



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal Marítimo – Juiz 3

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa
Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: lisboa.tm@tribunais.org.pt

Processo: 2122/19.5T8PTM
Relator: Tomás Núncio
Descritores: Contrato de seguro marítimo
Ónus da prova
Inundação e submersão parcial de embarcação
Âmbito da apólice de seguro

Data da Decisão: 17-01-2022

Sumário: I. Convencionado entre as partes contrato de seguro marítimo, ao segurado incumbe o ónus da prova das alegadas ocorrências concretas em conformidade com as situações descritas nas cláusulas de cobertura do risco do contrato de seguro, como factos constitutivos do seu direito de indemnização, nos termos e para os efeitos do disposto no artigo 342.º, n.º 1, do Código Civil.

II. Por seu lado, recaí sobre a entidade seguradora o ónus da prova dos factos ou circunstâncias excludentes do risco, ou aqueles que sejam passíveis de subtrair a natureza fortuita que os mesmos aparentem, a título de circunstâncias impeditivas do direito do segurado à indemnização, segundo o legislado nos mencionados termos gerais aplicáveis (cfr. artigo 342.º, n.º 2, do Código Civil).

III. Tendo ficado demonstrado que a inundação ocorrida na embarcação, num dia de abril de 2017, se verificou por causa do entupimento de, pelo menos, uma das saídas de água existentes nas partes laterais do casco, à ré e ao nível da linha de água, do sistema de “escoamento auto-esgotante”, e tendo esse entupimento nas saídas de água resultado da acumulação de detritos ao longo do tempo, originado pela falta de verificação da embarcação, designadamente, pela falta de manutenção (limpeza) das mangueiras, por parte do autor, não se tratando de um evento isolado ocorrido durante a navegação da embarcação naquele dia, é ostensivo que o evento não reveste a natureza de acontecimento fortuito, súbito e independente da vontade do tomador do seguro (o autor aqui petionário).

IV. Nessa medida, também é manifesto que o invocado sinistro não se encontra dentro do âmbito do seguro contratado, relativo aos danos materiais sofridos pela embarcação, inexistindo um “evento infortunístico, futuro e incerto” (no dizer assertivo de **José Vasques**) e assistindo razão à seguradora demandada quando vem defender que o contrato de seguro não cobre tal sinistro.



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal Marítimo – Juiz 3

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa
Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: lisboa.tm@tribunais.org.pt

I. Relatório

AA. intentou ação declarativa de condenação, na forma comum, contra **Fidelidade - Companhia de Seguros, S.A.**, pedindo a condenação da Ré no pagamento ao Autor da quantia de **€ 7 353,97** (sete mil, trezentos e cinquenta e três euros e noventa e sete cêntimos), acrescida dos juros de mora à taxa legal, contados desde a data da citação para a presente ação e até efetivo e integral pagamento.

Alegou, em suma, que, no dia 13 de abril de 2017, a embarcação de sua pertença sofreu um *sinistro* consubstanciado na respetiva inundação e submersão parcial. A causa que esteve na origem desse evento centrou-se no entupimento do “*sistema auto-esgotante*” da embarcação, porventura devido a detritos à superfície e vindos do exterior (plásticos, plantas marinhas, pequenos destroços, etc.). O Autor sempre procedeu à manutenção anual da embarcação, mormente nos quatro anos que antecederam o evento infortunístico verificado, tal correspondendo às boas práticas exigíveis. Foram provocados danos na esfera do Autor, diversos de índole material. A privação da embarcação também implicou um dano imaterial ao aqui demandante, uma vez que deixou de poder utilizar aquela para fazer pesca desportiva e para passear com a sua família, ou seja, deixou de poder usá-la para os mencionados fins lúdicos. Em consequência de contrato de seguro, ficou transferida para a ora Ré a responsabilidade pelo pagamento dos prejuízos que adviessem em qualquer um dos dois motores, na palamenta, nos instrumentos náuticos ou no casco, e resultantes de submersão da embarcação, por facto não imputável ao Autor. Todavia, a Ré declinou a sua responsabilidade, obrigando o Autor a recorrer à via judicial.

Pessoal e regularmente citada, a empresa seguradora Ré contestou com vista à improcedência da ação e sua consequente absolvição do pedido.

Alegou, em suma, que o entupimento das saídas de água resultou da acumulação de detritos ao longo do tempo, originado pela falta de manutenção/verificação da embarcação, e não de um evento isolado verificado durante a navegação da embarcação no apontado dia. Não ocorreu qualquer submersão tal como a apólice contratada a define, porquanto não houve afundamento da dita embarcação, nem o evento que ocasionou a inundação se revelou como fortuito. Quando o Autor colocou em marcha o motor, este encontrava-se em boas condições de operacionalidade, bem como as respetivas baterias. Alguns dos danos reclamados pelo Autor sempre estariam excluídos do âmbito do seguro acordado, uma vez que a apólice apenas abrange os danos materiais sofridos pelo barco. Ademais, as manutenções pelo Autor eram realizadas já dentro da época balnear e consistiam apenas na limpeza do casco, hibernação do motor e reparação de problemas mecânicos e elétricos pontuais, manifestamente insuficientes para se prevenir ocorrências como a dos autos. De todo o modo, estas manutenções anuais não dispensam as restantes manutenções e verificações, mormente as relacionadas com o perfeito



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal Marítimo – Juiz 3

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa
Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: lisboa.tm@tribunais.org.pt

funcionamento da embarcação no início de cada utilização da mesma. Nada deve a seguradora ao Autor.

Em resposta, o Autor manteve o seu entendimento inicial, no sentido da responsabilização da Ré (com quem contratou o seguro facultativo) pelos prejuízos que lhe foram causados. Mais referiu que o próprio relatório da peritagem, encomendada pela Ré, se revela inconclusivo quanto à causa que deu origem à submersão parcial da embarcação, pelo que deveria ter sido classificada como “*fortuita*”, no sentido de que não está demonstrada, com segurança, a respetiva origem. Não foi estabelecida nenhuma evidência de que as saídas de água estivessem entupidas. A água entrou na embarcação apenas depois de esta zarpar e iniciar a navegação. Se a embarcação já se encontrasse inundada antes de iniciar a navegação, as baterias já estariam, também elas, inundadas e inaptas à colocação do motor em funcionamento - concluiu.

Teve lugar a audiência prévia, no âmbito da qual se proferiu despacho saneador e o despacho previsto no artigo 596.º, n.º 1, do Código de Processo Civil (sem reclamações), conforme da ata consta.

Após apreciados os requerimentos probatórios apresentados pelas partes, teve lugar a audiência final com a observância do formalismo legal, conforme da ata consta.

A presente instância mantém a sua regularidade formal, nada impedindo que se aprecie do mérito da causa.

Identificação do objeto do litígio:

O direito do Autor a receber da Ré a quantia de capital peticionada nos autos (acrescida de juros de mora vencidos e vincendos, desde a data da citação até integral pagamento), correspondente aos prejuízos sofridos por força da inundaçã o e submersão parcial da embarcação de que aquele é proprietário, no âmbito de contrato de seguro facultativo celebrado com a seguradora Ré.

A questão essencial a dirimir no presente dissídio prende-se em aquilatar se o evento descrito na petição inicial se encontra coberto pela apól ice contratada entre Autor e Ré, tendo sido, para a seguradora, transferido o correspondente risco e responsabilidade.

II. Fundamentação de facto

Com relevo para a decisão da causa, os factos que o Tribunal considera como provados são os seguintes:

1. O Autor é dono e legítimo possuidor de uma embarcação de recreio a motor, com casco em fibra de vidro/PRFV da marca “*Bimax*”, modelo “*630 WA*”, fabricado em 2001, com o casco n.º XX-XXXXX040X101, registada na Capitania do Porto de A., Bélgica, com o n.º “XXXXX52” e a denominação “*BB*” (cfr. documento de fls. 8 a 9v);



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal Marítimo – Juiz 3

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa
Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: lisboa.tm@tribunais.org.pt

2. À data dos factos *infra* descritos, o Autor era também proprietário de um motor fora de borda da marca “Evinrude” de 90 cavalos (HP) de potência, e é, ainda hoje, proprietário de outro motor da marca “Tohatsu” de seis cavalos (HP) de potência, ambos fabricados em 2001;

3. O Autor é dono da palamenta da referida embarcação;

4. O Autor utiliza a referida embarcação para seu recreio e de sua família;

5. A mesma está atracada no pontão n.º YY do Clube Naval de B., de que o Autor é sócio com o n.º ZZ;

6. No dia 13 de abril de 2017, cerca das 07h00, o Autor saiu com a sua embarcação da marina do Clube Naval de B. para o mar, para jornada de pesca desportiva;

7. Decorridos cerca de 20 minutos depois de ter iniciado a navegação, o Autor sentiu que a embarcação se encontrava a navegar de forma mais lenta do que o habitual, tendo, então, verificado que a cabine e zona das baterias se encontravam inundadas até, aproximadamente, 15 cm de altura;

8. De imediato, e por razões de segurança, o Autor regressou ao Clube Naval de B., rebocado por embarcação de conhecido que se encontrava na mesma zona;

9. Uma vez chegado ao Clube Naval de B., foi a embarcação içada para doca seca e, posteriormente, transportada para o reparador naval “FF & GG, Lda.”, sito em C, para verificação dos danos provocados pela inundação e orçamentação da reparação dos mesmos;

10. Em consequência da circunstância de a embarcação ter ficado parcialmente inundada, verificaram-se danos irreversíveis nas duas bombas de pressão de água e de esgoto, baterias e cablagem elétrica;

11. Posteriormente, veio a verificar-se que também o motor da marca “Evinrude” sofreu danos irreparáveis na sua parte eletrónica, designadamente na centralina;

12. Foi possível atribuir a inundação ao facto de se ter verificado entupimento de, pelo menos, uma das saídas de água existentes nas partes laterais do casco, à ré e ao nível da linha de água, e que constituem um sistema designado de “escoamento auto-esgotante”;

13. O entupimento do “sistema auto-esgotante” constitui um facto raro, mas, ainda assim, possível de acontecer;

14. O dito “sistema auto-esgotante” está coberto pelo banco traseiro da embarcação pertença do Autor;

15. O Autor contratou com a Ré um seguro da embarcação que incluiu os dois motores, a palamenta, instrumentos náuticos e casco, ao abrigo do qual ficaram cobertos os danos materiais sofridos pela embarcação de recreio e resultantes diretamente de “submersão”, conforme artigo 4.º, n.º 2, alínea a), subalínea (iv), das condições gerais do “Seguro Facultativo Rumo Seguro Embarcações de Recreio”, a que correspondeu a apólice com o número XXXXXXXX97 (cfr. documento de fls. 10 a 19v);



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal Marítimo – Juiz 3

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa
Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: lisboa.tm@tribunais.org.pt

16. Em consequência do referido contrato, ficou transferida para a companhia de seguros, ora Ré, a responsabilidade pelo pagamento dos prejuízos que adviessem em qualquer um dos dois motores, na palamenta, nos instrumentos náuticos ou no casco e resultantes de submersão da embarcação, por facto não imputável ao Autor;

17. Efetuada a participação do sinistro à Ré, veio esta, após peritagem que mandou efetuar à embarcação, declinar a sua responsabilidade pela cobertura dos danos sofridos na embarcação (cfr. documentos de fls. 20 a 27v);

18. No relatório da peritagem mandado realizar pela Ré, depois de se deixar exarado que se tratou de uma “*pequena inundação*” a bordo que teve origem na falta de escoamento das “*saídas de água*” existentes ao nível da linha de água, localizadas na lateral do casco da embarcação, concluiu-se que tal facto - entupimento das saídas de água / “*sistema auto-esgotante*” - constituía indício de falta de manutenção (limpeza) das mesmas (cfr. documento de fls. 20 a 22);

19. Nos quatro anos precedentes ao descrito, designadamente nos anos de 2013, 2014, 2015 e 2016, o Autor fez intervenções de manutenção da embarcação em causa (cfr. documentos de fls. 28 a 29v);

20. Em 19 de julho de 2017, a ora Ré considerou que o evento se ficou a dever a atuação negligente do Autor, para declinar a sua responsabilidade, e que o entupimento ocorreu por uma deficiente manutenção da embarcação (cfr. documento de fls. 27v);

21. Por via registada e com aviso de receção, missiva datada de 26 de outubro de 2018, o Ilustre Advogado do Autor enviou à Ré, na tentativa de resolver o diferendo pela via extrajudicial, carta a que juntou as faturas relativas às intervenções de manutenção efetuadas nos anos de 2013, 2014, 2015 e 2016 (cfr. documento de fls. 30 a 31);

22. A Ré, porém, manteve a sua recusa na assunção da responsabilidade civil, declinando a mesma;

23. Como resultado do acima exposto, o Autor teve de despende, para reparar a embarcação e de modo a poder continuar a dar-lhe o uso a que sempre a destinou, a quantia de € 1 772,00 (cfr. documento de fls. 20 a 22);

24. O Autor optou por adquirir um motor novo, sendo certo que a substituição da centralina no motor teria importado em € 3 300,00 (cfr. documento de fls. 31v);

25. Apesar de ter ficado impedido de utilizar a embarcação durante toda a época balnear de 2017, o Autor teve ainda de suportar os custos fixos inerentes a possuir uma embarcação como a sua e em condições de navegar a qualquer momento, e que foram os custos do seguro e do estacionamento no Clube Naval de B. e do imposto único de circulação (IUC), que ascenderam a € 1 281,97 (cfr. documentos de fls. 32 a 33);

26. O Autor deixou de poder utilizar a mesma embarcação para ir à pesca, durante a segunda metade do mês de abril de 2017 e até ao final desse ano, como vai com frequência, e



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal Marítimo – Juiz 3

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa
Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: lisboa.tm@tribunais.org.pt

para passear com a família, o que também faz usualmente, principalmente durante os meses de primavera, verão e outono;

27. O entupimento nas saídas de água resultou da acumulação de detritos ao longo do tempo, originado pela falta de verificação da embarcação, e não de um evento isolado ocorrido durante a navegação da embarcação no apontado dia 13 de abril de 2017;

28. (...) Por falta de manutenção (limpeza) das mangueiras, por parte do Autor (cfr. documento de fls. 20 a 22);

29. A última manutenção efetuada na embarcação (antes do evento) remontou ao mês de julho de 2016 (cfr. documento de fls. 29v);

30. Das condições particulares do contrato de seguro estipulado consta que existe uma franquia equivalente a 1 % do capital relativo a danos sofridos pela embarcação, cujo limite é de € 20 000,00, ou seja, de € 200,00 (cfr. documento de fls. 10 a 19v);

31. O artigo 3.º das condições gerais do mencionado “*Seguro Facultativo Rumo Seguro Embarcações de Recreio*”, a que correspondeu a apólice com o número XXXXXXXX97, define “*Submersão*”, para efeitos do seguro facultativo em apreço, como “*O afundamento da embarcação resultante dum evento fortuito em local suscetível de salvamento, acompanhado de imobilização da mesma*” (cfr. documento de fls. 10 a 19v).

Com relevo para a decisão da causa, os factos que o Tribunal considera como não provados são os seguintes:

I. A zona onde a embarcação navegava, quando pela primeira vez o Autor se deu conta da inundação, encontrava-se cheia de detritos à superfície;

II. O sistema designado de “*escoamento auto-esgotante*” existe na generalidade das embarcações e é constituído por um tubo desnivelado que atravessa o casco da embarcação, sendo que, quando sem carga, o orifício exterior fica ligeiramente acima da linha de água e o interior uns centímetros ainda mais acima, de modo a que as águas provenientes de lavagens e da chuva possam escoar livremente;

III. Em navegação e já com alguma carga, o orifício exterior poderá ficar submerso, sendo que, mesmo assim, a água entra e sai livremente da embarcação;

IV. O entupimento poderá ter-se verificado enquanto a embarcação se encontrava atracada ou, no dia dos factos, já com ela em navegação, sendo impossível precisar em que circunstância esse entupimento ocorreu;

V. A embarcação, quando atracada na marina, encontra-se tapada em $\frac{3}{4}$ do seu comprimento com uma lona plástica;

VI. O entupimento verificou-se do exterior para o interior da embarcação, com origem em detritos vindos de fora do barco, tais como plásticos, plantas marinhas e pequenos destroços;

VII. A água entrou na embarcação apenas após esta zarpar e iniciar a navegação.



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal Marítimo – Juiz 3

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa
Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: lisboa.tm@tribunais.org.pt

A matéria alegada que não se mostra selecionada no elenco dos factos provados e não provados constitui matéria conclusiva, repetida, irrelevante ou de direito e, por isso, não foi considerada, tendo em conta o sentido e alcance dos temas da prova enunciados (cfr. artigo 410.º, segmento inicial, do Código de Processo Civil).

A audiência final decorreu com o registo em gravação digital dos depoimentos testemunhais nela prestados. Tal circunstância, que deve, também nesta fase do processo, revestir-se de utilidade prática, dispensa um relato detalhado e minucioso do que aí se afirmou oralmente.

Na presente motivação de facto (e na restante sentença), procuramos utilizar uma *“linguagem simples e clara”*, tal como concisa, em observância ao princípio do artigo 9.º-A do Código de Processo Civil (introduzido pelo Decreto-Lei n.º 97/2019, de 26 de julho).

Assinale-se, de igual sorte, que o Tribunal apenas deve atender aos factos que, tendo sido oportunamente alegados pelas partes ou licitamente introduzidos durante a instrução, forem relevantes para a resolução do pleito, não lhe cabendo pronunciar-se sobre matéria factual que se mostre desnecessária - ou não essencial - a tal desiderato.

Vejamos pois, em súmula, os vários depoimentos testemunhais prestados.

Ora, a testemunha HH, com relação de amizade para com o Autor, de longa data, incidiu o seu depoimento sobre os aspetos factuais atinentes aos temas da prova A), C) e D). Mencionou ter estado presente no dia dos factos, em 13 de abril de 2017, tendo acompanhado o Autor durante o percurso do acidente descrito, e logrou situar, minimamente, o local onde o evento se deu. Afirmou que *“o barco começou a patinar e com dificuldades”*, após cerca de 20 minutos, em virtude duma *“pequena inundação dentro do barco”*. Tentaram regressar, mas revelou-se impossível: *“o motor foi abaixo e o barco teve de ser rebocado”*; valeu a intervenção de um conhecido de ambos que se encontrava pelas proximidades, numa outra embarcação. A água não entrava com muita velocidade, mas foi o suficiente para bloquear tudo. Seguramente que se tratou de algo parecido com um entupimento, acrescentou, pois a água não saía, levando a que a aludida embarcação, aos poucos, perdesse potência. Mais salientou que o Autor é uma pessoa muito cuidadosa e zelosa com o tratamento e manutenção da embarcação, e bastante preocupada com a mesma. Acompanha-o, com frequência, em saídas para a prática de pesca, juntamente com amigos e família, e tem o Autor como uma pessoa dedicada à referida atividade. Certo é que, no ano de 2017, o Autor não mais saiu com a embarcação para pescar ou para outras finalidades lúdicas, vendo-se impedido de o fazer, o que o afetou animicamente, segundo afirmou. Na época balnear seguinte, o demandante adquiriu um motor novo. Ademais, a situação em causa foi única, nunca havia acontecido antes, e quando entraram na embarcação não existia água. Tanto quanto sabe, a embarcação não embateu em lado nenhum, não possuía



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal Marítimo – Juiz 3

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa
Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: lisboa.tm@tribunais.org.pt

água (quando entraram) e retornou ao Clube Naval de B., a reboque da outra que estava próxima. Confrontada com os documentos constantes de fls. 28 a 29v (na medida em que a teleconferência o permitiu), a mesma testemunha afirmou desconhecer que empresa fazia, ou faz, a manutenção da embarcação pertença do Autor. E adicionou em sede de audiência que aquela não foi, seguramente, a primeira saída da embarcação no ano de 2017, a qual terá ocorrido logo no correspondente mês de fevereiro.

Em relação ao depoimento da testemunha II, que conheceu o Autor há cerca de 15 dias, visualizou a embarcação em água nessa ocasião, não chegando a nenhuma conclusão sobre as causas do sinistro. Em dezembro de 2021, a mesma não mostrava indícios de sinistro, a água saía por gravidade e o Autor ter-lhe-á dito que procedeu a manutenções normais, trocou o motor e inseriu baterias novas. E só dessa vez contactou com o Autor e a embarcação, durante cerca de uma hora, sem mais. O seu depoimento foi indicado ao tema da prova B), acabando por revelar-se, no essencial, inócuo à descoberta da verdade material, por se resumir à aludida participação residual e assumidamente inconclusiva.

Quanto aos depoimentos testemunhais desenvolvidos pelas pessoas arroladas pela defesa, a testemunha JJ trabalhou para uma empresa que tinha relação profissional com a seguradora Ré, concretamente, a sociedade *KK, Lda*. (a que se reporta o documento constante de fls. 20 a 22, datado de 10 de maio de 2017). Supervisionou o “perito” que procedeu à elaboração desse relatório escrito e estruturou o seu discurso por via da leitura do mencionado relatório (opinião suportada pelo mesmo documento). Não viu a embarcação em causa. Sabendo que o motor desta é fora de bordo, referiu que, no dia dos factos em presença, a cabine teria já água com uma altura considerável, água essa que entrou pelos buracos da lateral do barco. Terá sido algo anterior à navegação, necessariamente, uma acumulação que se prolongou ao longo do tempo e por falta de manutenção da embarcação. Frisou, ainda, que a única hipótese da ocorrência da inundação se centrou na circunstância de a água haver entrado pelo sistema de esgoto, que só poderia estar entupido. Por exclusão de partes, só poderá ter sido essa a causa da inundação da embarcação, relacionada com uma ausência prolongada de manutenção. Ou seja, esta testemunha realçou que o entupimento das saídas de água decorreu da acumulação de detritos ao longo do tempo, originado pela aludida falta de verificação da embarcação, contrariando a versão (vinda do Autor) de um evento isolado ocorrido no decurso da navegação e circunscrito ao mencionado dia 13 de abril de 2017. A testemunha falou com objetividade e isenção, sendo que, apesar de não ter observado diretamente a embarcação do Autor, não deixou de revelar uma opinião qualificada e bem estruturada no relatório constante dos autos, proferindo afirmações bastante credíveis.

Por fim, veio o depoimento da testemunha LL, empregada de seguros e que trabalha para a Ré desde o ano de 2006. Esta testemunha reiterou a existência de uma franquia estipulada entre as partes no contrato de seguro celebrado, correspondente a 1 % do capital seguro,



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal Marítimo – Juiz 3

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa
Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: lisboa.tm@tribunais.org.pt

conforme documentado a fls. 10v (respeitante a danos próprios gerais do seguro facultativo/danos na embarcação de recreio). Falou sobre o sentido e alcance da contratação em apreço, logrando distinguir entre a vertente de responsabilidade civil e a de danos próprios facultativos. Explicitou, ainda, as razões essenciais que levaram a que a Ré declinasse a sua responsabilidade civil, com base no relatório a que acima se fez referência, e o entendimento da seguradora de que não existiu uma verdadeira situação de submersão, daí resultando a falta de cobertura do seguro. Nas suas palavras, de acordo com o texto contratual a fls. 14 (com o qual foi confrontada), a embarcação do Autor apenas *“alagou um pouco”*; teria de haver a submersão completa para a apólice ser validamente acionada, ou seja, teria de ser preenchida a definição de *“afundamento da embarcação resultante dum evento fortuito em local suscetível de salvamento, acompanhado de imobilização da mesma”* (cfr. elemento documental de fls. 14). Ao fim e ao cabo, este depoimento incidiu sobre os aspetos mais marcantes do contrato de seguro subjacente à presente lide e a interpretação dada pela Ré sobre os respetivos termos, com enfoque para as razões pelas quais a seguradora considerou que a apólice não se aplicaria. E confluíu com as conclusões vertidas na missiva da Ré, datada de 19 de julho de 2017, em que esta seguradora, após a peritagem que mandou efetuar à embarcação, declinou a sua responsabilidade pela cobertura dos danos sofridos no mencionado barco (cfr. 27v).

Daí que, em suma, o depoimento da testemunha HH tenha relevado, só em parte, para o apuramento do circunstancialismo concreto em que, no dia 13 de abril de 2017, a embarcação do Autor sofreu o sinistro consubstanciado na sua inundação e na submersão parcial, bem como do momento em que o Autor se deu conta dessa ocorrência. E para se saber se o Autor procedeu à manutenção anual da embarcação, mormente nos quatro anos que antecederam o evento, bem como dos danos provocados na esfera do Autor, inclusive de índole imaterial. Mas não se revelou como suficiente para abalar a prova produzida pela Ré, nomeadamente as duas testemunhas por esta arroladas, na sua articulação conjugada com o documento/relatório de fls. 20 a 22; testemunhas que depuseram de forma verosímil e bastante estruturada, posicionando com solidez a seguradora Ré na contextura da matéria factual em debate na presente ação.

Assim sendo, para a comprovação da factualidade descrita nos pontos 1 a 26, tivemos em conta, não apenas aquele primeiro depoimento testemunhal (com incidência, como se viu, para os temas da prova A), C) e D)), como os documentos que se encontram correspondentemente indicados em alguns dos referidos pontos concretos (para uma maior facilidade na sua identificação), apresentados juntamente com a petição inicial.

Por seu lado, para a demonstração dos pontos 27 a 31 relevaram, não apenas os depoimentos testemunhais das duas pessoas arroladas pela defesa, como os elementos documentais também correspondentemente indicados; sendo certo que os pontos 27 e 28 (cfr. tema da prova E)) encontraram respaldo probatório no depoimento da testemunha JJ, articulado com o documento/relatório de fls. 20 a 22 (aqui dado como integrado).



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal Marítimo – Juiz 3

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa
Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: lisboa.tm@tribunais.org.pt

Relativamente aos factos não provados (cfr. pontos I a VII), o Tribunal assim os considerou porquanto não foi produzida prova suficiente, ou foi produzida prova em contrário e infirmativa.

Importava, essencialmente, saber se a causa concreta que esteve na origem do evento relatado se centrou no entupimento do “*sistema auto-esgotante*” da embarcação por força de detritos vindos do exterior (cfr. tema da prova B)). Já vimos que o depoimento testemunhal de II. foi inconcludente nesse sentido, de pouco ou nada valendo para a descoberta da verdade material e boa decisão da causa. A testemunha HH também não se revelou determinante sobre a questão, posto que incidiu sobre os temas da prova A), C) e D). E, quanto ao espólio documental acompanhante da petição inicial (aliás, os únicos documentos juntos aos autos), também não conheceu nenhuma virtualidade probatória a esse nível, sendo que, ao invés, o documento/relatório de fls. 20 a 22 manifestou posição contrária à assumida pelo Autor no seu petitório inicial. Aí se anotou, conclusivamente, que, “*(...) atendendo ao facto do sinistro indiciar ter origem no entupimento das saídas, situadas ao nível da linha de água, (...), indiciando falta de manutenção (limpeza) das mangueiras, consideramos que esta ocorrência não tem enquadramento nas Condições Gerais da Apólice (...)*” (cfr. fls. 21, último parágrafo). De salientar, por fim, que a última manutenção concretizada na embarcação remontou a julho de 2016 (cfr. fls. 29v) e que o evento se verificou, por isso, mais de oito meses depois. Acresce que as manutenções se realizavam em plena época balnear e consistiam - ao que tudo indica - na limpeza do casco da embarcação, hibernação do motor e reparação de problemas mecânicos e elétricos pontuais, sendo elas insuficientes para se prevenir ocorrências como a descrita nos presentes autos (cfr. documentos 28 a 29v).

III. Fundamentação de direito e subsunção jurídica

Como se enquadrou, urge aferir sobre o direito do Autor a receber da Ré a quantia de capital peticionada nos autos (acrescida de juros de mora vencidos e vincendos, desde a data da citação até integral pagamento), correspondente aos prejuízos sofridos por força da inundaçãõ e submersão parcial da embarcação de que aquele é proprietário, no âmbito de contrato de seguro facultativo celebrado com a seguradora Ré.

A questão essencial prende-se em aquilatar se o evento descrito na petição inicial se encontra coberto pela apólice de seguro contratada entre o Autor e a Ré. Importa, pois, dirimir se o sinistro descrito na demanda se enquadra, de pleno, no contrato de seguro identificado no pleito e se, em consequência, é devido o montante pecuniário ora reclamado por parte do Autor (tomador do seguro).

Analisando.

Conforme se apurou, o Autor é dono e legítimo possuidor de uma embarcação de recreio a motor, com casco em fibra de vidro/PRFV da marca “*Bimax*”, modelo “*630 WA*”, fabricado em



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal Marítimo – Juiz 3

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa
Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: lisboa.tm@tribunais.org.pt

2001, com o casco n.º XX-XXXXX040X101, registada na Capitania do Porto de A, Bélgica, com o n.º “XXXXX52” e a denominação “BB”. À data dos factos descritos, o Autor era também proprietário de um motor fora de borda da marca “Evinrude” de 90 cavalos (HP) de potência, e é, ainda hoje, proprietário de outro motor da marca “Tohatsu” de seis cavalos (HP) de potência, ambos fabricados em 2001. O Autor é, ainda, dono da palamenta da referida embarcação.

O Autor contratou com a Ré um seguro da embarcação que incluiu os dois motores, a palamenta, instrumentos náuticos e casco, ao abrigo do qual ficaram cobertos os danos materiais sofridos pela embarcação de recreio e resultantes diretamente de “submersão”, conforme artigo 4.º, n.º 2, alínea a), subalínea (iv), das condições gerais do “Seguro Facultativo Rumo Seguro Embarcações de Recreio”, a que correspondeu a apólice com o número XXXXXXXX97 (cfr. documento de fls. 10 a 19v). Em consequência do referido contrato, ficou transferida para a companhia de seguros, ora Ré, a responsabilidade pelo pagamento dos prejuízos que adviessem em qualquer um dos dois motores, na palamenta, nos instrumentos náuticos ou no casco e resultantes de submersão da embarcação, por facto não imputável ao Autor.

Das condições particulares do contrato de seguro estipulado consta que existe uma franquia equivalente a 1 % do capital relativo a danos sofridos pela embarcação, cujo limite é de € 20 000,00, ou seja, de € 200,00. O artigo 3.º das condições gerais do dito “Seguro Facultativo Rumo Seguro Embarcações de Recreio”, a que correspondeu a apólice com o número XXXXXXXX97, define “Submersão”, para efeitos do seguro facultativo em apreço, como “O afundamento da embarcação resultante dum evento fortuito em local suscetível de salvamento, acompanhado de imobilização da mesma” (cfr. documento de fls. 10 a 19v).

Ora, a responsabilidade civil traduz-se na necessidade imposta por lei a quem causa prejuízos a outrem, de colocar o ofendido na situação em que estaria sem a lesão, reconstituindo a situação que existiria se não se tivesse verificado o evento que obriga à reparação (cfr. artigo 562.º do Código Civil).

Em tese, o dever de indemnizar visa colocar o lesado sem dano, torná-lo *indemne*, pelo que a indemnização não tem um carácter especulativo, não constituindo um meio de proporcionar o enriquecimento do lesado e, muito menos, um modo fraudulento de aumentar o seu património. E o contrato de seguro é a convenção por virtude da qual uma das partes (segurador) se obriga, mediante retribuição (prémio) paga pela outra parte (segurado), a assumir um risco ou conjunto de riscos e, caso a situação de risco (sinistro) se concretize, a satisfazer ao segurado, ou a terceiro, uma indemnização pelos prejuízos sofridos ou um determinado montante previamente estipulado.

Dito de outro modo, o contrato de seguro é o contrato pelo qual a seguradora, mediante retribuição pelo tomador do seguro, se obriga, a favor do segurado ou de terceiro, à indemnização de prejuízos resultantes, ou à indemnização de valor pré-definido, no caso de se



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal Marítimo – Juiz 3

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa
Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: lisboa.tm@tribunais.org.pt

realizar um determinado evento infortunistico, futuro e incerto (cfr. **José Vasques**, *Contrato de Seguro*, Coimbra, 1999, pág. 94).

Basicamente, o Autor fundou a sua pretensão, que aqui formula contra a Ré, no incumprimento por esta do contrato de seguro celebrado entre ambas as partes litigantes (seguro do ramo marítimo/recreio). A matéria provada permite qualificar o contrato celebrado entre as partes como um contrato de seguro obrigatório de responsabilidade civil de embarcações de recreio, com cobertura facultativa de danos próprios.

O regime jurídico que regula o contrato de seguro consta, maioritariamente, do diploma aprovado em anexo ao Decreto-Lei n.º 72/2008, de 16 de abril (RJCS, em vigor desde o dia 1 de janeiro de 2009).

Tendo por base o disposto no artigo 1.º do RJCS, qualifica-se como contrato de seguro aquele em que uma empresa seguradora, mediante o pagamento de um prémio, se obriga perante o tomador do seguro a uma prestação com os limites pré-fixados, no caso de se verificar um sinistro compreendido no risco tipificado no contrato.

O seguro é um contrato bilateral e sinalagmático (do qual nascem obrigações para ambas as partes, unidas por um vínculo de interdependência: a prestação da seguradora consiste na assunção do risco, por contrapartida do recebimento do prémio), oneroso (gerando obrigações recíprocas para as duas partes, atribuições patrimoniais para cada uma delas ou sacrifícios económicos para ambas), aleatório (em que as partes submetem o equilíbrio contratual aos efeitos de um acontecimento futuro e incerto, que influirá na verificação ou montante de uma ou ambas as prestações) e de execução continuada (o seu carácter duradouro é conferido pela circunstância de uma das obrigações se encontrar sujeita a condição ou a termo que intervirão na vigência do negócio).

É um contrato que se regula pelas disposições particulares e gerais constantes da respetiva apólice e, nas partes omissas, pelo disposto no Código Comercial, quando aplicável (cfr. artigo 427.º do Código Comercial), ou no regime anexo ao Decreto-Lei n.º 72/2008, de 16 de abril (cfr. artigo 11.º do RJCS). Trata-se de um contrato consensual, que se realiza por via do simples acordo das partes, o qual deve ser reduzido a escrito pelo segurador, caso esta forma mais solene não haja sido observada (cfr. artigos 426.º do Código Comercial e 32.º do RJCS), sob pena de invalidade.

Nos seguros relativos a coisas corpóreas (os quais, juntamente com os de património, integram a categoria dos seguros reais, por oposição à dos seguros pessoais), o risco consiste no perecimento ou na deterioração de uma coisa ou de um conjunto de coisas (cfr. artigos 123.º e 125.º do RJCS).

O específico seguro de responsabilidade civil das embarcações de recreio (aqui em causa) foi instituído como obrigatório pelo Decreto-Lei n.º 567/99, de 23 de dezembro. Atualmente, e de acordo com o disposto no artigo 33.º, n.º 1, do Regulamento da Náutica de Recreio (RNR,



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal Marítimo – Juiz 3

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa
Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: lisboa.tm@tribunais.org.pt

aprovado pelo Decreto-Lei n.º 93/2018, de 13 de novembro), os proprietários de embarcações de recreio dos tipos 1, 2, 3 e 4, e de embarcações de recreio do tipo 5 que possuam, no mínimo, um motor como meio de propulsão, são obrigados a celebrar um contrato de seguro que garanta a responsabilidade civil por danos causados a terceiros pelas embarcações de recreio. Este seguro corresponde, antes de mais, a um dos subtipos dos seguros de danos, abrangendo a responsabilidade resultante da utilização de embarcações marítimas (cfr. artigo 123.º, n.º 12, do Decreto-Lei n.º 94-B/98, de 17 de abril).

Os termos do contrato de seguro em apreço constam da Portaria n.º 689/2001, de 10 de julho (adiante designada, abreviadamente, só por Portaria), conforme se postula no artigo 33.º, n.º 2, do RNR, sendo os mesmos complementados pelas normas compatíveis estabelecidas no Regime Jurídico do Contrato de Seguro (cfr. artigo 2.º do RJCS) e, subsidiariamente, pelas disposições correspondentes do Código Comercial e do Código Civil (cfr. artigo 4.º do RJCS).

Apesar de os danos causados às próprias embarcações de recreio estarem, por princípio, excluídos da garantia do seguro obrigatório (cfr. n.º 9, al. a), da Portaria), é possível incluir nos contratos de seguro obrigatório coberturas próprias às embarcações de recreio (e aos seus ocupantes), desde que respeitem os princípios estabelecidos na citada Portaria (cfr. n.º 17 desta Portaria), redundando aquelas coberturas, igualmente, num verdadeiro seguro de danos, conforme se observa no artigo 8.º, al. f), da Lei n.º 147/2015, de 9 de setembro.

Tais apólices adicionais, de celebração facultativa, embora tenham por objeto principal a nave na sua totalidade ou apenas o seu corpo, quilha e máquinas, são passíveis de apresentar uma natureza híbrida, pois tanto podem referir-se aos danos causados às próprias embarcações de recreio em consequência da sua navegação ou simples permanência na hidrosfera - e, nessa medida, são verdadeiros seguros marítimos, já que cobrem perdas provocadas pelos perigos ou fortuna de mar -, como também são suscetíveis de abranger outros estragos infligidos aos engenhos de lazer, desligados de qualquer expedição hidroviária, a começar pelos ocorridos com o objeto imobilizado em seco ou durante o seu transporte por via terrestre - caso em que as sobreditas apólices adicionais se reconduzem a meros seguros de danos, destituídos das particularidades que caracterizam o seguro marítimo (como sejam, o sistema de cobertura *allrisks* - cfr. artigo 604.º do Código Comercial -; a presunção em caso de dúvida de que a perda se deveu a um risco marítimo - cfr. artigo 605.º do Código Comercial -; e a não cobertura dos danos causados por barataria do capitão - cfr. artigo 604.º, § 1.º, do Código Comercial).

Em qualquer dos casos, estando em causa a cobertura dos riscos provenientes de perigos ou fortuna de mar, as apólices facultativas de danos próprios das embarcações de recreio ficam sujeitas à disciplina dos artigos 595.º a 615.º do Código Comercial, na medida em que se referem a coisas e valores estimáveis a dinheiro expostos àqueles riscos (cfr. artigo 597.º do Código Comercial).



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal Marítimo – Juiz 3

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa
Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: lisboa.tm@tribunais.org.pt

Por via de tais apólices, o segurador compromete-se, mediante o pagamento de um prémio, a indemnizar o segurado do prejuízo sofrido pelo navio ou respetivo casco, quilha ou maquinaria em consequência da verificação de incidentes relacionados com a navegação hidroviária, seja porque decorrentes do facto de poderem acontecer por causa do meio onde a viagem se desenrola, seja ainda pela razão única de afetarem os bens envolvidos nessa viagem, mesmo que o motivo do risco seja estranho ao meio marítimo, mas porque ali ocorre. Os riscos marítimos são, pois, as causas principais que dão, próxima ou remotamente, origem aos danos, prejuízos ou perdas do objeto do seguro facultativo de danos próprios das naves de lazer.

Realizado este excursus jurídico abstrato, importa, agora, descer à situação concreta, para se determinar se ocorreu, *in casu*, um dos riscos seguros e, nessa medida, se deve a seguradora Ré ser chamada a respeitar a obrigação a que se vinculou perante o Autor; dando-se, desde já, por inteiramente reproduzida a factualidade que acima se considerou como demonstrada na presente ação.

Factualidade apurada que, na sua conjugação com o alcance dos aspetos factuais não provados, deverá ditar a improcedência da ação, não só porque o Autor não logrou demonstrar, na sua essencialidade, os factos constitutivos do direito alegado (cfr. artigo 342.º, n.º 1, do Código Civil), como também, sempre e em todo o caso, por força da verificação da exceção perentória extintiva invocada na contestação (cfr. artigo 342.º, n.º 2, do Código Civil).

Com efeito, basta atentar em alguns dos factos não provados para se confluir no sentido da clara improcedência da lide; a saber:

- A zona onde a embarcação navegava, quando pela primeira vez o Autor se deu conta da inundação, encontrava-se cheia de detritos à superfície;

- O entupimento poderá ter-se verificado enquanto a embarcação se encontrava atracada ou, no dia dos factos, já com ela em navegação, sendo impossível precisar em que circunstância esse entupimento ocorreu;

- A embarcação, quando atracada na marina, encontra-se tapada em $\frac{3}{4}$ do seu comprimento com uma lona plástica;

- O entupimento verificou-se do exterior para o interior da embarcação, com origem em detritos vindos de fora do barco, tais como plásticos, plantas marinhas e pequenos destroços;

- A água entrou na embarcação apenas após esta zarpar e iniciar a navegação.

Ao invés, o que se provou foi que o entupimento nas saídas de água resultou da acumulação de detritos ao longo do tempo, originado pela falta de verificação da embarcação, e não de um evento isolado ocorrido durante a navegação da embarcação no apontado dia 13 de abril de 2017; por falta de manutenção (limpeza) das mangueiras, por parte do Autor.

Mas o que releva, de antemão, em face da factualidade apurada em concreto, é a ausência de cobertura do seguro, conforme invocado pela Ré na contestação. É que o sinistro em causa não se enquadra em nenhuma das coberturas constantes da apólice de seguro junta aos



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal Marítimo – Juiz 3

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa
Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: lisboa.tm@tribunais.org.pt

presentes autos: não se verifica qualquer “*submersão*” tal como a apólice contratada a define, porquanto não houve afundamento da embarcação, nem o evento que ocasionou a inundação foi fortuito (ou seja, imprevisível e alheio à atuação do Autor).

Ademais, os factos concretos constantes dos artigos 11.º e 12.º da petição inicial não integram, sequer, o conceito de “*submersão*”, previsto e estipulado como “*O afundamento da embarcação resultante dum evento fortuito em local suscetível de salvamento, acompanhado de imobilização da mesma*” (cfr. documento de fls. 10 a 19v).

A expressão “*afundamento*” significa exatamente o ato de afundar ou de afundar-se (“*meter no fundo*”, “*tornar mais fundo*”, “*pôr fundo em*”, ou “*submergir-se*” - cfr. *Dicionário da Língua Portuguesa*, 6.ª edição, Porto Editora, pág. 48).

Não existe um afundamento *parcial* ou, pelo menos, o texto contratual em presença não dá qualquer abertura a essa exegese interpretativa, na posição do declaratório normal (cfr. artigo 236.º, n.º 1, do Código Civil - “*A declaração negocial vale com o sentido que um declaratório normal, colocado na posição do real declaratório, possa deduzir do comportamento do declarante, salvo se este não puder razoavelmente contar com ele*”).

Ainda que, por simples hipótese de raciocínio, nada se lograsse apurar, *in casu*, sobre a causa do evento em presença, sempre teríamos como prevalecente, por si só, o não preenchimento do conceito de “*submersão*” vertido no contrato de seguro celebrado.

Acresce que, segundo as conclusões constantes do relatório de peritagem encomendado pela seguradora Ré, o evento em apreço também não se enquadra em nenhuma das restantes situações previstas na alínea *a*) do n.º 2 do artigo 4.º das condições gerais, como é bom de ver.

Assim, é manifesto que o invocado sinistro não se encontra dentro do âmbito do seguro contratado, relativo aos danos materiais sofridos pela embarcação, inexistindo, aqui, um “*evento infortunistico, futuro e incerto*” (no dizer assertivo de **José Vasques**).

Em súmula, assiste razão à Ré quando vem defender que este contrato de seguro não alberga o sinistro - exceção perentória com efeito extintivo da pretensão do Autor.

Acresce salientar que, como acima se disse, as manutenções à embarcação eram efetuadas dentro da época balnear e, como tudo indica, consistiam apenas na limpeza do casco, hibernação do motor e reparação de problemas mecânicos e elétricos pontuais, manifestamente insuficientes para a prevenção de ocorrências como a dos autos. A última manutenção, de resto, remontou ao mês de julho de 2016 - mais de oito meses antes do evento em presença nos autos (em 13 de abril de 2017).

De todo o modo, tal como se enfatizou na defesa escrita, estas manutenções anuais não dispensam as demais manutenções e verificações, designadamente as verificações do perfeito funcionamento da embarcação no início de cada utilização da mesma. E, segundo a versão carreada pelo Autor, este, no referido dia 13 de abril de 2017, não verificou as aludidas saídas de



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal Marítimo – Juiz 3

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa
Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: lisboa.tm@tribunais.org.pt

água, o que podia e devia ter empreendido, pelo que a ocorrência lhe é inteiramente imputável, não se revelando como *fortuita*.

Por fim, ainda que o sinistro em causa estivesse coberto pela apólice de seguro, que não está, os danos peticionados pelo Autor referidos no ponto 25 *supra* (= € 1 281,97), e os pretensos prejuízos a título imaterial (= € 1 000,00), sempre estariam excluídos do âmbito do seguro contratado, uma vez que este contempla somente os danos materiais sofridos pela embarcação (cfr. artigo 4.º, n.º 2, das condições gerais do seguro facultativo).

Tudo visto e ponderado, quer pela improcedência da ação em si, quer por força da procedência e da verificação daquela matéria excetiva suscitada pela defesa, de natureza perentória e extintiva (cfr. artigo 576.º, n.º 3, do Código de Processo Civil, preceito em conjugação com o disposto no artigo 342.º, n.º 2, do Código Civil), é de assentar que a seguradora Ré deverá ser absolvida do pedido formulado pelo Autor.

Responsabilidade tributária.

Reza o n.º 6 do artigo 607.º do Código de Processo Civil que, “*No final da sentença, deve o juiz condenar os responsáveis pelas custas processuais, indicando a proporção da respetiva responsabilidade*”.

O Autor é a única parte vencida na demanda.

Assim sendo, no que à responsabilidade tributária concerne, as custas judiciais ficam a cargo exclusivo do Autor, em face da regra geral da causalidade prevista na lei de processo (cfr. artigos 527.º, n.ºs 1 e 2, e 607.º, n.º 6, ambos do Código de Processo Civil).

IV. Decisão

Atento o circunstancialismo factual assente e a fundamentação jurídica invocada, o Tribunal julga a ação totalmente improcedente, e procedente a matéria excetiva deduzida na contestação (ausência de cobertura do contrato de seguro) e, em consequência, absolve a seguradora Ré do pedido.

Custas a cargo do Autor, em exclusivo.

Registe e notifique.

Lisboa, 17.01.2022 (processado por meios informáticos e revisto pelo signatário),

O Juiz de Direito,

Tomás Núncio