagamento da totalidade do salário de salvação marítima à proprietária do navio *Ilha*

(46) Assim também AURELIANO, NUNO, *A salvação...*, pp. 139-141, com os argumentos que sumariamos: (i) porque o art. 7.º da LSM determina a aplicação das regras da avaria grossa, (ii) porque se está “fora da órbita do Direito comercial”, logo do art. 100.º pr. do CCom); (iii) porque o art. 13.º/2 da CL 1989 consagra uma solução de repartição por pagamentos parciais dos salvados; (iv) porque, se o art. 7.º da LSM quisesse, teria feito referência à solidariedade, em vez de sujeição ao regime das avarias grossas, que é, de resto, conhecido pelas suas especificidades em matéria de pagamento da contribuição.

(47) Sem prejuízo da possibilidade do armador de agir na qualidade de gestor de negócios sem representação dos demais (assim, AURELIANO, N., *A salvação...*, p. 140), ou ainda a de o próprio capitão celebrar o contrato de salvação marítima em representação de todos os interessados na expedição marítima, nos termos do disposto no art. 2.º, n.º 4, da LSM, mas vinculando apenas o armador ao pagamento integral com direito de regresso sobre os demais interessados.

da Madeira [e presuntiva armadora: art. 2.º, n.º 1, al. *a*), do Decreto-Lei n.º 202/98]⁽⁴⁸⁾, o que não poderiam ter feito uma vez que era esta apenas responsável pela parte proporcional respeitante ao navio nos termos do disposto no art. 6.º, n.º 2, da LSM. Isto mesmo foi alegado no art. 64.º da contestação da ré: “(...) as cargas foram entregues aos destinatários sem quaisquer formalidades, pelo que não podem os Autores pretender que seja a Ré a pagar-lhes agora qualquer salário de salvação relativamente a bens que não eram seus”. Com efeito, se pretendiam o pagamento da totalidade do salário de salvação marítima, deveriam os autores ter intentado a acção não apenas contra a proprietária do navio, como também contra todos os proprietários dos demais bens salvos.

As sucessivas instâncias neste processo não se pronunciaram sobre este ponto, e bem, porque não tinham de o fazer. A montante de saber quem e em que termos estava o proprietário armador obrigado ao pagamento do salário de salvação marítimo, impunha-se apurar, a título prejudicial, se ocorrera sequer um acto de salvação marítima para efeito do disposto no art. 1.º, n.º 1, al. *a*), da LSM, o que, tendo-se concluído não ter sido o caso, tornou dispensáveis ulteriores elucubrações.

IV. Da pluralidade de credores do salário de salvação marítima

I. Outro aspecto não despidendo que suscita o caso dos descritos autos respeita à pluralidade de credores do salário de salvação marítima.

Neste processo arrogaram-se como tal os tripulantes do *Insular* nos termos acima vistos. O salário cabia-lhes, com efeito (se se

⁽⁴⁸⁾ Diversamente, se a Vieira & Silveira fosse proprietária mas não armadora do *Ilha da Madeira*, seria obrigada ao pagamento do salário de salvação marítima no respectivo interesse a par do armador. Nem as partes nem as instâncias que se pronunciaram sobre o caso vertente deram relevo a este não negligenciável pormenor. Sobre a presunção de armador, COSTA GOMES, M. *JANUÁRIO DA, Limitação...*, pp. 149-153.

tivesse concluído ter ocorrido um acto de salvação marítima), nos termos do disposto no art. 8.º, n.º 1, do Decreto-Lei, segundo o qual: “A repartição do salário de salvação marítima entre os salvadores é efectuada, na falta de acordo dos interessados, pelo tribunal, tendo em conta os critérios estabelecidos no art. 6.º”, sendo considerado para o efeito salvador “o que presta socorro aos bens em perigo no mar” [art. 1.º, n.º 1, al. b), do citado diploma]. Caso a salvação tenha sido desenvolvida por meio de um navio tripulado (cf. o art. 1.º, n.º 2, do mencionado diploma, bem como o art. 688.º do CCom e 15.º, n.º 2, da CL 1989) — como o é, de resto, na normalidade das situações —, surge a lúdima questão de saber quem é, para efeito deste regime, salvador. O art. 8.º, n.º 2, esclarece em parte (ainda que indirectamente) as dúvidas que pudessem surgir a este respeito, estabelecendo “[a] repartição entre o salvador, o capitão, ou quem desempenhava as correspondentes funções de comando, a tripulação e outras pessoas que participaram na salvação (...)”. Similarmente, dispõe o art. 15.º, n.º 2 da CL 1989 que: “*The apportionment between the owner, master and other persons in the service of each salvaging vessel shall be determined by the law of the flag of that vessel. If the salvage has not been carried out from a vessel, the apportionment shall be determined by the law governing the contract between the salvor and his servants*”⁽⁴⁹⁾. Assim, se fica assente que a tripulação do navio salvador é também titular do crédito ao salário de salvação marítima, pergunta-se se o próprio armador também o é. A resposta a esta questão passa pelo esclarecimento do sentido de “*salvador*” no art. 8.º, n.º 2 (e paralelamente no art. 13.º, n.º 2 do mesmo diploma), “sujeito” que, na enumeração dos credores do salário, precede o capitão, os demais elementos da tripulação e as outras pessoas que participaram na salvação marítima. A referência a “*salvador*” no art. 8.º, n.º 2 (e no 13.º, n.º 2)⁽⁵⁰⁾ é, no mínimo,

(49) Na tradução portuguesa de RAPOSO, M., *Convenção...*, in *Estudos...*, p. 69: “A repartição entre o proprietário, o capitão e outras pessoas em serviço de cada navio salvador é determinada pela lei da bandeira do respectivo navio. Se a salvação não tiver sido efectuada a partir de um navio, a repartição faz-se nos termos da lei que regular o contrato celebrado entre o salvador e as pessoas ao seu serviço”.

(50) Cujá interpretação é também ela problemática. O n.º 1 estabelece que os direitos decorrentes da salvação marítima (que abrangem o salário, a compensação especial e a

ambígua, pois também o capitão, os tripulantes e as outras pessoas que participaram na salvação são *salvadores* para efeito do disposto

indenização de despesas do 11.º, n.º 2: cf. o 13.º/2), sem distinguir para o efeito entre os respectivos titulares, devem ser exercidos no prazo de 2 anos a contar da conclusão ou interrupção das operações de salvação marítima. Todavia, a letra do n.º 2 subordina o direito do capitão, por si e em representação da restante tripulação, à inércia do “salvador” durante 2 anos (com a consequente caducidade do seu direito), e os dizeres do n.º 3, 2.ª prt., limitam o direito dos restantes tripulantes à inação do capitão, por si e por eles, nos 6 meses subsequentes aos 2 anos. Uma interpretação das normas em questão que sobrepusesse o elemento literal conduziria, porém, a resultados pouco razoáveis, se se tiver em conta que a acção do salvador do n.º 2 tem efeito consumptivo das acções do capitão (n.ºs 2 e 3, 1.ª prt.) ou dos tripulantes (n.º 3, 2.ª prt.), embora, em rigor, não se veja como possa ter tal efeito, pois o salvador em juízo só pode pedir a sua parte do salário, não as dos restantes salvadores (tripulantes), e se se tiver em conta que o n.º 2 pressupõe que o salvador exija sozinho (nenhuma alusão há a que aja por si e em representação dos demais, como há expressamente no n.º 3, 1.ª prt., para a actuação em juízo do capitão) o salário de salvação que lhe concerne (cf. a prt. inicial do 13.º, n.º 2), não o que aos restantes salvadores, v. g. à tripulação, diz respeito. Resultaria assim duma tal interpretação que a tripulação (aí naturalmente incluso o capitão: arts. 1.º, n.º 1 e 3.º, n.º 1 do Decreto-Lei n.º 384/99) teria de aguardar 2 anos (ou 2 anos e 6 meses) que o salvador armador intentasse a acção correspondente à sua parte do salário para que pudesse — só então — intentar uma (outra) acção pela sua parte do salário... Porque o n.º 1 não distingue para o efeito, nem tão-pouco os arts. 10.º da CB 1910, nem o 23.º/1-3 da CL 1989, porque a demora poderia representar para os devedores uma injustificada diminuição das expectativas de satisfação do crédito, e por uma questão de economia processual, os n.ºs 2 e 3 devem ser interpretados no sentido duma extensão do prazo de caducidade dos créditos do capitão e demais tripulantes em confronto com o do armador, mas não a limitação do direito daqueles a agir em juízo pelo prazo de 2 anos ou 2 anos e 6 meses, respectivamente (era este também um aspecto relevante sobre o qual nem as partes nem as instâncias se pronunciaram). Uma outra solução seria entender remeter o art. 13.º, n.ºs 1-3 da LSM para o processo especial de regulação de avarias grossas (arts. 953.º a 958.º do CPC), ou seja, os prazos de que aí se fala seriam para intentar uma acção de regulação e repartição de salvação marítima, mas nem o teor do art. 7.º, além das considerações atrás tecidas à sua desadequação à realidade em apreço, consente uma tal interpretação (apenas remete o pagamento do salário que não o próprio processo em questão), nem os dizeres do art. 13.º, n.º 1, apontam nesse sentido: aqui, com efeito, atribui-se a iniciativa primária ao salvador, enquanto no processo de regulação de avarias grossas tem-na o capitão (o que por si só significaria a desaplicação de boa parte do regime nos arts. 953.º e ss. do CPC). Problemática é também a determinação do *dies a quo* quando se trate de interrupção das operações de salvação (que não da caducidade — como o é *in casu* —, posto que de interrupção fale o legislador civil a propósito da prescrição: arts. 323.º e ss. do CC) e a articulação com o critério do termo das operações. Problemático é também determinar se a consumpção do direito do capitão a agir em juízo — se de consumpção pode falar-se: cremos não ser o caso, conforme já exposto — ocorre com a acção do salvador com vista ao pagamento do salário de salvação ou de compensação especial ou da indenização das despesas do art. 11.º, n.º 2. Discute-se ainda se o prazo de 6 meses

nos arts. 1.º, n.º 1, al. b), e 8.º da LSM. Por isso, o art. 15.º, n.º 2, da CL 1989 em que se inspirou o 8.º, n.º 2, da LSM opta por mencionar expressamente os sujeitos visados pela repartição (também dito rateio) do salário. Julgamos que da proximidade entre os arts. 8.º, n.º 2, da LSM e 15.º, n.º 2, da CL 1989, fonte de inspiração do correspondente regime de Direito interno, pode retirar-se que a referência feita no primeiro daqueles arts. é ao “owner [of the salving vessel]”, conceito de Direito anglo-saxónico, que, posto que adquira contornos nem sempre fáceis de definir, abrange, *grosso modo*, neste particular, os de *proprietário* e de *armador* do Direito romano-germânico⁽⁵¹⁾. Esta conclusão é reforçada pelo facto de a tripulação salvadora estar ao serviço do armador, pela (aparente) “fungibilidade” dos conceitos de proprietário e armador do navio nos termos do art. 1.º, n.º 1, al. c), da LSM, pelo lugar paralelo em sede de responsabilidade civil delitual dos arts. 4.º, 5.º e 6.º da LSM, bem como pelo regime do art. 688.º do CCom, também tido em conta na redacção da LSM, que contemplava expressamente o armador como um dos credores do salário de salvação marítima⁽⁵²⁾. Deve, por isso, entender-se que, quando a salvação seja

do 13.º, n.º 3, *in fine* acresce ao de 1 ano do capitão (sobre os 2 do “salvador”), se se insere no ano de que dispõe do capitão, tudo parecendo apontar — desde logo, além da letra da lei, a lógica da sucessão do n.º 1 para o 2 e do 2 para o 3, com extensões sucessivas, em favor dos tripulantes — para a primeira solução. Sobre o preceito, cf. RAPOSO, M., *Notas...*, pp. 55-56, e AURELIANO, N., *A salvação...*, pp. 148-149.

(51) Cf., sobre o tema, e. g., CARBONE, *et al.*, *Il diritto*⁵..., p. 108. Cf. também sobre a tendencialmente maior imprecisão e abrangência de *owner* RAPOSO, MÁRIO, *O novo Direito comercial marítimo português*, p. 253, e COSTA GOMES, M. JANUÁRIO DA, *Limitação de responsabilidade por créditos marítimos*, Coimbra: Almedina, p. 244; no direito espanhol, ALEGRE, RAFAEL MATILLA, *El naviero y sus auxiliares. El buque*, Barcelona: Jose Maria Bosch, 1995, 17-30, *max.* pp. 28-29. De resto, o Direito anglo-saxónico não dispõe neste particular da variedade terminológica do Direito romano-germânico, limitando-se a falar de *owner* ou *shipowner*, sem distinguir expressamente para o efeito entre armador e proprietário do navio. A distinção entre armador e proprietário do navio remonta ao Direito romano, que distinguia claramente (em particular, a respeito da *actio exercitoria*) o *dominus (navis)* do *exercitor (navis)*. Interessante também notar que as palavras *owner* e *shipowner* nas RIA 2004 foram traduzidas nas versões francesa e castelhana, respectivamente, por “*armateur*” e “*armador*”. Contudo, nas versões originais francesa e castelhana optou-se “*propriétaire*” e “*propietario*” e na tradução oficial italiana por “*proprietario*”.

(52) Cujo teor se transcreve, para facilidade de consulta: “Sendo o serviço de salvação ou assistência prestado por outro navio, pertence metade do salário ao armador, um

empreendida por meio de um navio, o respectivo proprietário ou, quando o exista, armador e o proprietário são considerados salvadores para efeito do regime da salvação marítima⁽⁵³⁾.

II. Voltando ao processo que subjazeu ao acórdão de 5 de Junho de 2003, é mister notar que o proprietário (e presuntivo armador) do *Insular*, a Transinsular — Transportes Marítimos Insulares, S. A., não figura como autor da acção. Todavia, se se estivesse perante um caso de salvação marítima, a Transinsular teria sido um dos salvadores do *Ilha da Madeira*, e, por conseguinte, credora da correspondente parte proporcional do salário, nos termos do disposto no art. 8.º, n.ºs 1 e 2, da LSM. Os autores não podiam, por isso, ter pedido à ré o pagamento da totalidade do salário de salvação marítima, como fizeram, mas apenas da sua parte proporcional. A ré não retirou na contestação apresentada as últimas consequências deste aspecto, mas deixou amiúde afirmado não ter a Transinsular formulado qualquer pedido de pagamento de despesas em razão do reboque efectuado⁽⁵⁴⁾.

quarto ao capitão e um quarto ao resto da tripulação na proporção das respectivas soldadas, salva convenção em contrário”. Cfr. também, em termos similares, o art. 496.º, n.º 1, do CNav: “*Il compenso di assistenza o di salvataggio spetta, quando la nave non sia armata ed equipaggiata allo scopo di prestare soccorso, per un terzo all’armatore e per due terzi ai componenti dell’equipaggio, tra i quali la somma è ripartita in ragione della retribuzione di ciascuno di essi, tenuto conto altresì dell’opera da ciascuno prestata*”. Cf. também o art. 363.º, n.º 1, da LNM: “*El premio por el salvamento, excluida la parte que corresponda al resarcimiento de daños, gastos o perjuicios del salvador, se repartirá entre el armador del buque salvador y su dotación en la proporción de un tercio y dos tercios respectivamente (...)*”.

⁽⁵³⁾ Assim também, entre nós, e. g., AURELIANO, Nuno, *A salvação...*, pp. 106 e 136-137, ou, no direito espanhol, MARTÍNEZ, I. ARROYO, *Compendio de derecho marítimo*, 5.ª ed., 2014, p. 341, no italiano, ou CARBONE, S., *Il diritto marittimo*..., pp. 435-436.

⁽⁵⁴⁾ “A Ré foi informada pelos responsáveis dos serviços da Transinsular que, como o serviço de reboque não acarretara encargos ou dispêndios, em relação aos previstos para a viagem, não tinha despesas para apresentar” (art. 59.º) e “Como não foram apresentadas nenhuma despesas pela Transinsular” (art. 64.º). Esta circunstância, por si só, porém, não prejudicaria o direito ao salário dos restantes nas respectivas partes que lhes coubessem.

III. Outra circunstância, à anterior conexas, por mais de uma vez mencionada na contestação (arts. 6.º e 41.º)⁽⁵⁵⁾ e reiterada nos acórdãos da Relação de Lisboa e do Supremo Tribunal de Justiça, foi o facto de a Transinsular — Transportes Marítimos Insulares, S. A., proprietária do *Insular*, ser do(s) mesmo(s) accionista(s) que a Vieira & Silveira — Transportes Marítimos, S. A., proprietária do *Ilha da Madeira*. Dos autos não consta quem seja o(s) comum(ns) accionista(s), posto que cremos sê-lo a ETE — Empresa de Tráfego e Estiva, que, em 1999, adquiriu a totalidade do capital social da Transinsular e a cujo grupo pertencia também a Vieira & Silveira. Este facto isoladamente considerado⁽⁵⁶⁾ não inquinava por si só a pretensão dos autores, pois nem implicava, em tese, a confusão do putativo crédito de salvação da Transinsular sobre a Vieira & Silveira, nem, muito menos, a dos autores sobre a Vieira & Silveira (ainda que os navios fossem propriedade duma só sociedade: cf. o art. 5.º, n.º 4 da LSM).

IV. Caso tivesse efectivamente ocorrido um acto de salvação marítima, os autores poderiam ter retido o navio e os restantes bens salvos, deste modo constituindo a seu favor um direito real de garantia dos créditos emergentes da salvação marítima (art. 14.º da LSM). No entanto, como ficou consignado nos autos, após reboque até às imediações do porto do Funchal, o *Insular* deixou o *Ilha da Madeira*, que foi posteriormente rebocado pelo *Cabo Girão*, de modo que deixou de estar na posse deste e conseqüentemente de lhe ser possível exercer sobre o mesmo e as mercadorias aí carregadas direito de retenção.

Da mesma forma, poderiam os autores beneficiar ainda de um privilégio creditório especial sobre o navio e sobre a carga pelos créditos ao salário por salvação (arts. 578.º, n.º 2, e 580.º, n.º 2, do CCom).

(55) “A Transinsular, proprietária do ‘Insular’, e a Ré ora contestante, proprietária do ‘Ilha da Madeira’, são empresas do mesmo accionista” (art. 6.º) e “Facto que também era do conhecimento de todos os operadores envolvidos e, em especial da Ré, uma vez que os accionistas desta e da Transinsular são os mesmos” (art. 41.º). Cf. também os arts. 58.º, 59.º e 64.º da contestação.

(56) Que quando muito poderia determinar a aplicação do artigo 501.º do CSC, directamente ou por remissão (cf. também o art. 491.º), responsabilizando a sociedade directora, a ETE, às obrigações de pagamento do salário de salvação a cargo da sociedade subordinada, a Vieira & Silveira.

IV. Da legitimidade para a celebração do contrato de reboque

I. Desde a sentença desfavorável em primeira instância encetaram os autores outra via de argumentação: ainda que as instâncias competentes considerassem não se ter verificado um acto de salvação marítima, pelo menos reboque houvera, de modo que pugnaram subsidiariamente pela qualificação do acto em questão como reboque marítimo e a conseqüente condenação da ré ao pagamento de retribuição a tal título de acordo com o art. 5.º do Decreto-Lei n.º 431/86, de 30 de Dezembro. Em termos processuais, entenderam os autores que, embora não tivessem formulado na petição inicial um pedido nesse sentido, não envolvia tal pretensão desrespeito pelos arts. 661.º, n.º 1, e 664.º do CPC, “sendo os factos apurados os derivados das alegações das partes e estando tal verificação contida no pedido formulado, ainda que com diversa qualificação jurídica, não se tratando de questão nova insusceptível de ser objecto de conhecimento em sede de recurso”. Tanto a Relação de Lisboa como o Supremo Tribunal de Justiça decidiram não conhecer da questão, porque a causa de pedir invocada pelos autores foi a salvação marítima cujo efeito jurídico seria, conforme pedido, a obrigação de pagamento do correspondente salário (art. 5.º da LSM), que não o reboque marítimo cujo efeito jurídico seria, conforme não fora pedido, a obrigação de pagamento da correspondente retribuição (art. 5.º, n.ºs 1 e 2, do Decreto-Lei n.º 431/86), ou seja, as causas de pedir eram diversas num caso e noutro, verificando-se, relativamente à pretensão de apreciação como reboque e de condenação ao respectivo pagamento ausência de alegação de matéria de facto. Por isso, não se tratou de um problema de mera qualificação de factos alegados, caso em que o tribunal teria podido intervir qualificando-os adequadamente (art. 664.º do CPC).

II. Independentemente da correcção da fundamentação aduzida pelo Supremo Tribunal, que já mereceu, neste particular, discordância de parte da doutrina⁽⁵⁷⁾, o mesmo optou por, em *obiter*

(57) Assim, COSTA GOMES, M. JANUÁRIO DA, *Entre a salvação...*, p. 1082: “temos, à partida, algumas reservas relativamente à argumentação do STJ, neste particular, já que o

dictum, reforçá-la⁽⁵⁸⁾ considerando que, ainda que fossem idênticas as causas de pedir e se tratasse de mera qualificação dos factos, sempre teria de ser denegada a pretensão dos autores, pois: (i) não foi celebrado contrato de reboque, ainda que tácito, pois é o mesmo concluído entre proprietários ou armadores dos navios, que não entre a respectiva tripulação, como foi o caso; (ii) o crédito à retribuição do reboque pertence ao dono ou armador do navio rebocador, “já que este é o único que tem legitimidade para dispor da força motriz da embarcação”.

Em relação a este ponto, importa notar que, ainda que desconSIDEREMOS o art. 2.º, n.º 4, da LSM⁽⁵⁹⁾, o capitão, fora da sede do proprietário ou do armador, em tudo o que se relacione com a expedição marítima, goza dos necessários poderes de representação judicial e extrajudicial daqueles (arts. 8.º do Decreto-Lei n.º 384/99 e do Decreto-Lei n.º 202/98, na esteira do 509.º do CCom)⁽⁶⁰⁾, o que inclui, também, naturalmente, a celebração de contratos de reboque. Seria talvez pouco realista entender que a celebração de um contrato de reboque exigisse sempre a intervenção do respectivo proprietário. Não é, por isso, com a devida vénia, exacto escrever, como escreveu o colendo Supremo Tribunal, ape-

arsenal de factos trazidos ao processo tendo em vista a tese da salvação é, em princípio, “excedentário”, relativamente ao necessário a um “mero reboque”. Tenderíamos, assim, neste ponto, a admitir a ponderação da aplicação do regime do reboque”.

⁽⁵⁸⁾ Talvez por considerar dúbio se pudesse afirmar serem diversas as causas de pedir.

⁽⁵⁹⁾ Que, tendo como pano de fundo o à data art. 509.º do CCom e, posteriormente, o 8.º do Decreto-Lei n.º 384/99, confere ao capitão do navio objecto de salvação ou a quem nele desempenhe funções de comando — a norma, portanto, só é directamente aplicável à salvação de navios ou, como é aí escrito, embarcações — poderes de representação de todos os interessados na expedição marítima para a celebração de contratos de salvação.

⁽⁶⁰⁾ Com o seguinte teor, que relembramos: “O capitão é pessoa competente para em qualquer nação representação em juízo os proprietários ou armadores do navio, quer como auctor, quer como réu, e é também o seu mandatário em tudo o que diz respeito á gerencia e expedição do navio, podendo proceder livremente durante a viagem e nos países estrangeiros”. A norma em questão tem uma rica história, imbricada nas *actiones adiecticiae qualitates* do direito romano, sem a qual se não compreende integralmente. Sobre estas, e. g., WACKE, A., *Die adjektizischen Klagen im Überblick. Erster Teil: Von der Reeder und der Betriebsleiterklage zur direkten Stellvertretung*, ZSS 111 (1994) 1, pp. 280-362.

nas ter legitimidade para celebração o contrato de reboque o respectivo proprietário ou armador, na medida em que outros sujeitos, como é o caso do capitão, podem eficazmente concluí-lo (assente a diferença entre titularidade e legitimidade).

Já a segunda afirmação é verdadeira. Com efeito, uma vez celebrado um contrato de reboque, a respectiva retribuição (frete) incumbe ao proprietário e ou armador em cujo nome haja sido o contrato celebrado⁽⁶¹⁾. Esta solução, que resulta das regras gerais, na falta de um contrato a favor de terceiro (tripulante) e perante o teor dos contratos de trabalho ou de prestação de serviços da tripulação, surge também reforçada pelo art. 8.º, n.º 4, da LSM segundo o qual, caso a salvação marítima haja sido prestada por rebocador ou outra embarcação especialmente destinada a esta actividade, o capitão e a tripulação são excluídos da repartição do respectivo salário⁽⁶²⁾. Por outro lado, ainda que o capitão tenha poderes de representação judicial do proprietário e do armador, não era nessa qualidade que agia em juízo, nem tão-pouco pode considerar-se que agia fora do lugar da sede do proprietário ou do armador (arts. 8.º do Decreto-Lei n.º 384/99 e do Decreto-Lei n.º 202/98).

Por último, importa não esquecer que o reboque (marítimo) se encontra sujeito a forma escrita (art. 2.º, n.ºs 1 e 2, do Decreto-Lei n.º 431/86), tal como a salvação contratada (art. 2.º, n.º 2, da LSM), o fretamento de navio (art. 2.º do Decreto-Lei n.º 191/87)⁽⁶³⁾, o

(61) Sobre o reboque, entre nós, e. g., NUNES, VICTOR, *O contrato de reboque em Direito marítimo*, RDM 3 (1959), pp. 14-24, COSTEIRA DA ROCHA, F., *O contrato de transporte de mercadorias. Contributo para o estudo da posição jurídica do destinatário no contrato de transporte de mercadorias*, Coimbra: Almedina, 2000, pp. 92-108.

(62) Alheamo-nos, por ora, dado fugir ao escopo da presente anotação, da discussão em torno do reboque salvação (arts. 4.º da CB 1910 e do Decreto-Lei n.º 431/86). Sobre o tema, entre nós, e. g., AZEVEDO MATOS, O., *Princípios...*, III, p. 196, COSTEIRA DA ROCHA, F., *O contrato...*, pp. 106-108, COSTA GOMES, M. JANUÁRIO DA, *Entre a salvação...*, *passim*, *idem*, *O ensino...*, p. 181, AURELIANO, N., *A salvação...*, pp. 81-88.

(63) Assim, no sentido de que o fretamento se encontra sujeita a forma *ad substantiam*, SILVA, CALVÃO DA, *Anotação...*, p. 207, CASTELLO-BRANCO BASTOS, N. M., *Direito...*, p. 204. Diferentemente, considera estar sujeito a forma *ad probationem* ALVES, HUGO RAMOS, “Em torno do contrato de transporte marítimo de mercadorias”, in *Temas de Direito dos Transportes*, Vol. III, org. COSTA GOMES, M. JANUÁRIO DA, Coimbra: Almedina, 2015, pp. 347-348. Salva a devida vénia ao Ilustre Colega, julgamos depor no sentido de que se trata de forma *ad substantiam* o teor do art. 2.º do Decreto-Lei n.º 191/87 pelo

transporte de mercadorias por mar (art. 3.º, n.º 1, do Decreto-Lei n.º 352/86)⁽⁶⁴⁾ ou a constituição, modificação, transmissão ou extinção de direitos reais sobre navios (art. 10.º do ELN).

V. Conclusão

À margem do objecto central da fundamentação do acórdão sob anotação, que se ateuve ao apuramento da existência ou não de perigo no mar, constitutiva do instituto ao abrigo do qual era fundada a pretensão dos autores, havia ainda outros motivos em reforço da improcedência do pedido e, conseqüentemente, dos recursos interpostos. Os autores, não representativos do universo de salvadores, pediam a totalidade do salário de salvação a apenas um dos salvados, que não era senão obrigado à respectiva parte de acordo com o seu interesse no bem salvo. Menos bem andou o

qual se diz ser a carta-partida “o documento particular exigido para a válida celebração do contrato de fretamento”, bem como o facto de não ser decisivo o teor da norma do art. 6.º, n.º 2, do Decreto-Lei n.º 191/87, pois uma coisa são os elementos aí mencionados e que hajam de constar da carta-partida e outra coisa a própria existência da carga partida, além de que em rigor o artigo em questão postula a omissão de “qualquer” um dos elementos que não necessariamente de todos em simultâneo. Normas de teor não dissímile do art. 6.º, n.º 2, do Decreto-Lei n.º 191/87 encontram-se também nos arts. 4.º, n.º 2, e 5.º, n.º 2, do Decreto-Lei n.º 352/86, sem que se tenha equacionado a natureza *ad probationem* da forma expressamente exigida pelo art. 3.º, n.º 1, do Decreto-Lei n.º 352/86. Também a tradicional celeridade do Direito comercial não constitui argumento decisivo, dado aquilo a que se tem já chamado de “renascimento” do formalismo na contratação mercantil ou “neoformalismo” (cf., ilustrativamente, COSTA GOMES, M. JANUÁRIO DA, *Contratos comerciais*, Coimbra: Almedina, 2012, p. 47) e de que, no comércio marítimo, é testemunho o elenco de negócios jurídicos referidos no texto sujeitos a forma escrita.

⁽⁶⁴⁾ Neste sentido, CALVÃO DA SILVA, J., “Crédito documentário e conhecimento de embarque”, In *Estudos de Direito comercial (pareceres)*, Coimbra: Almedina, 1999, p. 52, COSTEIRA DA ROCHA, FRANCISCO, *O contrato...*, pp. 34-35, COSTA GOMES, M. JANUÁRIO DA, *O ensino...*, p. 232 (embora crítico), ENGRÁCIA ANTUNES, JOSÉ, *Direito dos contratos comerciais*, Coimbra: Almedina, Coimbra, 2009, p. 740⁽¹⁴⁹¹⁾, CASTELLO-BRANCO BASTOS, N. M., *Direito dos transportes*, Coimbra: Almedina, 2004, p. 232, *idem*, *Da disciplina...*, p. 21⁽¹¹⁾; inconclusivo, PAIS DE VASCONCELOS, PEDRO, *Direito comercial*, Vol. I, Coimbra: Almedina, 2011, p. 238⁽¹⁴⁴⁾.

Supremo na argumentação aduzida em *obiter dictum* no que ao reboque concerne: também o capitão tinha legitimidade para a celebração do contrato em questão, posto que não fosse o titular do crédito daí resultante, nem tivesse poderes para agir em juízo em sua representação no lugar da sede e contra a vontade do mesmo.

*Lisboa — Cascais,
Abril de 2017*