

Tribunal da Relação de Évora
Processo nº 878/19.4T8FAR.E1

Relator: TOMÉ DE CARVALHO

Sessão: 19 Dezembro 2019

Votação: UNANIMIDADE

TRIBUNAL MARÍTIMO EMBARCAÇÃO

REPARAÇÃO DOS DEFEITOS

Sumário

A competência para a apreciação de litígios em que esteja em causa a avaliação da extinção de uma relação contratual de compra e venda e reparação de uma embarcação destinada ao uso marítimo, bem como à obtenção de uma indemnização por danos associados a esse incumprimento, é deferida ao Tribunal Marítimo.

(Sumário do Relator)

Texto Integral

Processo nº 878/19.4T8FAR.E1

Tribunal Judicial da Comarca de Faro - Juízo Local de Competência Cível de Faro - J1

*

Acordam na secção cível do Tribunal da Relação de Évora:

I - Relatório:

Na presente acção declarativa de condenação proposta por (...) contra (...) e (...), o Autor não se conformou com a decisão que excepcionou a incompetência material do Tribunal «a quo», absolvendo os Réus da instância.

*

Com base no incumprimento contratual de um contrato em que os Réus se obrigaram perante o Autor a transmitir/intermediar a propriedade de uma embarcação de recreio a motor e dois motores a gasóleo, bem como se vincularam a efectuar trabalhos de alteração e reparação, a parte activa deduziu os seguintes pedidos:

1) Ser considerado o contrato celebrado entre Autor e Réus definitivamente

incumprido em 20 de Abril de 2018.

2) Ser considerado ainda incumprido definitivamente o contrato celebrado entre o Autor e o Segundo Réu, desde o dia 20/04/2018, conforme interpelação admonitória realizada pela notificação judicial avulsa acima referida, considerando-se nada mais dever o Autor ao 2º Réu pela execução dos trabalhos já realizados;

3) Ser o Segundo Réu condenado a pagar ao Autor o valor de qualquer eventual diferença entre os € 1.240,00 referentes a certos e identificados trabalhos e o valor que vier a ser cobrado pelo novo prestador de serviços;

4) Serem os Réus condenados, solidariamente, a pagarem ao Autor uma indemnização no valor de € 3.500,00 de danos morais e de € 3.124,81 de danos patrimoniais, como supra discriminado, mais juros à taxa legal até integral pagamento, mais custas e custas de parte;

5) Serem os Réus condenados a pagar ao Autor, solidariamente, o valor do aparcamento da identificada embarcação até à conclusão dos trabalhos não concluídos pelos Réus e a executar por terceiro e acima descritos;

6) Serem os Réus condenados a pagar ao Autor, solidariamente, o valor do parqueamento do lugar de marina no Porto de Recreio de Olhão, o qual não está a ser utilizado pelo Autor com a identificada embarcação até à conclusão dos trabalhos não concluídos pelos Réus e a executar por terceiro e acima descritos;

7) Serem os Réus condenados a pagar ao Autor, solidariamente, o valor do prémio de seguro da embarcação de recreio até à conclusão dos trabalhos não concluídos pelos Réus e a executar por terceiro e acima descritos;

8) Serem os Réus condenados a pagar ao Autor o valor que vier a ser liquidado em execução de sentença o custo dos trabalhos para finalização dos serviços adjudicados.

*

Devidamente citadas, em articulados autónomos, os Réus apresentaram defesa por impugnação, tendo (...) apresentado pedido reconvenicional.

*

O Autor apresentou articulado de resposta.

*

Em sede de audiência prévia, o Juízo Local Cível de Faro declarou a incompetência material do Tribunal «a quo», absolvendo os Réus da instância, ao abrigo dos artigos 113º, nº 1, al. b), da LOSJ e 97º, 99º, nº 1, 576º, nºs 1 e 2, e 577º, al. a), do Código de Processo Civil.

*

Em sede de recurso foi admitida a junção de um termo de vistoria da embarcação (...) emitido pelo Ministério da Defesa Nacional – Autoridade

Marítima Nacional que o caracteriza como barco de recreio de Tipo 5.

*

O recorrente não se conformou com a referida decisão e apresentou alegações que continham as seguintes conclusões:

«I - O Autor não celebrou com os Réus qualquer contrato de compra e venda e reparação de embarcação destinada ao uso marítimo.

II - A embarcação que integra a causa de pedir da presente acção e sobre a qual recaem os pedidos formulados é uma embarcação de recreio de Tipo 5, destinada à navegação em águas abrigadas e interiores.

III - Apesar de não o ter alegado expressamente, o Autor na Petição Inicial alegou que a embarcação se destina/destinava à navegação na Ria Formosa.

IV - A navegação na Ria Formosa não configura navegação em mar aberto, por conseguinte, não integra o conceito de uso marítimo.

V - Nenhum dos Réus nas Contestações apresentadas alegou estarmos perante uma embarcação destinada ao uso marítimo e/ou perante contrato que versasse sobre embarcação com tal utilização.

VI - As embarcações não se destinam sem mais ao uso marítimo.

VII - De acordo com o Regulamento da Náutica de Recreio, às embarcações de recreio de Tipo 5, está vedada a utilização em mar aberto, o uso marítimo, porquanto apenas podem navegar em águas abrigadas e interiores.

VIII - Como muito bem se entendeu no mui douto Acórdão do Tribunal da Relação de Évora de 27 de Outubro de 2010: “Não estando alegado tal uso e não resultando da natureza da coisa que a mesma se destina exclusivamente a uso marítimo, a competência cabe aos Tribunais de competência genérica”.

IX - Atenta a natureza das coisas e a legislação em vigor, designadamente Regulamento da Náutica de Recreio não se pode confundir o conceito de navegação com o conceito de “uso marítimo”, porquanto não são realidades coincidentes, sendo o primeiro muito mais amplo do que o segundo.

X - O Tribunal Marítimo não tem competência para toda e qualquer acções em que se discutam contratos de compra e venda e reparação de embarcações.

XI - A competência do Tribunal Marítimo, naqueles casos, está circunscrita às embarcações destinadas ao “uso marítimo”, o que insista-se, não é o caso dos presentes Autos.

XII - A causa de pedir e os pedidos formulados nos presentes Autos inserem-se no âmbito das reacções de direito comum: fornecedor - consumidor.

XIII - O Tribunal Marítimo, atento o disposto no Artigo 113.º, n.º 3, da LOSJ não é competente para julgar os presentes Autos.

XIV - Atento o disposto no Artigo 40.º da Lei n.º 62/2013, de 26 de Agosto, é o Tribunal a quo o Tribunal materialmente competente para julgar os presentes Autos.

XV - O documento junto deve ser admitido, porquanto apenas foi obtido em 4 de Outubro de 2019 e a sua necessidade apenas surgiu na sequência do “despacho surpresa” que considerou estarmos perante uma embarcação de “uso marítimo” e por via disso julgou o Tribunal a quo materialmente incompetente.

(...) Nestes termos e nos mais de Direito que V. Exas. doutamente suprirão deverá a decisão recorrida ser revogada, fazendo-se, assim, a desejada e costumada Justiça!!!».

*

Os recorridos não apresentaram alegações.

*

Admitido o recurso, foram observados os vistos legais.

*

II - Objecto do recurso:

É entendimento uniforme que é pelas conclusões das alegações de recurso que se define o seu objecto e se delimita o âmbito de intervenção do tribunal ad quem (artigo 635º, nº 4 e 639º, nº 1, do Código de Processo Civil), sem prejuízo das questões cujo conhecimento officioso se imponha (artigo 608º, nº 2, *ex vi* do artigo 663º, nº 2, do mesmo diploma).

Analizadas as alegações de recurso, o *thema decidendum* está circunscrito à apreciação da excepção de competência em razão da matéria.

*

III - Matéria de facto:

Os factos interesse para a justa resolução da causa são aqueles que constam do relatório inicial.

*

IV - Fundamentação:

4.1 - Da incompetência em razão da matéria:

O artigo 211º, nº 1, da Constituição da República Portuguesa postula que os tribunais judiciais são os tribunais comuns em matéria cível e criminal e exercem jurisdição em todas as áreas não atribuídas a outras ordens judiciais. São assim tradicionalmente da competência dos tribunais judiciais as causas que não sejam atribuídas a outra ordem jurisdicional, como decorre do artigo 64º do Código de Processo Civil e do artigo 40º^[1] da Lei de Organização do Sistema Judiciário (Lei nº 62/2013, de 26 de Agosto).

A competência dos Tribunais Marítimos encontra-se provisionada no artigo 113º^[2] da Lei de Organização do Sistema Judiciário.

A regra precipitada no artigo 96º do Código de Processo Civil determina a incompetência absoluta do Tribunal nos casos de infracção das regras de competência em razão da matéria e da hierarquia e das regras de

competência internacional.

Ao abrigo deste dispositivo vinga a solução que, mesmo que não suscitada em momento anterior, a violação das regras de competência em razão da matéria que respeitem a Tribunais de outras ordens de jurisdição pode ser suscitada enquanto não houver sentença com trânsito em julgado proferida sobre o fundo da causa.

A respeito da oportunidade da arguição ou do conhecimento oficioso, como sublinham Lebre de Freitas e Isabel Alexandre, «estabelece-se, atenta a gravidade das infracções em causa, que podem ter lugar em qualquer estado do processo, seja em 1ª instância seja em instância de recurso, enquanto não houver sentença de mérito transitada em julgado»^[3].

Sobre esta temática pronunciam-se também Anselmo de Castro^[4], Manuel Andrade^[5], Castro Mendes^[6] e Antunes Varela^[7], entre outros.

*

Após enunciar as contestações normativas com interesse para a resolução do caso, o Tribunal «a quo» concluiu que **«competete ao Tribunal Marítimo conhecer das questões relativas a contratos de construção, reparação, compra e venda de navios, embarcações e outros engenhos flutuantes, desde que destinados ao uso marítimo - artigo 113.º, n.º 1, alínea b), da Lei nº 62/2013, de 26.08 - Lei da Organização do Sistema Judicial (LOSJ).**

O Tribunal Marítimo de Lisboa tem jurisdição sobre os Departamentos Marítimos do Norte, Centro e Sul, não tendo apenas sobre os Departamentos Marítimos da Madeira e Açores cuja competência recai sobre o tribunal de comarca - cfr. artigo 113.º, n.º 3, da LOSJ.

Olhando assim à questão configurada pelo Autor, dúvidas inexistem de que estamos perante contrato de reparação e compra e venda de embarcação destinada ao uso marítimo (e seu incumprimento), com isso verificando-se ser do Tribunal Marítimo a competência material para apreciar o presente litígio».

O Tribunal de Conflitos tem vindo a editar jurisprudência no sentido que constitui entendimento pacífico que a competência em razão da matéria do Tribunal se afere pela natureza da relação jurídica, tal como ela é configurada pelo Autor na petição inicial, ou seja, no confronto entre a pretensão deduzida (pedido) e os respectivos fundamentos (causa de pedir)^[8] [9].

O recurso apresentado apoia-se em parte na posição adoptada por este Tribunal da Relação, segundo a qual «para que a competência seja deferida aos Tribunais marítimos, numa questão que envolva um contrato de reparação de embarcações, é mister que a dita embarcação seja destinada a uso

marítimo. Ou seja, o uso marítimo é um pressuposto de facto da competência dos Tribunais marítimos. Não estando alegado tal uso e não resultando da natureza da coisa que a mesma se destina exclusivamente a uso marítimo, a competência cabe aos Tribunais de competência genérica»^[10].

Na visão do recorrente trata-se de uma embarcação de recreio de Tipo 5, que conceptualmente corresponde a um barco para navegação em águas abrigadas, as ER de categoria de conceção A, B, C e D concebidas e adequadas para navegar em águas abrigadas ou em águas interiores num raio de 3 milhas de um qualquer porto de abrigo, conforme se extraí da al. e) do n.º 1 do artigo 8.º^[11] do Decreto-Lei n.º 93/2018, de 13/01.

Relativamente a este itinerário lógico-jurídico o recorrente afiança que se está perante uma errada interpretação da petição inicial e que, em momento algum, da leitura atenta dessa peça processual é referido que a embarcação se destina ao uso marítimo.

O recorrente ancora o seu raciocínio no alegado nos artigos 4.º a 9.º da petição inicial. Porém, por esta via, da análise integrada de toda a petição inicial não se retira que a embarcação não se destina a uso marítimo. Aliás, a única referência à Ria Formosa está inserida no artigo 71.º da petição inicial, quando se afirma que a compra e a reparação do barco visava corresponder às «expectativas legítimas na família nuclear (mulher e filho) de que no verão de 2016 teriam férias e fins de semana na Ria Formosa». Porém, logo de seguida, este âmbito subjectivo da intencionalidade é alargado.

Apoiado na definição da Wikipédia, o recorrente sustenta que a Ria Formosa é um sapal situado na província do Algarve em Portugal, que se estende pelos concelhos de Loulé, Faro, Olhão, Tavira e Vila Real de Santo António, abrangendo uma área de cerca de 18.400 hectares ao longo de 60 km desde a praia do Ancão até à praia da Manta Rota.

Porém, no fundo, a Ria é um vale fluvial inundado pelo mar, tem a largura máxima de aproximadamente 6 km junto à cidade de Faro e não se está exactamente perante um cenário de navegação integral em águas abrigadas. Na definição legal precipitada na alínea a) do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 93/2018, de 13/01, as «águas abrigadas» são as águas junto à costa, num raio de 3 milhas de um qualquer porto de abrigo, pequenas baías, lagos, lagoas, rios, canais e albufeiras em situações de vento que não ultrapasse a intensidade 4 na escala Beaufort e altura significativa da vaga igual ou inferior a 0,3 m.

E nem todos estes elementos delimitadores estão presentes na equação jurisdicional submetida à apreciação do Tribunal «a quo». Efectivamente, em termos de extensão da navegabilidade a mesma é superior a 3 milhas nalguns pontos da sua localização. O mesmo se passa em função da intensidade dos

ventos, tendo em conta a sua velocidade e os efeitos resultantes das ventanias no mar e em terra, bem como no parâmetro da altura significativa das vagas. A classificação da embarcação de recreio de Tipo 5 cuja área de navegação se destina a águas abrigadas não significa que essa autorização administrativa não permita circular fora das 3 milhas, porquanto essa circulação é viabilizada desde que se cumpram determinados requisitos de segurança e de sinalização da marcha.

Aliás, indiscutivelmente, através das definições presentes na legislação incidente sobre recursos hídricos lacustres, fluviais e marítimos presentes na Lei nº 54/2005, de 15 de Novembro, a Ria Formosa situa-se em área do domínio público marítimo e, como tal, em princípio, a respectiva jurisdição está abrangida pela zona de intervenção dos Tribunais Marítimos, caso se verifique o preenchimento de algumas das situações objectivamente estatuídas no artigo 113º da Lei da Organização do Sistema Judicial. Na verdade, face aos termos em que é apresentada a pretensão, o Autor celebrou com os Réus um contrato de compra e venda e reparação de embarcação destinada ao uso marítimo e essa intenção é clara e incontornável, não podendo os fundamentos de recurso agora apresentados servir para contornar a estruturação inicial do pedido. Parte da motivação agora carreada corresponde a elementos novos que não foram disponibilizados nos articulados ao Juízo Local de Competência Cível de Faro e que não podem assim validados pelo Tribunal «ad quem».

Analisada a pretensão, na configuração inicialmente dada pela parte activa à relação jurídica controvertida, sobressai a ideia que a acção visava o apuramento de uma situação de incumprimento contratual relativamente a um acordo de compra e venda e de reparação de uma embarcação de uso essencialmente marítimo, bem como à obtenção de uma indemnização por danos associados.

A situação aqui em discussão não tem assim qualquer semelhança identitária com aquela que foi trazida à colação quando se convocou a jurisprudência firmada por este Tribunal da Relação no acórdão firmado em 27/10/2010, por ali se estar perante uma moto de água em que comprovadamente estava afirmado que não se destinava ao uso marítimo^[12].

Em síntese final, a competência para a apreciação de litígios em que esteja em causa a avaliação da extinção de uma relação contratual de compra e venda e reparação de uma embarcação destinada ao uso marítimo é deferida ao Tribunal Marítimo.

Neste contexto, julga-se improcedente o recurso interposto, confirmando-se a decisão recorrida por se considerar que, face à configuração da relação jurídica litigiosa, o Juízo Local de Competência Cível de Faro não é

competente para os termos da causa.

*

V - Sumário:

(...)

*

VI - Decisão:

Nestes termos e pelo exposto, tendo em atenção o quadro legal aplicável e o enquadramento fáctico envolvente, decide-se julgar improcedente o recurso, confirmando-se a decisão recorrida.

Custas a cargo do recorrente, atento o disposto no artigo 527º do Código de Processo Civil.

Notifique.

*

(acto processado e revisto pelo signatário nos termos e ao abrigo do disposto no artigo 138º, nº 5, do Código de Processo Civil).

*

Évora, 19/12/2019

José Manuel Costa Galo Tomé de Carvalho

Mário Branco Coelho

Isabel Matos Peixoto Imaginário

[1] Artigo 40º (Competência em razão da matéria)

1 - Os tribunais judiciais têm competência para as causas que não sejam atribuídas a outra ordem jurisdicional.

2 - A presente lei determina a competência, em razão da matéria, entre os juízos dos tribunais de comarca, estabelecendo as causas que competem aos juízos de competência especializada e aos tribunais de competência territorial alargada.

[2] Artigo 113.º (Competência).

1 - Compete ao tribunal marítimo conhecer das questões relativas a:

a) Indemnizações devidas por danos causados ou sofridos por navios, embarcações e outros engenhos flutuantes, ou resultantes da sua utilização marítima, nos termos gerais de direito;

b) Contratos de construção, reparação, compra e venda de navios, embarcações e outros engenhos flutuantes, desde que destinados ao uso marítimo;

c) Contratos de transporte por via marítima ou contrato de transporte combinado ou multimodal;

d) Contratos de transporte por via fluvial ou por canais, nos limites do quadro n.º 1 anexo ao Regulamento Geral das Capitanias, aprovado pelo Decreto-Lei

n.º 265/72, de 31 de julho;

e) Contratos de utilização marítima de navios, embarcações e outros engenhos flutuantes, designadamente os de fretamento e os de locação financeira;

f) Contratos de seguro de navios, embarcações, outros engenhos flutuantes destinados ao uso marítimo e suas cargas;

g) Hipotecas e privilégios sobre navios e embarcações, bem como quaisquer garantias reais sobre engenhos flutuantes e suas cargas;

h) Processos especiais relativos a navios, embarcações, outros engenhos flutuantes e suas cargas;

i) Procedimentos cautelares sobre navios, embarcações e outros engenhos flutuantes, respetiva carga e bancas e outros valores pertinentes aos navios, embarcações e outros engenhos flutuantes, bem como solicitação preliminar à capitania para sustar a saída das coisas que constituam objeto de tais procedimentos;

j) Avarias comuns ou avarias particulares, incluindo as que digam respeito a outros engenhos flutuantes destinados ao uso marítimo;

k) Assistência e salvação marítimas;

l) Contratos de reboque e contratos de pilotagem;

m) Remoção de destroços;

n) Responsabilidade civil emergente de poluição do mar e outras águas sob a sua jurisdição;

o) Utilização, perda, achado ou apropriação de aparelhos ou artes de pesca ou de apanhar mariscos, moluscos e plantas marinhas, ferros, aprestos, armas, provisões e mais objetos destinados à navegação ou à pesca, bem como danos produzidos ou sofridos pelo mesmo material;

p) Danos causados nos bens do domínio público marítimo;

q) Propriedade e posse de arrojos e de coisas provenientes ou resultantes das águas do mar ou restos existentes, que jazam nos respetivos solo ou subsolo ou que provenham ou existam nas águas interiores, se concorrer interesse marítimo;

r) Presas;

s) Todas as questões em geral sobre matérias de direito comercial marítimo;

t) Recursos das decisões do capitão do porto proferidas em processo de contraordenação marítima.

2 - A competência a que se refere o número anterior abrange os respetivos incidentes e apensos, bem como a execução das decisões.

3 - Nas circunscrições não abrangidas pela área de competência territorial do tribunal marítimo, as competências referidas nos números anteriores são atribuídas ao respetivo tribunal de comarca.

[3] José Lebre de Freitas e Isabel Alexandre, Código de Processo Civil

Anotado, vol. I, 3ª edição, Coimbra Editora, Coimbra, 2014, pág. 201.

[4] Artur Anselmo de Castro, Direito Processual Declaratório, vol. II, Almedina, Coimbra, 1982, pág. 77.

[5] Manuel A. Domingues de Andrade, Noções Elementares de Processo Civil, Coimbra Editora, Coimbra, 1976, pág. 105, assinala que «a incompetência absoluta pode ser arguida pelas partes (qualquer delas) e deve ser suscitada ex-officio pelo Tribunal (artigo 102º); pode sê-lo a todo o tempo - enquanto durar o processo - ou pelo menos (quando seja de menor transcendência a norma infringida) dentro dum largo prazo».

[6] João de Castro Mendes, Direito Processual Civil, Vol. I, AAFDL, Lisboa, págs. 562-567.

[7] Antunes Varela, J. Miguel Bezerra e Sampaio e Nora, Manual de Processo Civil, 2ª edição revista e actualizada, Coimbra Editora, Coimbra 1985, pág. 229, que referem que quanto ao tempo de arguição «a incompetência absoluta pode ser arguida ou conhecida ex officio em qualquer estado do processo, enquanto não houver sentença transitada sobre o fundo da causa (...). Pode, por conseguinte, ser arguida ou suscitada pela primeira vez, tanto na 1ª instância, como na 2ª instância ou até em tribunal de revista».

[8] Acórdão do Tribunal de Conflitos processo nº047/14, de 30/10/2014.

[9] No mesmo sentido podem ser consultados os Acórdãos do Tribunal dos Conflitos: de 21/10/04 proferido no Conflito 8/04; de 23/5/2013, Conflito nº 12/12 e de 21/1/2014, Conflito nº 44/13.

[10] Acórdão do Tribunal da Relação de Évora de 27 de Outubro de 2010, Processo n.º 189877/08-0YIPRT.E1, disponível para consulta em www.dgsi.pt.

[11] Artigo 8.º (Classificação quanto à zona de navegação):

1 - Quanto à zona de navegação, as ER classificam-se da seguinte forma:

a) «ER de tipo 1», embarcações para navegação oceânica, as ER de categoria de conceção A, concebidas e adequadas para navegar sem limite de área;

b) «ER de tipo 2», embarcações para navegação ao largo, as ER de categoria de conceção A ou B, concebidas e adequadas para navegar até 200 milhas da costa;

c) «ER de tipo 3», embarcações para navegação costeira, as ER de categoria de conceção A, B ou C, concebidas e adequadas para navegar até uma distância não superior a 40 milhas da costa;

d) «ER de tipo 4», embarcações para navegação costeira restrita, as ER de categoria de conceção A, B ou C, concebidas e adequadas para navegar até 25 milhas de um qualquer porto de abrigo e até 6 milhas da costa;

e) «ER de tipo 5», embarcações para navegação em águas abrigadas, as ER de categoria de conceção A, B, C e D, concebidas e adequadas para navegar em águas abrigadas ou em águas interiores num raio de 3 milhas de um qualquer

porto de abrigo.

2 - As ER de tipo 5:

a) Estão dispensadas de sinalização luminosa desde que naveguem entre o nascer e o pôr-do-sol;

b) Se movidas exclusivamente a remos, não podem navegar para além de uma milha da costa.

3 - As motas de água e as pranchas motorizadas não podem navegar entre o pôr e o nascer do sol, salvo em situações excepcionais devidamente autorizadas pelos órgãos locais da AMN, mediante pedido apresentado no Mar, e desde que salvaguardadas as condições de segurança.

[12] A este propósito, ficou consignado no citado acórdão que «em parte alguma do requerimento inicial ou de qualquer outro articulado se faz qualquer referência sobre a utilização que foi dada ou que se destinava a ser dada a tal embarcação».