



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: lisboa.tm@tribunais.org.pt

Processo: 366/13.2TNLSB
Relator: Tomás Núncio
Descritores: Sinistro por afundamento de navio
Responsabilidade civil extracontratual
Presunção legal de culpa
Cálculo do bordo livre
Dever de cuidado
Danos patrimoniais e não patrimoniais

Data da Decisão: 23-02-2022

Sumário:

I. Nem a legislação interna sobre navios, nem qualquer convenção internacional, regulam especificamente as consequências emergentes de sinistros que decorram do afundamento de navios - por referência a 4 de dezembro de 1991, data do naufrágio do navio Bolama -, ao contrário do que acontece com os fenómenos de abalroamento entre embarcações de mar, a assistência ou o salvamento de navios, o transporte de passageiros ou de mercadorias, reboque, responsabilidade por poluição do mar ou a quantificação da responsabilidade dos armadores; nenhuma regra específica vigora para situações como a debatida na lide, com vista ao apuramento de responsabilidades resultantes de naufrágio de embarcação; por isso mesmo, somos necessariamente conduzidos para o regime geral da responsabilidade civil plasmado no Código Civil;

II. Em sede de responsabilidade civil extracontratual, aquiliana ou delitual, a lei substantiva consagra o princípio de que é ao lesado que incumbe fazer a prova da culpa do autor da lesão; todavia, logo se ressalvam os casos em que haja presunção legal de culpa (cfr. artigo 487.º, n.º 1, segunda parte, do Código Civil), e uma das situações de presunção legal de culpa é, justamente, a contemplada no n.º 2 do artigo 493.º do Código Civil, que postula:

“Quem causar danos a outrem no exercício de uma atividade, perigosa por sua própria natureza ou pela natureza dos meios utilizados, é obrigado a repará-los, exceto se mostrar que empregou todas as providências exigidas pelas circunstâncias com o fim de os prevenir”;

III. A escolha do legislador, ao presumir, em tais situações, a existência de culpa e ao inverter o ónus da prova, tem justificação plausível e inteiramente lógica, procurando, por essa via, acautelar eficazmente aqueles que suportam prejuízos decorrentes de atividades que comportam



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: lisboa.tm@tribunais.org.pt

um grau de perigosidade qualificado pela sua natureza intrínseca ou pela natureza dos meios que abarcam;

IV. Recaindo sobre a situação em presença, mostram-se reunidos os pressupostos de que depende a aplicabilidade do referido preceito legal (cfr. artigo 493.º, n.º 2, do Código Civil) à atividade de navegação marítima, quer seja ela perspetivada através da sua própria natureza, quer dos meios de locomoção utilizados; e, dentro do conjunto de atividades de navegação, inexistem razões para afastar a atividade piscatória em mar, exercida em termos efetivos ou em moldes experimentais, tal como aconteceu no caso concreto;

V. A inclusão da atividade de navegação marítima na formulação genérica seguida pelo legislador corresponde às finalidades por si prosseguidas, em face da frequência e das consequências que dimanam de acidentes de navegação, principalmente quando a navegação se realiza em contexto de mar, tendo em atenção as dificuldades naturais de prova da ocorrência de comportamentos culposos da tripulação ou dos armadores; a presunção de culpa que resulta do exercício de tais atividades é a solução que melhor harmoniza a necessidade de serem tutelados interesses de terceiros com os riscos naturais subjacentes à navegação; e sendo a navegação marítima, como reconhecidamente é, uma atividade que pode ser exercida “livremente”, é natural que os maiores riscos que lhe são inerentes determinem a sua inserção num patamar diverso da responsabilidade civil extracontratual, situado entre o regime geral decorrente do artigo 483.º do Código Civil e o regime específico (e taxativo) da responsabilidade pelo risco;

VI. Recai sobre o armador o dever de zelar pelo cumprimento das regras de navegação, o respeito pelas condições de segurança do navio, o controlo dos instrumentos de salvamento ou com as condições de perfeita navegabilidade da embarcação, de modo a poder enfrentar os perigos naturais ou anormais que resultem da sua inserção na “aventura marítima”, cabendo-lhe a opção entre zarpar ou ficar, uma vez ponderadas as condições de segurança, de estabilidade e/ou climatéricas; daí emerge ser ajustado incidirem também sobre si, armador, e não sobre o lesado, as consequências advenientes da falta de prova sobre os motivos que estiveram na origem do naufrágio ou de outras ocorrências causadoras de danos pessoais ou patrimoniais;



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: lisboa.tm@tribunais.org.pt

VII. Salvo critérios arbitrários e/ou aleatórios, a determinação do bordo livre é um cálculo que leva em consideração factores meramente geométricos, para o qual o caderno de estabilidade não é considerado;

VIII. O espólio da factualidade concreta descrita nos presentes autos - provada e não provada - desde logo afasta qualquer tipo de responsabilidade dos 1.º, 2.º, 3.º, 4.º, 6.ª, 7.ª e (por inerência) 9.ª Réus; tais factos evidenciam que os ditos Réus não cometeram nenhum ato ou omissão censuráveis no decurso do processo de vistoria do navio Bolama, e no cálculo do bordo livre, não lhes sendo imputável culpa na produção do evento que determinou o naufrágio da referida embarcação de pesca costeira, qualquer que haja sido a respetiva causa ou causas - na certeza de que o não foi a existência de boeiras, a qual nenhuma influência exerceu a esse nível (ou seja, no afundamento de tal navio);

IX. Bem distinta é a posição da 5.ª Ré, como empresa armadora do navio; tanto ao nível da alegação como da prova de factos, a vinculação a uma presunção legal de culpa como a que se encontra exarada no artigo 493.º, n.º 2, do Código Civil, impunha à 5.ª Ré uma tarefa mais consistente sobre a causa efetiva do ocorrido naufrágio, ou sobre a boa estabilidade do navio Bolama quando saiu para o mar no fatídico 4 de dezembro de 1991, mormente como resultado das modificações estruturais introduzidas no Seixal, realizadas à revelia de qualquer vistoria ou fiscalização prévia das autoridades competentes;

X. O cumprimento do ónus de alegação ou de prova que a lei colocou a seu cargo não se satisfaz com a simples invocação das diversas hipóteses adiantadas, algumas delas correspondentes a meras suposições teóricas que ao Tribunal não incumbe averiguar; sobre a 5.ª Ré recaía o ónus de granjear elementos mais sólidos e passíveis de sedimentar a exoneração da sua responsabilidade, alegando e tomando posição inequívoca sobre um acidente que vitimou mortalmente 30 pessoas, entre as quais o pai do Autor; ninguém melhor do que ela - como empresa armadora - estaria em condições de observar o ónus de alegação e prova, face à singularidade da sua posição relativamente ao navio Bolama;

XI. A materialidade factual demonstrada nesta causa aponta, fundamentalmente, para a violação do dever de cuidado, incidente sobre a armadora 5.ª Ré, antes de colocar o navio Bolama a navegar e a realizar as pretendidas provas de pesca em dezembro de 1991;



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa

Tribunal marítimo – Juiz 2

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: lisboa.tm@tribunais.org.pt

XII. A autoridade do caso julgado formado no Processo n.º 622/1993 do Tribunal Marítimo, ao considerar ineficaz o contrato de seguro marítimo celebrado entre a 5.ª Ré e a seguradora 8.ª Ré, é extensível à pessoa do Autor, tal o vínculo de dependência entre o direito indemnizatório deste e a relação jurídica que foi debatida nesse processo judicial;

XIII. Afastada a transferência de responsabilidade civil para a seguradora 8.ª Ré, fruto dessa autoridade do caso julgado, só a armadora acarretará com as consequências danosas relacionadas com o falecimento do pai do Autor, vítima do naufrágio do navio Bolama em 1991, segundo e com os limites provados no âmbito da presente lide;

XIV. Dentro dos danos que deverão ser ressarcidos à pessoa do Autor, de natureza não patrimonial, encontra-se o designado “dano-morte”, que constitui um direito próprio na esfera das pessoas indicadas no n.º 2 do artigo 496.º do Código Civil, bem como os prejuízos imateriais padecidos pelo filho da vítima; e também releva a indemnização a que alude o artigo 495.º, n.º 3, do Código Civil (prestação de alimentos que o ora Autor jamais auferiu), de índole patrimonial, passível de ser calculada com recurso à equidade.

I. Relatório

AA intentou ação declarativa de condenação, na forma ordinária, contra:

- 1.ª Ré, BB;
- 2.º Réu, CC;
- 3.º Réu, DD;
- 4.º Réu, EE;
- 5.ª Ré, FF, Lda.;
- 6.ª Ré, GG, S.A.;
- 7.ª Ré, HH, S.A.;
- 8.ª Ré, II- **Companhia de Seguros, S.A.**; e
- 9.ª Ré, JJ - **Companhia de Seguros, S.A.** (designação atual);

peticionando a condenação solidária dos Réus no pagamento ao Autor das quantias seguintes:

a) Quantia não inferior a € 100 000,00 (cem mil euros) pelo dano-morte, relativamente ao seu falecido pai;

b) Quantia não inferior a € 25 000,00 (vinte e cinco mil euros) pelos danos não patrimoniais sofridos pelo pai do Autor, entre a ocorrência e a morte;



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: lisboa.tm@tribunais.org.pt

c) Quantia não inferior a € 50 000,00 (cinquenta mil euros) pelos danos não patrimoniais sofridos pelo próprio Autor, devido à morte do seu pai;

d) Quantia não inferior a € 200 000,00 (duzentos mil euros) pelos danos patrimoniais sofridos pelo Autor, até à data da propositura da presente ação, devido à perda de rendimentos decorrente da morte do seu pai, acrescendo, em montante a liquidar, os danos patrimoniais futuros;

e) Juros moratórios, à taxa legal, sobre as indicadas quantias indemnizatórias, desde a respetiva citação realizada no âmbito do Processo n.º 19931/97.7TVLSB ou, quando aplicável, desde a citação para contestar o pedido cível, nos autos de ação penal que correram termos como Processo n.º 3583/91.0TDLSB.

Alegou, em suma, que o seu progenitor foi uma das vítimas mortais aquando do naufrágio do navio Bolama, ocorrido no dia 4 de dezembro de 1991, ao largo da costa portuguesa. O Autor tinha quatro anos de idade na data do óbito do seu pai, sendo um dos herdeiros do falecido, e sofreu relevantes danos de natureza material e imaterial com a referida perda, para além dos danos da própria vítima. No essencial, a responsabilidade das 1.ª, 5.ª, 6.ª e 8.ª Rés resultou da circunstância de, por forma grosseiramente negligente, se ter procedido a alterações no navio sem um estudo prévio das implicações das mesmas na respetiva estabilidade; à realização de aberturas de resbordo no navio; e a cálculos e marcas de bordo livre efetuados sem rigor e com desconhecimento dos dados base; encontrando-se as 5.ª e 8.ª Rés ligadas por um contrato de seguro, pelo qual se transferiu para a seguradora (8.ª Ré) a responsabilidade civil decorrente dos danos causados pelo navio Bolama. A responsabilidade dos restantes demandados adveio de, por forma grosseiramente negligente, terem efetuado cálculos e marcas de bordo livre sem rigor e com desconhecimento dos dados base; e, aquando das inspeções e vistorias que lhes coube realizar para a emissão do certificado de bordo livre, terem sido muitíssimo negligentes na avaliação das mencionadas alterações estruturais ao navio, emitindo a 7.ª Ré o referido certificado, quando era seu dever recusá-lo. Esta demandada estava ligada por contrato de seguro com a 9.ª Ré (antes, com a designação de KK - *Companhia de Seguros, S.A.*). Todos esses factos foram causa adequada do sucedido evento, sendo que, da conjugação dos mesmos, resultou o naufrágio do navio Bolama em 1991.

Pessoal e regularmente citados, todos os Réus contestaram a presente ação, com vista à sua improcedência e sua consequente absolvição dos pedidos.

A 1.ª Ré alegou, em suma, não ser a única herdeira de seu falecido marido, LL, porquanto existem e foram habilitados outros sucessores. O mesmo era engenheiro maquinista da marinha mercante e foi admitido ao serviço da 5.ª Ré para prestar serviços no domínio específico da sua formação académica, ou seja, na área da reparação e manutenção de máquinas e motores, em regime livre, sem mais. Ao falecido não lhe competia fazer, e jamais o fez, quaisquer sugestões



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: lisboa.tm@tribunais.org.pt

sobre matéria de estabilidade do navio Bolama, nem sequer dispunha de atribuições/funções nesse âmbito. Em todo o caso, os valores reclamados pelo Autor constituem enormidade inaceitável.

Os 2.º, 3.º, 4.º e 7.ª Réus suscitaram a exceção dilatória de ilegitimidade do Autor, por preterição do litisconsórcio necessário ativo, com vista à sua absolvição da instância, bem como a exceção perentória da prescrição, com vista à sua absolvição dos pedidos.

Por via impugnativa, alegaram, em suma, que não cometeram nenhum ato ou omissão censuráveis, no decurso do processo de vistoria do navio Bolama e cálculo do bordo livre, não lhes sendo imputável culpa na produção do evento que determinou o naufrágio, qualquer que haja sido a sua causa - na certeza de que a não foi, nem a eventual existência das boeiras, nem as condições de estabilidade da embarcação. O navio perdeu-se porque alguma ação o inclinou ao ponto de submergir, e manter submersas, as grandes aberturas (portas, vigias, etc.) que o mesmo levava franqueadas, o que permitiu o embarque muito rápido de enormes quantidades de água, anulando a reserva de flutuabilidade do navio. As boeiras jamais tornariam possível ou poderiam importar uma contribuição relevante para o embarque da água necessária ao afundamento daquele navio, sendo indiferente haver informação sobre a sua existência. A única tarefa que a 7.ª Ré desempenhou foi a elaboração dos cálculos necessários à marcação do bordo livre, o que não pode confundir-se com a verificação/cálculo da estabilidade da embarcação. A mesma empresa não emitiu, nem podia emitir, nenhum certificado de bordo livre ou de linhas de carga, que é da exclusiva competência das administrações de bandeira (Guiné-Bissau). A 7.ª Ré, através dos seus funcionários, limitou-se a vistoriar o navio e a calcular o bordo livre, não tendo emitido o certificado respetivo, nem teve necessidade do caderno de estabilidade. O navio havia sido inspecionado pela autoridade de bandeira, que lhe outorgou, sem restrições ou exigências suplementares, o certificado de navegabilidade. Ao elaborar o cálculo do bordo livre, a 7.ª Ré não tinha nenhuma razão para suspeitar que se não verificasse o mencionado pressuposto da estabilidade do navio. A perda deste não pode ser reparada à custa dos ora Réus, que em nada contribuíram para o seu naufrágio.

As 5.ª e 6.ª Rés também arguíram a exceção perentória da prescrição, com vista à sua absolvição dos pedidos, apresentando, ainda, defesa por impugnação.

Alegaram, em suma, que nenhum dos comportamentos atribuídos pelo Autor aos Réus na petição inicial foi tido como causa determinante do afundamento do navio Bolama. Não existindo nexos de causalidade entre as ações ou as omissões imputadas a LL, não opera o mecanismo de responsabilização das 5.ª e 6.ª Rés, expresso no petítório inicial. A intervenção do falecido LL sempre se cingiu à área de máquinas e motores, e nada mais, não tendo o mesmo quaisquer responsabilidades técnicas nos domínios da estabilidade do navio. E foi admitido ao serviço da 5.ª Ré para prestar serviços no âmbito específico da sua formação académica, ou seja, na área da reparação e manutenção de máquinas e motores, em regime livre. O embarque de cerca de 28 toneladas de lastro no fundo do porão da embarcação melhorou substancialmente a condição de



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

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

estabilidade do navio Bolama, sendo que o porão do barco não foi excessivamente carregado. As operações de carregamento são da exclusiva competência dos capitães ou mestres dos navios, nos termos legais. As modificações no Seixal foram da iniciativa da 5.^a Ré, por sugestão do mestre do navio. Muito embora os Autores não hajam alegado a conexão, não existe qualquer nexo causal entre as alterações introduzidas na Dinamarca e/ou no Seixal e o afundamento do navio, naufrágio que se deveu a causas desconhecidas ou a “*fortuna do mar*”. A 6.^a Ré não era armadora do navio Bolama e estas Rés contestantes nunca incumbiram o falecido LL de tarefas excluídas do âmbito das suas atribuições contratuais, atrás referidas. Nenhuma das pessoas mencionadas na petição inicial foi gerente e/ou administrador das 5.^a e 6.^a Rés, sendo que os gerentes e administradores dessas Rés, nunca citados naquele articulado, quando agiram no interesse das mesmas, fizeram-no só em seu nome e representação.

Por via de exceção, a 8.^a Ré fez consignar na sua contestação o seguinte:

a) Seja declarado o Autor como parte ilegítima e, em consequência, absolvida a 8.^a Ré da instância;

b) Seja julgado prescrito o direito de indemnização invocado pelo Autor e, consequentemente, absolvida a 8.^a Ré dos pedidos;

c) Seja considerada extensível ao Autor a eficácia do caso julgado formado no Processo n.º 622/1993, que correu termos no Tribunal Marítimo de Lisboa, entre as partes do contrato de seguro marítimo, titulado pela apólice número xxxxxx e, se assim não for entendido e em qualquer caso, declarado ineficaz (sem efeitos) esse contrato de seguro, com fundamento no incumprimento pela segurada FF das obrigações previstas no artigo 8.º, n.º 1, al. b), e n.º 2, als. a) e c), das condições gerais (traduzido na omissão de comunicação prévia da transferência de propriedade sobre o navio e da mudança de bandeira, na ocultação da sua falta de estabilidade e na não manutenção do mesmo em perfeitas condições de navegabilidade), e, em consequência, absolvida tal Ré dos pedidos;

d) Seja julgada excluída do âmbito de cobertura da apólice a responsabilidade civil fora dos casos previstos na cláusula especial 7.^a, bem como os danos não patrimoniais (artigo 2.º, § único, das condições gerais da apólice), e absolvida a 8.^a Ré dos pedidos;

e) A provar-se o nexo de causalidade entre os factos imputados pelo Autor aos demais Réus e o naufrágio do navio Bolama, sejam julgadas verificadas as exclusões previstas no artigo 7.º, n.º 1, als. e), h) e q), das condições gerais da apólice, absolvendo-se a 8.^a Ré dos pedidos;

f) Em qualquer caso, seja julgada a ação improcedente, por não provada, e, consequentemente, absolvida a 8.^a Ré dos pedidos; e

g) Considerar qualquer hipotética responsabilidade da 8.^a Ré limitada ao valor do capital seguro pela apólice.

Deduziu, ainda, defesa por via impugnativa, concentrada nos artigos 125.º a 140.º da sua contestação. Referiu desde logo que, como decorre das coberturas descritas na apólice com o



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: lisboa.tm@tribunais.org.pt

número xxxxxxx, a 5.^a Ré não transferiu para a 8.^a Ré a responsabilidade civil pelos danos causados pelo navio Bolama, com exceção da responsabilidade por danos causados a outros navios ou embarcações ou a objetos fixos ou flutuantes em resultado de abalroamento ou choque, respetivamente, prevista na cláusula especial 7.^a, que, apesar de aplicável ao contrato de seguro celebrado entre ambas, não aproveita ao Autor. De qualquer modo, mesmo que o contrato de seguro marítimo produzisse efeitos e a responsabilidade civil tivesse sido transferida nos termos alegados na petição inicial (e não apenas no caso previsto naquela cláusula especial), a 8.^a Ré não responderia, ainda assim, pelos danos invocados pelo Autor, decorrendo de algumas das condições gerais da apólice a exclusão da responsabilidade da seguradora 8.^a Ré. Concluiu, em suma, que o Autor não é titular de qualquer direito de indemnização sobre a 8.^a Ré, seja a que título for, que parte da quantia reclamada nos autos é muito exagerada e que o pedido de ressarcimento por danos patrimoniais futuros carece de fundamento legal.

Ademais, a 8.^a Ré impugnou o valor da presente causa.

Em relação à contestante 9.^a Ré, para além de ter invocado também a exceção da prescrição, fez referência aos termos e limitações do contrato de seguro celebrado com a 7.^a Ré, frisando a eventual responsabilidade meramente contratual da 9.^a Ré e que uma sua hipotética condenação seria sempre inviável no que excedesse o capital seguro.

Por impugnação, a 9.^a Ré fez sua a posição da respetiva Ré segurada, acentuando que a vistoria desta 7.^a Ré se destinou apenas a calcular o bordo livre do navio Bolama, não lhe cabendo a emissão do competente certificado. O pressuposto de que o naufrágio ocorreu por alagamento progressivo do navio, por entrada de água pelas boeiras (aberturas), é incompatível com as características do naufrágio em si, já que todos os pareceres técnicos concluíram que o afundamento se produziu de forma muito rápida, com o embarque de uma quantidade de água substancial, incompatível com a dimensão das boeiras de resbordo abertas no navio. Nenhum dos 2.^o, 3.^o, 4.^o e 7.^a Réus contribuiu com qualquer ato, ou omissão, para o naufrágio do navio Bolama, pelo que a responsabilidade do evento lhes não é imputável nem, por natureza e decorrentemente, à seguradora 9.^a Ré. Pela sua particular relevância, a 7.^a Ré não emitiu, nem o podia fazer, qualquer certificado de bordo livre ou linhas de água, matéria da competência exclusiva das administrações de bandeira (no caso, Guiné-Bissau). Inexistiu, por parte desta 7.^a Ré, qualquer falha na sua atividade específica de classificação e controlo de qualidade sobre o navio Bolama, única hipótese em que poderia ter-se constituído em responsabilidade civil; contratualmente endossável à seguradora 9.^a Ré. A 7.^a Ré foi inteiramente exógena à factualidade conducente ao sinistro, sem qualquer participação de comissário, sendo que aquela Ré cumpriu exatamente a tarefa que lhe fora cometida, no âmbito da sua atividade de entidade classificadora. Não hánexo causal entre tal intervenção e o sinistro ocorrido.



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: lisboa.tm@tribunais.org.pt

O Autor replicou e, relativamente à matéria das exceções deduzidas, alegou nos termos seguintes:

- O Autor litiga em nome próprio, para fazer valer direitos que lhe assistem, não tendo cabimento pretender negar-lhe legitimidade para o efeito;

- Há muitos anos que procura obter dos Réus a reparação que considera ser-lhe, pelos mesmos, devida; inicialmente, deduziu o pedido de indemnização cível no Processo n.º 3583/91.OTDLSB, do 4.º Juízo do Tribunal de Instrução Criminal de Lisboa; mais tarde, instaurou a ação que correu os seus termos como Processo n.º 19931/97.7TVLSB, da 10.ª Vara Cível de Lisboa; em ambos, os ora Réus foram citados; quando o Tribunal da Relação de Lisboa confirmou a decisão cível de absolvição da instância, com fundamento em incompetência material, proferida no último processo, o Autor instaurou a presente ação declarativa de condenação;

- Por força do instituto da litispendência, estando pendente uma determinada causa, ela não pode ser repetida, ou seja, não se pode intentar uma nova ação entre as mesmas partes, com idêntica causa de pedir e o mesmo pedido; daí não ter cabimento defender-se que o Autor poderia, durante os cerca de 15 anos que o processo demorou no foro cível até se declarar incompetente, ter intentado nova ação no Tribunal Marítimo;

- A criação deste último Tribunal coincidiu com o final do processo-crime e o desenvolvimento da ação cível, não existindo, na altura, jurisprudência sobre as normas definidoras da competência do Tribunal Marítimo, tendo o Autor optado pelo percurso do foro cível, desde logo por se tratar do tribunal competente a título residual;

- Como os Réus bem sabem, está em causa a responsabilidade por se ter procedido (i) a alterações no navio sem um estudo prévio das implicações das mesmas na respetiva estabilidade; (ii) à realização de aberturas de resbordo no navio; (iii) a cálculos e marcas de bordo livre efetuados sem rigor e com desconhecimento dos dados base e, no que se refere à entidade certificadora, 7.ª Ré, seus colaboradores e respetiva seguradora, a sua responsabilidade deriva de, aquando das inspeções e vistorias que lhes coube realizar para a emissão do certificado de bordo livre, terem sido negligentes na avaliação das mencionadas alterações estruturais ao navio;

- Nada disto era claro, na altura, que recaísse no âmbito da competência do Tribunal Marítimo, pelo que não tem sentido pretender retirar as consequências desfavoráveis para o Autor da opção que tomou, nos termos atrás explicitados.

Observado o disposto no artigo 5.º, n.º 4, da Lei n.º 41/2013, de 26 de junho, foram apresentados/alterados os requerimentos probatórios nos autos.

De seguida, o Tribunal pronunciou-se pela verificação da preterição de litisconsórcio necessário ativo, gerador de ilegitimidade do demandante e da absolvição dos Réus da instância, quanto aos pedidos relacionados com o dano-morte e os danos não patrimoniais do falecido. No



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa

Tribunal marítimo – Juiz 2

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: lisboa.tm@tribunais.org.pt

mais, o Tribunal julgou procedente, por provada, a exceção da prescrição dos direitos peticionados pelo Autor, absolvendo os Réus dos pedidos.

Por via recursória, o Tribunal da Relação de Lisboa julgou o Autor parte legítima no tocante aos pedidos de indemnização pelo dano-morte e por danos não patrimoniais sofridos pelo seu pai no naufrágio do navio Bolama; mas julgou verificada a prescrição dos direitos peticionados pelo Autor, absolvendo os Réus da totalidade dos pedidos.

Ainda por via recursória, o Supremo Tribunal de Justiça confirmou a primeira deliberação do Tribunal da Relação de Lisboa (reconhecendo ao Autor a legitimidade ativa para a dedução da pretensão indemnizatória, na parte que lhe correspondesse, em relação à morte do seu pai e aos danos que a precederam) e revogou a segunda deliberação, considerando improcedente a exceção perentória da prescrição do direito de indemnização; determinou o consequente prosseguimento dos autos.

Dispensada a realização da audiência prévia, foi proferido o despacho saneador e o despacho a que se alude no n.º 1 do artigo 596.º do Código de Processo Civil. Relativamente às (restantes) exceções perentórias deduzidas, foi relegada a sua apreciação para final, conforme se exarou expressamente no despacho saneador.

Após a interposição e a apreciação de recurso extraordinário para uniformização de jurisprudência - rejeitado pelo Supremo Tribunal de Justiça -, foi conhecida a reclamação/reforma apresentada pela 8.ª Ré àqueles despachos vindos da 1.ª Instância, tendo, ainda, o valor da causa sido fixado em € 375 000,00.

O Autor veio reduzir os pedidos para o montante global de **€ 115 000,00** (cento e quinze mil euros), sendo € 50 000,00 pelo dano-morte do seu falecido pai; € 5 000,00 pelos danos não patrimoniais sofridos pelo pai do Autor, entre a ocorrência e a respetiva morte; € 30 000,00 por danos não patrimoniais sofridos pelo Autor, devido à morte do seu pai, nas circunstâncias em que ocorreu; e € 30 000,00 pelos danos patrimoniais sofridos pelo Autor, atenta a perda de rendimentos decorrente da morte do seu pai; a tudo acrescendo os juros moratórios, calculados à taxa legal (cfr. fls. 1342v).

A redução em apreço foi judicialmente admitida.

Foram apreciados os requerimentos probatórios apresentados pelas partes, tendo sido, ainda, determinada a apensação (por linha) do - findo - Processo n.º 622/1993, na sequência de requerimento oferecido pela 8.ª Ré, em 3 de janeiro de 2020, por referência ao acervo de documentos mencionado no artigo 6.º do mesmo requerimento (a fls. 1402).

Em face do falecimento da 1.ª Ré, foi habilitado, em sua substituição MM, (cfr. apenso A), período durante o qual a presente instância esteve suspensa.

Teve lugar a audiência final com a observância do formalismo legal, em oito sessões, conforme das atas consta.



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

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

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

O valor da causa manteve-se em € 375 000,00 (apesar da redução dos pedidos).

Identificação do objeto do litígio:

Atentos os contornos da factualidade alegada pelas partes e os pedidos deduzidos, o objeto do litígio centra-se em apurar as circunstâncias e causas do sinistro, os danos sofridos pelo Autor em consequência do mesmo, determinar os respetivos responsáveis, cabendo nesta parte avaliar da cobertura ou exclusão dos mesmos do âmbito das apólices de seguro em causa, fixando a final o quantitativo indemnizatório devido - caso se verifiquem demonstrados os factos constitutivos da responsabilidade de indemnizar invocados pelo Autor como causa de pedir.

II. Fundamentação de facto

Discutida a causa, com relevância para a respetiva decisão, o Tribunal considera provados os factos seguintes:

1. No dia 4 de dezembro de 1991, ocorreu o naufrágio do navio Bolama;
2. Dessa ocorrência resultou a morte das trinta pessoas que seguiam a bordo do navio, entre as quais o convidado NN, progenitor do ora Autor;
3. O navio - do ano de 1969 e intervencionado em 1983 - havia sido adquirido pela 5.ª Ré a uma empresa dinamarquesa, em 24 de janeiro de 1991;
4. Ainda na Dinamarca, o mesmo navio - então com a designação de OO - foi objeto de reparações e alterações sob sugestão da 5.ª Ré, em janeiro e fevereiro de 1991, que consistiram essencialmente no seguinte (cfr. fls. 1039 do Processo n.º 622/1993);
 - Acrescento de seis metros para vante nos robaletes, provavelmente com o objetivo de diminuir a amplitude das inclinações transversais do navio;
 - Instalação de uma segunda grua no segundo tombadilho (“Boat Deck”), com todo o equipamento a ela associada, localizada a vante da ponte de navegação a meio navio;
 - Revestimento do pique de vante com cimento para ser utilizado como tanque de aguada;
 - Desmontagem de alguns dos reforços estruturais de proa no pique de vante e paiol da amarra;
5. O navio foi posteriormente registado em nome da PP - *Sociedade de Direito Guineense*, e foi-lhe concedida autorização de pesca costeira pelas autoridades da Guiné-Bissau, as quais emitiram o certificado de navegabilidade;
6. QQ pretendia que o navio Bolama fosse dotado de sistema de pesca “por tangones”, utilizado na pesca do camarão;
7. Para apurar a viabilidade dessa pretensão, LL aconselhou QQ a contratar um engenheiro do ramo da construção naval, RR;



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

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

8. (...) Tendo o mesmo constatado que não havia caderno de estabilidade, pelo que seria necessário colocá-lo em doca seca para fazer os respetivos cálculos;

9. Em setembro de 1991, o navio Bolama dirigiu-se a Lisboa, tendo atracado no cais da 6.^a Ré, no Seixal;

10. (...) Local onde lhe foram efetuadas novas alterações por iniciativa da 5.^a Ré, tais como (segundo a descrição constante de fls. 1040 do Processo n.º 622/1993):

- Embarque de cerca de 28 toneladas de lastro no fundo do porão;
- Desmontagem de quatro guinchos de pesca do primeiro tombadilho AV;
- Montagem de dois guinchos no primeiro tombadilho AR, transformados em enrolador de redes;
- Desembarque de quatro tapetes rolantes e uma mesa grande de trabalho do parque de pesca;
- Montagem de um condensador marítimo na casa da máquina;
- Montagem de um grupo hidráulico no parque de pesca, para acionamento das placas do congelador e do tapete transportador de tabuleiros, que era manual;
- Montagem de um armário congelador no parque de pesca;
- Desembarque de uma caldeira de cozer camarão, de um tanque de lavagem de pescado e de uma mesa grande em aço do parque de pesca;
- Montagem de uma unidade de ar condicionado no primeiro tombadilho à proa;
- Instalação de um sarilho para cabos no segundo tombadilho à proa;
- Instalação de vários acessórios de refrigeração para o congelador de placas no parque de pesca;
- Instalação de dois camarotes a bombordo, dois camarotes a estibordo, uma casa de banho, uma sala de jantar e um paiol de géneros no primeiro tombadilho a meio navio;
- Desmontagem de duas divisórias longitudinais em chapa do primeiro tombadilho, que serviam como guias das redes;
- Desmontagem da antepara transversal e porta estanque de comando hidráulico nela incorporada, que existia AR da casa de preparação do pescado;
- Alteração do sentido de abertura da porta de embarque do pescado no primeiro tombadilho no topo da rampa à popa;
- Foram cortadas as saliências (reforços) que existiam em ambos os bordos no painel de popa;
- Reparação geral das casas de banho, incluindo a colocação de cimento nos seus pavimentos;
- Manufaturados e montados vários armários para arrecadações diversas;



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

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

- Corte de várias aberturas de resbordo a bombordo e estibordo a ré, acima do verdugo, ao nível do pavimento do bordo livre - existência de três aberturas a bombordo (duas semi-circulares com diâmetro aproximado de 150mm, e uma retangular com dimensões aproximadas de 350x300mm);

- Montagem de uma dala com abertura aproximada de 400x350mm, situada a cerca de 500mm acima da abertura de resbordo mais a ré do costado de bombordo;

11. Tais alterações foram realizadas sem estudo prévio e caderno de estabilidade, e sem novas provas de estabilidade, afetando a estabilidade do navio Bolama, assim como não foram comunicadas à *Inspeção de Navios e Segurança Marítima*, nem participadas para efeitos de fiscalização;

12. Em novembro de 1991, a 7.^a Ré, sociedade classificadora, vistoriou o dito navio, a pedido da 5.^a Ré, a fim de vir a ser emitido o certificado de bordo livre;

13. Tal certificado de bordo livre corresponde à inscrição, no costado dos navios, de linhas que marcam os limites de imersão dos mesmos, tendo em vista a salvaguarda da vida humana no mar e a defesa das embarcações e dos bens embarcados;

14. No decurso da referida vistoria, o inspetor da 7.^a Ré, aqui 2.^o Réu, constatou a existência de aberturas de resbordo, duas do lado estibordo e outra do lado bombordo;

15. O 2.^o Réu determinou ou deu instruções ao mestre do navio que se soldassem aquelas aberturas antes de o navio sair para o mar;

16. No dia 3 de dezembro de 1991, o navio Bolama saiu do cais da 6.^a Ré, no Seixal, dirigindo-se para a *Docapesca*, em Lisboa, a reboque do navio SS;

17. Em 4 de dezembro de 1991, cerca das 11h00, com boas condições de mar e de tempo, o navio Bolama saiu da referida *Docapesca* para realizar uma experiência de redes, levando a bordo trinta pessoas - entre as quais, o pai do Autor -, e tendo sido efetuada a última comunicação do navio por volta das 11h30;

18. O navio Bolama não mais voltou a contactar, nem regressou à hora prevista, tendo desaparecido;

19. Após buscas através de meios aéreos e navais, o navio Bolama acabou por ser localizado, no dia 5 de fevereiro de 1992, afundado ao largo da costa portuguesa e frente à barra de Lisboa, a 116 metros de profundidade, assente de quilha e ligeiramente adornado a estibordo, a cerca de 8,1 milhas do Cabo Raso e 14,5 milhas do Cabo Espichel;

20. O naufrágio do navio Bolama ocorreu em poucos minutos;

21. E não houve a possibilidade de se fazer qualquer comunicação, nem tempo para permitir a utilização dos meios de salvamento existentes a bordo, com a entrada ou embarque de grande quantidade de água nesse período temporal de minutos;



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

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

22. BB era a viúva e uma herdeira do mencionado LL, tendo sido, como tal, habilitada no âmbito do Processo n.º 19931/97.7TVLSB, da 10.ª Vara Cível de Lisboa, 2.ª Secção;
23. Em 4 de dezembro de 1991, a 5.ª Ré era a empresa armadora do navio Bolama;
24. O Autor é o único filho de NN, falecido em consequência do naufrágio do navio Bolama;
25. Na altura, o Autor tinha quatro anos de idade;
26. O falecido era alguém que vivia intensamente a vida, sendo bastante feliz;
27. No plano pessoal, o mesmo vivia em harmonia com a sua mulher e com o filho de ambos, o ora Autor;
28. Mantinha uma situação familiar estável e financeiramente desafogada;
29. No campo profissional, tratava-se de um conhecido e já reputado arquiteto;
30. Era uma pessoa com uma grande alegria de viver;
31. Dos relatórios das autópsias de alguns dos cadáveres encontrados resultou que essas mortes foram devidas a asfixia por submersão;
32. Eram muito fortes os laços afetivos existentes entre o Autor e o seu pai;
33. Foi enorme e tem perdurado, e até se agravado ao longo dos anos, o desgosto sofrido pelo Autor com o falecimento do seu pai;
34. (...) Por quem nutria especial afeição e que lhe dispensava muitos afetos, apoio material, psicológico e de companheirismo, de que o Autor veio a necessitar;
35. Ficou para sempre alterada a realidade familiar do Autor com a ocorrência que provocou a morte do seu pai;
36. O referido desgosto do Autor, em face do falecimento do seu pai, que o deixou traumatizado, agravou-se com o crescimento;
37. O sofrimento do Autor é adensado pelas circunstâncias em que a morte do seu pai ocorreu, sendo que o cadáver da vítima continua desaparecido;
38. Desde o dia 4 de dezembro de 1991 até hoje que é recordado com dor, pelo Autor, o desaparecimento do seu pai;
39. Em virtude daquela morte, verificou-se a perda da capacidade de ganho para o agregado familiar, muito em especial para o Autor, pois era do rendimento auferido por NN que se suportava a maioria das despesas do agregado;
40. Quando proposta a presente ação, em 28 de junho de 2013, o Autor ainda estava sem auferir quaisquer rendimentos;
41. O Autor viveu a sua infância e juventude com alguns sacrifícios patrimoniais, devido à perda prematura do seu pai;
42. E também deixou de receber as importâncias respeitantes aos rendimentos que o seu pai iria continuar a auferir;



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa

Tribunal marítimo – Juiz 2

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: lisboa.tm@tribunais.org.pt

43. O falecido NN nascera em xx de xx de 1954, tendo, no dia do naufrágio, 37 anos de idade;

44. A sua morada era na rua XX, n.º XX, X direito, em XX;

45. LL deixou como seus sucessores, para além de BB (cônjuge), os filhos MM, TT e UU;

46. LL era engenheiro maquinista da marinha mercante e foi admitido ao serviço junto da 5.ª Ré para prestar serviços no domínio específico da sua formação académica, ou seja, na área da reparação e manutenção de máquinas e motores, em regime livre;

47. A intervenção de LL sempre se circunscreveu à área de máquinas e motores, não lhe competindo fazer - e jamais o fez - sugestões sobre matéria de estabilidade do navio Bolama, e não dispendo de atribuições/funções nesse âmbito;

48. O navio Bolama perdeu-se por causa não apurada, possivelmente porque alguma ação - de natureza e causa indeterminadas - o inclinou a ponto de submergir, e de manter submersas, as grandes aberturas (portas e vigias) que levava franqueadas, o que permitiu o embarque muito rápido de enormes quantidades de água, anulando a reserva de flutuabilidade da mencionada embarcação;

49. As três boeiras - duas de recorte semi-circular e uma de recorte retangular - jamais tornariam possível, ou poderiam importar, o embarque da água necessária ao afundamento daquele navio;

50. O 2.º Réu não informou da existência das mencionadas aberturas aos demais membros da equipa que estava a proceder aos cálculos necessários à marcação da linha de bordo livre;

51. (...) Designadamente, não comunicou ao 3.º Réu a existência de tais aberturas;

52. A única tarefa que a 7.ª Ré desempenhou foi a da elaboração dos cálculos necessários à marcação do bordo livre;

53. A mesma empresa não emitiu (nem podia emitir) nenhum certificado de bordo livre ou de linhas de carga (da exclusiva competência das administrações de bandeira);

54. No dia 4 de dezembro de 1991, o Bolama era um navio de pesca costeira, registado na República da Guiné-Bissau, sob cuja bandeira navegava;

55. A 7.ª Ré, através dos seus funcionários, limitou-se a vistoriar o navio Bolama e a calcular o bordo livre, não tendo emitido o certificado respetivo, nem teve necessidade do caderno de estabilidade;

56. No dia 4 de dezembro de 1991, o navio Bolama fez-se ao mar em condições diferentes das suas condições típicas de carga (pesca), quais fossem as de navio de carga geral (com eletrodomésticos, passageiros, cartões, garrafões, etc.);

57. O navio Bolama havia sido inspecionado pela autoridade de bandeira, que lhe outorgou, sem restrições ou exigências suplementares, o certificado de navegabilidade;



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

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

58. O dito navio havia sido classificado pela VV com a mais elevada classificação por si atribuída - a classificação 1A1 -, navio de pesca, e tinha realizado para o efeito provas de estabilidade;

59. Nessa sequência, as autoridades dinamarquesas, após o dia 24 de janeiro de 1991, autorizaram a saída do navio e a sua viagem até Portugal;

60. O embarque de cerca de 28 toneladas de lastro no fundo do porão, no Seixal, visou melhorar a condição de estabilidade do navio Bolama;

61. A 5.^a Ré celebrou com a 8.^a Ré um contrato de seguro marítimo, titulado pela apólice número xxxxxxx, com efeitos a partir de 19 de dezembro de 1990, que tinha por objeto o barco de pesca de arrasto costeira, por si adquirido, denominado OO (mais tarde, *Bolama*), com bandeira das Ilhas Faroé (Dinamarca), com o capital inicial garantido de 120 000 000\$00 e uma franquia de 120 000\$00, alterados, posteriormente, para 140 000 000\$00 (casco, máquinas e pertences: 100 000 000\$00; redes de pesca: 10 000 000\$00; lucros cessantes: 30 000 000\$00) e 100 000\$00, respetivamente, conforme proposta de seguro, apólice e respetivas condições gerais e especiais documentadas de fls. 203 a 215, que aqui se dão como totalmente integradas e reproduzidas;

62. Na referida apólice de seguro marítimo foram contratadas entre as partes outorgantes as cláusulas especiais 1.^a, 2.^a, 3.^a, 4.^a, 5.^a, 7.^a e 12.^a;

63. Após o naufrágio do navio Bolama, a 5.^a Ré propôs uma ação judicial contra a ora 8.^a Ré, pedindo que esta fosse condenada a pagar-lhe a quantia de 140 000 000\$00, correspondente ao capital garantido pela referida apólice, cujos termos correram no Tribunal Marítimo de Lisboa, sob o número 622/1993;

64. O Tribunal Marítimo de Lisboa julgou improcedente a referida ação judicial, absolvendo a ora 8.^a Ré do pedido, com fundamento na ineficácia do contrato de seguro marítimo celebrado entre ambas, sentença essa mantida pelo Tribunal da Relação de Lisboa e pelo Supremo Tribunal de Justiça, cuja decisão foi confirmada pelo Tribunal Constitucional, no que respeita à questão da sua alegada inconstitucionalidade, por acórdão transitado em julgado em 4 de novembro de 1999, conforme certidão judicial junta de fls. 216 a 292;

65. Segundo a cláusula especial 7.^a (sétima) do dito contrato de seguro marítimo (a única, entre as referidas cláusulas especiais, que se refere à responsabilidade civil), só se encontra “1. (...) *coberta a responsabilidade civil do Segurado no referente aos danos patrimoniais causados a terceiros pelo navio ou embarcação aqui seguro a outros navios ou embarcações em resultado directo e imediato de abalroamento, ficando ainda especialmente abrangida por esta cláusula a responsabilidade civil do Segurado no referente aos danos patrimoniais causados pelo navio ou embarcação aqui seguro a cais, molhes, pontões, pontes, diques, planos inclinados ou construções similares, obras de arte ou boias*” (cfr. fls. 214);



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

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

66. O n.º 3 da mesma cláusula especial vem estabelecer que, *“Salvo convenção expressa em contrário nas Condições Particulares não se encontra garantido por este contrato qualquer importância que o Segurado venha a ser obrigado a pagar, embora relacionado com o abalroamento ou embate do navio ou embarcação aqui seguro, no referente a despesas com (...), ou ainda quaisquer danos decorrentes de perda de vidas, lesões corporais ou doença”* (cfr. fls. 214);

67. Na cláusula geral 8.ª, n.º 1, al. b), a 5.ª Ré obrigou-se perante a seguradora 8.ª Ré *“a comunicar de imediato (...) todas as circunstâncias de que tenha conhecimento e que possam agravar o risco assumido, pagando o prémio adicional que for requerido”* (cfr. fls. 209);

68. E consta do seu n.º 2, entre o mais, o seguinte:

“2. O presente contrato deixará de produzir os seus efeitos, podendo a Seguradora exigir do Segurado um montante igual ao valor das indemnizações que tiver pago por sinistros ocorridos posteriormente, quando o Segurado não observe as seguintes obrigações:

a) Manter o navio ou embarcação identificada nas Condições Particulares em perfeitas condições de navegabilidade;

(...);

c) Comunicar previamente à Seguradora a transferência de propriedade sobre o navio ou embarcação identificada na Apólice, bem como quando lhe pretenda dar destino ou uso diferente daquele que foi declarado” (cfr. fls. 209 e 210);

69. Na cláusula geral 2.ª, parágrafo único, pode ler-se o seguinte:

“Salvo convenção em contrário, expressa nas Condições Particulares, não ficam garantidos os danos não patrimoniais” (cfr. fls. 208);

70. Da cláusula geral 7.ª, n.º 1, als. e), h) e q), do referido contrato de seguro, consta o teor seguinte:

“1. Salvo convenção em contrário expressa nas Condições Particulares, a Seguradora não responde pelas perdas ou danos directa ou indirectamente resultantes de:

(...);

e) Dolo, fraude, barataria do capitão ou de qualquer membro da tripulação;

(...);

h) Vício próprio, desgaste normal, uso ou depreciação, deficiência, defeitos latentes ou ocultos e/ou de manutenção do navio ou embarcação;

(...);

q) Quaisquer factos resultantes da infracção ou inobservância dos regulamentos gerais de navegação e especiais dos portos, capitánias ou outras autoridades marítimas ou de quaisquer outras disposições legais nacionais e internacionais, bem como a falta de reparação reconhecida necessária e já recomendada pela Seguradora ou pelas autoridades marítimas” (cfr. fls. 209);



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

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

71. A 5.^a Ré não comunicou à 8.^a Ré a transferência da propriedade do navio em apreço (da 5.^a Ré para a empresa guineense PP), bem como a mudança do seu nome (de OO para *Bolama*) e da respetiva bandeira (das Ilhas Faroé, Dinamarca, para a da Guiné-Bissau), durante a vigência do contrato de seguro celebrado entre ambas;

72. (...) Tal como deixou de comunicar à 8.^a Ré a realização das alterações levadas a efeito em Portugal (Seixal);

73. À data em que ocorreu o naufrágio do navio Bolama, encontrava-se em vigor um contrato de seguro de *Responsabilidade Civil Exploração*, titulado pela apólice número xxxxxx, de acordo com o clausulado constante de fls. 162 a 169, aqui dado como totalmente integrado e reproduzido;

74. Nesse contrato era seguradora a ora 9.^a Ré, então denominada *WW Portugal - Companhia de Seguros, S.A.*, sendo tomadora e segurada a aqui 7.^a Ré;

75. O contrato tinha por objeto garantir o segurado, até ao limite do capital seguro, contra as consequências pecuniárias de responsabilidade civil que lhe pudesse ser imputada, face ao Código Civil, devido a danos corporais, materiais e imateriais causados a terceiros, incluindo clientes, decorrente do exercício da atividade de classificação de navios e controlo de qualidade, nos termos dos capítulos I e II, cláusulas 3.1 da apólice de seguro em apreço;

76. O capital seguro era de 200 000 000\$00 por anuidade, mas com o limite de 100 000 000\$00 por sinistro, estando sujeito a uma franquia de 10 % do valor do sinistro, com o limite mínimo de 185 000\$00 e o limite máximo de 900 000\$00, em conformidade com as suas condições particulares; valores a que correspondem, em moeda corrente, as quantias de € 997 595,80 para cada anuidade, € 498 797,90 por sinistro, bem como as franquias mínima de € 992,78 e máxima de € 4 448,18;

77. O Tribunal de Instrução Criminal de Lisboa, por decisão instrutória proferida em 23 de agosto de 1996, despronunciou os aí arguidos LL, CC (aqui 2.º Réu), DD (aqui 3.º Réu) e EE (aqui 4.º Réu), pela prática do crime que nesses autos o Ministério Público lhes imputou; e essa decisão foi confirmada por douto Acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa, datado de 7 de maio de 1997, que manteve a não pronúncia dos aludidos arguidos.

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

I. Na viagem da Dinamarca para Lisboa, o Bolama teve vários comportamentos com tendência para adornar para qualquer dos bordos, sendo que as alterações na Dinamarca determinaram a mudança do peso do navio, no seu conjunto, sem que fossem efetuadas novas provas de estabilidade;



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

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

II. O então mestre da referida embarcação, XX, deu conhecimento desses comportamentos a QQ e a LL, os quais nada fizeram para resolver os problemas existentes;

III. RR concluiu que o navio não tinha estabilidade suficiente para a colocação do sistema de pesca (ao camarão) “*por tangones*”;

IV. QQ, como gerente da 5.^a Ré, considerou que tal operação implicava custos excessivos, tanto em tempo como em dinheiro, e foi por essa razão que o navio seguiu, sem mais, para a Guiné-Bissau;

V. No decurso da viagem para a Guiné-Bissau, o navio Bolama adornou com muita frequência, a bombordo e a estibordo, mesmo com o mar calmo, tendo sido (inclusive) necessário retirar “*força*” às máquinas para que retomasse a posição inicial;

VI. Na execução da atividade pesqueira na Guiné-Bissau, ao arrastar, o mesmo navio deixou de “*responder*”, sendo necessário evitar a sua colisão com outros navios;

VII. Todos estes factos foram levados ao conhecimento - mormente pelo, na altura, mestre da embarcação YY,- de LL;

VIII. LL colaborava com QQ nas questões relacionadas com a atividade pesqueira das sociedades 5.^a Ré, 6.^a Ré e PP, empresas onde os empregados eram comuns;

IX. Foram (também) da iniciativa de LL as alterações realizadas no Seixal ao navio Bolama;

X. Todas essas alterações ocorridas no Seixal foram supervisionadas por LL;

XI. A determinação pelo 2.^o Réu - que se soldassem as aberturas de resbordo antes de o navio sair para o mar - foi direcionada a LL;

XII. Em consequência, os cálculos necessários à marcação do bordo livre ficaram “*viciados*”, por terem sido desconsideradas as aberturas de resbordo;

XIII. O 2.^o Réu não verificou a carga do navio nem deu instruções ao mestre sobre o modo de efetuar o carregamento;

XIV. No decurso do reboque, no dia 3 de dezembro de 1991, o navio Bolama adornou para ambos os lados (bombordo e estibordo), levando algum tempo a retomar a posição inicial;

XV. LL era assessor técnico e supervisor das reparações e alterações do navio Bolama;

XVI. LL não efetuou, nem solicitou a outro técnico, um estudo das consequências na estabilidade do navio, sobre as alterações introduzidas no Seixal;

XVII. LL não insistiu para que fosse entregue o caderno de estabilidade;

XVIII. Tal como não diligenciou para que fossem realizadas provas de estabilidade após as alterações introduzidas, embora soubesse das reclamações dos mestres quanto ao comportamento do navio e dos avisos e recomendações de RR, relativamente à estabilidade do Bolama;

XIX. LL autorizou que fossem efetuadas as aberturas de resbordo;

XX. Muito embora ele conhecesse a capacidade do porão do navio Bolama, LL nada fez relativamente ao peso que lá foi colocado;



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

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

XXI. Ignorou a recomendação que lhe fora feita pelo 2.º Réu - no sentido de ser “*imperioso*” que as aberturas de resbordo fossem soldadas antes de o navio em apreço sair para o mar;

XXII. No decorrer da vistoria na qualidade de inspetor da 7.ª Ré, o 2.º Réu não confirmou o cumprimento da determinação da soldadura das aberturas de resbordo no navio Bolama;

XXIII. (...) Para além de que não deu conhecimento ao 3.º Réu e ao 4.º Réu da existência das mencionadas aberturas de resbordo, mesmo sabendo que o conhecimento dessas aberturas era essencial para a marcação da linha de bordo livre;

XXIV. Apesar de o 3.º Réu saber que o navio Bolama não tinha caderno de estabilidade e que não fora verificada a estabilidade do mesmo, o 3.º Réu procedeu ao cálculo necessário à marcação da linha de bordo livre, com vista a ser emitido o respetivo certificado;

XXV. O 4.º Réu (como diretor da 7.ª Ré) subscreveu os dados fornecidos para que fosse emitido o certificado de bordo livre, sem confirmar se os elementos técnicos apresentados pelos Réus anteriormente referidos eram, ou não, os corretos;

XXVI. Os 2.º, 3.º e 4.º Réus atuaram nos termos acima descritos, no exercício das suas funções e ao serviço da 7.ª Ré;

XXVII. Embora a 7.ª Ré tivesse sido contratada para confirmar a estabilidade do navio Bolama, efetuando as competentes vistorias, inspeções, cálculos e marcações, para aplicação da Convenção Internacional das Linhas de Carga (1966), os seus técnicos nada fizeram no sentido de confirmar que o armador, a quem entregaram o certificado, implementasse as medidas condicionantes e prévias à obtenção desse documento;

XXVIII. A 6.ª Ré era empresa armadora do navio Bolama;

XXIX. Todos os referidos factos foram causadores do sucedido afundamento, tendo sido da conjugação dos mesmos que resultou o naufrágio do navio Bolama;

XXX. O pai do Autor constituía uma sociedade de arquitetos com ZZ, também considerado no meio, a “*AB, Lda.*”, a qual possuía vasta carteira de clientes e de projetos executados e em execução;

XXXI. No ano de 1990, tal sociedade realizou proveitos, independentemente de custos, de 15 675 000\$00, e, no ano de 1991, de 23 884 701\$00, os quais foram afetados, na proporção de metade, a cada um dos dois únicos sócios;

XXXII. O falecido vivia em casa própria;

XXXIII. A sua mulher dispunha de veículo próprio da marca AC, e o falecido de viatura da marca AD, em nome da sociedade profissional de que fazia parte, mas que só ele utilizava na sua vida profissional e pessoal;

XXXIV. As férias que a família fazia no país e estrangeiro eram, pelo menos, de três semanas, frequentando bons hotéis e estâncias turísticas;

XXXV. Tinham empregada doméstica três dias por semana;



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

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

XXXVI. O falecido auferia não menos de 350 000\$00 mensalmente, nos dois últimos anos de vida, e contribuía com dois terços dessa importância para as despesas da sua casa, reservando um terço para outros gastos pessoais;

XXXVII. (...) Com um rendimento anual de, pelo menos, 4 200 000\$00;

XXXVIII. À data da propositura da presente ação, o Autor ainda estudava;

XXXIX. No decesso de NN (decorrente da submersão do navio), ocorreu-lhe a previsão da morte e a sensação de impotência para lhe resistir;

XL. NN teve a percepção da sua morte, aquando da submersão do navio, experimentando sentimentos próprios dessa realidade iminente.

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, foi desconsiderada, 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 e das declarações de parte nela prestados, que foram todos reauditados. Tal circunstância, que deve, também nesta fase do processo, revestir-se de uma utilidade prática, dispensa um relato detalhado e exaustivo do que aí se afirmou oralmente.

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.

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).

Aqui chegados, e relativamente aos factos provados, a decisão do Tribunal teve por fundamento a análise conjugada e crítica da prova produzida na presente lide, com enfoque para os elementos probatórios seguintes:

- a) Os depoimentos das testemunhas arroladas pelo Autor, AE, AF, AG e AH;
- b) O depoimento da testemunha arrolada pelo 1.º Réu (habilitado da 1.ª Ré), AI;
- c) Os depoimentos das testemunhas arroladas pelas 5.ª e 6.ª Rés, AJ, AK e AL;
- d) Os depoimentos das testemunhas arroladas pela 8.ª Ré, AM, AN, AO, AP, AQ e RR;
- e) As declarações de parte levadas a efeito pelo 4.º Réu, incidentes sobre a matéria factual constante dos artigos 35.º a 78.º e 81.º a 83.º da respetiva contestação; e
- f) A prova documental obtida e a visualização de vídeos fornecidos pela Armada.



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

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

Os diversos documentos dos presentes autos tidos em linha de consideração pelo Tribunal foram os seguintes:

- Volume I: de fls. 51 a 97 (certidão do Processo n.º 19931/97.7TVLSB, da 10.ª Vara Cível de Lisboa), de fls. 109 e 110 (auto de compromisso de honra e declarações de cabeça de casal), de fls. 162 a 169 (contrato de seguro entre a 7.ª Ré e a 9.ª Ré, condições especiais), de fls. 203 e 204 (proposta de seguro marítimo da 5.ª Ré), de fls. 205 e 206 (contrato de seguro marítimo entre a 5.ª Ré e a 8.ª Ré, condições particulares), de fls. 207 a 212 (contrato de seguro marítimo entre a 5.ª Ré e a 8.ª Ré, condições gerais), de fls. 213 a 215 (contrato de seguro marítimo entre a 5.ª Ré e a 8.ª Ré, cláusulas especiais), de fls. 216 a 292 (certidão do Processo n.º 622/1993, apenso), de fls. 293 (comunicado da 5.ª Ré datado de 7 de janeiro de 1992) e de fls. 294 (notícia de jornal de 27 de dezembro de 1991);

- Volume II: de fls. 318 a 321 (sentença do Processo n.º 19931/97.7TVLSB, da 10.ª Vara Cível de Lisboa), de fls. 322 a 331 (Acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa incidente sobre tal sentença), de fls. 332 a 366 (decisão instrutória do Processo n.º 3583/91.0TDLSB do antigo 4.º Juízo de Instrução Criminal de Lisboa), de fls. 375 a 439 e 443 a 507 (Acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa incidente sobre tal decisão instrutória), e de fls. 556 a 570 e 591 (elementos físicos correspondentes ao navio Bolama, desdobráveis, e um CD com o relatório técnico feito a pedido dos 2.º, 3.º, 4.º e 7.ª Réus);

- Volume VI: de fls. 1375 a 1378v (declarações de LL no Processo n.º 3583/91.0TDLSB do antigo 4.º Juízo de Instrução Criminal de Lisboa), de fls. 1382 a 1388 (resposta do Gabinete do Chefe do Estado-Maior da Armada e 8 DVD's contendo cópia integral da gravação original das filmagens relativas ao naufrágio do navio Bolama, apensos por linha), de fls. 1416 (cópia de carta costeira do ano de 1996) e de fls. 1419 (cópia de carta costeira do ano de 1987), cujos originais desdobráveis constam já do volume VIII, respetivamente, a fls. 1933 e 1938 (oferecidos em sede de audiência final).

Em relação ao Processo n.º 622/1993 (apenso), foram consultados os elementos documentais constantes de fls. 32, 34, 36, 79 a 92, 146, 200 a 253, 297 a 301, 326 a 348, 361 a 365, 382 a 384, 386 a 407, 413 a 416, 424 a 427, 436, 437, 466, 510 a 517, 697, 705, 706, 718 a 730, 741, 746, 865 a 878, 950, 951, 1008 a 1041, 1363 a 1370, 1550, 1569 a 1923, 1926, 1927, 2119 a 2126, 2129, 2142 a 2146, 2147 a 2153, 2176, 2179, 2182, 2184 a 2193, 2194, 2199 a 2209 e 2211 (todos eles indicados pela seguradora 8.ª Ré no seu requerimento datado de 3 de janeiro de 2020, a fls. 1402 dos presentes autos, a que se seguiu o despacho de fls. 1406).

Relativamente aos vídeos exibidos em contexto de audiência final, procedeu-se ao visionamento de segmentos dos vídeos constantes dos DVD's (e da *Pen Drive*) juntos aos autos, designadamente os insertos no DVD 1 (vts01-1; vts01-2 e vts01-03), DVD 2 (vts01-1), DVD 3 (vts01-4),



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: lisboa.tm@tribunais.org.pt

DVD 4 (vts01-1) e DVD 7 (vts01-2), tudo conforme consta da gravação correspondente e dos minutos aí indicados:

- Identificação do navio à proa, balizas 50 a 53;
- Navio assente no fundo pela quilha, na posição direita;
- Leme e tubeira enterrados no lodo até dois terços da sua altura e, também, na posição direita;
- Boeira a bombordo, baliza 8;
- Porta de mar aberta com fecho de guilhotina, baliza 3;
- Análise entre comandante e tripulação da operação do navio oceanográfico, concluindo que o navio Bolama se encontra assente no fundo, direito, e ligeiramente inclinado para estibordo;
- Cabo real esticado a estibordo;
- Turbo no fundo a estibordo;
- Patêta de estibordo com cabo real em tração;
- ROV entra no convés superior à ré;
- Enrolador vazio;
- Cabo real de estibordo que sai do enrolador vazio;
- ROV ao nível do convés superior;
- Cabo real de estibordo.

De entre a prova documental apresentada, assinalamos com maior destaque os vários relatórios técnicos juntos por entidades diferentes, e com premissas de base e conclusões diversas, a propósito da questão respeitante ao apuramento da(s) causa(s) do afundamento do navio Bolama no dia 4 de dezembro de 1991, conforme se verá *infra*.

A articulação do espólio instrutório acima descrito acabou por ser pertinente para a demonstração dos pontos concretos em causa, sem prejuízo dos contornos factuais que se encontram exclusivamente demonstrados por documentos, como sejam os relacionados com a celebração das apólices de seguro subjacentes à presente lide (com 8.^a Ré e 9.^a Ré). E quanto aos aspetos pessoais atinentes ao ora Autor, relevaram, necessariamente e apenas, os depoimentos das testemunhas ligadas ao mesmo por estreitos laços familiares.

Ora, a testemunha AE trata-se da mãe do Autor, tendo sido, por isso, advertida para os termos do disposto no artigo 497.º, n.º 2, do Código de Processo Civil. Este depoimento centrou-se, não apenas no concreto circunstancialismo em que o progenitor do Autor, NN (com a profissão de arquiteto), então casado com a referida testemunha, foi convidado para ir a um almoço a bordo do navio Bolama no dia 4 de dezembro de 1991, que aceitou, sobrevivendo a sua morte com o naufrágio do navio, como também nas consequências daí advenientes para o aqui Autor, na altura com quatro anos de idade. A testemunha relatou todo o sofrimento subsequente ao óbito do pai do Autor, com todos os inerentes efeitos nefastos no crescimento/desenvolvimento do Autor, e padecidos daí em



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: lisboa.tm@tribunais.org.pt

diante: falta de auto-estima, sofrimento anímico, ausência de confiança, a mágoa imensa pela falta do pai, afetação em contexto de percurso escolar, entre outros aspetos consequentes ao aludido acontecimento trágico. Para além disso, a testemunha descreveu toda uma forte ligação existente entre pai e filho, rompida prematuramente com o decesso do pai naquele dia, trazendo à audiência final uma carga emotiva quanto à mencionada relação estreita e familiar. Também trouxe à liça o assunto relacionado com a questão financeira, na medida em que o seu marido era o alicerce da estabilidade monetária da família: *“há trinta anos atrás, fomos privados de tudo”*, acrescentou. Disse que se tratava de uma pessoa no auge da sua carreira profissional, que havia estado a montar um atelier de arquitetura e com uma interessante carteira de clientes e de projetos em curso. O falecido é que providenciava pelo sustento da casa (apesar de a testemunha se encontrar empregada), tendo os seus rendimentos financeiros um peso muito significativo na economia do lar. Ou seja, este depoimento tanto abarcou os efeitos negativos, de índole pessoal, que a morte inesperada do pai do Autor provocou na esfera jurídica do demandante, que ainda perduram com relevância, sem olvidar a mencionada afetação do percurso escolar, como as inevitáveis consequências - de natureza financeira - que daí provieram para todos, reduzindo drasticamente os recursos do núcleo familiar em apreço, que se cingiu à mãe e ao filho.

Na mesma linha se pronunciou a testemunha AF, tio do Autor e irmão do falecido arquiteto. Fez uma alusão estruturada e consistente sobre a perda que significou para o Autor, ainda em criança, a morte inesperada do pai, e no que isso se refletiu pela vida fora, com a necessidade de algum acompanhamento psicológico. Falou da forte ligação familiar existente e do estreito envolvimento e relação entre pai e filho, quebrado com o acontecimento descrito. Muito na senda do depoimento anterior, esta testemunha desenvolveu um discurso tendente à descrição das consequências nefastas na vida do Autor, a partir de então, e também sobre toda a afetação económico-financeira da família em si, a qual ficou sem a sua principal fonte de rendimentos. Apontando o irmão como um *“pai muito dedicado”*, a testemunha trouxe à audiência essa mesma percepção, no âmbito de um contexto familiar compacto, sem deixar de fazer referência, por outro lado, ao desafio financeiro conhecido pelo pai do Autor, fruto de se tratar de uma pessoa profissionalmente bem sucedida, com um atelier de arquitetura recentemente montado e já com projeção (por referência à data do naufrágio). Mais afirmou que grande parte do sustento da família provinha dele, NN, com bastante trabalho entre mãos, já que a sua cunhada (por sua vez, irmã da mulher da testemunha) era educadora de infância. A testemunha frisou, doutro passo, que também foi convidada para o almoço a bordo do navio Bolama, por parte do administrador da empresa 6.^a Ré (QQ), a que não pôde ir por razões profissionais. Sendo o *“médico da Docapesca”* (medicina do trabalho), como afirmou, a testemunha referiu que alguns dos trabalhadores dessa entidade lhe relataram que a embarcação saíra instável, que adornara ao sair da doca no dia 4 de dezembro de 1991, e ao entrar no mar. Depois terá endireitado. Contudo, não sabe quem o disse em concreto,



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

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

em face do distanciamento temporal dos factos sob inquirição. Também assumiu que, em relação à parte técnica da embarcação, de nada sabe, não sendo essa a sua função. Não conheceu, sequer, LL. Soube já posteriormente das alterações que a embarcação sofreu - *“do acesso que teve ao processo”* -, mas sem nunca conseguir especificar minimamente no que consistiram as referidas modificações. Por fim, a testemunha não logrou quantificar, em termos de valores concretos, no que se traduziu para a família a quebra de rendimentos ocorrida com o decesso do progenitor do aqui demandante.

Em relação à testemunha AG, disse (aos costumes) ser tia do Autor (casada com a anterior testemunha) e, como tal, ter interesse pessoal no desfecho deste processo, justamente por ser tia do ora demandante. Frisou que o seu cunhado era uma pessoa muito presente na vida do filho, tendo ambos uma ligação bastante forte. Profissionalmente, possuía uma carteira de clientes apreciável, enquanto arquiteto, sendo sócio de uma sociedade que estava a correr muito bem. Com uma vida desafogada, era ele a auferir mais rendimentos para a vida conjugal, em comparação com a sua mulher, fazendo o casal algumas viagens. Descreveu o Autor como uma pessoa *“que ainda hoje pensa que está à espera do pai”*, possuindo um *“desassossego insuperável”* derivante da morte do seu progenitor. Necessitou de apoio psicológico, inclusive no seu percurso escolar, e nunca foi bom aluno até ao 12.º ano: supostamente, *“não perdeu nenhum ano, mas sempre com apoio”*, referiu. A família foi, para ele, um suporte fundamental, face a tanta coisa que ficou por esclarecer. Segundo o afirmado, os primeiros passos profissionais que o Autor deu foi num laboratório familiar, onde trabalhou por algum tempo. Não obstante, a mãe acabou por ser o suporte presente e essencial, até ele constituir família - concluiu.

Por seu lado, a testemunha AH referiu não conhecer o Autor, apesar de ter uma relação de amizade com o tio do mesmo, a testemunha AF. Desenvolveu a sua atividade profissional sempre ligado a navios, tendo trabalhado numa sociedade classificadora alemã desde 1978 até 2008. Nunca viu o navio Bolama. O seu depoimento centrou-se, essencialmente, na análise do relatório a fls. 1008 a 1041 do Processo n.º 622/1993 (apenso), subscrito pelos engenheiros AR e AS, da autoridade marítima e que leu há cerca de 15 anos, relacionado com a estabilidade do navio em apreço, concordando com o seu conteúdo. A conclusão aí vertida, segundo referiu, foi a de que o navio não tinha estabilidade intacta, ou muito pouca estabilidade intacta ele teria. Confrontada a testemunha com o teor do relatório em si, visualizou a fls. 1035 o *“Resumo das causas mais prováveis do afundamento”* e percorreu sobre o que leu, sempre a incidir sobre o documento em causa, mas chegando a dizer, e erradamente, que o navio Bolama *“não ia a arrastar”*, por supor que as redes se encontravam enroladas. No mais, a testemunha afirmou ter visto um vídeo sobre o achamento do navio, observando que não estava completamente direito no fundo do mar, e sim ligeiramente adornado, ou ligeiramente inclinado e com a quilha assente no fundo (não virou sobre si próprio). De resto, a testemunha falou quanto aos efeitos da colocação de lastro no navio, tratando-se de



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

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

uma opção tendencialmente positiva, por fazer descer o centro de gravidade do barco e aumentar, conseqüentemente, a respetiva estabilidade; desde que essa colocação não se mostre excessiva - acrescentou (com um depoimento algo opinativo, não enraizado num conhecimento direto dos factos).

Quanto à testemunha AI, mencionou ter sido mestre do navio “AT” e, também, *“amigo do mestre AU, a última pessoa que falou com ele pela rádio”* (referindo-se a AU, o mestre do navio Bolama à data do naufrágio). Deu-lhe a informação da zona onde ele poderia fazer a experiência de pesca, já que o falecido mestre desconhecia a zona pesqueira em causa. Não possuindo qualquer certeza sobre a causa (ou causas) do afundamento da embarcação, suscitou várias hipóteses para o efeito: a captação de um cardume de peixes *“apara-lápis”*, que pode surgir às toneladas contra as redes de pesca; o prendimento das redes novas no fundo do mar, por qualquer motivo (e que não cederam por serem novas); ou a verificação de adorno do barco; *“certezas, não as tenho; cada um sugeria a sua ideia; para além disso, a minha mentalidade já não é a mesma de há trinta anos...”* (acrescentou). Apesar de a testemunha ter dado algumas indicações ao mestre AU sobre a zona para a experiência de redes, também aditou que o navio Bolama não se deslocou para a área indicada, que era quatro ou cinco milhas mais para fora: *“não foi na zona que eu dei”* (que o navio naufragou), cabendo essa decisão apenas ao mestre (*“da sua cabeça”*). Também afirmou desconhecer se houve outro mestre do navio Bolama, para além de AU. A testemunha referiu que *“quem foi buscar o barco à Dinamarca disse que ele não tinha capacidade de navegação; quando o navio veio da Dinamarca, o mestre anterior disse que não mais aí andaria...”*, mas sem precisar quem o terá mencionado. E, uma vez mais, reiterou as várias hipóteses que, no seu entender, determinaram o afundamento do navio Bolama: a intervenção de um cardume de *“apara-lápis”*, peixes abundantes na zona do naufrágio; o prendimento das redes novas no fundo do mar; ou a ocorrência de um adorno excessivo do navio. Esta testemunha falou com bastante genuinidade e isenção sobre os aspetos que lhe foram questionados, pese embora haja revelado manifesta falta de memória acerca de alguns pontos concretos.

No tocante à testemunha AJ, mencionou que acompanhava as duas empresas - 5.^a Ré e 6.^a Ré - a nível financeiro, não logrando precisar o respetivo período temporal. Quando se deu o afundamento do navio Bolama, prestava apoio a ambas as sociedades, tendo sido nomeada gerente após o naufrágio, segundo o sinalizou. Afirmou que, por altura dos factos, a proprietária da embarcação era a empresa guineense PP, sendo a 5.^a Ré a armadora do navio Bolama. Por seu lado, a 6.^a Ré era só cliente da 5.^a Ré, costumava apenas adquirir o pescado como uma mera cliente da empresa 5.^a Ré. Nas suas palavras, nenhuma relação existia entre a sociedade 6.^a Ré e o navio Bolama.

A testemunha AK, escriturária nas ditas empresas (5.^a e 6.^a Rés) desde 1987 até 1999, também se encontrava em funções nas mesmas sociedades quando o naufrágio se produziu. Não se



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: lisboa.tm@tribunais.org.pt

revelou segura quanto à propriedade do navio Bolama, atribuindo-a num primeiro momento à 5.^a Ré, mas, depois, viu nesta a função de armadora do navio em causa (sem a propriedade do mesmo), administrando-o apenas. Em relação à 6.^a Ré, disse que se tratava de uma “*empresa separada*” da 5.^a Ré, que possuía outros navios (que não o Bolama). Desconhece quem comprava o pescado à 5.^a Ré, não se recordando desse circunstancialismo concreto, bem como de outros aspetos questionados.

No concernente à testemunha AL, comandante da marinha mercante na situação de reformado, foi o diretor geral de ambas as empresas (5.^a e 6.^a Rés), e ainda da sociedade guineense PP, cerca de dez anos no seu conjunto, entre 1989 e 1997. Referiu, desde logo, que a 5.^a Ré foi a primeira proprietária nacional do navio Bolama, sendo ela a sociedade armadora à data do sinistro (com a PP como nova proprietária). Quanto à 6.^a Ré, nada a ligava ao navio em apreço. Os escritórios da 6.^a Ré, por seu turno, faziam parte integrante do Grupo AV. No que tange aos seus contactos com LL, a testemunha afiançou que este se limitava a fazer a gestão da parte mecânica dos navios ou de embarcações, tratando-se de um engenheiro de máquinas sem qualquer competência ou interferência navais. LL terá só “*acompanhado*” as alterações ao navio Bolama no Seixal e dito à testemunha que haviam mudado de posição os guinchos, a pedido do mestre, mas sem nenhuma participação direta nessas mesmas intervenções, por exorbitarem as funções de engenheiro de máquinas (avençado na 5.^a Ré). Esta testemunha encontrava-se na Guiné aquando do naufrágio. Porém, por altura do achamento do navio naufragado, esteve a bordo da lancha com o ROV, da primeira vez, tendo relatado ao Tribunal o que visualizou na ocasião. O navio Bolama estava absolutamente direito e com a quilha assente no fundo do mar; paletes havia, e latas de tinta, que indiciavam que o navio não adornara. Decerto que existiu uma qualquer prisão das redes de pesca (inusitada), porventura num cabo submarino, com a subsequente tração da embarcação para trás e baixo. A embarcação não virou, foi puxada a direito e encontrava-se antes de afundar, nitidamente, numa situação de pesca com as redes já lançadas. A testemunha não deixou, ainda, de mencionar ser conhecedora de alguma dificuldade de governo da embarcação, de o Bolama consistir num “*navio com mau governo*”: já a gestão do seu adorno, neste como noutros navios, seria “*permanente*”; “*só me recordo de me terem falado dos problemas de governo*”. Ou seja, na visão da testemunha, a embarcação em causa conheceria mais problemas de governo do que, propriamente, de estabilidade; e, quanto ao adorno, não tem a ideia de existir com relevância, ignorando as razões que levaram às reparações havidas no Seixal. De igual sorte, desvalorizou a importância das boeiras no contexto do afundamento em si. Além do mais, foi confrontada com o teor das cartas costeiras cujos originais se mostram documentados a fls. 1933 e 1938 (cópias correspondentes a fls. 1416 e 1419), sobretudo para se aferir da eventual pertinência/influência de cabo(s) submarino(s) no naufrágio; cabos esses que possuem estruturas de apoio que os amarram ao fundo do mar, concluiu.



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: lisboa.tm@tribunais.org.pt

Em relação à testemunha AM, desenvolveu funções de perito marítimo na empresa de peritagens AW, Lda., desde 1990 até 2000, como colaborador, cujo relatório escrito se encontra de fls. 200 a 219 do Processo n.º 622/1993 (apenso). A testemunha visualizou o referido relatório, admitindo, porém, não se recordar do mesmo e não saber se o viu antes, tendo sido a seguradora 8.ª Ré a entidade que o solicitou. Coadjuvou, ainda, na peritagem com a análise de alguma documentação que veio da Dinamarca e a observação dum vídeo da Armada Portuguesa (referente ao achamento do navio Bolama). Tanto quanto se recordou, mencionou que o navio Bolama foi aumentado na Dinamarca em cerca de sete metros, no ano de 1983, e tendo o lastro sido necessário para a estabilidade da embarcação. Também se verificava a necessidade de os respetivos tanques (com duplos fundos) estarem sempre cheios, existindo inclusive uma placa indicativa na ponte de comando, nesse mesmo sentido. Mais mencionou que *“gráficos não existiam e o armador não tinha muita documentação, não deu muita coisa”*; não dispunham de muitos elementos para a realização das averiguações necessárias. Algumas fotografias vieram da Dinamarca, com os dados principais do navio. Sobre as eventuais causas do afundamento do navio, a testemunha fez referência a *“um problema qualquer no ensaio de pesca que provocou uma situação grave, ao puxar o navio”*, observando-se a existência de um cabo real muito tenso e preso *“a qualquer coisa e ao navio”*. Com a máquina propulsora, que poderá mesmo ter parado, ninguém sabe o que se passou de concreto, e das aberturas a testemunha já não se lembrava. A testemunha expressou a sua opinião quanto aos motivos que poderão ter dado origem ao naufrágio, em face daquilo que visualizou no vídeo da Armada, afirmando, ainda, que a falta de estabilidade constitui sempre uma condicionante nos navios de pesca, atenta a sua altura. O cabo real encontrava-se quase na posição horizontal, não tendo a testemunha afastado a interferência de lodos no fundo, dos peixes *“apara-lápis”* e/ou de um cabo submarino. Dos contactos que teve com o mestre AU, apontou-o como sendo uma pessoa muito competente, mas que nunca lhe falou de problemas que o Bolama tivesse ao nível da sua estabilidade. A preocupação do mestre era rentabilizar a pesca através da embarcação, e nesse sentido se realizaram algumas alterações no Seixal. Assumiu nunca ter feito cálculos de estabilidade por não ser essa a sua formação profissional (engenheiro de máquinas) e, confrontada a testemunha, além do mais, com o conteúdo de fls. 208 do Processo n.º 622/1993, no seu ponto 3.14, acrescentou que ninguém conseguia fazer os cálculos de estabilidade: conforme ali se expressa, sempre faltariam, para o efeito, o plano geométrico após as modificações e os cálculos e gráficos de querenas direitas e inclinadas.

No respeitante à testemunha AN, mencionou (aos costumes) ter exercido funções na secção de investigação da Polícia Marítima por altura do sinistro (1991). Assumiu que, depois de este inquérito haver sido concluído, lhe chegou às mãos antes da sua remessa para o Ministério Público. Não obstante, nada fez na investigação em si, estava apenas nessa área e era o chefe da secção da Polícia Marítima, tendo sido ouvido no âmbito do Processo n.º 622/1993 como testemunha. Pouco



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: lisboa.tm@tribunais.org.pt

sabedora quanto às características de estabilidade do navio Bolama, se a 5.^a Ré se encontrava ao corrente das mesmas e se o armador foi correspondentemente alertado, a testemunha acabou por referir que a embarcação sofreu alterações no Seixal sem uma vistoria antecipada, não lhe tendo sido passado o desembarço marítimo. Em 4 de dezembro de 1991, o piquete da Polícia Marítima contactou o navio Bolama por sair do porto sem estar desembarçado. Do navio veio a resposta negativa, de que não tinha o desembarço marítimo, limitando-se a saída a irem fazer uma experiência de pesca e a procederem à realização de um almoço a bordo. Segundo a testemunha, era suposto a embarcação não sair, visto não ter sido apresentado o referido documento à Capitania do Porto de Lisboa. Mas, ainda assim, o navio fez-se ao mar sem desembarço marítimo. Em todo o caso, a testemunha referiu desconhecer (ao certo) se o navio Bolama comunicara a sua saída do porto de Lisboa e se, inclusivamente, a mesma embarcação se encontrava submetida ao serviço de pilotagem, considerando (porventura) que sim, por se tratar de um navio com bandeira estrangeira (Guiné-Bissau). Revelando-se minimamente conhecedora do teor e alcance do “*certificado de navegabilidade*”, documento também definidor das características da embarcação, a testemunha foi confrontada com a eventualidade de um navio como o Bolama estar dispensado ou isento do desembarço da autoridade marítima, por força do disposto no artigo 145.º, n.º 2, al. b), do Regulamento Geral das Capitánias (na versão conferida pelo Decreto-Lei n.º 249/90, de 1 de agosto), ou de estar dispensado da obrigatoriedade de recurso aos serviços de pilotagem (cfr. artigo 16.º, n.º 1, al. c), do Decreto-Lei n.º 166/89, de 19 de maio); a testemunha não enjeitou essa possibilidade, malgrado considerar que o navio Bolama continha a especificidade de possuir bandeira e nacionalidade estrangeira. Perante o atrás descrito, estivemos em face de um depoimento que nem sempre se mostrou sólido, designadamente quando sujeito à contra-instância, acabando por transmitir uma mensagem, em parte, de desconhecimento direto dos factos e com algumas generalidades pouco contributivas para a descoberta da verdade material.

Quanto à testemunha AO, afirmou ter sido o diretor dos serviços marítimos da 8.^a Ré, onde a embarcação estaria segura por altura do naufrágio (em 4 de dezembro de 1991), tendo deixado de trabalhar nesta empresa seguradora no ano de 2002. Confrontada com vários dos documentos juntos na contestação da 8.^a Ré, a testemunha confirmou a celebração do contrato de seguro marítimo entre a 5.^a Ré e a 8.^a Ré e parte de alguns dos seus contornos essenciais, tendo identificado o documento de fls. 203 e 204 (proposta de seguro), de fls. 205 e 206 (condições particulares), de fls. 207 a 212 (condições gerais) e de fls. 213 a 215 (cláusulas especiais), bem como as condições especiais que foram, efetivamente, contratadas pela 5.^a Ré (entre as quais, a cláusula 7.^a). Assumiu-se como o funcionário da empresa seguradora que tratou da aceitação da apólice de seguro, corroborando, pois, a mesma. A 5.^a Ré terá subscrito o seguro na qualidade de proprietária do navio OO e como armadora, numa altura em que ainda era a dona do mesmo e quando ele se encontrava na Dinamarca. Contudo, e segundo este depoimento, nunca a alteração da denominação



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: lisboa.tm@tribunais.org.pt

para *Bolama* fora comunicada à seguradora 8.^a Ré, o mesmo acontecendo com a mudança de propriedade para a empresa PP e a mudança de bandeira (Guiné-Bissau). Só após a ocorrência do sinistro é que a 8.^a Ré soube de todas estas alterações ou vicissitudes, e também as modificações havidas no Seixal se deram à revelia do conhecimento da 8.^a Ré, sem que pudesse ter existido uma reanálise do risco, acrescentou. A seguradora ignorava que o navio *Bolama* se encontrava em Portugal e, se o soubesse, haveria efetivado uma reanálise do risco perante todas as contingências que se operaram desde a celebração do seguro (com início em 19 de dezembro de 1990). Ainda confrontada com os documentos de fls. 2145 a 2152 do apenso (além de fls. 293 e 294 dos autos), a testemunha vincou a ideia de não ser irrelevante, para esta seguradora, ponderar todas essas alterações, por poderem ter implicações, justamente, na valoração do risco.

Em relação à testemunha AP, afirmou presidir ao Sindicato Livre dos Pescadores desde 1991 até ao presente, e conhecer o navio *Bolama*, tendo-o visto, pela última vez, no dia 4 de dezembro de 1991. Até à uma hora da madrugada terá reunido com a sua tripulação e, numa primeira abordagem, afirmou não ter presenciado (no dia 4) a qualquer comportamento anormal da embarcação. Depois, veio a dizer que viu o navio adornar a um bordo quando saiu da *Docapesca*, bem como a “*adormecer*”, considerando que o mesmo não possuía condições de estabilidade e não conferia margens de segurança à tripulação, informação que já lhe havia sido veiculada por XX. Também lhe vieram contar que, na véspera (dia 3 de dezembro de 1991), o navio adornara com o rebocador, algumas pessoas o viram com esse comportamento, mas a testemunha não (diretamente). O adorno do *Bolama* foi, inclusive, assunto discutido num exame que a própria testemunha fazia no dia 4 e relacionado com a carta de contramestre, inserido na questão da estabilidade - acrescentou. A testemunha reiterou que a embarcação conhecia algumas dificuldades em se endireitar e que mais pessoas o presenciaram, sem lograr, porém, identificar essas pessoas. Não divisou sinais de socorro no dia 4, de dentro do navio. Assumiu, ainda, que participou numa ação judicial sobre o naufrágio do *Bolama*, em face do cargo que ocupa, sendo demandadas a 5.^a Ré e a 6.^a Ré.

Relativamente à testemunha AQ, trabalhou junto da 8.^a Ré desde 1973 até 2015, recordando-se de acompanhar o processo de sinistro gerado com o naufrágio do navio *Bolama*. Na linha do depoimento de AO, a testemunha mostrou-se conhecedora do contrato de seguro celebrado entre a 5.^a Ré e a 8.^a Ré, aquela nas qualidades de armadora e de proprietária do navio em causa, com vista a operar na pesca costeira em águas guineenses. A testemunha foi confrontada com a mesma documentação que AO, logrando corroborar a existência da proposta de seguro, das condições particulares, das condições gerais e das cláusulas especiais, e apontando, quanto a estas, a expressa estipulação das cláusulas 1.^a a 5.^a, 7.^a e 12.^a (sem mais). No âmbito de um depoimento elucidativo, a testemunha transmitiu todas as vicissitudes e alterações que o *Bolama* sofreu ao arripio do conhecimento da 8.^a Ré (nome, bandeira, propriedade e alterações no Seixal), a qual



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: lisboa.tm@tribunais.org.pt

inclusivamente ignorava que a embarcação estava em Portugal em dezembro de 1991. A exemplo do documentado a fls. 2145 a 2152 dos autos apensos, a testemunha salientou a pertinência e a necessidade de um acompanhamento por parte da 8.^a Ré, mormente para efeitos de avaliação do risco. Vincou, ainda, a circunstância de ser muito relevante, no contexto dessa avaliação, a mudança de bandeira, que reflete os países onde a embarcação se encontra registada, com as suas específicas legislações (impacto importante em termos de ponderação do risco); tendo-se sempre em vista as condições de navegabilidade e de segurança do navio. No entanto, a 8.^a Ré sabia pouco mais do que estava na proposta de seguro, vindo a tomar conhecimento de tais aspetos relacionados com o navio já depois do seu afundamento, ou seja, após a data de 4 de dezembro de 1991. Proposta essa, e contrato correspondente, que ainda ostentavam a designação anterior do navio (OO), emergindo numa altura em que a empresa guineense PP nem sequer era a proprietária da dita embarcação de pesca.

Quanto à testemunha RR, com formação de engenheiro naval, confirmou a existência de um contacto de LL a fim de ela, testemunha, efetuar um estudo para a colocação de “tangones” no navio em causa (estruturas de arraste para a pesca do camarão), numa altura em que ainda possuía a designação de OO. Nessa medida, foram visitar o referido navio, quando chegado da Dinamarca e antes de fazer a sua deslocação para a Guiné-Bissau. A testemunha solicitou dados sobre a estabilidade do mesmo, que não lhe foram fornecidos. LL não dispunha de elementos quanto à sua estabilidade, “*teve de solicitar à Dinamarca alguma coisa*”. Pela sua parte, acabou tal transformação por não se realizar, ignorando a testemunha tudo o que se passou depois, mormente as alterações havidas no Seixal (após o regresso do navio da Guiné-Bissau). A testemunha referiu, entre o mais, que o navio tinha “*pouca boca ou boca reduzida*” (aparentemente) para a colocação da desejada estrutura de pesca de tangones, não se recordando se mediu o correspondente bordo livre. Em matéria de estabilidade, afirmou que os mestres não interiorizavam a necessidade de a lastragem se dever fazer com água do mar (lastro líquido), por referência aos tanques de combustível, e daí a hipótese de recurso ao lastro sólido, visado a melhorar a estabilidade.

Por último, o Réu EE (4.^o Réu) prestou declarações de parte em audiência final, a incidir sobre a matéria factual constante dos artigos 35.^o a 78.^o e 81.^o a 83.^o da respetiva contestação. A propósito deste “*recente*” meio de prova, tem sido nosso entendimento que, “*(...) em relação a factos que são favoráveis à procedência da ação, o juiz não pode ficar convencido apenas com um depoimento desse mesmo depoente, interessado na procedência da ação, deponha ele como «testemunha» ou preste declarações como parte, se não houver um mínimo de corroboração de outras provas*” (cfr. Ac. Rel. Porto de 20.11.2014, relatado por **Pedro Martins** e com texto disponível em www.dgsi.pt). Esta orientação serve, correspondentemente, para as declarações prestadas pelo(s) réu(s).



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

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

Ora, o 4.º Réu falou dos procedimentos adotados pela 7.ª Ré com vista, em último termo, à emissão do certificado de bordo livre em relação ao navio Bolama, emissão essa que era da competência da autoridade de bandeira (Guiné-Bissau), sob a apresentação de minuta por parte da 7.ª Ré. Assinalou, ainda, que esta Ré nunca chegou a apresentar o que quer que fosse, a esse nível, junto da autoridade de bandeira, na medida em que correções “*houve*” (sugeridas) que jamais foram realizadas, em concreto, a tapagem das boeiras a ré e a bombordo do navio. Inexistiu certificado de bordo livre emitido devido às boeiras por tapar/fechar, embora o declarante tivesse acrescentado que em nenhuma circunstância essa omissão influiu no naufrágio do navio. No seu entender, o navio Bolama “*cumpria folgadamente os critérios de estabilidade*”, e não foi por essa razão que se afundou. Prova disso foi o seu afundamento rápido e sem permitir quaisquer meios de salvamento, o que nunca se poderia ter processado mediante a (lenta) entrada de água através das boeiras por fechar; boeiras que, estando situadas a ré e a bombordo, como se assinalou, seriam opostas à inclinação sofrida pelo navio para estibordo, com portas abertas e travadas a permitir a entrada repentina de grandes volumes de água; assim levando ao seu naufrágio em escassos minutos. O 4.º Réu/declarante falou de uma forma desenvolvida e algo qualificada sobre a sua ótica quanto às causas que acarretaram o afundamento do navio Bolama, defendendo que a embarcação não submergiu por falta de estabilidade, mas sim por ausência de flutuabilidade perante as contingências que a prenderam, através das redes de pesca (indiscutivelmente) lançadas ao mar. Apontou várias hipóteses que, no seu entender, provocaram o referido prendimento das redes e que determinaram o célere afundamento (ensacamento de cardume de “*apara-lápis*”, prendimento das redes novas nos lodos ou em algum cabo submarino, entre outras possibilidades avançadas), com as responsabilidades a incidirem tendencialmente sobre o mestre do navio, também falecido no acidente, como a autoridade máxima presente a bordo. O 4.º Réu foi confrontado com o teor da carta costeira cujo original se mostra documentado a fls. 1933 (cópia a fls. 1416), sobretudo para se aferir da eventual pertinência/influência de cabo(s) submarino(s) no naufrágio. Mais salientou - entre o restante que desenvolveu - que o facto de o navio se posicionar “*assente e direito*” no fundo do mar seria demonstrativo que o problema não se centrou ao nível da sua estabilidade, a qual, reiterou, “*estava excelente*” (na sua perspetiva).

No que concerne à prova documental analisada na presente ação, importa destacar que a determinação da causa ou causas do naufrágio do navio Bolama foi o objetivo primeiro dos autos de inquérito organizados pela Capitania do Porto de Lisboa, a que se somaram três outros relatórios de carácter técnico.

Podemos reunir os ditos pareceres técnicos, no que é essencial, do modo seguinte:

- Relatório da Capitania do Porto de Lisboa, assinado por AR e AS, junto a fls. 1008 a 1041 do Processo n.º 622/1993;



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: lisboa.tm@tribunais.org.pt

- Relatório dos subscritores AX, AY e AZ, junto a fls. 1569 a 1923 do Processo n.º 622/1993 (realizado a pedido dos 2.º, 3.º, 4.º e 7.ª Réus, a que se reporta o CD cotado nos autos);
- Relatório proveniente da empresa BA, *Lda.*, junto a fls. 220 a 253 do Processo n.º 622/1993;
- Relatório proveniente da empresa AW, *Lda.*, assinado por BC, junto a fls. 200 a 219 do Processo n.º 622/1993.

No âmbito dos presentes autos, o apuramento da causa ou das causas do naufrágio continuou a ser determinante no contexto da prova produzida no seu todo, sendo certo que o referido apuramento teve uma orientação mais definida e concreta, qual fosse a da comprovação (ou não) de alguns dos factos constitutivos alegados como causa de pedir, por parte do Autor na sua petição inicial.

Urge aquilatar da mencionada prova documental produzida, tendo como pontos de referência os relatórios técnicos apresentados e a sua correspondente concatenação.

Desde logo, o relatório da Capitania do Porto de Lisboa, resumindo as causas mais prováveis do afundamento, mencionou que ele terá sido muito rápido como resultado da sobreposição de vários factores: o embarque de peso de água acima do centro de gravidade do navio, pelas aberturas de resbordo do costado a ré; deficiente estabilidade por incumprimento dos requisitos do critério de estabilidade que lhe é aplicável (Resolução A.168 da IMO); carregamento exagerado do navio face à diminuta razão (reserva de flutuabilidade/deslocamento); embarque exagerado de pesos grandes e não peados no primeiro tombadilho; relaxamento das normas básicas de segurança que devem ser normalmente observadas, designadamente, o navio navegava com vigias e portas do costado abertas e inexistência de divisórias no interior do porão, o qual estava quase cheio de caixas de cartão não peadas e provavelmente mal estivadas. Concluiu que *“A causa próxima do afundamento poderá ter sido a acção inclinante de uma vaga ou/e o momento transmitido ao navio pela rede de arrasto na água pelo través”* (cfr. fls. 1035 do apenso).

No relatório dos subscritores AX, AY e AZ, junto a fls. 1569 a 1923 do Processo n.º 622/1993, partindo da análise dos cálculos realizados nas provas de estabilidade após as alterações de 1983, consideraram que os mesmos cálculos necessitavam de ser refeitos por resultar, em diversos casos, o centro de gravidade fora do navio, sugerindo que tal decorre da consideração do navio antes do aumento de 1983.

No mencionado relatório foi feita a análise e o cálculo dos pesos embarcados e desembarcados no Seixal, das condições de carga na prova de pesca, da reserva de flutuabilidade do navio, do peso das embalagens colocadas no porão, do peso do aparelho de pesca e das condições de estabilidade do navio, bem como a simulação do alagamento do navio nessas condições, tudo conjugado com o estado do mar resultante dos boletins meteorológicos disponíveis. Foi, ainda,



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

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

levada a efeito uma observação dos vídeos ao dispor. Analisaram, também, os senhores consultores os demais relatórios insertos nos autos e acima elencados.

Concluíram, em resumo:

“(…) A análise dos elementos disponíveis demonstra que, na condição de saída para o mar no dia 4 de Dezembro de 1991, o navio cumpria todos os requisitos dos critérios de estabilidade intacta estabelecidos nas Resoluções IMO A.168 (E.S. IV) e A.749 (18), incluindo os relativos a ondulação e vento fortes, e ainda os da Convenção Internacional de Torremolinos sobre Segurança de Navios de Pesca 1977/93. (…).

O afundamento do BOLAMA ocorreu num curto espaço de tempo, pois: não deu tempo para se lançar o SOS ou qualquer comunicação; não permitiu a utilização dos meios de salvação a bordo; dos oito corpos de passageiros e tripulantes recolhidos nenhum tinha colete de salvação, o que indica uma fuga num desastre quase instantâneo; não consentiu o lançamento de sinais de socorro luminosos, que, de acordo com o regulamento, certamente existiam a bordo e que são visíveis, mesmo de dia, a grandes distâncias; não demorou o suficiente para que o afundamento fosse visto por outros navios que sempre cruzam a zona.

O afundamento nessas condições repentinas só foi possível pelo embarque de grande quantidade de água, num muito curto espaço de tempo, só compatível com o embarque por grandes aberturas” (cfr. fls. 1675 e 1676 do apenso).

Apontam, ainda, que a existência de diversas aberturas de grandes dimensões, apesar de dotadas de meios de fecho permanente - como visualizado pelo ROV -, não é compatível com um alagamento progressivo do navio.

Indicam como causas prováveis do afundamento do Bolama a prisão do aparelho de pesca em cabo submarino ou peguilho, errada manobra durante o arrasto, enchimento súbito das redes por peixes apara-lápis ou lodo, ou “golpe de mar”:

“Sem prejuízo de outra conclusão poder vir a impor-se através da análise de novos elementos que venham a ser obtidos pela eventual realização de novas diligências de investigação (em especial de novos filmes com ROV, inspecção por mergulhadores e inspecção da unidade se levantada do fundo), os dados actualmente disponíveis permitem-nos apontar como causa mais provável de afundamento a prisão das portas ou redes ou o ensacamento excessivo e súbito da rede por lodo ou apara-lápis” (cfr. fls. 1677 do apenso).

Reiterando, concluíram os subscritores do relatório atrás referenciado que o afundamento por progressivo alagamento pelas aberturas de resbordo se revela como incompatível com o afundamento rápido do navio em apreço.

Já o relatório proveniente da empresa BA, Lda., junto a fls. 220 a 253 do Processo n.º 622/1993, foi apresentado com base em informações obtidas junto do armador e das autoridades



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

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

dinamarquesas. E, de certo modo, o relatório não se distancia, em relação às condições de carga, do relatório técnico apresentado pelos consultores acima identificados. Aí se concluiu o seguinte:

“A condição do navio leve foi significativamente melhorada após as benfeitorias introduzidas na estadia em Lisboa.

A embarcação, quer do ponto de vista de estabilidade estática, quer do ponto de vista de estabilidade dinâmica, na condição de carga à saída para testes e prova de pesca (Condição Real) não se desviava, na generalidade, dos critérios recomendados pela IMO” (cfr. fls. 253 do apenso).

O relatório não teve em linha de conta o apurado quanto às denominadas “*aberturas de resbordo*”. Aí se refere que as alterações que vieram a ser efetuadas no Seixal melhoraram as condições de estabilidade do navio Bolama, determinando que o mesmo se encontrasse dentro dos critérios IMO mencionados: “*(...) a condição do navio do ponto de vista de estabilidade, após sofrer as alterações feitas na estadia em Lisboa que antecedeu a prova de pesca, foi implementada face aos critérios recomendados pela IMO” (cfr. fls. 252 do apenso).* E veio concluir, ademais, pela impossibilidade de determinação da estabilidade dinâmica.

O relatório proveniente da empresa AW, Lda., assinado por BC (junto a fls. 200 a 219 do Processo n.º 622/1993), baseado em informações obtidas junto das entidades assumidas como armadoras do navio e da própria empresa BA, concluiu, mas sem um cabal apoio em cálculos que hajam sido fornecidos e com deficiência de informação sobre o navio e as suas condições de carregamento que, “*(...) nas condições leve com aparelho de pesca a bordo, o navio não possui estabilidade suficiente, não respeitando o critério da IMO (...)*” (cfr. fls. 207 do apenso).

E ainda: “*Os trabalhos de modificação (...) realizados em Lisboa em Agosto/Setembro de 1991 não foram acompanhados de um adequado estudo da estabilidade do navio.*

Sem pôr de lado a hipótese de caso fortuito ou acidental, é de presumir que à partida para a prova de mar em 04 de Dezembro de 1991, o navio apresentava estabilidade deficiente, à luz do critério da IMO, contido na Recomendação A.168” (cfr. fls. 209 do apenso).

Com base em aditamento causado por informações fornecidas pelas autoridades dinamarquesas, o relatório acrescentou manterem-se válidas as conclusões anteriores, sendo de presumir que o acidente se deu pela “*concomitância*” da reduzida estabilidade inicial, da ação da rede na água e do estado do mar e do vento (cfr. fls. 213 do apenso).

Ora, da concatenação dos relatórios acima sinteticamente expostos evidencia-se, desde logo, a constatação de que ocorrem verdadeiras e manifestas discrepâncias quanto às conclusões sobre as condições de estabilidade do navio Bolama. E se as conclusões divergem umas das outras, também diferentes serão os pressupostos de facto de que emanam os diversos relatórios técnicos, pelo que importa apreciar os mesmos - matéria não subtraída à apreciação do Tribunal.

Diremos que nenhuma das várias peritagens efetuadas - em parte, ressalvada a dos subscritores AX, AY e AZ, de todas a mais exaustiva na justificação/fundamentação - procedeu a



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: lisboa.tm@tribunais.org.pt

uma análise crítica dos dados em que assentam os correspondentes cálculos, tendo assumido informações e dados conducentes a conclusões pouco precisas.

Salvo o respeito devido, o cálculo dos senhores peritos da Capitania do Porto de Lisboa desmerece crédito, pois está viciado por erros, concetuais e de cálculo, que no seu conjunto se traduziram objetivamente no agravamento das condições de segurança do navio, mormente no que respeita à injustificada eliminação de toda a superestrutura, à verificação dos dados das provas de estabilidade realizadas na Dinamarca (em especial, as capacidades e posições dos centros de gravidade dos tanques), das alterações feitas na Dinamarca após as provas, das alterações efetuadas no Seixal, do carregamento do navio para a prova de pesca (em especial, no respeitante a equipamento de pesca, água doce a vante, posicionamento do combustível a bordo, volume e carga no porão de ré, carga no porão de vante, tripulação e passageiros).

Ademais, tendo em atenção que parte das aberturas de resbordo já existiam quando o navio veio da Dinamarca, tendo sido abertas - tanto quanto parece - duas outras, a consideração do navio fechado apenas até ao pavimento de bordo livre, diversa da das provas da Dinamarca que o consideraram fechado até ao primeiro tombadilho, influenciou negativamente os resultados a que aí se chegou, mormente no respeitante à reserva de flutuabilidade do navio Bolama.

Por seu lado, o relatório oriundo da empresa BA, *Lda.*, e o relatório proveniente da AW, *Lda.*, fundaram-se em elementos um pouco escassos, sendo também ténues na demonstração de resultados e dispensando uma apreciação aprofundada.

O cálculo da mencionada primeira empresa, apesar de se ter estribado em alguns dados iniciais incorretos, tem, de qualquer modo, o mérito de, pela análise mais realista dos elementos disponíveis, ser o que mais se aproxima da condição de saída do navio para a prova de pesca.

O cálculo da empresa AW, *Lda.*, para além de outras incorreções, omitiu as várias toneladas de lastro embarcadas no Seixal, pelo que, desde logo e só por aí, falece de valor.

Da apreciação do exposto nos relatórios acabados de citar parece, apesar de tudo, resultar a constatação de que, após as alterações verificadas no ano de 1983, o navio em apreço se encontraria, quando muito, no limite das condições de estabilidade admissíveis - podendo apenas hipotisar-se, a partir daí, que esse circunstancialismo teria tido alguma influência na sua perda em dezembro de 1991.

Contudo, o relatório dos senhores peritos da Capitania do Porto de Lisboa veio explicitar que a causa próxima do afundamento do navio Bolama se ficou a dever ao agravamento das suas condições de estabilidade pela abertura de boeiras e através do alagamento progressivo pelas mesmas - articulada com a ação inclinante de uma vaga e/ou o momento transmitido ao navio pela rede de arrasto na água pelo través.



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

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

Tal relatório utiliza, além do mais, a expressão *“Embarque de peso de água acima do centro de gravidade do navio, pelas aberturas de resbordo do costado a ré”*. O que se relaciona com a consideração no dito relatório do navio fechado até ao pavimento de bordo livre.

Ora, repetindo, e aqui na pegada do doutamente decidido na decisão instrutória do Tribunal de Instrução Criminal de Lisboa, *“(...) afigura-se-nos também que, tendo em atenção que parte das aberturas de resbordo já existiam quando o navio veio da Dinamarca, tendo sido abertas ao que parece duas outras, a consideração do navio fechado apenas até ao pavimento de bordo livre, diversa da das provas da Dinamarca que o consideraram fechado até ao primeiro tombadilho, influencia negativamente os resultados a que se chegou, nomeadamente no que diz respeito à reserva de flutuabilidade (...)”* (cfr. fls. 354).

Para além disso, urge ter na devida conta, conforme resulta da simulação de alagamento apresentada por AX, AY e AZ, que a entrada de água pelas boeiras e dala (*“aberturas de resbordo”*, no relatório da Capitania do Porto de Lisboa) seria demasiado lenta para ter provocado um naufrágio rápido (na ordem de escassos minutos, talvez quatro minutos), como é pacífico ter sucedido ao navio Bolama.

Nessa medida se poderá salientar que estão infirmadas as conclusões constantes do relatório da Capitania do Porto de Lisboa, prevalecendo algumas das constatações vertidas no relatório técnico de AX, AY e AZ - perante uma sua justificação bem mais criteriosa.

Tudo leva, pois, a crer que a perda do navio em causa foi gerada *“(...) por um momento inclinante determinante da entrada em grandes quantidades de água pelas grandes aberturas que se encontravam abertas como abundantemente o documentam as imagens vídeo obtidas pelo ROV”* (cfr. fls. 355). Ou seja, se pode equacionar-se, porventura e só como hipótese, que as condições de estabilidade do navio terão contribuído para a sua perda (os factos provados e não provados não consentem que se vá além de um mero raciocínio hipotético, nem toda a prova que foi produzida no âmbito dos presentes autos), encontra-se completamente refutada a tese de que a causa próxima do afundamento foi o embarque de água pelas aberturas referidas pelos senhores peritos da Capitania do Porto de Lisboa.

O afundamento nessas mencionadas condições repentinas só se revelou possível pelo embarque de grandes quantidades de água, num reduzido espaço temporal, apenas compatível com o embarque por grandes aberturas (e não pelas denominadas *“boeiras”*).

Note-se que as imagens de vídeo mostram numerosas aberturas franqueadas que dispunham de meios de fecho permanentes (vigias, portas), incluindo as localizadas ao nível do convés à ré, situação que esclarece não ter estado o navio submetido a embarques graduais de água - os quais seriam facilmente eliminados com o fecho das aberturas.

Segundo o relatório de AX, AY e AZ, *“a entrada de água pelas aberturas no convés a ré não faria perigar o navio, além do mais porque teria havido tempo mais do que suficiente para a*



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: lisboa.tm@tribunais.org.pt

controlar, fechando as aberturas, sendo inconcebível que, com tanta gente a bordo, ninguém tomasse providências nesse sentido, sequer por razões de mera comodidade” (cfr. fls. 1677 do apenso). Também aí se refere que o navio adornou acentuadamente para estibordo antes de se afundar, conforme se deduz das imagens de vídeo que evidenciam avarias na balaustrada a estibordo e pertences da embarcação caídos juntos a ela a estibordo.

Várias causas poderão ter concorrido para o naufrágio, atuando isoladamente ou em conjunto, mas não se logrando determinar, com exatidão, qual a concreta ação que levou ao afundamento do navio Bolama. Podendo, todavia, alvitrar-se a ação compatível com os factos, a referida ação teve de se revestir de grande potência, em força e energia, para levar e manter as grandes aberturas imersas. O navio Bolama perdeu-se por causa não apurada, possivelmente porque alguma ação - de natureza e causa indeterminadas - o inclinou a ponto de submergir, e de manter submersas, as grandes aberturas (portas e vigias) que levava franqueadas, o que permitiu o embarque muito rápido de enormes quantidades de água, anulando a reserva de flutuabilidade da mencionada embarcação.

Segundo a prova produzida no âmbito da presente ação, um factor tendente ao afundamento traduziu-se na prisão das portas ou redes, ou o ensacamento excessivo e súbito das redes por lodo ou apara-lápis. Não sendo de descartar a hipótese plausível dos cabos submarinos assentes no fundo, localizados na zona de afundamento. Caso a rede ou uma das portas tenha ficado presa num dos cabos (de elevada resistência e flexibilidade), criou-se o tal momento inclinante e gerador de um adorno célere e grande do navio, levando as vigias, a porta de acesso e a borda a ré abaixo do nível da água, e provocando o seu afundamento veloz. Ademais, esta hipótese é conjugável com as imagens de vídeo, onde se observa um cabo real a portar para estibordo, e com as cartas costeiras de fls. 1416/1933 e 1419/1938: a fls. 1933 pode ver-se claramente como um dos cabos, ganhando a forma de “cotovelo”, parece ter sido “arrastado” pelo navio com a força da sua deslocação.

Relativamente aos factos não provados, o Tribunal assim os considerou porquanto não foi produzida prova suficiente, ou foi produzida prova em contrário e infirmativa. Tanto no que toca ao acervo de documentos que se apresentou no âmbito destes autos e no do Processo n.º 622/1993 (neste caso, apenas os elementos indicados pela 8.ª Ré no seu requerimento datado de 3 de janeiro de 2020), como no concernente aos depoimentos das diversas testemunhas inquiridas nas sessões da audiência final (bem como às declarações de parte levadas a cabo), a verdade é que nenhum dos citados pontos de facto resultou suficientemente demonstrado/aclarado em concreto.

Os depoimentos testemunhais oriundos da produção de prova do demandante estiveram, as mais das vezes, marcados pela proximidade do próprio Autor, visto tratar-se de testemunhas da esfera pessoal e familiar do mesmo, entroncando parte das suas declarações, a nosso ver (cfr. artigo 396.º do Código Civil), num conhecimento obtido por força desse relacionamento estreito e pessoal.



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: lisboa.tm@tribunais.org.pt

De tal modo assim foi que a sua relevância se centrou, em termos de aproveitamento probatório, sobretudo na prova dos factos relacionados com os aspetos pessoais e familiares do ora Autor, no seu relacionamento com o malgrado pai. Pouco mais do que isso - sendo certo que os aspetos patrimoniais invocados na petição inicial ficaram aquém de uma quantificação segura, por ausência manifesta de suporte documental oferecido pelo aqui demandante (bastaria, por exemplo, a apresentação nos presentes autos de documentos contabilísticos ou fiscais, ou até de qualquer elemento válido que viesse documentar os ganhos auferidos pelo Autor como arquiteto, ou, por exemplo, a constituição da sociedade que se invoca na petição inicial).

A prova oriunda do Autor sem dúvida que não abundou na lide, com algumas fragilidades a esse e a outros níveis, meios de prova já de si submetidos à erosão de cerca de 30 anos sobre o acontecimento trágico agora revivido - sem prejuízo do *infra* descrito quanto à presunção de culpa (da 5.^a Ré) inserta no artigo 493.º, n.º 2, do Código Civil.

Porém, também da parte da defesa esse desgaste se fez sentir, sendo de destacar o depoimento frágil de AP. Decorridos tantos anos sobre o naufrágio, a testemunha não logrou convencer que o Bolama adornava ao sair de Lisboa no fatídico dia 4 - tendo tudo o mais que se referiu, a esse nível, a natureza de declarações indiretas. E, conforme se viu na sintetização que se procurou fazer em matéria de depoimentos prestados, de igual sorte se surpreenderam assimetrias nas várias afirmações produzidas em audiência, o que se veio a espelhar no conjunto da factualidade *supra* indemonstrada.

III. Fundamentação de direito e subsunção jurídica

Como se enquadrou, atentos os contornos da factualidade alegada pelas partes e os pedidos deduzidos, o objeto do litígio centra-se em apurar as circunstâncias e causas do sinistro, os danos sofridos pelo Autor em consequência do mesmo, determinar os respetivos responsáveis, cabendo nesta parte avaliar a cobertura ou exclusão dos mesmos do âmbito das apólices de seguro em causa, fixando a final o quantitativo indemnizatório devido - caso se verifiquem demonstrados os factos constitutivos da responsabilidade de indemnizar invocados pelo Autor como causa de pedir.

Definido o objeto central do litígio, passemos à análise e resolução do diferendo.

I. Seguiremos agora, com relativa proximidade, os considerandos jurídicos que já foram desenvolvidos e dissecados por António Santos Abrantes Geraldês na sentença proferida no âmbito do Processo n.º 860/1994 (ação de processo ordinário), na parte que aqui temos como adequada, sendo certo que, no caso em apreço, o acidente que vitimou mortalmente NN, pai do ora Autor, se verificou quando o navio em que seguia, por motivos não inteiramente apurados na lide, sofreu um afundamento. Esse naufrágio foi determinante da morte de 30 pessoas, embora nestes autos apenas se discuta a responsabilidade civil relacionada com o falecimento do progenitor do Autor.

Analisando.



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

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

É consabido que a responsabilidade civil se traduz 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 infortunistico que obriga à reparação (cfr. artigo 562.º do Código Civil).

Estatui o artigo 483.º, n.º 1, do Código Civil: *“Aquele que, com dolo ou mera culpa, violar ilicitamente o direito de outrem ou qualquer disposição legal destinada a proteger interesses alheios fica obrigado a indemnizar o lesado pelos danos resultantes da violação”*.

No caso geral da responsabilidade civil por factos ilícitos, ou delitual, vários pressupostos condicionam a obrigação de indemnizar imposta ao lesante. Cada um desses requisitos exerce um papel peculiar na complexa disciplina das situações geradoras do dever de reparação do dano.

Sinteticamente, tais pressupostos são elencados do modo seguinte: (i) o facto (controlável pela vontade do homem); (ii) a ilicitude; (iii) a imputação do facto ao lesante (culpa); (iv) o dano; (v) e um nexo de causalidade entre o facto e o dano.

Nem a legislação interna sobre navios, nem qualquer convenção internacional, regulam especificamente as consequências emergentes de sinistros que decorram do afundamento de navios, ao contrário do que acontece com os fenómenos de abalroamento entre embarcações de mar, a assistência ou o salvamento de navios, o transporte de passageiros ou de mercadorias, reboque, responsabilidade por poluição do mar ou a quantificação da responsabilidade dos armadores. Nenhuma regra específica vigora para situações como a debatida nos autos, com vista ao apuramento de responsabilidades resultantes de naufrágio de embarcação.

Por isso mesmo, e sem prejuízo da previsão do artigo 492.º do Código Comercial (na altura dos factos dos autos, preceito ainda em vigor), em termos de ao proprietário serem objetivamente imputados os danos emergentes de comportamentos ocorridos na utilização da embarcação, somos necessariamente levados para o regime geral da responsabilidade civil exarado no Código Civil. E isto, ainda, pela circunstância evidente de não se ter invocado a existência de qualquer vínculo contratual que, por si só, abranja um feixe de direitos e deveres capaz de dispensar o recurso a deveres de génese legal, na medida em que o pai do Autor embarcara no navio Bolama como um simples convidado (ou seja, sem nenhuma relação contratual com os demandados nesta ação).

Em sede de responsabilidade civil delitual, a nossa lei consagra o princípio de que é ao lesado que incumbe fazer a prova da culpa do autor da lesão (cfr. artigo 487.º, n.º 1, primeira parte, do Código Civil).

Todavia, o mesmo preceito logo ressalva os casos em que haja presunção legal de culpa (cfr. artigo 487.º, n.º 1, segunda parte, do Código Civil).

Um dos casos de presunção legal de culpa é o contemplado no artigo 493.º, n.º 1, do Código Civil, em que a lei presume a culpa do responsável, fazendo recair a mesma sobre o detentor das coisas que deva guardar - *“Quem tiver em seu poder coisa móvel ou imóvel, com o dever de a vigiar*



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

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

(...), responde pelos danos que a coisa (...) causar, salvo se provar que nenhuma culpa houve da sua parte ou que os danos se teriam igualmente produzido ainda que não houvesse culpa sua”.

Acrescenta o n.º 2 do citado artigo: *“Quem causar danos a outrem no exercício de uma atividade, perigosa por sua própria natureza ou pela natureza dos meios utilizados, é obrigado a repará-los, exceto se mostrar que empregou todas as providências exigidas pelas circunstâncias com o fim de os prevenir”.*

De assinalar que não se altera o mencionado princípio de que a responsabilidade depende de culpa, mas, tão só, a regra de que é ao lesado que incumbe provar a culpa do autor da lesão, para ser sobre este último que passa a recair o encargo de demonstrar que nenhuma culpa teve, sob pena de se considerar que a teve; ou seja, só a prova da falta de culpa pode funcionar como causa de exclusão da responsabilidade civil, por elisão da presunção legal (cfr. artigos 483.º, n.º 1, 487.º, n.º 1, e 493.º, todos do Código Civil).

A questão que emerge é a do enquadramento, ou não, da atividade exercida pela embarcação, aquando do sinistro, na norma do n.º 2 do artigo 493.º do Código Civil, segundo a qual se presume a existência de culpa quando os danos derivam do exercício de atividade perigosa por sua própria natureza ou pela natureza dos meios empregues.

A opção do legislador, ao presumir, em tais situações, a existência de culpa e ao inverter o ónus da prova, tem justificação plausível e inteiramente lógica, procurando, por essa via, acautelar eficazmente aqueles que suportam prejuízos decorrentes de atividades que comportam um grau de perigosidade qualificado pela sua natureza intrínseca ou pela natureza dos meios que envolvem.

Na defesa desses interesses, o legislador não foi tão longe que tivesse alargado a todas as atividades perigosas o regime da responsabilidade objetiva que, por exemplo, consagrou para situações que envolvem as instalações de energia elétrica ou de gás (cfr. artigo 509.º do Código Civil). Mas, por outro lado, também não foi ao limite mínimo de sujeitar todas as restantes ocorrências potencialmente causadoras de danos à regra geral que faz recair sobre a esfera do lesado o ónus da prova dos factos integrativos da culpa. Ponderando as vantagens e os inconvenientes da extensão ampla da responsabilidade objetiva com as vantagens e os inconvenientes de um ónus de prova tão pesado para o lesado, escolheu o legislador a solução medianeira: para certas atividades potencialmente perigosas consagrou uma verdadeira presunção legal de culpa, tendo em atenção que em tais situações o domínio do facto pertence integralmente, ou em larga medida, aos agentes que de tais atividades extraem os benefícios/proventos correspondentes.

Sem esgotar as situações passíveis de se moldarem à presunção legal de culpa, através de uma formulação taxativa semelhante à que utilizou para a responsabilidade pelo risco, o legislador seguiu a técnica de referenciar as atividades apenas pelo perigo específico que comportam, ou pela perigosidade dos instrumentos que nelas são usados, deixando para o intérprete a tarefa de



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

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

preenchimento do preceito legal generalizador. Desta forma, atribuiu à norma a necessária flexibilidade que lhe permite adaptar-se à evolução, de modo a consentir na exclusão ou na inserção de certas atividades ou instrumentos. Para efeitos de presunção legal de culpa, “perigosas” são, por conseguinte, as atividades que geram para terceiros um estado de perigo, ou seja, a possibilidade ou maior probabilidade de verificação efetiva de danos.

Estabelecendo para essas situações, genericamente previstas, uma verdadeira presunção de culpabilidade do respetivo agente, o legislador, ao mesmo tempo que dispensou o lesado de provar o pressuposto de imputação subjetiva, deixou franqueada a possibilidade de o agente se desonerar através da prova da adoção das providências exigidas para prevenir os resultados danosos. Ou seja, mantendo a responsabilidade civil por exercício de atividades perigosas no campo normativo da responsabilidade subjetiva (em que a culpa perdura como fundamento dessa responsabilidade civil), o legislador considerou que a previsibilidade de o dano estar *in re ipsa* deve conduzir o sujeito a agir tendo em linha de consideração o maior perigo para terceiros. Por isso mesmo, para além da inversão do ónus da prova, colocou no agente o ónus de adotar (e provar) as medidas idóneas a evitar tal perigo (cfr. Vaz Serra, *B.M.J.* 85.º, pág. 375).

Parece ser, a todos os títulos, uma opção sensata do legislador, mais consentânea com a realidade da vida, de onde deflui que, em face dos danos decorrentes de atividades perigosas, o ónus de prova se reparte equitativamente entre o lesado e o agente: sobre o lesado incide o encargo de comprovar os factos de onde emerge a presunção de culpa, a existência de danos e o nexo de causalidade; doutro passo, sobre o agente, para afastar a responsabilidade, é atribuído o encargo probatório atinente ao cumprimento dos deveres de diligência ajustados ao exercício de atividades que comportam um risco acrescido da ocorrência de sinistros.

Recaindo sobre a situação em presença, mostram-se reunidos os pressupostos de que depende a aplicabilidade do referido preceito (cfr. artigo 493.º, n.º 2, do Código Civil) à atividade de navegação marítima, quer seja ela perspetivada através da sua própria natureza, quer mediante a natureza dos meios de locomoção utilizados. E, dentro da panóplia de atividades de navegação, inexistem razões para afastar a atividade piscatória em mar, exercida em termos efetivos ou em moldes experimentais, tal como aconteceu na situação concreta. No que tange à atividade de navegação marítima, apesar da previsão de uma regulamentação específica em matéria de abaloamento de navios, não existe qualquer regulação, em termos de responsabilidade objetiva, dos efeitos danosos derivados do afundamento (isolado) de navios, quando pouca ou nenhuma prova se produza sobre as correspondentes causas.

Nessa medida, revela-se inteiramente adequado um sistema que, na ausência de prova acerca das razões do naufrágio de navio, impute os respetivos danos àquele que detém a sua direção efetiva, ou seja, a quem utiliza o navio no seu interesse no momento da ocorrência do facto e dos danos.



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

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

Esta é, aliás, a tese afirmada por **Pires de Lima e Antunes Varela** (cfr. *Código Civil Anotado*, volume I, 4.^a edição, 1987, pág. 495), quando inclui na categoria de atividades perigosas a “*navegação marítima e aérea*”, ao lado do “*fabrico de explosivos*”, do “*comércio de substâncias e materiais inflamáveis*” ou do “*transporte de combustíveis*”; entendimento igualmente sustentado na obra de referência *Das Obrigações em Geral*, volume I, 10.^a edição, Almedina, 2000, págs. 594 e 595 (de **Antunes Varela**): “*Porém, quanto aos danos causados no exercício de actividades perigosas (fabrico de explosivos, tratamento com rádio, transporte de combustíveis, navegação marítima ou aérea, etc.), o lesante só poderá exonerar-se de responsabilidade, provando que empregou todas as providências exigidas pelas circunstâncias para os evitar. Afasta-se indirecta, mas concludentemente, a possibilidade de o responsável se eximir à obrigação de indemnizar, com a alegação de que os danos se teriam verificado por uma outra causa, mesmo que ele tivesse adoptado todas aquelas providências*”.

Apesar de numericamente pouco significativa, não deixamos de consignar, na jurisprudência, decisões que se reconduzem ao mesmo resultado, sendo esclarecedora a fundamentação do douto Acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa de 6 de abril de 1995 (relatado por **Silva Salazar** e com texto disponível em *Col. Jur.*, tomo II, 1995, págs. 104 a 107), onde se sumariou, além do mais, que “*A navegação de navios é uma actividade perigosa, pelo risco que comporta de colisão com outros objectos flutuantes*”. E, mais à frente, na densificação dessa perigosidade quando a atividade de navegação inclui o transporte marítimo ou fluvial de passageiros, afiança-se que esta deve qualificar-se como perigosa “*(...) pelo risco que comporta, de colisão com outros navios ou barcos de menor ou maior calado, seu abalroamento, colisão com outros objectos que flutuem na água ou até com o próprio cais de embarque, e até afundamento, com possibilidade de trágicas consequências*” (pág. 106).

A inclusão da atividade de navegação marítima na formulação genérica trilhada pelo legislador corresponde às finalidades por si prosseguidas, em face da frequência e das consequências que dimanam de acidentes de navegação, principalmente quando a navegação se realiza em contexto de mar, tendo em atenção as dificuldades naturais de prova da ocorrência de comportamentos culposos da tripulação ou dos armadores.

A presunção de culpa que resulta do exercício de tais atividades é a solução que melhor harmoniza a necessidade de serem tutelados interesses de terceiros com os riscos naturais que envolve a navegação, atentas as dimensões, peso e volume dos navios ou a natureza e a força dos elementos com que têm de se defrontar em diversas situações sensíveis, nos portos, nas saídas de barra e no mar, com a frequente ocorrência ou influência de tempestades, correntes, ondulações, avarias, etc.

Assim, para além de o elemento literal (do artigo 493.º, n.º 2, do Código Civil) não afastar a integração dos navios na categoria de atividades perigosas, também o elemento racional caminha no



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: lisboa.tm@tribunais.org.pt

sentido dessa integração, o qual terá de ser sempre ponderado para se alcançar o sentido real das normas (cfr. artigo 9.º, n.º 1, do Código Civil).

Sendo a navegação marítima, como reconhecidamente é, uma atividade que pode ser exercida “livremente”, é natural que os maiores riscos que lhe são inerentes determinem a sua inserção num patamar diverso da responsabilidade civil extracontratual, situado entre o regime geral decorrente do artigo 483.º do Código Civil e o regime específico (e taxativo) constante dos artigos 499.º e seguintes do mesmo código. António Santos Abrantes Geraldês anota, ainda, que esta convicção sai reforçada “(...) quando, numa visão mais ampla da nossa ordem jurídica, constatamos a existência de elementos de ordem sistémica, extraídos de outras fontes normativas, conducentes ao mesmo resultado.

Desde logo, em matéria de abalroamento de navios, resulta do artº 668º do Cód. Comercial que, não se apurando as suas causas, respondem ambos os navios perante terceiros lesados (embora o art. 6º da Convenção de Bruxelas sobre a matéria, aprovada em 1910, tenha afastado a existência de presunções legais de culpa).

A culpa presumida quanto à inavergabilidade encontra-se ainda prevista no artº 4º da Convenção de Bruxelas de 1924, em matéria de conhecimentos, enquanto que no artº 15º do Dec. Lei nº 349/86, de 17 de Outubro, ficou consagrada uma presunção de culpa do transportador em situações de naufrágio, abalroação, explosão ou incêndio, tal como no artº 10º do Dec. Lei nº 431/86, de 30 de Dezembro, que regulou o contrato de reboque, se impôs ao que detém a direcção efectiva do trem de reboque a responsabilidade pelos danos decorridos durante a execução, a não ser que se prove que os mesmos não resultaram de facto que lhe seja imputável”.

Compreende-se, pois, a solução no texto propugnada.

Recai sobre o armador o dever de zelar pelo cumprimento das regras de navegação, o respeito pelas condições de segurança do navio, o controlo dos instrumentos de salvamento ou com as condições de perfeita navegabilidade da embarcação, de modo a poder enfrentar os perigos naturais ou anormais que defluam da sua inserção na aventura marítima, cabendo-lhe, ainda, a escolha entre zarpar ou ficar, uma vez ponderadas as condições de segurança, de estabilidade e/ou climatéricas. Daí emerge ser ajustado incidirem também sobre si, armador, e não sobre o lesado, as consequências derivadas da falta de prova sobre os motivos que estiveram na origem do naufrágio ou de outras ocorrências causadoras de danos pessoais ou patrimoniais. Ou seja, não se encontraria razão aceitável para uma diferente opção legislativa que, perante a ocorrência de sinistros da natureza daquele que vitimou o pai do Autor, impusesse ao lesado (ou seu sucessor) o encargo (pesadíssimo) de demonstrar as razões de um sinistro onde não participou, que não dominou ou que não pôde controlar sequer indiretamente, em relação ao qual não dispõe, nem pode dispor, dos concretos elementos que terão determinado o naufrágio do navio, os quais estão fundamentalmente na disponibilidade exclusiva do armador.



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

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

Por regra, é o armador que detém (ou deverá deter) os elementos relativos à embarcação, sejam eles a prova da efetivação das inspeções, as licenças das autoridades, os certificados de navegabilidade, os certificados de segurança, os certificados de bordo livre ou a verificação e domínio dos aparelhos motrizes, de comunicação ou salvamento. É o armador que pode dispor ou aceder com mais facilidade aos elementos que poderão ter influído no afundamento da embarcação, estando numa situação privilegiada em relação à averiguação das correspondentes causas a partir de (eventuais) anteriores ocorrências, através da análise dos projetos elaborados aquando da construção ou reparação do navio, através dos elementos capazes de refletir o estado das “*obras vivas*” (das infraestruturas do navio de que depende a segurança da navegação e a localização do centro de gravidade, relacionadas com a quantidade e distribuição do lastro, a localização dos tanques de combustível ou de água, a qualidade dos aparelhos motrizes) ou das “*obras mortas*” (dos elementos situados acima da linha de navegação), assim como dos meios de salvamento existentes (balsas, foguetes, meios de comunicação, etc.) ou da carga que o navio transportava. É o agente armador quem está francamente em melhores condições (do que terceiros) para demonstrar se adotou, ou não, as cautelas apropriadas à situação gerada.

II. Que dizer, pois, do caso concreto sob apreciação, após a referida incursão no regime inserto no n.º 2 do artigo 493.º do Código Civil?

Recordemos alguns dos factos provados na presente lide.

O navio Bolama - do ano de 1969 e intervencionado em 1983 - havia sido adquirido pela 5.ª Ré a uma empresa dinamarquesa, em 24 de janeiro de 1991. Ainda na Dinamarca, o mesmo navio - então com a designação de OO - foi objeto de reparações e alterações sob sugestão da 5.ª Ré, em janeiro e fevereiro de 1991, que consistiram essencialmente no seguinte:

- Acrescento de seis metros para vante nos robaletes, provavelmente com o objetivo de diminuir a amplitude das inclinações transversais do navio;
- Instalação de uma segunda grua no segundo tombadilho (“*Boat Deck*”), com todo o equipamento a ela associada, localizada a vante da ponte de navegação a meio navio;
- Revestimento do pique de vante com cimento para ser utilizado como tanque de aguada;
- Desmontagem de alguns dos reforços estruturais de proa no pique de vante e paiol da amarra.

O navio foi posteriormente registado em nome da PP - *Sociedade de Direito Guineense*, e foi-lhe concedida autorização de pesca costeira pelas autoridades da Guiné-Bissau, as quais emitiram o certificado de navegabilidade.

QQ pretendia que o navio Bolama fosse dotado de sistema de pesca “*por tangones*”, utilizado na pesca do camarão. Para apurar a viabilidade dessa pretensão, LL aconselhou QQ a contratar um engenheiro do ramo da construção naval, RR, tendo o mesmo constatado que não



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

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

havia caderno de estabilidade, pelo que seria necessário colocá-lo em doca seca para fazer os respetivos cálculos.

Em setembro de 1991, o navio Bolama dirigiu-se a Lisboa, tendo atracado no cais da 6.^a Ré, no Seixal, local onde lhe foram efetuadas novas alterações por iniciativa da 5.^a Ré, tais como:

- Embarque de cerca de 28 toneladas de lastro no fundo do porão;
- Desmontagem de quatro guinchos de pesca do primeiro tombadilho AV;
- Montagem de dois guinchos no primeiro tombadilho AR, transformados em enrolador de redes;
- Desembarque de quatro tapetes rolantes e uma mesa grande de trabalho do parque de pesca;
- Montagem de um condensador marítimo na casa da máquina;
- Montagem de um grupo hidráulico no parque de pesca, para acionamento das placas do congelador e do tapete transportador de tabuleiros, que era manual;
- Montagem de um armário congelador no parque de pesca;
- Desembarque de uma caldeira de cozer camarão, de um tanque de lavagem de pescado e de uma mesa grande em aço do parque de pesca;
- Montagem de uma unidade de ar condicionado no primeiro tombadilho à proa;
- Instalação de um sarilho para cabos no segundo tombadilho à proa;
- Instalação de vários acessórios de refrigeração para o congelador de placas no parque de pesca;
- Instalação de dois camarotes a bombordo, dois camarotes a estibordo, uma casa de banho, uma sala de jantar e um paiol de géneros no primeiro tombadilho a meio navio;
- Desmontagem de duas divisórias longitudinais em chapa do primeiro tombadilho, que serviam como guias das redes;
- Desmontagem da antepara transversal e porta estanque de comando hidráulico nela incorporada, que existia AR da casa de preparação do pescado;
- Alteração do sentido de abertura da porta de embarque do pescado no primeiro tombadilho no topo da rampa à popa;
- Foram cortadas as saliências (reforços) que existiam em ambos os bordos no painel de popa;
- Reparação geral das casas de banho, incluindo a colocação de cimento nos seus pavimentos;
- Manufaturados e montados vários armários para arrecadações diversas;
- Corte de várias aberturas de resbordo a bombordo e estibordo a ré, acima do verdugo, ao nível do pavimento do bordo livre - existência de três aberturas a bombordo (duas semi-circulares



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa

Tribunal marítimo – Juiz 2

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: lisboa.tm@tribunais.org.pt

com diâmetro aproximado de 150mm, e uma retangular com dimensões aproximadas de 350x300mm);

- Montagem de uma dala com abertura aproximada de 400x350mm, situada a cerca de 500mm acima da abertura de resbordo mais a ré do costado de bombordo.

Tais alterações foram realizadas sem estudo prévio e caderno de estabilidade, e sem novas provas de estabilidade, afetando a estabilidade do navio, tal como não foram comunicadas à *Inspeção de Navios e Segurança Marítima*, nem participadas para fiscalização.

Em novembro de 1991, a 7.^a Ré, sociedade classificadora, vistoriou o dito navio, a pedido da 5.^a Ré, a fim de vir a ser emitido o certificado de bordo livre. Tal certificado de bordo livre corresponde à inscrição, no costado dos navios, de linhas que marcam os limites de imersão dos mesmos, tendo em vista a salvaguarda da vida humana no mar e a defesa das embarcações e dos bens embarcados.

No decurso da referida vistoria, o inspetor da 7.^a Ré, aqui 2.^o Réu, constatou a existência de aberturas de resbordo, duas do lado estibordo e outra do lado bombordo. O 2.^o Réu determinou ou deu instruções ao mestre do navio que se soldassem aquelas aberturas antes de o navio sair para o mar.

No dia 3 de dezembro de 1991, o navio Bolama saiu do cais da 6.^a Ré, no Seixal, dirigindo-se para a *Docapesca*, em Lisboa, a reboque do navio SS.

Em 4 de dezembro de 1991, cerca das 11h00, com boas condições de mar e de tempo, o navio Bolama saiu da referida *Docapesca* para realizar uma experiência de redes, levando a bordo trinta pessoas - entre as quais, o pai do Autor -, e tendo sido efetuada a última comunicação do navio por volta das 11h30. O navio Bolama não mais voltou a contactar, nem regressou à hora prevista, tendo desaparecido.

Após buscas através de meios aéreos e navais, o navio Bolama acabou por ser localizado, no dia 5 de fevereiro de 1992, afundado ao largo da costa portuguesa e frente à barra de Lisboa, a 116 metros de profundidade, assente de quilha e ligeiramente adornado a estibordo, a cerca de 8,1 milhas do Cabo Raso e 14,5 milhas do Cabo Espichel.

O naufrágio do navio Bolama ocorreu em poucos minutos, e não houve a possibilidade de se fazer qualquer comunicação, nem tempo para permitir a utilização dos meios de salvamento existentes a bordo, com a entrada ou embarque de grande quantidade de água nesse período temporal de minutos.

Em 4 de dezembro de 1991, a 5.^a Ré era a empresa armadora do navio Bolama.

LL era engenheiro maquinista da marinha mercante e foi admitido ao serviço junto da 5.^a Ré para prestar serviços no domínio específico da sua formação académica, ou seja, na área da reparação e manutenção de máquinas e motores, em regime livre.



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

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

A intervenção de LL sempre se circunscreveu à área de máquinas e motores, não lhe competindo fazer - e jamais o fez - sugestões sobre matéria de estabilidade do navio Bolama, e não dispondo de atribuições/funções nesse âmbito.

Provou-se que o navio Bolama se perdeu por causa não apurada, possivelmente porque alguma ação - de natureza e causa indeterminadas - o inclinou a ponto de submergir, e de manter submersas, as grandes aberturas (portas e vigias) que levava franqueadas, o que permitiu o embarque muito rápido de enormes quantidades de água, anulando a reserva de flutuabilidade da mencionada embarcação. As três boeiras - duas de recorte semi-circular e uma de recorte retangular - jamais tornariam possível, ou poderiam importar, o embarque da água necessária ao afundamento daquele navio.

O 2.º Réu não informou da existência das mencionadas aberturas aos demais membros da equipa que estava a proceder aos cálculos necessários à marcação da linha de bordo livre; designadamente, não comunicou ao 3.º Réu a existência de tais aberturas.

A única tarefa que a 7.ª Ré desempenhou foi a da elaboração dos cálculos necessários à marcação do bordo livre. A mesma empresa não emitiu (nem podia emitir) nenhum certificado de bordo livre ou de linhas de carga (da exclusiva competência das administrações de bandeira).

No dia 4 de dezembro de 1991, o Bolama era um navio de pesca costeira, registado na República da Guiné-Bissau, sob cuja bandeira navegava. A 7.ª Ré, através dos seus funcionários, limitou-se a vistoriar o navio Bolama e a calcular o bordo livre, não tendo emitido o certificado respetivo, nem teve necessidade do caderno de estabilidade.

No dia 4 de dezembro de 1991, o navio Bolama fez-se ao mar em condições diferentes das suas condições típicas de carga (pesca), quais fossem as de navio de carga geral (com eletrodomésticos, passageiros, cartões, garrações, etc.).

O navio Bolama havia sido inspecionado pela autoridade de bandeira, que lhe outorgou, sem restrições ou exigências suplementares, o certificado de navegabilidade. O dito navio havia sido classificado pela VV com a mais elevada classificação por si atribuída - a classificação 1A1 -, navio de pesca, e tinha realizado para o efeito provas de estabilidade. Nessa sequência, as autoridades dinamarquesas, após o dia 24 de janeiro de 1991, autorizaram a saída do navio e a sua viagem até Portugal. Já o embarque de cerca de 28 toneladas de lastro no fundo do porão, no Seixal, visou melhorar a condição de estabilidade do navio Bolama.

Com relevo para a decisão da causa, foram considerados como não provados, além do mais, os factos seguintes:

- Na viagem da Dinamarca para Lisboa, o Bolama teve vários comportamentos com tendência para adornar para qualquer dos bordos, sendo que as alterações na Dinamarca determinaram a mudança do peso do navio, no seu conjunto, sem que fossem efetuadas novas provas de estabilidade;



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

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

- O então mestre da referida embarcação, XX, deu conhecimento desses comportamentos a QQ e a LL, os quais nada fizeram para resolver os problemas existentes;
- RR concluiu que o navio não tinha estabilidade suficiente para a colocação do sistema de pesca (ao camarão) “*por tangones*”;
- QQ, como gerente da 5.^a Ré, considerou que tal operação implicava custos excessivos, tanto em tempo como em dinheiro, e foi por essa razão que o navio seguiu, sem mais, para a Guiné-Bissau;
- No decurso da viagem para a Guiné-Bissau, o navio Bolama adornou com muita frequência, a bombordo e a estibordo, mesmo com o mar calmo, tendo sido (inclusive) necessário retirar “*força*” às máquinas para que retomasse a posição inicial;
- Na execução da atividade pesqueira na Guiné-Bissau, ao arrastar, o mesmo navio deixou de “*responder*”, sendo necessário evitar a sua colisão com outros navios;
- Todos estes factos foram levados ao conhecimento - mormente pelo, na altura, mestre da embarcação, YY - de LL;
- LL colaborava com QQ nas questões relacionadas com a atividade pesqueira das sociedades 5.^a Ré, 6.^a Ré e PP, empresas onde os empregados eram comuns;
- Foram (também) da iniciativa de LL as alterações realizadas no Seixal ao navio Bolama;
- Todas essas alterações ocorridas no Seixal foram supervisionadas por LL;
- A determinação pelo 2.^o Réu - que se soldassem as aberturas de resbordo antes de o navio sair para o mar - foi direcionada a LL;
- Em consequência, os cálculos necessários à marcação do bordo livre ficaram “*viciados*”, por terem sido desconsideradas as aberturas de resbordo;
- O 2.^o Réu não verificou a carga do navio nem deu instruções ao mestre sobre o modo de efetuar o carregamento;
- No decurso do reboque, no dia 3 de dezembro de 1991, o navio Bolama adornou para ambos os lados (bombordo e estibordo), levando algum tempo a retomar a posição inicial;
- LL era assessor técnico e supervisor das reparações e alterações do navio Bolama;
- LL não efetuou, nem solicitou a outro técnico, um estudo das consequências na estabilidade do navio, sobre as alterações introduzidas no Seixal;
- LL não insistiu para que fosse entregue o caderno de estabilidade;
- Tal como não diligenciou para que fossem realizadas provas de estabilidade após as alterações introduzidas, embora soubesse das reclamações dos mestres quanto ao comportamento do navio e dos avisos e recomendações de RR, relativamente à estabilidade do Bolama;
- LL autorizou que fossem efetuadas as aberturas de resbordo;
- Muito embora ele conhecesse a capacidade do porão do navio Bolama, LL nada fez relativamente ao peso que lá foi colocado;



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: lisboa.tm@tribunais.org.pt

- Ignorou a recomendação que lhe fora feita pelo 2.º Réu - no sentido de ser “*imperioso*” que as aberturas de resbordo fossem soldadas antes de o navio em apreço sair para o mar;

- No decorrer da vistoria na qualidade de inspetor da 7.ª Ré, o 2.º Réu não confirmou o cumprimento da determinação da soldadura das aberturas de resbordo no navio Bolama;

- (...) Para além de que não deu conhecimento ao 3.º Réu e ao 4.º Réu da existência das mencionadas aberturas de resbordo, mesmo sabendo que o conhecimento dessas aberturas era essencial para a marcação da linha de bordo livre;

- Apesar de o 3.º Réu saber que o navio Bolama não tinha caderno de estabilidade e que não fora verificada a estabilidade do mesmo, o 3.º Réu procedeu ao cálculo necessário à marcação da linha de bordo livre, com vista a ser emitido o respetivo certificado;

- O 4.º Réu (como diretor da 7.ª Ré) subscreveu os dados fornecidos para que fosse emitido o certificado de bordo livre, sem confirmar se os elementos técnicos apresentados pelos Réus anteriormente referidos eram, ou não, os corretos;

- Os 2.º, 3.º e 4.º Réus atuaram nos termos acima descritos, no exercício das suas funções e ao serviço da 7.ª Ré;

- Embora a 7.ª Ré tivesse sido contratada para confirmar a estabilidade do navio Bolama, efetuando as competentes vistorias, inspeções, cálculos e marcações, para aplicação da Convenção Internacional das Linhas de Carga (1966), os seus técnicos nada fizeram no sentido de confirmar que o armador, a quem entregaram o certificado, implementasse as medidas condicionantes e prévias à obtenção desse documento;

- A 6.ª Ré era empresa armadora do navio Bolama;

- Todos os referidos factos foram causadores do sucedido afundamento, tendo sido da conjugação dos mesmos que resultou o naufrágio do navio Bolama.

Ora, o conjunto da factualidade descrita - provada e não provada - desde logo afasta qualquer tipo de responsabilidade dos 1.º, 2.º, 3.º, 4.º, 6.ª, 7.ª e (por inerência) 9.ª Réus, porquanto não divisamos, minimamente, que qualquer da materialidade factual acima elencada possa comprometer civilmente tais demandados.

Tais factos concretos evidenciam que os ditos Réus não cometeram nenhum ato ou omissão censuráveis no decurso do processo de vistoria do navio Bolama, e no cálculo do bordo livre, não lhes sendo imputável culpa na produção do evento que determinou o naufrágio da referida embarcação de pesca, qualquer que haja sido a respetiva causa ou causas - na certeza de que o não foi a existência de boeiras, a qual nenhuma influência exerceu a esse nível (ou seja, no afundamento), conforme já sobejamente aduzido.

Ademais, sendo o Bolama um navio de pesca costeira, registado na República da Guiné-Bissau (sob cuja bandeira navegava à data do acidente), nem sequer se lhe aplicava a Convenção Internacional das Linhas de Carga (1966); tudo por força, essencialmente, do preceituado no artigo



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

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

132.º, n.º 2, al. c), do Regulamento Geral das Capitanias, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 265/72, de 31 de julho.

Com efeito, no que concerne ao falecido LL, sendo o mesmo engenheiro maquinista da marinha mercante, foi admitido ao serviço da armadora 5.ª Ré para prestar serviços no domínio específico da sua formação académica, ou seja, na área da reparação e manutenção de máquinas e motores, em regime livre. A intervenção de LL sempre se cingiu à área de máquinas e motores, sem mais. Jamais teve qualquer participação, nem tal lhe foi solicitado, no âmbito doutros domínios.

O falecido LL não possuía, de resto, quaisquer atribuições ou funções, nem as consequentes responsabilidades técnicas, no campo da estabilidade dos navios, não lhe competindo fazer nenhuma sugestão sobre matéria de estabilidade, concretamente em relação ao navio Bolama.

Para além disso, entre o mais, não se provou que LL fosse assessor técnico e supervisor das reparações e alterações do navio Bolama; que não efetuou, nem solicitou a outro técnico, um estudo das consequências na estabilidade do navio, sobre as alterações introduzidas no Seixal; que não insistiu para que fosse entregue o caderno de estabilidade; tal como não diligenciou para que fossem realizadas provas de estabilidade após as alterações introduzidas, embora soubesse das reclamações dos mestres quanto ao comportamento do navio e dos avisos e recomendações de RR, relativamente à estabilidade do Bolama (tudo matéria não provada).

Nenhuma responsabilidade civil poderia, assim, ser assacada a LL - transmissível ao seu sucessor, ou aos seus sucessores -, no que concerne ao naufrágio do navio Bolama, posto que não encetou qualquer interferência a esse nível.

E se tal pode assegurar-se quanto a LL, também não deixa de ser acertado afirmá-lo quanto aos 2.º, 3.º, 4.º, 6.ª, 7.ª e (por inerência, atento o contrato de seguro) 9.ª Réus, porquanto, como se viu, não se descortina que a materialidade factual acima elencada possa responsabilizar ou inculpar tais demandados.

Com efeito, não se apurou que a 6.ª Ré fosse empresa armadora do navio Bolama, sendo que nenhum vínculo jurídico ligava a referida Ré à dita embarcação naufragada. E o circunstancialismo de as alterações terem sido efetuadas no cais da 6.ª Ré, no Seixal, também não goza da virtualidade de vir a responsabilizar a mesma no que quer que seja.

Sobre os restantes se sublinhará que nenhuma atuação (ou omissão) desconforme levaram a cabo no processo de vistoria do navio Bolama, e no cálculo do bordo livre, não lhes sendo imputável culpa na produção do evento que determinou o seu afundamento. A 7.ª Ré, através dos Réus seus funcionários, limitou-se a vistoriar o navio para o cálculo do bordo livre, não tendo sequer a necessidade do caderno de estabilidade para tal efeito.

Na verdade, a estabilidade dos navios é matéria, também ela, da exclusiva competência das administrações de bandeira: são estas quem define os seus parâmetros, verifica a sua observância e estabelece qual a documentação que deve existir a bordo. O cálculo do bordo livre pressupõe



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: lisboa.tm@tribunais.org.pt

sempre que o navio respeita as condições de estabilidade exigidas pela administração de bandeira, sendo indiferente para o efeito a existência, ou não, a bordo de uma cópia do caderno de estabilidade.

Salvo critérios arbitrários e/ou aleatórios, a determinação do bordo livre é um cálculo que leva em consideração factores meramente geométricos, para o qual o caderno de estabilidade não é considerado.

Ademais, o cálculo de estabilidade das embarcações e o caderno (do mesmo nome) são elaborados para condições típicas de carga - a pesca, no caso vertente -, sendo que o navio Bolama se fez ao mar em condições muito diferentes - que o caderno não previa nem podia prever -, quais fossem as de navio de carga geral (eletrodomésticos, passageiros, cartões, garrações, etc.).

O navio Bolama havia sido inspecionado pela autoridade de bandeira, que lhe outorgou, sem restrições ou exigências suplementares, o certificado de navegabilidade. O dito navio havia sido classificado pela VV com a mais elevada classificação por si atribuída - a classificação 1A1 -, navio de pesca, e tinha realizado para o efeito provas de estabilidade. Nessa sequência, as autoridades dinamarquesas, após o dia 24 de janeiro de 1991, autorizaram a saída do navio e a sua viagem até Portugal.

Como resulta do atrás exposto, ao elaborar o cálculo do bordo livre, a empresa classificadora 7.^a Ré, nessa referida qualidade, não tinha nenhuma razão objetiva para vir a equacionar/suspeitar que se não verificasse o pressuposto da estabilidade do navio.

Por fim, alegar-se que o 2.^o Réu “(...) não verificou a carga do navio nem tão pouco deu instruções ao Mestre sobre o modo de efetuar o carregamento” (cfr. artigo 38.^o da petição inicial) também não releva em concreto. Na realidade, o 2.^o Réu não deu as aludidas instruções, não tinha a obrigação de dar, nem dispunha de poderes para o efeito. Para além de nada na lei lhe impor essa obrigação, a carga e o carregamento de um navio são da exclusiva competência e responsabilidade do respetivo comandante ou do mestre (cfr. artigo 496.^o do Código Comercial e artigo 163.^o do Regulamento Geral das Capitánias, aprovado pelo Decreto-Lei n.^o 265/72, de 31 de julho). Daí que o 2.^o Réu seja alheio a essa operação.

Assim, nenhuma responsabilidade incidirá sobre a 7.^a Ré, ou sobre os apontados demandados (estes, em todo o caso, respaldados pelo artigo 800.^o, n.^o 1, do Código Civil).

Diferente, porém, é a situação da 5.^a Ré, enquanto armadora do navio Bolama, à luz de tudo o que se discorreu sobre o disposto no artigo 493.^o, n.^o 2, do Código Civil.

Senão vejamos. Em território sujeito à jurisdição nacional, o navio Bolama foi submetido a alterações. Todas as grandes reparações e modificações de material flutuante estavam e estão sujeitas a fiscalização técnica, ao abrigo do preceituado no artigo 16.^o do Decreto n.^o 15.372, de 9 de abril de 1928.



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: lisboa.tm@tribunais.org.pt

Por *modificação* deve entender-se toda a atividade direcionada a reconstruir uma embarcação ou a alterar as suas características principais (cfr. artigo 45.º, al. e), do Regulamento Geral das Capitanias). O licenciamento das modificações encontra-se previsto no artigo 10.º, al. ss), n.º 9, do citado regulamento (na redação dada pelo Decreto-Lei n.º 249/90, de 1 de agosto), e a respetiva fiscalização está regulada no artigo 155.º do Regulamento Geral das Capitanias, devendo a competência ser articulada com o disposto no Decreto-Lei n.º 317/89, de 22 de setembro.

De acordo com o disposto no artigo 8.º do Regulamento sobre as condições de segurança do material flutuante, aprovado pelo Decreto n.º 15.452, de 5 de maio de 1928, aos barcos que sofram grandes reparações ou modificações são aplicáveis as formalidades previstas nas normas anteriores para as novas construções, ou seja, a obtenção prévia de licença mediante a entrega na capitania dos elementos necessários (memória descritiva dos trabalhos a realizar e desenhos relativos às modificações a fazer), sendo certo que, havendo alterações nos pesos do navio, deve a memória justificar que as novas condições de estabilidade são suficientes.

Os barcos devem ser vistoriados depois de realizadas as demolições necessárias para as obras a executar e após concluídos os trabalhos, mas antes de a embarcação entrar em serviço (cfr. artigo 8.º, § 2.º). Compete à capitania embargar as obras que venham a efetuar-se sem licença (cfr. artigo 9.º).

Como é manifesto, estamos perante procedimentos e formalidades racionalmente justificados. Assim como a construção de navios tem de ser fiscalizada, como forma de prevenção da ocorrência de sinistros emergentes de deficiente projeto, execução ou apetrechamento, também algumas intervenções ulteriores à construção dependem de um procedimento que permita o seu acompanhamento e fiscalização.

Todavia, não é toda e qualquer modificação que impõe tal intervenção preliminar e a vistoria subsequente, sem prejuízo dos poderes de fiscalização que a autoridade marítima pode exercer sobre qualquer embarcação que se encontre sob sua jurisdição. Apenas quando haja grandes reparações, reconstrução da embarcação ou alteração das suas características principais.

Ora, em face do resultado do julgamento, sobretudo no que concerne às alterações levadas a efeito no Seixal (exaustivamente elencadas no ponto 10 *supra*), resultou provado que tais alterações foram realizadas sem estudo prévio e caderno de estabilidade, e sem novas provas de estabilidade, afetando a estabilidade do navio, assim como não foram comunicadas à *Inspecção de Navios e Segurança Marítima*, nem participadas para fiscalização.

A 5.ª Ré, como armadora do navio Bolama, procurou imputar o sinistro a causas situadas fora do seu domínio, tal como tentou convencer que as obras realizadas no Seixal, nomeadamente com o muito lastro colocado no navio, não prejudicaram, antes beneficiaram, a sua estabilidade dinâmica. Contudo, não logrou convencer o Tribunal de tais benefícios concretos, que poderão não ter passado de um mero exercício de intenção; do mesmo modo que, em relação à natureza fortuita



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

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

do naufrágio em si, apenas a alegou em termos hipotéticos, jamais afirmando sem tibiezas a razão específica do afundamento, e tendo ficado por demonstrar - com plenitude - todos os factos de onde poderia resultar a ausência de qualquer comportamento concorrente para a verificação do naufrágio.

E será verosímil admitir-se como inteiramente provado que tais alterações, face à sua envergadura e dimensão, afetaram a estabilidade do dito navio?

A resposta deverá ser afirmativa, ao implicarem tais alterações a mudança de posição de material fixo e a colocação de novos pesos a bordo. Caso contrário, nem se justificaria o embarque de cerca de 28 toneladas de lastro no fundo do porão.

Tanto ao nível da alegação como da prova de factos, a vinculação a uma presunção legal de culpa como a que se encontra plasmada no artigo 493.º, n.º 2, do Código Civil, impunha à 5.ª Ré uma tarefa mais consistente sobre a causa efetiva do ocorrido naufrágio, ou sobre a (boa) estabilidade do navio Bolama quando saiu para o mar em 4 de dezembro de 1991, mormente como resultado das modificações estruturais introduzidas no Seixal.

O cumprimento do ónus de alegação ou de prova que a lei colocou a seu cargo não se satisfaz com a simples invocação das diversas hipóteses adiantadas, algumas delas correspondentes a meras suposições teóricas que ao Tribunal não cumpre averiguar, por lhe caber apenas avaliar as circunstâncias que, em concreto, ditaram o afundamento em causa. Isto, sem prejuízo de poder ser plausível, por exemplo, o prendimento das redes de pesca a um cabo submarino que determinou a existência de uma grande ação inclinante sobre a embarcação, levando à entrada muito célere de enormes quantidades de água.

Nessa medida, sobre a 5.ª Ré recaía o ónus de granjear elementos mais sólidos nos autos e passíveis de sedimentar a exoneração ou o alijamento da sua responsabilidade, alegando e tomando posição inequívoca sobre um sinistro que vitimou mortalmente 30 pessoas, entre as quais o pai do Autor. Ninguém melhor do que ela estaria em condições de observar o ónus de alegação e de prova, em face da sua posição ímpar relativamente ao navio Bolama, enquanto sociedade armadora do mesmo - embarcação que era utilizada no exercício da atividade societária própria da 5.ª Ré.

Seguramente que a posição da 5.ª Ré, a esse nível, era bem mais proeminente do que a do Autor, o sucessor de uma pessoa falecida e que, apenas com quatro anos de idade, viu o seu pai desaparecer no naufrágio. Mais do que hipotisar sobre eventuais motivos do desastre, incumbia à 5.ª Ré, a partir de factos concretos conhecidos, encontrar, com a devida segurança, uma ou diversas razões para o sinistro ou outras tantas causas que não logrou dominar porque estranhas ao incumprimento das obrigações derivadas da utilização de navios de mar.

Contudo, desde que se comprovou que as alterações em Portugal foram realizadas sem um estudo prévio e caderno de estabilidade, e sem novas provas de estabilidade, afetando a estabilidade do navio Bolama, assim como não foram comunicadas à *Inspeção de Navios e Segurança*



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

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

Marítima, nem participadas para efeitos de fiscalização, dúvidas não temos de que a 5.^a Ré não conseguiu elidir a presunção legal de culpa que sobre si incidia.

Nada se disse, ademais, que o navio Bolama tivesse sido vistoriado antes de partir na data dos factos, nos termos e para os efeitos previstos no artigo 505.º, § 4.º, do Código Comercial, sendo uma das formalidades que faria presumir as condições da sua boa navegabilidade. E, como se observa da facticidade em presença, provada e não provada, não se divisou a verificação de um acompanhamento técnico para a realização das obras no Seixal, tal como se não invocou a sua submissão à fiscalização das autoridades que supervisionam na área da reparação naval, na inspeção de navios ou na averiguação das condições de boa navegabilidade, com vista à proteção da tripulação e/ou de terceiros.

É verdade que, sendo o Bolama um navio de pesca costeira, como nos surge em face da demonstração resultante dos autos, o mesmo estava dispensado ou isento do desembarço da autoridade marítima, por força do disposto no artigo 145.º, n.º 2, al. *b*), do Regulamento Geral das Capitánias (na versão conferida pelo Decreto-Lei n.º 249/90, de 1 de agosto), tal como se encontrava dispensado da obrigatoriedade de recurso aos serviços de pilotagem (cfr. artigo 16.º, n.º 1, al. *c*), do Decreto-Lei n.º 166/89, de 19 de maio).

É esse o nosso entendimento.

O desembarço da autoridade marítima trata-se de um documento em que esta autoridade certifica que a embarcação destinada a seguir viagem está em condições de partir sem risco de vidas, possuindo a necessária segurança, para além dos elementos vários descritos nas diferentes alíneas do n.º 1 do artigo 145.º do Regulamento Geral das Capitánias (na versão conferida pelo Decreto-Lei n.º 249/90, de 1 de agosto).

Não obstante, há que ver que, no dia 4 de dezembro de 1991, o navio Bolama se fez ao mar em condições diferentes das suas condições típicas de carga (pesca), quais fossem as de navio de carga geral (com eletrodomésticos, passageiros, cartões, garrafões, etc.); sendo toda essa atuação alheia à esfera de influência do pai do aqui Autor, convidado a embarcar (sem mais) e quem menos culpa teve em todo o sucedido.

E a materialidade factual demonstrada aponta, fundamentalmente, para a violação do dever de cuidado, incidente sobre a armadora 5.^a Ré, antes de colocar a embarcação a navegar e a realizar as pretendidas provas de pesca, por força das alterações estruturais levadas a efeito no Seixal.

Ou seja, ao lado da imprudência da 5.^a Ré relacionada, sobretudo, com a falta de fiscalização das alterações efetuadas em Portugal, a falta de comunicação às autoridades competentes e a ausência de estudo prévio de estabilidade, deflui do conjunto de factos apurados nos autos que a mesma não logrou rebater/elidir a analisada presunção legal de culpa, assim inteiramente favorável ao Autor (cfr. artigo 350.º, n.º 1, do Código Civil).



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

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

A falta de intervenção das autoridades competentes, a quem caberia exigir a existência de projetos e que teriam a possibilidade de apreciar as interferências positivas ou negativas que poderiam advir das alterações, levadas a efeito no Seixal, integra um comportamento culposos da 5.^a Ré, inscrito numa área diretamente ligada à prevenção de sinistros causados por uma eventual menos boa estabilidade do navio. Por qualquer das vias se alcança a violação culposa de deveres sobre a aqui 5.^a Ré, como uma das entidades responsáveis pela segurança do navio (de frisar que a proprietária não foi demandada).

A envergadura dessas alterações, os efeitos que provocaram na superestrutura do navio e as implicações que poderão ter acarretado para a estabilidade da embarcação, permitem qualificá-las como “*modificações*” para efeitos de se impor o cumprimento das formalidades legais, em face da interferência nas características principais da embarcação.

Pelo que, a circunstância de o navio Bolama estar dispensado do desembarço da autoridade marítima (ou da obrigatoriedade de recurso aos serviços de pilotagem) não significa que a 5.^a Ré ficasse exonerada das formalidades relacionadas com as alterações em causa, bem como do cumprimento da legislação correspondente - na certeza de que tais modificações não se revestiram de somenos importância, conforme atrás veiculado.

Como tal, a empresa 5.^a Ré acarretará com as consequências danosas relacionadas com o falecimento do pai do Autor, vítima do naufrágio do navio Bolama, segundo e com os limites provados no âmbito da presente lide, e não tendo a armadora 5.^a Ré como preterir o ressarcimento dos prejuízos derivados da lamentável morte.

III. A posição da 8.^a Ré e a autoridade do caso julgado extensível ao Autor.

A seguradora 8.^a Ré veio defender/solicitar seja considerada extensível/operável ao Autor a eficácia do caso julgado material formado no âmbito do Processo n.º 622/1993, que correu termos no Tribunal Marítimo de Lisboa, entre as partes do contrato de seguro marítimo titulado pela apólice número xxxxxxx.

Para o efeito, alegou que, para fundamentar a responsabilidade civil da 8.^a Ré, o Autor afirmou que a 5.^a Ré transferiu para aquela seguradora, através de um contrato de seguro marítimo, a responsabilidade civil pelos danos causados pelo navio Bolama.

Após o naufrágio do navio, a 5.^a Ré propôs ação contra a ora 8.^a Ré, pedindo que esta fosse condenada a pagar-lhe a quantia de 140 000 000\$00, correspondente ao capital garantido pela referida apólice de seguro, cujos termos correram no Tribunal Marítimo de Lisboa, sob o número 622/1993. O Tribunal Marítimo de Lisboa julgou improcedente a referida ação judicial, absolvendo a ora 8.^a Ré do pedido, com fundamento na ineficácia do contrato de seguro marítimo celebrado entre ambas, sentença mantida pelo Tribunal da Relação de Lisboa e pelo Supremo Tribunal de Justiça, cuja decisão foi confirmada pelo Tribunal Constitucional, no que respeita à questão da sua alegada inconstitucionalidade, por acórdão transitado em julgado em 4 de novembro de 1999.



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

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

O direito de indemnização que, pela presente ação judicial, o Autor pretende exercer contra a 8.^a Ré pressupõe, necessariamente, a relação jurídica que foi objeto do Processo n.º 622/1993; no que respeita à 8.^a Ré, o direito que o Autor pretende fazer valer é consequência de a 5.^a Ré ter, alegadamente, transferido para aquela a responsabilidade civil pelos danos causados pelo navio Bolama, ou seja, esse direito poderá existir se for válido e eficaz o contrato de seguro que, pretensamente, operou tal transferência, e ficará sem alicerce no caso contrário. Do que resulta que o pretensado direito de indemnização do Autor está, para com a relação jurídica definida pelo caso julgado formado no Processo n.º 622/1993, numa relação de dependência.

Acrescentou a 8.^a Ré que, tendo sido decidido no Processo n.º 622/1993, cujas partes foram a 8.^a Ré (enquanto seguradora) e a 5.^a Ré (na qualidade de tomadora do seguro e segurada), que o contrato de seguro marítimo entre ambas celebrado é ineficaz e, como tal, nenhuns efeitos produz, não pode o aqui Autor (terceiro, face a essa relação contratual) questionar e discutir nesta sede essa temática. Com efeito, o Autor não pode deixar de aceitar como indiscutível a ineficácia daquele contrato, declarada, em termos definitivos, num processo que correu entre os respetivos contraentes. A eficácia do caso julgado formado no Processo n.º 622/1993 é, pois, extensível ao Autor, dada a relação de dependência entre o direito por este invocado na presente lide e a relação jurídica discutida naquele processo. Assim, pressupondo a presente ação, no que à seguradora 8.^a Ré diz respeito, a eficácia do contrato de seguro celebrado entre esta e a sua segurada, e não se verificando esse pressuposto, a pretensão indemnizatória formulada pelo Autor contra aquela 8.^a Ré cai pela base e, por conseguinte, não poderá deixar de improceder.

No exercício do contraditório, o Autor não respondeu expressamente (por escrito) à matéria desta exceção (de natureza perentória).

Cumprе apreciar e decidir.

De acordo com o disposto no artigo 580.º, n.ºs 1 e 2, do Código de Processo Civil, o caso julgado, na sua veste de exceção dilatória, visa obstar à repetição de uma causa e evitar que o Tribunal se coloque na contingência de ter de reproduzir ou contrariar a anterior decisão, sendo pela lei adjetiva estabelecida a noção de repetição da causa através dos critérios de identidade de sujeito, de pedido e de causa de pedir (cfr. artigo 581.º do citado código). Pressupõe a repetição de uma causa depois de a primeira causa ter sido decidida por sentença que já não admite recurso ordinário (cfr. artigo 580.º, n.º 1, segmento final, do Código de Processo Civil).

Ao lado da litispendência, trata-se de uma exceção de natureza dilatória, de apreciação oficiosa, a qual, a proceder, conduz à absolvição do réu da instância, obstando ao conhecimento pelo Tribunal do mérito da causa (cfr. artigos 278.º, n.º 1, al. e), 576.º, n.º 2, 577.º, al. i), e 578.º, todos do Código de Processo Civil).

A sua verificação depende, assim, do preenchimento da tríplіce identidade a que o artigo 581.º do Código de Processo Civil faz referência expressa.



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

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

Com efeito, postula o artigo 581.º do Código de Processo Civil (sob a epígrafe “*Requisitos da litispendência e do caso julgado*”) o seguinte:

“1 - *Repete-se a causa quando se propõe uma ação idêntica a outra quanto aos sujeitos, ao pedido e à causa de pedir.*

2 - *Há identidade de sujeitos quando as partes são as mesmas sob o ponto de vista da sua qualidade jurídica.*

3 - *Há identidade de pedido quando numa e noutra causa se pretende obter o mesmo efeito jurídico.*

4 - *Há identidade de causa de pedir quando a pretensão deduzida nas duas ações procede do mesmo facto jurídico. Nas ações reais a causa de pedir é o facto jurídico de que deriva o direito real; nas ações constitutivas e de anulação é o facto concreto ou a nulidade específica que se invoca para obter o efeito pretendido”.*

Na identidade de sujeitos, importa apenas atender à qualidade jurídica das partes, não sendo exigível uma perfeita correspondência física nas duas ações. Deve atender-se aqui, não a critérios puramente formais ou nominais, mas a um ponto de vista substancial, ou seja, ao interesse jurídico que a parte concretamente atuou e atua no processo (cfr., no mesmo sentido, Ac. STJ de 24.02.2015, relatado por **Maria Clara Sottomayor** e com texto disponível em www.dgsi.pt).

No que à identidade dos pedidos concerne, esta ocorre quando, pese embora quantitativamente diferentes, nas duas ações, aqueles são qualitativamente iguais: não é necessária uma rigorosa identidade formal entre um e outro, bastando que os pedidos sejam coincidentes no objetivo fundamental de que dependa o êxito de cada uma das ações judiciais.

A identidade dos pedidos é perspectivada em função da posição das partes quanto à relação material controvertida: existe tal identidade sempre que se verifique coincidência nos efeitos jurídicos pretendidos, do ponto de vista da tutela jurisdicional reclamada e do conteúdo e objeto do direito reclamado, sem que seja de exigir uma adequação integral das pretensões formuladas, nem sequer do ponto de vista quantitativo (cfr., no mesmo sentido, Ac. Rel. Lisboa de 07.12.2016, relatado por **António Santos** e com texto disponível em www.dgsi.pt).

Existe identidade de causa de pedir quando as pretensões formuladas em ambas as ações emergem de um facto jurídico genético do direito reclamado comum a ambas (cfr., por todos, Ac. Rel. Coimbra de 06.09.2011, relatado por **Judite Pires** e também com texto disponível em www.dgsi.pt).

Nessa medida, é inequívoco que a expressão *caso julgado* (deixando de parte a litispendência) pretende retratar a realidade jurídica de uma situação jurisdicionalmente apurada, já julgada no nosso ordenamento jurídico.

Contudo, a doutrina, entretanto, tem chamado a atenção para as várias óticas, e concernente alcance, com que o instituto pode ser equacionado. E assim, por exemplo, se vem



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: lisboa.tm@tribunais.org.pt

distinguindo o caso julgado como exceção dilatória, nos termos acima afluídos, da figura da autoridade do caso julgado ou, ainda, do alcance ou efeito preclusivo do caso julgado.

Ora, como autoridade, o alcance do julgado recorta-se, já não como obstáculo processual a uma causa seguinte mas, mais positivamente, pela afirmação do que já antes foi decidido como objeto, que já se não pode discutir, de uma outra (e precedente) causa.

Lebre de Freitas, Montalvão Machado e Rui Pinto (cfr. *Código de Processo Civil Anotado*, volume 2.º, Coimbra Editora, 2001, pág. 325) esclarecem que: “A exceção de caso julgado não se confunde com a autoridade do caso julgado; pela exceção, visa-se o efeito **negativo** da inadmissibilidade da segunda acção, constituindo-se o caso julgado em obstáculo a nova decisão de mérito; a **autoridade** do caso julgado tem antes o efeito **positivo** de impor a primeira decisão, como pressuposto indiscutível de segunda decisão de mérito (...). Este efeito positivo assenta numa relação de **prejudicialidade**: o objecto da primeira decisão constitui questão prejudicial na segunda acção, como pressuposto necessário da decisão de mérito que nesta há-de ser proferida (...)”.

Com este alcance, naturalmente que não se exige a exata repetição da causa, com os três elementos identificativos enunciados para o efeito dilatório excetivo (negativo).

Por último, como efeito preclusivo, o julgado relaciona-se essencialmente com a posição passiva na acção judicial.

Ao contrário do autor, o réu tem o ónus da fundamentação exaustiva da sua defesa, em obediência ao princípio da concentração da defesa na contestação (cfr. artigo 573.º, n.º 1, *in principio*, do Código de Processo Civil).

Embora sem uma excessiva rigidez, obriga-se o réu, em homenagem ao princípio basilar da boa fé processual - do jogo franco e leal - a apresentar na contestação todos os meios de defesa de que disponha nesse momento, sem distinção da sua maior ou menor eficiência.

É certo que o autor pode invocar distintas causas de pedir, ou até pedidos reportados a uma mesma relação jurídica, mas não tem de esgotar/exaurir com eles uma única acção judicial: pode optar apenas por alguns e, se perder por uns, pode vir a invocar outros, noutra pleito.

É diferente o caso do réu. Se este não alegar, na acção que contra si vê intentada e para a qual foi citado, todos os meios de defesa que lhe assistem, em regra (salvo o caso de superveniência), nunca mais poderá vir a fazê-los valer em juízo (cfr. artigo 573.º do Código de Processo Civil).

Conforme esclarece **Castro Mendes**, com assertividade (cfr. *Limites Objectivos do Caso Julgado em Processo Civil*, pág. 179): “*Simplesmente, em direito português, a disposição do artigo 498º [que foi transposta, sem alterações, para o atual artigo 573.º] parece permitir concluir sem sombra de dúvida que a pretensão do autor não está sujeita a este efeito preclusivo. De jure condito (...), é lícito ao autor em processo civil formular n vezes a mesma pretensão, desde que se*



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

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

baseie em n causas de pedir. Efeito preclusivo só se verifica aqui no domínio pouco importante das questões secundárias ou instrumentais”.

A tal propósito, e também com pertinência *in casu*, escreveu-se no douto Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, datado de 8 de janeiro de 2019 (relatado por **Roque Nogueira** e com texto disponível em www.dgsi.pt), o seguinte:

“Dúvidas não restam que, no caso, não se verifica a excepção do caso julgado, uma vez que não ocorre a tríplice identidade a que alude o art.581º, do CPC (de sujeitos, pedido e causa de pedir).

Todavia, a jurisprudência e a doutrina têm entendido que a autoridade do caso julgado pode funcionar independentemente da verificação da referida tríplice identidade.

Assim, segundo Lebre de Freitas, in Código de Processo Civil, Anotado, 2ª ed., pág.354, «A excepção de caso julgado não se confunde com a autoridade de caso julgado; pela excepção, visa-se o efeito negativo da inadmissibilidade da segunda acção, constituindo-se o caso julgado em obstáculo a nova decisão de mérito; a autoridade de caso julgado tem antes o efeito positivo de impor a primeira decisão, como pressuposto indiscutível da segunda decisão de mérito (...). Este efeito positivo assenta numa relação de prejudicialidade: o objecto da primeira decisão constitui questão prejudicial na segunda acção, como pressuposto necessário da decisão de mérito que nesta há-de ser proferida».

Por seu turno, Teixeira de Sousa, in O Objecto da Sentença e o Caso Julgado Material, BMJ, 325º-178, escreve que «(...) o caso julgado material pode valer em processo posterior como autoridade de caso julgado, quando o objecto da acção subsequente é dependente do objecto da acção anterior, ou como excepção de caso julgado, quando o objecto da acção posterior é idêntico ao objecto da acção antecedente».

Na jurisprudência, pode ver-se o Acórdão do STJ, de 13/12/07, disponível in www.dgsi.pt (todos os demais acórdãos que forem citados estão disponíveis no mesmo lugar), em cujo sumário se pode ler:

«A autoridade de caso julgado da sentença transitada e a excepção de caso julgado constituem efeitos distintos da mesma realidade jurídica, pois enquanto que a excepção de caso julgado tem em vista obstar à repetição de causas e implica a tríplice identidade a que se refere o art.489º do CPC (...), a autoridade de caso julgado da sentença transitada pode actuar independentemente de tais requisitos, implicando, contudo, a proibição de novamente apreciar certa questão» (cfr., no mesmo sentido, os Acórdãos do STJ, de 6/3/08, de 23/11/11 e de 21/3/13).

Do sumário deste último Acórdão consta o seguinte:

«Ainda que se não verifique o concurso dos requisitos ou pressupostos para que exista a excepção de caso julgado (exceptio rei judicatae), pode estar em causa o prestígio dos tribunais ou



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

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

a certeza ou segurança jurídica das decisões judiciais se uma decisão, mesmo que proferida em outro processo, com outras partes, vier dispor em sentido diverso sobre o mesmo objecto de decisão anterior transitada em julgado, abalando assim a autoridade desta».

Por outro lado, tem-se entendido, como se refere no sumário do Acórdão do STJ, de 12/7/11, que:

«A expressão “limites e termos em que julga”, constante do art.673º do CPC, significa que a extensão objectiva do caso julgado se afere face às regras substantivas relativas à natureza da situação que ela define, à luz dos factos jurídicos invocados pelas partes e do pedido ou pedidos formulados na acção».

E que, como se diz no mesmo sumário:

«(...) a determinação dos limites do caso julgado e a sua eficácia passam pela interpretação do conteúdo da sentença, nomeadamente, quanto aos seus fundamentos que se apresentem como antecedentes lógicos necessários à parte dispositiva do julgado».

Acrescentando-se, naquele sumário, que:

«Relativamente à questão de saber que parte da sentença adquire, com o trânsito desta, força obrigatória dentro e fora do processo - problema dos limites objectivos do caso julgado -, tem de reconhecer-se que, considerando o caso julgado restrito à parte dispositiva do julgamento, há que alargar a sua força probatória à resolução das questões que a sentença tenha tido necessidade de resolver como premissa da condenação firmada» (cfr., no mesmo sentido, os Acórdãos do STJ, de 23/11/11 e de 22/9/16).

Por conseguinte, o que releva, no caso dos autos, não é a excepção do caso julgado, mas sim a autoridade do caso julgado inerente à sentença, efeito esse que visa preservar o prestígio dos tribunais e a certeza ou segurança jurídica, evitando a instabilidade das relações jurídicas.

Na verdade, como refere Manuel de Andrade, in Noções Elementares de Processo Civil, pág. 306, «Seria intolerável que cada um nem ao menos pudesse confiar nos direitos que uma sentença lhe reconheceu; que nem sequer a estes bens pudesse chamar seus, nesta base organizando os seus planos de vida; que tivesse constantemente que defendê-los em juízo contra reiteradas investidas da outra parte, e para mais com a possibilidade de nalgum dos novos processos eles lhe serem negados pela respectiva sentença».

É certo que, como escreve Alberto dos Reis, in Boletim da Faculdade de Direito, vol. XVII, págs.206 e segs. (Eficácia do Caso Julgado em Relação a Terceiros), que seguiremos muito de perto na exposição subsequente, «Estender a eficácia da sentença a terceiros, estranhos ao processo, que não intervieram nele, que não foram ouvidos nem convencidos, que não foram colocados em condições de dizer da justiça, de alegar as suas razões, de exercer qualquer espécie de influência na formação da convicção do juiz - é uma violência que pode redundar numa iniquidade».



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

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

Porém, também diz aí que nunca o princípio da irrelevância do caso julgado em relação a terceiros foi observado em todo o seu rigor, nem mesmo no direito romano, que formulou a construção do caso julgado na aludida tríplice identidade e que, não obstante, se viu forçado a quebrar a rigidez do princípio e a admitir, em certos casos, que uma sentença proferida entre duas pessoas determinadas atingisse terceiros, estranhos à causa.

Aliás, o mesmo veio a suceder no direito medieval e no direito moderno, já que o caso julgado revelou sempre a tendência para ultrapassar os limites da lide e ir projectar os seus efeitos sobre relações de terceiros.

A causa desse facto reside na conexão e na interdependência das relações jurídicas, sendo, pois, natural que a solução dum conflito exerça influência noutras ordens de conflitos.

Por isso que para a solução do problema em cada caso concreto haja de recorrer-se às normas de direito material que regem as relações jurídicas respectivas, uma vez que são elas que nos dizem até onde e em que medida essas relações são conexas e interdependentes.

No entanto, é ao direito processual que compete responder à questão de saber se é lícito sacrificar os direitos de terceiros em homenagem ao princípio da eficácia universal do caso julgado, já que se encontram em conflito dois princípios ou dois interesses opostos: o princípio da autoridade da sentença e o princípio da tutela dos direitos de terceiros estranhos ao processo em que foi proferida a sentença.

Tal resposta não pode deixar de depender do carácter e da índole do sistema processual em vigor, dos princípios que o informem e das garantias que ofereça.

Assim, os direitos de terceiros, a que o caso julgado vai estender-se, estão mais acautelados e garantidos num sistema de processo que investe o juiz de poderes suficientemente largos para conduzirem à descoberta de toda a verdade, como é actualmente o nosso.

Questão é a de saber quais são os terceiros que, por serem titulares de relações jurídicas conexas, dependentes ou concorrentes com a que foi apreciada e definida pelo caso julgado, devem considerar-se sujeitos a ele.

Segundo Alberto dos Reis, ob. cit., págs.246 e 247, «O caso julgado formado sobre uma determinada relação jurídica só deve fazer sentir a sua influência sobre outras relações jurídicas quando estas estejam para com aquela num nexo de dependência tal que seja logicamente inevitável a repercussão. E para se caracterizar esta dependência parece-nos aceitável o critério de Allorio - o critério da prejudicialidade.

Se a relação coberta pelo caso julgado entra na formação doutras relações, como pressuposto ou como elemento necessário, tem de admitir-se a projecção reflexa do caso julgado sobre essas relações, na medida em que ele fixou e definiu a relação prejudicial».

E tem sido esse o critério seguido pela jurisprudência e pela doutrina atrás citadas.



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

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

Claro que, quanto aos terceiros juridicamente indiferentes, o caso julgado não pode causar-lhes prejuízo de natureza jurídica, pelo que não pode deixar de admitir-se que estão sujeitos ao caso julgado alheio.

A questão coloca-se, precisamente, em relação aos terceiros juridicamente interessados, sendo que, como já vimos, é o nexó de prejudicialidade que nos fornece o critério geral de solução do problema da repercussão do caso julgado sobre as relações jurídicas de terceiros.

Como também já referimos atrás, para a solução desse problema temos de nos socorrer das normas de direito material que regem as relações jurídicas respectivas (cfr. o Acórdão do STJ, de 12/7/11, in www.dgsi.pt).

(...)”.

No caso dos autos, provou-se que a 5.^a Ré celebrou com a 8.^a Ré um contrato de seguro marítimo, titulado pela apólice número xxxxxxx, com efeitos a partir de 19 de dezembro de 1990, que tinha por objeto o barco de pesca de arrasto costeira, por si adquirido, denominado OO (mais tarde, designado *Bolama*), com bandeira das Ilhas Faroé (Dinamarca), com o capital inicial garantido de 120 000 000\$00 e uma franquía de 120 000\$00, alterados, posteriormente, para 140 000 000\$00 (casco, máquinas e pertences: 100 000 000\$00; redes de pesca: 10 000 000\$00; lucros cessantes: 30 000 000\$00) e 100 000\$00, respetivamente, conforme proposta de seguro, apólice e respetivas condições gerais e especiais documentadas de fls. 203 a 215, que aqui se dão como totalmente integradas e reproduzidas.

Na referida apólice de seguro marítimo foram contratadas entre as partes outorgantes as cláusulas especiais 1.^a, 2.^a, 3.^a, 4.^a, 5.^a, 7.^a e 12.^a.

Após o naufrágio do navio *Bolama*, a 5.^a Ré propôs uma ação judicial contra a ora 8.^a Ré, pedindo que esta fosse condenada a pagar-lhe a quantia de 140 000 000\$00, correspondente ao capital garantido pela referida apólice, cujos termos correram no Tribunal Marítimo de Lisboa, sob o número 622/1993.

O Tribunal Marítimo de Lisboa julgou improcedente a referida ação judicial, absolvendo a ora 8.^a Ré do pedido, com fundamento na ineficácia do contrato de seguro marítimo celebrado entre ambas, sentença essa mantida pelo Tribunal da Relação de Lisboa e pelo Supremo Tribunal de Justiça, cuja decisão foi confirmada pelo Tribunal Constitucional, no que respeita à questão da sua alegada inconstitucionalidade, por acórdão transitado em julgado em 4 de novembro de 1999, conforme certidão judicial junta de fls. 216 a 292.

Ora, na situação em presença, anotamos que o Autor veio exigir indemnização diretamente à 8.^a Ré, não obstante ser um terceiro relativamente ao contrato de seguro marítimo celebrado entre a 5.^a Ré e a 8.^a Ré. E este contrato, mais do que transferir a responsabilidade civil da 5.^a Ré, seguiu a responsabilidade civil desta Ré - o que são realidades distintas.



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

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

Todavia, o contrato em causa foi declarado ineficaz no domínio do Processo n.º 622/1993, processo esse que opôs a 5.ª Ré e a 8.ª Ré e cuja decisão já transitou em julgado, conforme se demonstrou em concreto.

O alegado direito do Autor pressupõe a relação jurídica que foi definida nesse processo, ou seja, esse direito poderá existir se o contrato de seguro celebrado entre ambas as Rés for válido e eficaz, e ficará sem efeito na situação inversa.

Assim, podemos afirmar - e é exatamente isto o que se passa - que o alegado direito de indemnização do Autor está numa relação de dependência para com a relação jurídica definida no Processo n.º 622/1993. Tendo sido decidido, nesse processo, que opôs a 5.ª Ré e a 8.ª Ré (as partes outorgantes no contrato de seguro marítimo) que este contrato é ineficaz e, por isso, nenhuns efeitos produz, não pode o Autor, estranho a essa relação contratual, questionar e discutir na presente sede tal assunto. Dito doutro modo: o Autor não pode deixar de aceitar como indiscutível a ineficácia do contrato de seguro marítimo, declarada no processo judicial que contrapôs as respetivas partes outorgantes.

Na prática, após a decisão - definitiva - proferida pelo Tribunal Marítimo nesses autos, é como se entre as duas Rés em apreço nenhum contrato tivesse existido.

A eficácia do caso julgado material formado no Processo n.º 622/1993 é extensível à pessoa do Autor, tal a relação de dependência entre o alegado direito indemnizatório do Autor e a relação jurídica que foi debatida nesse processo judicial.

Nessa senda, ficou sumariado no já citado douto Aresto do Supremo Tribunal de Justiça (com a data de 8 de janeiro de 2019 e relatado por **Roque Nogueira**) o seguinte:

“I - No caso, não se verifica a exceção do caso julgado, uma vez que não ocorre a tríplice identidade a que alude o art.581º, do CPC (de sujeitos, pedido e causa de pedir).

II - Todavia, a jurisprudência e a doutrina têm entendido que a autoridade do caso julgado pode funcionar independentemente da verificação da referida tríplice identidade.

III - Para a solução do problema da irrelevância ou não do caso julgado em relação a terceiros, há-de recorrer-se às normas de direito material que regem as relações jurídicas respectivas.

IV - A jurisprudência e a doutrina, em geral, admitem a projecção reflexa do caso julgado no caso de a relação coberta por este entrar na formação doutras relações, como pressuposto ou como elemento necessário, já que fixou e definiu a relação prejudicial.

V - No caso, estamos perante um contrato de seguro de responsabilidade civil profissional, que garante a indemnização dos prejuízos causados a terceiros no exercício de uma profissão - advocacia -, onde a constituição da obrigação do segurador em relação ao lesado pressupõe, necessariamente, a constituição, no património do segurado, da obrigação de indemnizar o lesado (terceiro em relação ao contrato de seguro).



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

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

VI - A decisão proferida na acção proposta pelo lesado contra o segurado, onde este foi condenado, por sentença transitada em julgado, a pagar àquela a quantia de € 62.349,74 e respectivos juros de mora, é pressuposto indiscutível da decisão a proferir na acção proposta contra a Seguradora, já que foi esse o risco que esta cobriu.

VII - Assim sendo, tem de admitir-se a projecção reflexa do caso julgado formado na 1ª acção, na medida em que ela fixou e definiu a relação prejudicial, estando o tribunal recorrido vinculado à decisão proferida na causa prejudicial”.

No caso em apreço, o pressuposto do direito invocado pelo Autor é, precisamente, a eficácia do contrato de seguro marítimo - eficácia essa que inexistente por força da decisão proferida no Processo n.º 622/1993, com trânsito em julgado.

Pressupondo a pretensão do Autor a eficácia do contrato de seguro celebrado entre ambas as Rés e não se verificando esse pressuposto, a sua pretensão soçobra de antemão. A credibilidade da justiça que a autoridade do caso julgado, na sua função positiva, procura preservar, não permite, depois de se declarar a ineficácia do contrato de seguro no âmbito do Processo n.º 622/1993, condenar a 8.ª Ré ao abrigo desse mesmo contrato, já declarado ineficaz em termos definitivos e consolidados no ordenamento jurídico.

Não se compreenderia, de resto, que na presente acção se fizesse tábua rasa sobre a solução de mérito alcançada no Processo n.º 622/1993, em termos de ineficácia do seguro marítimo em apreço, ao ponto de essa solução ser inoponível ao aqui demandante.

Destarte, deverá proceder a exceção perentória da extensibilidade ao Autor da eficácia da autoridade do caso julgado formado no âmbito do Processo n.º 622/1993, que correu termos no Tribunal Marítimo de Lisboa, entre as partes do contrato de seguro marítimo titulado pela apólice número xxxxxxxx, nos termos acima explicitados, o que conduz à absolvição dos pedidos em relação à seguradora 8.ª Ré (cfr. artigo 576.º, n.º 3, do Código de Processo Civil) - com claro prejuízo da apreciação da restante matéria excetiva por esta Ré deduzida (cfr. artigo 608.º, n.º 2, segunda parte, do Código de Processo Civil).

Logo, a presente acção improcede quanto à mencionada 8.ª Ré.

IV. Passemos, por conseguinte, ao apuramento dos danos reclamados na presente lide e, se possível, à concreta quantificação dos prejuízos padecidos pelo Autor, a cargo da empresa armadora 5.ª Ré, à luz da matéria factual apurada - e não apurada - na causa.

É consabido que para haver obrigação de indemnizar é condição fundamental que haja dano, ou seja, que o facto ilícito culposo tenha causado um prejuízo a alguém. O dano real é a perda *in natura* que o lesado sofreu, em consequência de certo facto, nos interesses (materiais, espirituais ou morais) que o direito violado ou a norma infringida visam tutelar. É a lesão causada no interesse juridicamente protegido, que revestirá a forma de uma destruição, subtração ou deterioração de certa coisa, corpórea ou imaterial.



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

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

Ao lado do dano assim definido, há o dano patrimonial, que se traduz no reflexo do dano real sobre a situação patrimonial do lesado. O dano patrimonial mede-se, em princípio, por uma diferença: a diferença entre a situação atual real do lesado e a situação virtual em que o mesmo se encontraria, se não fosse a lesão.

Dentro do conceito de dano patrimonial cabem o dano emergente ou perda patrimonial e o lucro cessante ou lucro frustrado. O primeiro compreende o prejuízo causado nos bens ou nos direitos já existentes na titularidade do lesado, à data da lesão. O segundo abrange os benefícios que o lesado deixou de auferir por causa do facto ilícito, mas a que ainda não tinha direito à data do facto ilícito lesivo. É a noção de dano patrimonial que interessa à questão do cálculo da indemnização por equivalente. Mas já é o dano real, como prejuízo *in natura*, que interessa ao problema da causalidade e à questão da opção entre a indemnização por restauração natural e a indemnização por equivalente.

Relativamente à indemnização formulada a título de danos não patrimoniais, é também consabido que estes danos abrangem todos os prejuízos que não atingem em si o património, não fazendo diminuir nem frustrando o seu acréscimo. Ofende-se bens de carácter imaterial, bens desprovidos de conteúdo económico e insuscetíveis de avaliação em dinheiro. A ofensa objetiva desses bens tem, em regra, um reflexo subjetivo na vítima, traduzido na dor ou sofrimento de natureza física ou moral.

A indemnização a arbitrar por danos de natureza não patrimonial não visa reconstituir a situação que existiria se o evento não tivesse ocorrido, mas sim compensar, de alguma forma, as dores físicas e/ou morais sofridas e, de igual sorte, sancionar a conduta do lesante. A gravidade do dano moral há de aferir-se por um padrão objetivo e não à luz de factores subjetivos.

A indemnização por danos morais é, sobretudo, uma compensação pelas dores ou incómodos físicos e pelos prejuízos de natureza moral ou espiritual, embora não lhe seja completamente alheia uma ideia de reprovação da conduta do agente, devendo ter um alcance significativo e não meramente simbólico para que possa, de uma forma efetiva, satisfazer a finalidade a que se destina (cfr. Ac. Rel. Lisboa de 22.11.2011, relatado por **Ana Resende** e com texto disponível em www.dgsi.pt).

Do que se trata é de um prejuízo insuscetível de avaliação pecuniária porque atinge um bem (as dores físicas, saúde e estado anímico) não passível de avaliação pecuniária. Como tal, ainda que merecedor da tutela do direito (cfr. artigo 496.º, n.º 1, do Código Civil), apenas pode ser compensado com a obrigação pecuniária imposta à demandada, revestindo esta mais uma *satisfação* do que uma *indemnização* (cfr. Ac. Rel. Lisboa de 12.06.2006, relatado por **Telo Lucas** e com texto disponível em www.dgsi.pt).

Desde há muito que está enraizado na nossa cultura jurídica que, na indemnização dos danos não patrimoniais, mais do que reparação, a sua ressarcibilidade assenta numa compensação



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa

Tribunal marítimo – Juiz 2

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: lisboa.tm@tribunais.org.pt

pelos desgostos e sofrimentos suportados pelo lesado, de molde a proporcionar a este situações de bem-estar decorrentes da utilização do dinheiro em que se traduz a indemnização (cfr., por todos, **Carlos Alberto da Mota Pinto**, *Teoria Geral do Direito Civil*, 3.^a edição, Coimbra Editora, 1988, pág. 115). Acrescentando o insigne autor:

“Os interesses cuja lesão desencadeia um dano não patrimonial são infungíveis, não podem ser reintegrados mesmo por equivalente. Mas é possível, em certa medida, contrabalançar o dano, compensá-lo mediante satisfações derivadas da utilização do dinheiro. Não se trata, portanto, de atribuir ao lesado um «preço de dor» ou um «preço do sangue», mas de lhe proporcionar uma satisfação, em virtude da aptidão do dinheiro para propiciar a realização de uma ampla gama de interesses, na qual se podem incluir mesmo interesses de ordem refinadamente ideal” (pág. 115).

Ensina, também, **Leite de Campos** (cfr. *A Indemnização do Dano da Morte*, pág. 12), que nos danos não patrimoniais *“a grandeza do dano só é susceptível de determinação indiciária fundada em critérios de normalidade. É insusceptível de determinação exacta, por o padrão ser constituído por algo qualitativo diverso como é o dinheiro, meio da sua compensação. Aqui, mais do que nunca, nos encontramos na incerteza, inerente a um imprescindível juízo de equidade”*.

Para se assumir como tal, a indemnização tem de ser significativa, não meramente simbólica ou miserabilista, sem obviamente se cair em exageros.

O montante indemnizatório correspondente aos danos não patrimoniais deverá ser calculado segundo critérios de equidade, em qualquer circunstância, haja dolo ou mera culpa do lesante: atender-se-á ao grau de culpabilidade do responsável, à sua situação económica e às do lesado e do titular do direito à indemnização, às flutuações do valor da moeda, entre outras condicionantes. E deve ser proporcionado à gravidade do dano, considerando-se, na sua fixação, todas as regras de boa prudência, de bom senso prático, de justa medida das coisas e de criteriosa ponderação das realidades concretas da vida.

Somente se terão em conta os danos que, pela sua gravidade, obviamente mereçam a tutela do direito (cfr. artigos 494.º e 496.º, n.ºs 1 e 4, ambos do Código Civil).

Nessa medida, nos termos do disposto no artigo 496.º, n.º 1, do Código Civil, na fixação da indemnização deve atender-se aos danos não patrimoniais, que pela sua gravidade, mereçam a tutela do direito, sendo que, por força do n.º 4 do mesmo preceito legal, o montante da indemnização será fixado equitativamente pelo tribunal, tendo em atenção, em qualquer caso, as circunstâncias referidas no artigo 494.º do mesmo código; mas, no caso de morte, podem ser atendidos não só os danos não patrimoniais sofridos pela vítima, como os sofridos pelas pessoas com direito a indemnização nos termos dos números anteriores.

O que deve entender-se por danos não patrimoniais há muito que se encontra sedimentado na mais autorizada doutrina que tem sido seguida pela jurisprudência. Assim, danos não patrimoniais são os prejuízos (como dores físicas, desgostos morais, vexames, perda de prestígio ou



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

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

de reputação, complexos de ordem estética) que, sendo insuscetíveis de avaliação pecuniária, porque atingem bens (como a saúde, o bem-estar, a liberdade, a beleza, a honra, o bom nome) que não integram o património do lesado, apenas podem ser compensados com a obrigação pecuniária imposta ao agente, sendo esta mais uma satisfação do que uma indemnização.

Como serão então indemnizados estes danos, já se aflorou.

A lei dá-nos tal resposta, afirmando que o cálculo da indemnização devida será efetuado com base na equidade, sendo indemnizáveis apenas os danos que, pela sua gravidade, mereçam a tutela do direito (cfr. artigo 496.º, n.ºs 1 e 4, do Código Civil).

Também para a formulação do referido juízo de equidade, que balizará a fixação da compensação pecuniária neste tipo de dano, podemos recolher o ensinamento dos insignes Professores **Pires de Lima** e **Antunes Varela**, que nos dizem que *“o montante da indemnização correspondente aos danos não patrimoniais deve ser calculado em qualquer caso (haja dolo ou mera culpa do lesante) segundo critérios de equidade, atendendo ao grau de culpabilidade do responsável, à sua situação económica e às do lesado e do titular da indemnização, às flutuações do valor da moeda, etc. E deve ser proporcionado à gravidade do dano, tomando em conta na sua fixação todas as regras de boa prudência, de bom senso prático, de justa medida das coisas, de criteriosa ponderação das realidades da vida”* (cfr. *Código Civil Anotado*, volume I, 4.ª edição, Coimbra Editora, 1987, pág. 501).

Como podemos verificar, um dos aspetos a ter em conta, a culpa do lesante, tem sido realçado pelos tratadistas que acentuam a importância da componente punitiva da compensação por danos não patrimoniais.

Assim, **Menezes Cordeiro** ensina que *“a cominação de uma obrigação de indemnizar danos morais representa sempre um sofrimento para o obrigado; nessa medida, a indemnização por danos morais reveste uma certa função punitiva, à semelhança aliás de qualquer indemnização”* (cfr. *Direito das Obrigações*, volume II, pág. 288).

Por seu turno, **Galvão Telles** sustenta que a indemnização por danos não patrimoniais é uma *“pena privada, estabelecida no interesse da vítima - na medida em que se apresenta como um castigo em cuja fixação se atende ainda ao grau de culpabilidade e à situação económica do lesante e do lesado”* (cfr. *Direito das Obrigações*, pág. 387).

Para **Menezes Leitão** a reparação por danos morais assume-se *“como uma pena privada, estabelecida no interesse da vítima, de forma a desagravá-la do comportamento do lesante”* (cfr. *Direito das Obrigações*, volume I, pág. 299).

Na esteira destes entendimentos, o Supremo Tribunal de Justiça desde há muito vem decidindo que *“(…) no caso dos danos não patrimoniais, a indemnização reveste uma natureza acentuadamente mista, pois «visa reparar, de algum modo, mais que indemnizar os danos sofridos pela pessoa lesada», não lhe sendo, porém, estranha a «ideia de reprovar ou castigar, no plano*



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

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

civilístico e com os meios próprios do direito privado, a conduta do agente»” (cfr. Ac. do STJ de 30.10.1996, in *B.M.J.* 460.º, pág. 444); e que a quantia devida por estes danos não tem por finalidade “*a reconstrução da situação anterior ao acidente, mas principalmente compensar o autor, na medida do possível, das dores e incómodos que suportou e se mantém como resultado da situação para que o acidente o arrastou, e deve a mesma ser calculada pondo em confronto a situação patrimonial do lesado (real) e a que teria se não tivessem existido danos*” (cfr. Ac. STJ de 26.01.1994, in *Col. Jur./STJ*, tomo I, pág. 65; e Ac. STJ de 16.12.1993, in *Col. Jur./STJ*, tomo III, pág. 181; relatados por **César Marques e Cardona Ferreira**) - jurisprudência que se mantém atual conforme as inúmeras decisões que se podem consultar a propósito no caderno de jurisprudência temática disponível no sítio do Supremo Tribunal de Justiça.

Ou seja, no caso dos danos não patrimoniais, a indemnização reveste-se de uma natureza acentuadamente mista/híbrida: por um lado, visa reparar de algum modo, mais do que indemnizar, os danos sofridos pela pessoa lesada; por outro lado, não lhe é estranha a ideia de reprovar ou castigar, no patamar civilístico e com os meios próprios do direito privado, a conduta do agente.

O que convém (pela relativa uniformidade ou proximidade de critério que importa estabelecer dentro da matéria) é que, na fixação do montante da indemnização, quando haja simultaneamente danos patrimoniais e não patrimoniais, o Tribunal proceda à discriminação da parte correspondente a uns e a outros (cfr., em sentido idêntico, **Antunes Varela, Das Obrigações em Geral**, volume I, 10.ª edição, Almedina, 2000, pág. 608).

Colocadas estas considerações gerais quanto aos danos patrimoniais e não patrimoniais e sendo estes os padrões teóricos dentro dos quais o Tribunal tem de se mover, analisemos agora todos e cada um dos danos alegados e cujo ressarcimento o Autor reclama. Começemos pelo dano-morte.

No caso particular do dano-morte, reconhece-se que assume especial dificuldade quantificar a perda do direito à vida, por estar em causa a supressão de um bem único e irrepetível, que é a vida humana, o que explica as disparidades na determinação do respetivo *quantum* indemnizatório.

E são visíveis os esforços que a jurisprudência vem fazendo no sentido de determinar as mencionadas disparidades, havendo mesmo quem na doutrina defenda que “*a forma mais justa, e obviamente a única dotada de certeza, para avaliar o dano moral da morte seria padronizá-lo*” (cfr. **Álvaro Dias, Dano Corporal - Quadro Epistemológico e Aspectos Ressarcitórios**, Coleção Teses, Almedina, págs. 359 e 360). Importa ponderar que a vida é o bem supremo de cada indivíduo, não devendo a sua perda ser indemnizada em termos miserabilistas, por isso que se foi afirmando jurisprudencialmente tal orientação (cfr. Ac. Rel. Lisboa de 17.03.1992, *Col. Jur.*, tomo II, pág. 167, e Ac. Rel. Lisboa de 07.07.1992, *Col. Jur.*, tomo IV, pág. 194, respetivamente relatados por **Arménio Hall e Costa Figueirinhas**).



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: lisboa.tm@tribunais.org.pt

A indemnização pelos prejuízos não patrimoniais decorrentes da morte da vítima compreende, não apenas o valor da perda do direito à vida, como ainda, entre outros, o “preço” da angústia, da tristeza, e o da falta de apoio, proteção, carinho, orientação, assistência e companhia, sofridas pelo familiar a quem a mesma vítima passou a faltar definitiva e repentinamente.

A morte de alguém, no âmbito do instituto da responsabilidade civil, se constitui uma perda irrecuperável, não deixa de determinar a fixação de uma indemnização de quantitativo razoável que, ao menos, possa servir de paliativo/atenuamento ou de factor de compensação, sem prejuízo da função “punitiva” que a doutrina tem apontado ainda a essa indemnização, quando exista responsabilidade culposa.

Tem sido visível o esforço levado a efeito pela jurisprudência superior no sentido da valorização do bem *vida*, em termos de à sua perda ser atribuída uma compensação que não seja pautada por critérios puramente deficitários, determinada, na ausência de outro critério, através de juízos de equidade (cfr. artigos 4.º, al. a), e 496.º, n.ºs 2 e 4, ambos do Código Civil).

Assim sendo, a indemnização pela perda da vida foi sendo fixada entre € 50 000,00 e € 70 000,00 (conforme exaustivamente discriminado no Ac. STJ de 10.07.2008, relatado por **Fonseca Ramos**, Processo n.º 08P1853). Este último valor de referência foi, entretanto, elevado para € 75 000,00 (cfr. Ac. STJ de 31.01.2012, relatado por **Nuno Cameira**, Processo n.º 875/05.7TBILH.C1.S1); e para € 80 000,00 (cfr. Ac. STJ de 30.04.2015, **Salazar Casanova**, Processo n.º 1380/13.3T2AVR.C1.S1, e Ac. STJ de 18.06.2015, **Fernanda Isabel Pereira**, Processo n.º 2567/09.9TBABF.E1.S1).

Conforme se sumariou no douto Acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa de 30 de junho de 2020 (relatado por **João Carrola** e com texto disponível em www.dgsi.pt):

“- No caso dos danos não patrimoniais, a indemnização reveste uma natureza acentuadamente mista, pois «visa reparar, de algum modo, mais que indemnizar os danos sofridos pela pessoa lesada», não lhe sendo, porém, estranha a «ideia de reprová-lo ou castigá-lo, no plano civilístico e com os meios próprios do direito privado, a conduta do agente» e a quantia devida por estes danos não tem por fim «a reconstrução da situação anterior ao acidente, mas principalmente compensar o autor, na medida do possível das dores e incómodos que suportou e se mantém como resultado da situação para que o acidente o arrastou, e deve a mesma ser calculada pondo em confronto a situação patrimonial do lesado (real) e a que teria se não tivessem existido danos.

- Pela perda do direito à vida, embora a dor não tenha preço, importa sobretudo que a correspondente indemnização, deva por si própria, significar algo que permita compensar a perda e minorar a dor sofrida, correspondendo em termos de equidade à gravidade do dano considerado, quer objectivamente, porque a vida é o bem maior da pessoa humana, quer relativamente, porque à data do acidente, o falecido era um homem de 33 anos, saudável e que constituía uma família feliz juntamente com a mulher e os dois filhos do casal, sendo a sua contribuição económica para a



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: lisboa.tm@tribunais.org.pt

manutenção da vida familiar naturalmente relevante, entendendo que, a este título, deverá ser fixada a indemnização peticionada pela perda do direito à vida do TS em 150.000,00€, a repartir em partes iguais pela companheira e filhos, sendo, portanto, devidos 50.000,00€ a cada um dos demandantes.

- O nascituro tem um direito próprio a ser indemnizado pelo facto de não ter podido conhecer o pai, ou de ter ficado prematuramente privado da sua companhia ao longo da vida, já que isso representa uma grande privação, que se traduzirá numa constante mágoa, dor ou sofrimento.

- A título de danos não patrimoniais próprios dos familiares, entendemos adequada a fixação a cada um dos autores, a título de danos não patrimoniais sofridos em consequência da prematura morte do companheiro e pai, respectivamente, da quantia de € 50.000,00 para a companheira da vítima e de € 40.000,00 e de € 30.000,00 respectivamente para os filhos”.

Considerou o citado douto Aresto que, aquando da queda da ponte de Entre-os-Rios, em 2001 (dez anos volvidos sobre o naufrágio do navio Bolama), a indemnização pela perda do direito à vida se fixou em € 50 000,00, independentemente da idade das vítimas e da sua condição sócio-económica e que, desde então, decorreram dezoito anos, porquanto tal indemnização deveria ser computada à data da prolação da sentença (cfr. artigo 496.º, n.º 1, do Código Civil). Assim, mostrou-se ajustado o montante peticionado por falecimento verificado no ano de 2017, pela simples atualização daquele referido valor (sem descurar as indemnizações que vão sendo praticadas pelos tribunais superiores, de acordo com abundante jurisprudência que se aportou).

Por isso se entendeu aí que, a esse título, deveria ser arbitrada a indemnização peticionada pela perda do direito à vida (de vítima de acidente de viação) em € 150 000,00, a repartir em partes iguais pela companheira e filhos, sendo, portanto, devidos € 50 000,00 a cada um dos demandantes nessa ação judicial.

Doutro passo, há alguma jurisprudência pertinente que entende que o dano-morte constitui um dano indemnizável autonomamente e que se radica na esfera do próprio *de cuius*, transmitindo-se por via sucessória aos herdeiros referidos no artigo 496.º, n.º 2, do Código Civil (veja-se, por todos, Ac. STJ de 10.05.2017, relatado por **Gabriel Catarino** e com texto disponível em www.dgsi.pt). No douto Acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa, datado de 7 de abril de 2016 e proferido no âmbito dos presentes autos (sendo seu Relator **António Valente**), ao invés, concluiu-se o seguinte (cfr. fls. 726):

“- O dano morte, ou seja, a perda do direito à vida, confere um direito próprio à indemnização aos familiares do de cuius indicados no art. 496º nº 2 do Código Civil e não lhes é transmitido por morte da vítima.

- O Código Civil, como mostram os respectivos trabalhos preparatórios, afastou o conceito de um direito à indemnização por violação do direito à vida que integraria a esfera jurídica da



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

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

vítima com a sua morte e seria transmitida aos seus sucessores, em favor da tese de que tal indemnização é atribuída a tais familiares por direito próprio.

- Um dos familiares mencionados no nº 2 do art. 496º tem legitimidade para requerer em juízo tal indemnização desacompanhado dos demais, por não estarmos perante uma situação de litisconsórcio necessário”.

O Supremo Tribunal de Justiça, por duto Acórdão proferido em 7 de dezembro de 2016 nestes autos (relatado por **António Santos Abrantes Geraldês**), veio deliberar nos termos seguintes (cfr. fls. 899 e 900):

“2.2. Nos termos do art. 496º, nº 2, do CC, a indemnização pelo dano morte (a que pode ainda adicionar-se a indemnização pelos danos sofridos pela vítima antes de falecer) é concedida conjuntamente e de forma sucessiva aos grupos de familiares aí identificados.

Há quem extraia desta formulação legal uma situação de litisconsórcio necessário. Outros, pelo contrário, identificam nela uma mera regra de direito material que não obsta a que cada um dos interessados faça valer a sua quota-parte de forma individualizada. Esta divisão é visível na jurisprudência deste Supremo Tribunal.

Na jurisprudência deste Supremo Tribunal prevalece a tese que nega o litisconsórcio necessário activo (Acs. do STJ, de 15-4-97, em www.dgsi.pt e na CJSTJ, tomo II, pág. 42, de 23-3-95, na CJSTJ, tomo I, pág. 230, e de 16-1-02, Proc. nº 2989/01, da 3ª Secção)”.

E acrescentou:

“2.3. O preceituado no nº 2 do art. 496º do CC não representa uma situação de litisconsórcio necessário activo, antes constitui uma norma que atribui a indemnização, de forma escalonada, a um conjunto de interessados, de acordo com o grau de parentesco considerado relevante.

Abstraindo da natureza jurídica da indemnização pela perda da vida, como direito próprio da vítima que se transmite para os familiares identificados ou como direito que se constitui directamente na esfera dos familiares em consequência da morte, o legislador assumiu naquele preceito, de forma autónoma e fora do quadro do direito sucessório, uma determinada regra atributiva e distributiva da indemnização.

Ora, tal não colide com a possibilidade de ser reclamada por cada um dos sujeitos a quota-parte da indemnização que lhe caiba, matéria que se integra no mérito da pretensão e que não colide com a legitimidade activa.

No que concerne à indemnização pela morte do pai do A. e aos danos morais precedentes, a pretensão do A. é restrita à que lhe respeitar em consequência da aplicação do art. 496º, nº 2, do CC, tendo em conta que existirá ainda outra interessada, a sua mãe, que não figura na presente acção.



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa

Tribunal marítimo – Juiz 2

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: lisboa.tm@tribunais.org.pt

Com esta clarificação, para além de não estarmos perante uma situação de preterição de litisconsórcio necessário activo, o facto de o A. peticionar a indemnização pelo direito à vida do seu pai sem estar acompanhado da mulher da vítima e mãe do A. não se reconduz a uma situação de ilegitimidade processual, antes a uma questão de mérito que será decidida oportunamente consoante as regras do art. 496.º do CC”.

Nessa medida, ao Autor foi reconhecida (pelo Supremo Tribunal de Justiça) a legitimidade para a dedução da pretensão indemnizatória, na parte que lhe corresponde, em relação à morte do seu pai e aos danos que a precederam, confirmando-se o duto Acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa, datado de 7 de abril de 2016, nessa parte.

Quanto a nós, perfilhamos o entendimento vertido por este Tribunal da Relação, no âmbito dos presentes autos, remetendo para as duntas considerações que o mesmo Aresto encerra. O entendimento seguido é, assim, o de que a perda do direito à vida não chega a integrar um direito a indemnização na esfera jurídica e patrimonial da vítima em si, porquanto esta faleceu, mas antes constitui um direito próprio na esfera das pessoas indicadas no n.º 2 do artigo 496.º do Código Civil (desde logo, cônjuge não separado de pessoas e bens e filhos ou outros descendentes). A indemnização é, pois, atribuída a tais familiares, ou apenas a um só deles, por direito próprio, mas não pelo trilha sucessório.

Apoia-se essa orientação na mais avisada doutrina, qual seja a de **Antunes Varela** (cfr. *Das Obrigações em Geral*, volume I, 10.ª edição, Almedina, 2000, págs. 608 a 617), de que destacamos as ilações seguintes:

“E foram estes, sem nenhuma alteração essencial, os textos que se conservaram na redacção definitiva do artigo 496.º do Código. Da leitura desta disposição, quer isoladamente considerada, quer analisada à luz dos respectivos trabalhos preparatórios, ressaltam, por conseguinte, duas conclusões importantíssimas.

A primeira é que nenhum direito de indemnização se atribui, por via sucessória, aos herdeiros da vítima, como sucessores mortis causa, pelos danos morais correspondentes à perda da vida, quando a morte da pessoa atingida tenha sido consequência imediata da lesão. A segunda é que, no caso de a agressão ou lesão ser mortal, toda a indemnização correspondente aos danos morais (quer sofridos pela vítima, quer pelos familiares mais próximos) cabe, não aos herdeiros por via sucessória, mas aos familiares por direito próprio, nos termos e segundo a ordem do disposto no n.º 2 do artigo 496.º.

Uma vez definida, quer a titularidade, quer a natureza do direito à indemnização, no caso de morte do lesado, um outro ponto importa ainda esclarecer. É que, nos danos que o tribunal deve ponderar no cálculo da indemnização equitativa prescrita no n.º 3 do artigo 496.º, nada impede, bem pelo contrário, que o julgador tome em linha de conta, como parcela autónoma da soma a que haja de proceder, a perda da vida da vítima, entre os danos morais sofridos pelos



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

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

familiares. Ao lado dos desgostos ou dos vexames causados pela agressão ou pela causa dela, haverá realmente que contar as mais das vezes com o dano moral que, no plano afectivo, pode causar aos familiares a falta do lesado, quer esta proceda de morte instantânea, quer não. Falta tanto mais sensível, quanto mais fortes forem os laços de afecto existentes entre os titulares da indemnização e a pessoa que sucumbiu” (ob. cit., págs. 613 e 614).

A verdade é que, relativamente aos danos não patrimoniais, o texto do n.º 2 do artigo 496.º do Código Civil revela a inequívoca intenção de arbitrar uma única indemnização, baseada numa ponderação global e equitativa das circunstâncias de cada caso, e de atribuir todo o direito a essa indemnização aos familiares destacados no preceito legal. Aí se diz que “o direito à indemnização dos danos não patrimoniais”, por morte da vítima (como quem diz, o único direito ou todo o direito a uma indemnização) cabe, em conjunto, ao cônjuge e aos parentes aí discriminados.

“Se a perda de vida da vítima da lesão desse lugar a um direito de reparação integrado no seu património e transmissível por via sucessória, como têm sustentado alguns arestos do Supremo, passaria a haver então dois direitos de indemnização: um, integrado na herança, atribuído aos sucessíveis designados nos artigos 2132.º e seguintes, sujeito às regras próprias da sucessão legítima, legitimária e testamentária; outro, de que seriam titulares, por direito próprio, apenas as pessoas destacadas no n.º 2 do artigo 496.º. Tese absurda que nenhum aresto ainda se atreveu a sustentar.

(...). E o dano traduzido na perda da vida do lesado ocorre (quer se trate de morte instantânea ou não), num momento em que, deixando ele de existir, o direito à reparação já se não pode constituir na sua esfera jurídica” (ob. cit., págs. 615 e 616).

Regressando ao caso dos autos.

Na situação em presença, o Autor peticionou uma indemnização de € 50 000,00 pelo dano-morte do seu falecido pai, em consequência do naufrágio do navio Bolama, e uma indemnização equivalente a € 5 000,00 pelos danos não patrimoniais sofridos pelo seu progenitor, entre a ocorrência do sinistro e a respetiva morte.

Ora, entendendo-se - como o fazemos - que o direito a indemnização pelo dano-morte não se transmite às pessoas mencionadas no n.º 2 do artigo 496.º do Código Civil por via sucessória, mas que nasce e se constitui como direito próprio na esfera jurídica de cada um, nada obsta a que alguém - na situação dos autos, o filho da vítima - peticione tal indemnização isoladamente, inexistindo litisconsórcio necessário ativo, conforme bem se deliberou no douto Acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa de 7 de abril de 2016.

A posição acabada de explanar é que a melhor se ajusta à realidade existencial, sendo que nem todas as pessoas referidas no preceito são obrigadas a seguir o mesmo caminho (ainda que, por hipótese, vários irmãos).



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

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

Conforme se sumariou no douto Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça datado de 24 de maio de 2007 (relatado por **Alberto Sobrinho** e com texto disponível em www.dgsi.pt):

“1. A indemnização pela perda do direito à vida cabe, não aos herdeiros da vítima por via sucessória, mas aos familiares referidos e segundo a ordem estabelecida no n.º 2 do art. 496.º C.Civil, por direito próprio.

2. Ao lado do dano morte e dele diferente, há o dano sofrido pela própria vítima no período que mediou entre o momento do acidente e a sua morte.

O dano vivido pela vítima antes da sua morte é passível de indemnização, estando englobado nos danos não patrimoniais sofridos pela vítima a que se refere o n.º 3 do mencionado art. 496.º.

Estes danos nascem ainda na titularidade da vítima. Mas, como expressivamente refere a lei, também o direito compensatório por estes danos cabe a certas pessoas ligadas por relações familiares ao falecido. Há aqui uma transmissão de direitos daquela personalidade falecida, mas não um chamamento à titularidade dos bens patrimoniais que lhe pertenciam, segundo as regras da sucessão.

Quis-se chamar essas pessoas, por direito próprio, a receberem a indemnização pelos danos não patrimoniais causados à vítima de lesão mortal e que a ela seria devida se viva fosse.

3. (...)”.

No caso dos autos, o Autor começou por peticionar a condenação solidária dos Réus no pagamento das importâncias seguintes: quantia não inferior a € 100 000,00 pelo dano-morte, relativamente ao seu falecido pai; quantia não inferior a € 25 000,00 pelos danos não patrimoniais sofridos pelo pai do Autor, entre a ocorrência e a morte; quantia não inferior a € 50 000,00 pelos danos não patrimoniais sofridos pelo próprio Autor, devido à morte do seu pai; quantia não inferior a € 200 000,00 pelos danos patrimoniais sofridos pelo Autor, até à data da propositura da presente ação, devido à perda de rendimentos decorrente da morte do seu pai, acrescendo, em montante a liquidar, os danos patrimoniais futuros; bem como os juros moratórios, à taxa legal, sobre as indicadas quantias indemnizatórias, desde a respetiva citação realizada no âmbito do Processo n.º 19931/97.7TVLSB ou, quando aplicável, desde a citação para contestar o pedido cível, nos autos de ação penal que correram termos como Processo n.º 3583/91.0TDLSB.

Já se viu, de igual sorte, que o Autor veio reduzir os pedidos para o montante global de € 115 000,00, sendo € 50 000,00 pelo dano-morte do seu falecido pai; € 5 000,00 pelos danos não patrimoniais sofridos pelo pai do Autor, entre a ocorrência e a respetiva morte; € 30 000,00 por danos não patrimoniais sofridos pelo Autor, devido à morte do seu pai, nas circunstâncias em que ocorreu; e € 30 000,00 pelos danos patrimoniais sofridos pelo Autor, atenta a perda de rendimentos decorrente da morte do seu pai; a tudo acrescendo os juros moratórios, calculados à taxa legal (cfr. fls. 1342v). E que a redução dos pedidos em apreço, porque livre, foi judicialmente admitida.



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: lisboa.tm@tribunais.org.pt

Resultou provado na lide que o Autor é o único filho de NN, falecido em consequência do naufrágio do navio Bolama. Na altura, o Autor tinha somente quatro anos de idade.

O falecido era alguém que vivia intensamente a vida, sendo bastante feliz. No plano pessoal, o mesmo vivia em harmonia com a sua mulher e com o filho de ambos, o ora Autor. Mantinha uma situação familiar estável e financeiramente desafogada. No campo profissional, tratava-se de um conhecido e já reputado arquiteto. Era uma pessoa com uma grande alegria de viver. E eram muito fortes os laços afetivos existentes entre o Autor e o seu pai. Dos relatórios das autópsias de alguns dos cadáveres encontrados resultou que essas mortes foram devidas a asfixia por submersão.

Foi enorme e tem perdurado, e até se agravado ao longo dos anos, o desgosto sofrido pelo Autor com o falecimento do seu pai, por quem nutria especial afeição e que lhe dispensava muitos afetos, apoio material, psicológico e de companheirismo, de que o Autor veio a necessitar. Ficou para sempre alterada a realidade familiar do Autor com a ocorrência que provocou a morte do seu pai.

O referido desgosto do Autor, em face do falecimento do seu pai, que o deixou traumatizado, agravou-se com o crescimento; o sofrimento do Autor adensa-se pelas circunstâncias em que a morte do seu pai ocorreu, sendo que o cadáver da vítima continua desaparecido.

Desde o dia 4 de dezembro de 1991 até hoje que é recordado com dor, pelo Autor, o desaparecimento do seu pai.

Também se demonstrou que, em virtude daquela morte, se verificou a perda da capacidade de ganho para o agregado familiar, muito em especial para o Autor, pois era do rendimento auferido por NN que se suportava a maioria das despesas do agregado.

Quando proposta a presente ação, a 28 de junho de 2013, o Autor ainda estava sem auferir quaisquer rendimentos.

O Autor viveu a infância e a juventude com alguns sacrifícios patrimoniais, devido à perda prematura do seu pai. E também deixou o Autor de receber as importâncias respeitantes aos rendimentos que o seu pai iria continuar a auferir.

O falecido NN nascera em xx de xx de 1954, tendo, no dia do naufrágio, (apenas) 37 anos de idade. Morava na rua xxx, n.º xx, x.º direito, em xxx.

Com relevância casuística, não se provaram, entre outros, os factos seguintes:

- No decesso de NN (decorrente da submersão do navio), ocorreu-lhe a previsão da morte e a sensação de impotência para lhe resistir;

- NN teve a perceção da sua morte, aquando da submersão do navio, experimentando sentimentos próprios dessa realidade iminente.

É dentro do dito espólio factual, o acervo provado mas também o indemonstrado, que o Tribunal terá de achar a verdadeira dimensão, desde logo, dos prejuízos imateriais padecidos pelo



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: lisboa.tm@tribunais.org.pt

aqui demandante com o falecimento brusco do seu pai, seguindo-se a ordem que foi peticionada no âmbito da ação.

Assim sendo, em relação ao dano-morte do seu falecido pai, tendo em conta os valores que nas indicadas e noutras decisões judiciais têm sido encontrados e, por outro lado, ponderando, em absoluto, a perda de uma vida humana de alguém relativamente novo e com todo um futuro auspicioso pela sua frente, nos planos pessoal e profissional, tem inteiro cabimento, pelo menos, o montante (que consideramos como atualizado) de € 50 000,00 resultante da redução dos pedidos, o qual não peca por excessivo.

Trata-se de valor que se ajusta à prática jurisprudencial seguida e evolutiva e aos factos acima relatados, bem como da parte que corresponde à pretensão indemnizatória do filho daquela vítima do naufrágio, nos termos e para os fins previstos no artigo 496.º, n.ºs 2 e 4, do Código Civil; pelo que é de fixar em conformidade.

Já quanto aos € 5 000,00 por danos não patrimoniais sofridos pelo pai do Autor, entre a ocorrência e a respetiva morte, nada de concreto se comprovou a esse nível na presente lide, pelo que fica o Tribunal sem margem de manobra para o arbitramento de qualquer montante indemnizatório daí decorrente.

Como se viu, não se provou que, no decesso de NN (decorrente da submersão do navio), lhe ocorreu a previsão da morte e a sensação de impotência para lhe resistir; ou ainda que houvesse tido a perceção da sua morte, aquando da submersão do navio, experimentando sentimentos próprios dessa realidade iminente. Nem compete ao Tribunal, à míngua de factos essenciais demonstrados a tal propósito, avançar com estimativas sobre a dita aproximação da morte.

Relativamente à importância de € 30 000,00 por danos não patrimoniais sofridos pelo Autor, devido à morte do seu pai, sopesando os critérios legais que presidem a tal definição, o juízo de equidade que sempre lhes subjaz e os concretos factos demonstrados, também se nos afigura como adequado o arbitramento do referido montante por inteiro (que se considera atualizado), por tudo o que já se disse.

Na realidade, quanto aos danos morais sofridos diretamente pelo Autor, atentos os laços de filiação que o ligavam à pessoa da vítima, não restam dúvidas em relação à sua ressarcibilidade e à necessidade de uma compensação efetiva de tais danos, considerando a profunda relação afetiva que ficou provada; e tendo em atenção que se mantiveram as marcas da tragédia que se abateu sobre o Autor (a morte do seu pai), pela sua vida fora.

Para além disso, não se pode menosprezar o grau de culpabilidade da aqui 5.ª Ré, acima analisado por força do disposto no artigo 493.º, n.º 2, do Código Civil, que se revela como intenso, a circunstância de se tratar de empresa armadora que desenvolve atividade com o fito lucrativo e a situação económica do ora demandante, que resultou realmente afetada, para pior, com o



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

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

falecimento do seu progenitor naquele desditoso dia (cfr. artigo 494.º, segmento final, do Código Civil, aplicável por remissão do seu artigo 496.º, n.º 4).

O que dizer, agora, quanto aos danos patrimoniais?

O Autor veio alegar que, para além dos danos de natureza não patrimonial, há também que considerar os danos patrimoniais provocados a quem a vítima prestava alimentos, no cumprimento de uma obrigação, como é o seu caso.

À data da ocorrência (final do ano de 1991), a vítima tinha um vencimento anual de 4 200 000\$00, o que equivalia ao montante mensal de 350 000\$00.

Por virtude da morte da vítima, verificou-se uma perda da capacidade de ganho para o agregado familiar, muito em especial para o Autor, porquanto era do rendimento por aquele auferido que se suportavam as despesas do citado agregado familiar e, concretamente, as do Autor.

Dos rendimentos da vítima, dois terços destinavam-se às despesas do seu agregado familiar.

Considerando as contribuições para a economia doméstica, pelo seu pai, em 1991, a inflação nos anos subsequentes e o normal desenvolvimento da atividade profissional do mesmo, até ao presente momento, uma vez que o Autor ainda está a estudar (por referência ao momento da propositura da presente ação, em 28 de junho de 2013), não auferindo quaisquer rendimentos, há que considerar, como direito indemnizatório do Autor, a importância correspondente a metade da efetiva perda patrimonial, que sofreu juntamente com a sua mãe.

O Autor viveu toda a sua infância e juventude com sacrifícios patrimoniais, devido à perda do seu pai, que era a fonte de rendimento do agregado familiar, sendo certo que também deixou de receber as importâncias respeitantes aos rendimentos que o seu pai iria sempre continuar a auferir, aos quais lhe assiste o direito de indemnização, como ganhos futuros, ou seja, danos futuros previsíveis.

Considerando que a vítima tinha 37 anos de idade, à data da ocorrência, logo mais 27 anos de previsível vida ativa, há que aplicar os coeficientes das tabelas que regulam esses cálculos aos dois terços do rendimento anual da vítima que se destinavam ao seu agregado familiar, dos quais metade é do Autor.

Ao Autor assiste, assim, o direito a ser indemnizado pelo prejuízo que lhe adveio da falta dos rendimentos do seu pai, para o seu sustento e educação, conforme aquele lhe vinha prestando e se encontrava obrigado a prestar, durante a provável duração da sua vida e até ao demandante se conseguir sustentar a si mesmo, o que ainda não sucede.

São os Réus, desta forma, solidariamente responsáveis pelo pagamento ao Autor da quantia de, pelo menos, duzentos mil euros (cerca de dez mil euros/ano), para o ressarcimento pelos danos patrimoniais para si verificados, até à “*presente data*”, decorrentes da ocorrência descrita, acrescendo, no montante que vier a ser liquidado, os danos patrimoniais futuros. E nada obsta,



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

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

ainda, à cumulação no Autor do direito à indemnização relativamente a estes diferentes danos, uma vez que se trata de pretensões indemnizatórias com conteúdo distinto.

A mencionada alegação factual encontra-se explicitada ao longo dos artigos 124.º a 134.º da petição inicial e, claro está, terá de ser devidamente adaptada à circunstância de, agora, se aplicar apenas à 5.ª Ré, sem prejuízo da redução dos pedidos a que se vem fazendo referência (no caso, para a importância de € 30 000,00 pelos danos patrimoniais sofridos pelo Autor, atenta a perda de rendimentos decorrente da morte do seu pai, acrescendo os juros moratórios, calculados à taxa legal).

Ora, nos termos do disposto nos artigos 562.º a 564.º do Código Civil, o dever de indemnizar compreende os prejuízos causados pelo facto ilícito, sendo que quem estiver obrigado a reparar um dano deve reconstituir a situação que existiria se não se tivesse verificado o evento que obriga à reparação, restringindo-se a obrigação de indemnizar aos danos que o lesado provavelmente não sofreria se não fosse a lesão (danos emergentes), mas compreende-se também na reparação, não só o prejuízo causado, como os benefícios que o lesado deixar de obter em consequência da lesão (lucros cessantes) - cfr. artigo 564.º do Código Civil.

Dispõe, ainda, o n.º 2 do artigo 566.º do Código Civil que a indemnização em dinheiro, como é o caso, tem como medida a diferença entre a situação patrimonial do lesado - situação real - na data mais próxima que puder ser atendida pelo Tribunal, e a que teria nessa data se não existissem danos (situação hipotética atual). É denominada “*teoria da diferença*”.

Quando não se mostre possível a reconstituição natural da situação que existiria se não se tivesse verificado o evento que obriga à reparação, a indemnização deverá ser fixada em dinheiro (cfr. artigos 562.º e 566.º do Código Civil). O n.º 3 deste preceito legal acautela mesmo que, na impossibilidade de ser averiguado o montante exato dos danos, o Tribunal julgará com recurso à equidade e dentro dos limites que tiver como provados (cfr., ainda, artigo 4.º, al. a), do Código Civil) - o denominado julgamento *ex aequo et bono*; o que passa a ter força especial são razões de conveniência, de oportunidade e, sobretudo, de justiça concreta em que a equidade se funda, relevando a ideia de que o julgador não está, nesses casos, subordinado aos critérios normativos fixados na lei substantiva.

Ora, não existe dúvida que o demandante, sendo filho menor da vítima mortal à data do acidente, pode pedir uma indemnização pecuniária neste âmbito, entre o mais, com base no disposto no n.º 3 do artigo 495.º do Código Civil.

Efetivamente, estabelece esta disposição legal que “*Têm igualmente direito a indemnização os que podiam exigir alimentos ao lesado ou aqueles a quem o lesado os prestava no cumprimento de uma obrigação natural*”.

Nos termos do disposto no artigo 2003.º, n.º 1, do Código Civil, por alimentos deve entender-se como “*(...) tudo o que é indispensável ao sustento, habitação e vestuário*”, sendo que



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

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

os ascendentes estão vinculados à obrigação de prestarem alimentos, a favor dos descendentes, ao abrigo do estatuído no artigo 2009.º, n.º 1, al. c), do Código Civil.

Claro está que, existindo um dever jurídico de os ascendentes contribuírem com alimentos para os descendentes, a respetiva prestação não será devida a uma qualquer obrigação natural, mas sim a tal obrigação jurídica, não se curando aqui de apreciar o cumprimento daquela (conforme decorre da previsão do artigo 402.º do Código Civil, por obrigação natural deve entender-se a obrigação que se funda num mero dever de ordem moral ou social, cujo cumprimento não é judicialmente exigível, mas corresponde a um dever de justiça).

Esta indemnização, como se vê pela enunciação do referido preceito legal, diz respeito a danos (materiais) causados aos próprios terceiros que ficaram desprovidos da possibilidade de exigir alimentos à vítima do acidente, e não a um direito da própria vítima que faleceu.

Com efeito, este normativo constitui uma exceção ao princípio de que só o titular do direito violado ou do interesse imediatamente lesado com a violação da disposição legal tem direito a indemnização, e não terceiros que apenas reflexa ou indiretamente sejam prejudicados com tal violação.

Conforme se escreveu e deliberou no douto Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, datado de 17 de dezembro de 2009 (relatado por **Garcia Calejo** e com texto disponível em www.dgsi.pt):

“Dada a sua índole, a indemnização neste contorno deve ser aferida em função da medida dos alimentos. A nosso ver, o n.º 3 do art. 495º, não concede às pessoas, que podem exigir alimentos ao lesado, o direito de pedir uma indemnização por todos os danos patrimoniais que o evento lhes haja causado, mas apenas podem deduzir uma indemnização pelo dano da perda de alimentos que o lesado, não fosse a lesão, teria que lhes prestar. Isto é, a indemnização com este fundamento, está dependente (essencialmente) da alegação e prova da necessidade de alimentos, presente ou futura, por banda daquele que invoca esse direito. A indemnização neste âmbito visa, precisamente, ressarcir o interessado pela perda dos proventos que a fonte de rendimentos que cessou (pela lesão ou morte do obrigado) lhe proporcionaria. A medida da indemnização será determinada (tendencialmente) pelo cômputo da perda do montante global de alimentos que o interessado poderia receber do lesado. Está igualmente dependente a atribuição da indemnização, da alegação e prova da possibilidade do obrigado/lesado em contribuir com alimentos para com o interessado, como também nos parece óbvio. Mas note-se que não será necessário provar-se, para o exercício deste direito à indemnização, que o demandante esteja a receber da vítima qualquer prestação alimentar por carência deles. Basta demonstrar-se a aptidão para proceder à exigência de alimentos”.

No caso dos autos, resultou provado, como se viu, que o Autor é o único filho de NN, falecido em consequência do naufrágio do navio Bolama. Na altura, o Autor tinha apenas quatro anos de idade, sendo então filho menor.



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

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

O falecido mantinha uma situação familiar estável e financeiramente desafogada. No campo profissional, tratava-se de um conhecido e já reputado arquiteto.

Foi enorme e tem perdurado, e até se agravado ao longo dos anos, o desgosto sofrido pelo Autor com o falecimento do seu pai, por quem nutria especial afeição e que lhe dispensava muitos afetos, apoio material, psicológico e de companheirismo, de que o Autor veio a necessitar. Ficou para sempre alterada a realidade familiar do Autor com a ocorrência que provocou a morte do seu pai. Também se demonstrou que, em virtude daquela morte, se verificou a perda da capacidade de ganho para o agregado familiar, muito em especial para o Autor, pois era do rendimento auferido por NN que se suportava a maioria das despesas do agregado. Quando proposta a presente ação judicial, no dia 28 de junho de 2013, o Autor ainda não auferia quaisquer rendimentos.

O Autor viveu a infância e a juventude com alguns sacrifícios patrimoniais, devido à perda prematura do seu pai. E também deixou o Autor de receber as importâncias respeitantes aos rendimentos que o seu pai iria continuar a auferir.

O falecido NN nascera em xx de xxx de 1954, tendo, no dia do naufrágio, (apenas) 37 anos de idade. Morava na rua xxx, n.º xx, x.º direito, em xxx.

Todavia, e com relevância para a temática em presença (dos danos patrimoniais), não se provaram os factos seguintes:

- O pai do Autor constituía uma sociedade de arquitetos com ZZ, também considerado no meio, a “AB, Lda.”, a qual possuía vasta carteira de clientes e de projetos executados e em execução;

- No ano de 1990, tal sociedade realizou proveitos, independentemente de custos, de 15 675 000\$00, e, no ano de 1991, de 23 884 701\$00, os quais foram afetados, na proporção de metade, a cada um dos dois únicos sócios;

- O falecido vivia em casa própria;

- A sua mulher dispunha de veículo próprio da marca AC, e o falecido de viatura da marca AD, em nome da sociedade profissional de que fazia parte, mas que só ele utilizava na sua vida profissional e pessoal;

- As férias que a família fazia no país e estrangeiro eram, pelo menos, de três semanas, frequentando bons hotéis e estâncias turísticas;

- Tinham empregada doméstica três dias por semana;

- O falecido auferia não menos de 350 000\$00 mensalmente, nos dois últimos anos de vida, e contribuía com dois terços dessa importância para as despesas da sua casa, reservando um terço para outros gastos pessoais;

- (...) Com um rendimento anual de, pelo menos, 4 200 000\$00; e

- À data da propositura da presente ação, o Autor ainda estudava.



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: lisboa.tm@tribunais.org.pt

Ou seja, se é verdade que se provou a aptidão do Autor para proceder à exigência de alimentos - filho com apenas quatro anos de idade quando o sinistro ocorreu -, em relação ao falecido progenitor/ascendente, também não deixa de ser certo que o Tribunal não faz qualquer ideia quanto aos montantes concretos envolvidos, e se aquele reputado arquiteto auferia as somas - não provadas - que são relatadas em sede de petição inicial. Pouco se comprovou a esse nível, tudo ficando no terreno da ausência de quantificação.

É que a indemnização deve ser determinada pelo cômputo da perda do montante global de alimentos que o ora demandante poderia ter recebido. Porém, face aos referidos e limitados elementos factuais que se provaram, é impossível alcançar o aludido cômputo, mesmo considerando que era do rendimento auferido por NN que se suportava a maioria das despesas do agregado familiar e que, evidentemente, com o seu falecimento prematuro o dito filho menor deixou de perceber os correspondentes alimentos (com a abrangência com que a lei civil os define).

Ora, como se anteviu, o n.º 3 do artigo 566.º do Código Civil acautela que, na impossibilidade de ser averiguado o montante exato dos danos, o Tribunal julgará com recurso à equidade e dentro dos limites que tiver como provados (cfr. artigo 4.º, al. a), do Código Civil) - o denominado julgamento *ex aequo et bono*; o que passa a ter força especial são razões de conveniência, de oportunidade e, acima de tudo, de justiça concreta em que a equidade se fundamenta, prevalecendo a ideia de que o julgador não está, nesses casos, subordinado aos critérios normativos fixados na lei substantiva.

Em maior ou menor escala, a apreciação equitativa do valor do dano, quando expresso em dinheiro, aparece na generalidade dos casos. Haja em vista, designadamente, a fixação dos danos não patrimoniais (cfr. artigo 496.º, n.º 4, do Código Civil), mas haja sobretudo em vista a possibilidade de se fixar uma indemnização inferior ao montante dos danos causados, quando a responsabilidade entronque na mera culpa do agente (cfr. artigo 494.º do Código Civil).

Contudo, o disposto no n.º 3 do artigo 566.º do Código Civil não dispensa o lesado de alegar e provar os factos que revelem a existência de danos e permitam a sua avaliação segundo um juízo de equidade.

Os factos concretos que temos em presença estão acima descritos e, como já se disse, pecam pela sua não quantificação (ou pela falta de tradução em dinheiro corrente). Mas constituem eles os limites dentro dos quais o Tribunal deverá julgar com base na equidade, na impossibilidade de se averiguar o valor exato dos danos. Os mencionados factos não devem ser desligados da matéria indemonstrada, a qual não nos fornece uma bitola aritmética ou tabelar para se alcançar, com todo o rigor, valores precisos.

Tal como tem sido acentuado pela jurisprudência, a equidade “*é a justiça do caso concreto, flexível, humana, independente de critérios normativos fixados na lei*”, devendo o julgador “*(...) ter em conta as regras da boa prudência, do bom senso prático, da justa medida das coisas e da*



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

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

críteriosa ponderação das realidades da vida” (cfr. Ac. STJ de 10.02.1998, relatado por **Fernando Fabião**, in *Col. Jur./STJ*, tomo I, pág. 65). Mais do que utilizar um critério aritmético como factor inscrito em opções legislativas marcadas pela legalidade estrita, impõe-se que os tribunais, quando lhes é permitido o recurso a essa figura, retirem do quadro factual a visão impressionista que resulta da conjugação dos diversos elementos. Sugestivamente, o autor **Dário Martins de Almeida** advoga a adoção de um critério de verosimilhança, não apenas em relação à quantificação do valor dos danos, como também ao seu próprio limite existencial (cfr. *Manual de Acidentes de Viação*, pág. 393).

Ainda a respeito da equidade, ensina **Oliveira Ascensão** que essa *“misteriosa companheira da Justiça não se eleva nem necessita elevar-se à formulação de regras”*, antes *“dita soluções para casos, atendendo às características peculiares destes”* (cfr. *O Direito, Introdução e Teoria Geral*, pág. 217). E, mais adiante, acrescenta com assertividade que a equidade está *“em condições de tomar em conta circunstâncias do caso, que a regra despreza... para chegar a uma solução que se adapta melhor ao caso concreto...”* (ob. cit., pág. 477).

No caso dos autos, atenta a menoridade do Autor à data do óbito do pai e que, quando proposta esta ação, o Autor ainda não auferia quaisquer rendimentos, a presente indemnização será determinada pelo cômputo equitativo da perda do montante global de alimentos que o demandante poderia receber do seu pai, prematuramente desaparecido. De enfatizar que era do rendimento auferido por NN, arquiteto de profissão, que emanava o suporte para a maioria das despesas do agregado familiar.

Usando ainda por referência os critérios previstos no artigo 1880.º do Código Civil (despesas com os filhos maiores ou emancipados), bem como o período temporal entre 1991 e 2010 (altura em que o Autor atingiu 23 anos de idade), temos um total de 19 anos em que perduraria o dever de prestação de alimentos por parte do progenitor ao seu filho.

Partindo do pressuposto que contribuiria com o (parcimonioso) valor equivalente a € 140,00 por mês, chegamos à conclusão que o Autor deixaria de receber, nesse período, a quantia aproximada de € 31 920,00 (€ 140,00 x 12 = € 1 680,00 x 19). Note-se que as despesas do Autor tenderiam a aumentar à medida que fosse progredindo nos estudos, ampliando-se a necessidade de alimentos, também com a fixação a obedecer à equidade.

O pedido foi reduzido a € 30 000,00 pelos danos patrimoniais sofridos pelo Autor, atenta a perda de rendimentos decorrente da morte do seu pai, deixando de se fazer referência a qualquer valor submetido a futura liquidação.

De resto, é bom de ver que a prestação de alimentos não se poderia eternizar, tendo-se em conta, mais uma vez, o disposto no artigo 1880.º do Código Civil, preceito nos termos do qual, *“Se no momento em que atingir a maioridade ou for emancipado o filho não houver completado a sua formação profissional, manter-se-á a obrigação a que se refere o número anterior na medida em*



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: lisboa.tm@tribunais.org.pt

que seja razoável exigir aos pais o seu cumprimento e pelo tempo normalmente requerido para que aquela formação se complete”.

Assim sendo, encontrando-se o Tribunal limitado ao pedido deduzido, nos termos e para os fins do disposto no artigo 609.º, n.º 1, do Código de Processo Civil, arbitra-se equitativamente ao Autor a quantia que o mesmo peticionou com a sua redução, dentro dos limites tidos como provados no contexto da presente lide (cfr. artigo 566.º, n.º 3, do Código Civil); e considerando-se aquela idade de 23 anos (pelo menos) como a que seria expectável para a manutenção (e cessação) da prestação alimentar pelo pai do Autor.

V. Em relação à problemática dos juros de mora reclamados, importa reter o seguinte (por referência às quantias pecuniárias que a 5.ª Ré deverá pagar ao Autor).

As quantias devidas pela 5.ª Ré ao Autor vencem juros de mora à taxa supletiva legal, de acordo com os artigos 804.º, n.º 2, 805.º, n.º 3, e 806.º, n.ºs 1 e 2, do Código Civil.

Foram peticionados os *“juros moratórios, à taxa legal, sobre as indicadas quantias indemnizatórias, desde a respetiva citação realizada no âmbito do Processo n.º 19931/97.7TVLSB ou, quando aplicável, desde a citação para contestar o pedido cível, nos autos de ação penal que correram termos como Processo n.º 3583/91.OTDLSB”*.

A simples mora constitui o devedor na obrigação de reparar os danos causados ao credor, sendo que o devedor se considera constituído em mora quando, por uma causa que lhe seja imputável, a prestação, ainda possível, não foi efetuada no tempo devido (cfr. artigo 804.º do Código Civil). Na obrigação pecuniária, a indemnização corresponde aos juros a contar do dia da constituição em mora; os juros devidos são, por regra, os juros legais (cfr. artigo 806.º, n.ºs 1 e 2, primeira parte, do Código Civil).

Com a entrada em vigor da Portaria n.º 291/2003, de 8 de abril, no dia 1 de maio de 2003, a taxa anual dos juros legais e dos estipulados sem determinação de taxa ou quantitativo foi fixada em 4 %, a qual ainda perdura.

O devedor só fica constituído em mora após ter sido judicial ou extrajudicialmente interpelado para cumprir (cfr. artigo 805.º, n.º 1, do Código Civil). É esta a regra geral quanto ao momento da constituição em mora.

Porém, existem as exceções contempladas nas três alíneas do n.º 2 deste preceito, de entre as quais emerge a obrigação adveniente de facto ilícito (cfr. alínea b)).

Ainda sobre o momento da constituição do devedor em mora, rege o n.º 3 do artigo 805.º do Código Civil, nos termos seguintes:

“3 - Se o crédito for ilíquido, não há mora enquanto se não tornar líquido, salvo se a falta de liquidez for imputável ao devedor; tratando-se, porém, de responsabilidade por facto ilícito ou pelo risco, o devedor constitui-se em mora desde a citação, a menos que já haja então mora, nos termos da primeira parte deste número”.



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: lisboa.tm@tribunais.org.pt

Contudo, o douto Acórdão de Uniformização de Jurisprudência n.º 4/2002, de 9 de maio de 2002 (Supremo Tribunal de Justiça, relatado por **José Augusto Sacadura Garcia Marques**) veio definir que, *“Sempre que a indemnização pecuniária por facto ilícito ou pelo risco tiver sido objeto de cálculo atualizado, nos termos do n.º 2 do artigo 566.º do Código Civil, vence juros de mora, por efeito do disposto nos artigos 805.º, n.º 3 (interpretado restritivamente) e 806.º, n.º 1, também do Código Civil, a partir da decisão atualizadora, e não a partir da citação”* (cfr. *Diário da República*, I Série-A, de 27 de junho de 2002).

Com efeito, não é defensável a cumulatividade de juros de mora desde a citação, em conformidade com o disposto no n.º 3 do artigo 805.º do Código Civil, com a atualização da indemnização, na medida em que ambas as providências influenciadoras do cálculo da indemnização devida obedecem à mesma finalidade fundamental, que consiste em fazer frente à erosão do valor da moeda no período temporal atendido.

Nesta problemática, em tese, nem há que distinguir entre danos não patrimoniais e danos patrimoniais e, dentro destes, entre as várias categorias de danos patrimoniais, uma vez que todos são indemnizáveis em dinheiro e suscetíveis, por conseguinte, do cálculo atualizado constante do dispositivo do n.º 2 do artigo 566.º do Código Civil.

Porém, na situação dos autos, o referido entendimento jurisprudencial deve ser convocado apenas para os danos não patrimoniais acima fixados e atualizados, passíveis de indemnização em dinheiro, por força do n.º 2 do artigo 566.º do Código Civil, norma que postula textualmente o seguinte: *“2 - Sem prejuízo do preceituado noutras disposições, a indemnização em dinheiro tem como medida a diferença entre a situação patrimonial do lesado, na data mais recente que puder ser atendida pelo tribunal, e a que teria nessa data se não existissem danos”*. Ou seja, os juros de mora sobre essas quantias atualizadas devem ser computados a partir da data desta sentença condenatória (independentemente do respetivo trânsito em julgado), à taxa supletiva legal de 4 % (cfr. Portaria n.º 291/2003, de 8 de abril).

No respeitante aos danos patrimoniais calculados com recurso à equidade (cfr. artigo 566.º, n.º 3, do Código Civil), e tendo eles como limite temporal o mencionado ano de 2010 (como se viu), entendemos que prevalece o momento da citação da 5.ª Ré para os termos desta ação, o qual se operou no dia 4 de julho de 2013 (cfr. talão postal de fls. 29).

Daí que não granjeie fundamento legal a pretensão de cálculo dos *“juros moratórios, à taxa legal, sobre as indicadas quantias indemnizatórias, desde a respetiva citação realizada no âmbito do Processo n.º 19931/97.7TVLSB ou, quando aplicável, desde a citação para contestar o pedido cível, nos autos de ação penal que correram termos como Processo n.º 3583/91.OTDLSB”*.

VI. Responsabilidade tributária e valor da causa.

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*



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

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

responsabilidade”. O Autor e a 5.^a Ré decaíram parcialmente nesta demanda, nos termos acima sobejamente explicitados. Os restantes Réus vão absolvidos *in totum* dos pedidos.

Assim sendo, no que à responsabilidade tributária concerne, as custas judiciais ficam a cargo do Autor e da 5.^a Ré, na proporção dos respetivos decaimentos, 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). E importa sublinhar que não há correção a fazer no valor da causa, sequencial ao despacho (de 30 de setembro de 2019) que admitiu a redução dos pedidos, condenando o Autor nas custas proporcionais a essa redução.

Com efeito, o valor processual corresponde ao que resultar da aplicação do critério legal na data em que a ação é instaurada (cfr. artigo 299.º, n.º 1, do Código de Processo Civil), tendo a vantagem de evitar perturbações na dinâmica processual que decorreriam de uma solução inversa. No mesmo sentido se pronunciou o douto Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça datado de 11 de maio de 2011 (relatado por **Pinto Hespanhol** e com texto disponível em www.dgsi.pt). O valor da causa mantém-se, pois, em € 375 000,00.

VII. Síntese conclusiva.

Tudo visto e ponderado, urge alinhar os principais pontos conclusivos resultantes da discussão da presente ação, a qual é merecedora de procedência parcial; a saber:

- Nem a legislação interna sobre navios, nem qualquer convenção internacional, regulam especificamente as consequências emergentes de sinistros que decorram do afundamento de navios (por referência a 4 de dezembro de 1991, data do naufrágio do navio Bolama), ao contrário do que acontece com os fenómenos de abalroamento entre embarcações de mar, a assistência ou o salvamento de navios, o transporte de passageiros ou de mercadorias, reboque, responsabilidade por poluição do mar ou a quantificação da responsabilidade dos armadores; nenhuma regra específica vigora para situações como a debatida na lide, com vista ao apuramento de responsabilidades resultantes de naufrágio de embarcação; por isso mesmo, somos necessariamente levados para o regime geral da responsabilidade civil plasmado no Código Civil;

- Em sede de responsabilidade civil extracontratual ou delitual, a lei substantiva consagra o princípio de que é ao lesado que incumbe fazer a prova da culpa do autor da lesão; todavia, logo se ressalvam os casos em que haja presunção legal de culpa (cfr. artigo 487.º, n.º 1, segunda parte, do Código Civil), e uma das situações de presunção legal de culpa é, justamente, a contemplada no n.º 2 do artigo 493.º do Código Civil: *“Quem causar danos a outrem no exercício de uma atividade, perigosa por sua própria natureza ou pela natureza dos meios utilizados, é obrigado a repará-los, exceto se mostrar que empregou todas as providências exigidas pelas circunstâncias com o fim de os prevenir”*;

- A escolha do legislador, ao presumir, em tais situações, a existência de culpa e ao inverter o ónus da prova, tem justificação plausível e inteiramente lógica, procurando, por essa via,



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: lisboa.tm@tribunais.org.pt

acautelar eficazmente aqueles que suportam prejuízos decorrentes de atividades que comportam um grau de perigosidade qualificado pela sua natureza intrínseca ou pela natureza dos meios que abarcam;

- Recaindo sobre a situação em presença, mostram-se reunidos os pressupostos de que depende a aplicabilidade do referido preceito (cfr. artigo 493.º, n.º 2, do Código Civil) à atividade de navegação marítima, quer seja ela perspectivada através da sua própria natureza, quer dos meios de locomoção utilizados; e, dentro do conjunto de atividades de navegação, inexistem razões para afastar a atividade piscatória em mar, exercida em termos efetivos ou em moldes experimentais, tal como aconteceu no caso concreto;

- A inclusão da atividade de navegação marítima na formulação genérica adotada pelo legislador corresponde às finalidades por si prosseguidas, em face da frequência e das consequências que dimanam de acidentes de navegação, principalmente quando a navegação se realiza em contexto de mar, tendo em atenção as dificuldades naturais de prova da ocorrência de comportamentos culposos da tripulação ou dos armadores; a presunção de culpa que resulta do exercício de tais atividades é a solução que melhor harmoniza a necessidade de serem tutelados interesses de terceiros com os riscos naturais subjacentes à navegação; e sendo a navegação marítima, como reconhecidamente é, uma atividade que pode ser exercida “*livremente*”, é natural que os maiores riscos que lhe são inerentes determinem a sua inserção num patamar diverso da responsabilidade civil extracontratual, situado entre o regime geral decorrente do artigo 483.º do Código Civil e o regime específico (e taxativo) constante da responsabilidade pelo risco;

- Recai sobre o armador o dever de zelar pelo cumprimento das regras de navegação, o respeito pelas condições de segurança do navio, o controlo dos instrumentos de salvamento ou com as condições de perfeita navegabilidade da embarcação, de modo a poder enfrentar os perigos naturais ou anormais que resultem da sua inserção na aventura marítima, cabendo-lhe a opção entre zarpar ou ficar, uma vez ponderadas as condições de segurança, de estabilidade e/ou climatéricas; daí emerge ser ajustado incidirem também sobre si, armador, e não sobre o lesado, as consequências advenientes da falta de prova sobre os motivos que estiveram na origem do naufrágio ou de outras ocorrências causadoras de danos pessoais ou patrimoniais;

- Salvo critérios arbitrários e/ou aleatórios, a determinação do bordo livre é um cálculo que leva em consideração factores meramente geométricos, para o qual o caderno de estabilidade não é considerado;

- O espólio da factualidade concreta descrita nos presentes autos - provada e não provada - desde logo afasta qualquer tipo de responsabilidade dos 1.º, 2.º, 3.º, 4.º, 6.ª, 7.ª e (por inerência) 9.ª Réus; tais factos evidenciam que os ditos Réus não cometeram nenhum ato ou omissão censuráveis no decurso do processo de vistoria do navio Bolama, e no cálculo do bordo livre, não lhes sendo imputável culpa na produção do evento que determinou o naufrágio da referida



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

Palácio da Justiça, Rua Marquês de Fronteira, 1098-001 Lisboa

Telefone: 213846400 Fax: 211373579 Email: lisboa.tm@tribunais.org.pt

embarcação de pesca costeira, qualquer que haja sido a respetiva causa ou causas - na certeza de que o não foi a existência de boeiras, a qual nenhuma influência exerceu a esse nível (ou seja, no afundamento de tal navio);

- Bem distinta é a posição da 5.^a Ré, como empresa armadora do navio; tanto ao nível da alegação como da prova de factos, a vinculação a uma presunção legal de culpa como a que se encontra exarada no artigo 493.º, n.º 2, do Código Civil, impunha à 5.^a Ré uma tarefa mais consistente sobre a causa efetiva do ocorrido naufrágio, ou sobre a boa estabilidade do navio Bolama quando saiu para o mar no dia 4 de dezembro de 1991, mormente como resultado das modificações estruturais introduzidas no Seixal, realizadas à revelia de qualquer vistoria ou fiscalização prévia das autoridades competentes;

- O cumprimento do ónus de alegação ou de prova que a lei colocou a seu cargo não se satisfaz com a simples invocação das diversas hipóteses adiantadas, algumas delas correspondentes a meras suposições teóricas que ao Tribunal não incumbe averiguar; sobre a 5.^a Ré recaía o ónus de granjear elementos mais sólidos e passíveis de sedimentar a exoneração da sua responsabilidade, alegando e tomando posição inequívoca sobre um acidente que vitimou mortalmente 30 pessoas, entre as quais o pai do Autor; ninguém melhor do que ela - como empresa armadora - estaria em condições de observar o ónus de alegação e prova, face à singularidade da sua posição relativamente ao navio Bolama;

- A materialidade factual demonstrada nesta causa aponta, fundamentalmente, para a violação do dever de cuidado, incidente sobre a armadora 5.^a Ré, antes de colocar o navio Bolama a navegar e a realizar as pretendidas provas de pesca em dezembro de 1991;

- A autoridade do caso julgado formado no Processo n.º 622/1993 do Tribunal Marítimo, ao considerar ineficaz o contrato de seguro marítimo celebrado entre a 5.^a Ré e a seguradora 8.^a Ré, é extensível à pessoa do Autor, tal o vínculo de dependência entre o direito indemnizatório deste e a relação jurídica que foi debatida nesse processo judicial;

- Afastada a transferência de responsabilidade civil para a seguradora 8.^a Ré, fruto dessa autoridade do caso julgado, só a armadora 5.^a Ré acarretará com as consequências danosas relacionadas com o falecimento do pai do Autor, vítima do naufrágio do navio Bolama em 1991, segundo e com os limites provados no âmbito da presente lide;

- Dentro dos danos que deverão ser ressarcidos à pessoa do Autor, de natureza não patrimonial, encontra-se o designado “*dano-morte*”, que constitui um direito próprio na esfera das pessoas indicadas no n.º 2 do artigo 496.º do Código Civil, bem como os prejuízos imateriais padecidos pelo filho da vítima; e também releva a indemnização a que alude o artigo 495.º, n.º 3, do Código Civil (prestação de alimentos que o ora Autor jamais auferiu), de índole patrimonial, passível de ser calculada com recurso à equidade.



Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa
Tribunal marítimo – Juiz 2

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

IV. Decisão

Atento o circunstancialismo factual assente e a fundamentação jurídica invocada, o Tribunal julga a presente ação parcialmente procedente, por parcialmente provada, e, em consequência, decide nos termos seguintes:

a) Condena a 5.^a Ré FF, Lda., a pagar ao AA a quantia de € 50 000,00 (cinquenta mil euros) pelo dano-morte, relativamente ao seu falecido pai;

b) Condena a 5.^a Ré a pagar ao Autor a quantia de € 30 000,00 (trinta mil euros) pelos danos não patrimoniais sofridos pelo próprio Autor, devido à morte do seu pai;

c) Condena a 5.^a Ré a pagar ao Autor a quantia de € 30 000,00 (trinta mil euros) pelos danos patrimoniais sofridos pelo Autor, atenta a perda de rendimentos decorrente da morte do seu pai;

d) Condena a 5.^a Ré a pagar ao Autor juros moratórios, à taxa legal de 4 %, sobre as indicadas quantias indemnizatórias, a contar desde a presente data em relação às verbas das alíneas a) e b), e desde a data da citação (nestes autos) em relação à verba da alínea c);

e) Absolve a 5.^a Ré do restante peticionado nos autos; e

f) Absolve os demais Réus de todos os pedidos formulados nos autos, sendo a 8.^a Ré II-**Companhia de Seguros, S.A.**, absolvida por força da procedência da exceção perentória da autoridade do caso julgado formado no Processo n.º 622/1993 do Tribunal Marítimo de Lisboa, extensível/oponível à pessoa do Autor.

Custas a cargo do Autor e da 5.^a Ré, na proporção dos respetivos decaimentos (cfr. artigos 527.º, n.ºs 1 e 2, e 607.º, n.º 6, ambos do Código de Processo Civil).

Registe e notifique.

Lisboa, 23.02.2022 (processado por meios informáticos e revisto pelo signatário),

O Juiz de Direito,

Tomás Nuncio