

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA

Decreto-Lei n.º 431/86

de 30 de Dezembro

1. Embora com algumas aflorações anteriores, pouco significativas, foi a navegação a vapor que deu sentido e expressão ao contrato de reboque. Daí o silêncio que quanto a ele faz o Código de Comércio francês. O mesmo aconteceria com o Código Comercial português de 1888 se não fosse a ocasional referência do n.º 3 e do § 2.º do artigo 492.º

Paredes meias com o reboque está o instituto da assistência marítima. Fundamentalmente, o elemento diferenciador estará na *excepcionalidade* dos serviços no âmbito desta prestados. Na prática, no entanto, a caracterização é, por vezes, difícil e controversa; o navio que dá a sua força motriz estará sempre interessado em que a sua actuação seja configurada como assistência, porque muito melhor remunerada; como observaram Dor e Villeneau, «o reboque é o parente pobre da rica assistência».

Problema que não encontra tratamento idêntico nas várias legislações é o que diz respeito à direcção do trem de reboque. Advém o seu relevo de a solução nele alcançada poder determinar, decisivamente, o regime da responsabilidade.

No sistema francês (Lei n.º 69-8, de 3 de Janeiro de 1969) distingue-se entre as operações de reboque *portuário* e as operações de reboque *no alto mar*. A direcção das primeiras pertence ao capitão do navio rebocado; daí que os danos de qualquer natureza que durante elas ocorram sejam da responsabilidade do navio rebocado, a menos que este (*rectius*, o respectivo armador) faça a prova da culpa do rebocador (artigo 26.º). Exactamente o inverso se passa no reboque de alto mar, em que a direcção das operações cabe ao capitão do rebocador (artigo 28.º). Em qualquer dos casos pode, no entanto, ser o regime legal modificado por convenção expressa das partes (artigos 27.º e 29.º).

Optou-se no presente diploma por uma solução mais flexível e, sobretudo, mais conforme à realidade.

2. O sistema de responsabilidade assenta na direcção do trem. Parece, com efeito, ser o critério mais claro e natural.

O critério da «unidade do trem de reboque», que ficciona o conjunto rebocador-rebocado como um só navio, seria, como é óbvio, mais favorável à tutela dos interesses de terceiros, que beneficiariam da responsabilidade solidária de todos os elementos do trem. Mas não tem consistência jurídica aceitável, como na doutrina largamente se demonstrou. É de salientar que a solidariedade prevista no artigo 104.º do Código da Navegação italiano não desponha desse critério. Os armadores do rebocador e do rebocado são solidariamente responsáveis perante terceiros, se não fizerem a prova que os danos lhes não são imputáveis. Trata-se, apenas, de uma presunção de responsabilidade, ilidível nos termos gerais de direito.

3. No artigo 14.º faz-se referência à «execução do reboque» e ao seu «começo» (n.º 2). Mas quando ocorre esse «começo de execução»? Por contraposição

com o previsto no n.º 3 do artigo 11.º poderia, simplificada, estabelecer-se que a execução do reboque se inicia com a passagem do cabo (ou cabos) de reboque. Só que poderá acontecer que o reboque propriamente dito seja precedido de manobras necessárias à sua execução e que no âmbito desta já devam ser compreendidas. Daí o critério acolhido no n.º 3 daquele artigo 14.º

Quanto à clássica distinção entre o *reboque-ma-nobra* e o *reboque-transporte* pareceu suficiente a remissão feita no artigo 3.º Na verdade esta segunda modalidade é, caracterizadamente, tributária das duas figuras contratuais. É evidente que a direcção do trem de reboque caberá sempre, em tal hipótese, ao rebocador. As situações híbridas, em que de algum modo a direcção do trem pertença ao rebocador e ao rebocado, numa actividade de cooperação, terão de ser casuisticamente avaliadas. Não é adequado que a lei as tipifique, sob pena de dificultar a sua própria aplicação.

Assim:

O Governo decreta, nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 201.º da Constituição, o seguinte:

Artigo 1.º

Noção

1 — Contrato de reboque é aquele em que uma das partes se obriga em relação à outra a proporcionar a força motriz de um navio, embarcação ou outro engenho análogo, designado «rebocador», a navio, embarcação ou objecto flutuante diverso, designado «rebocado», a fim de auxiliar a manobra deste ou de o deslocar de um local para local diferente.

2 — A parte que se obriga a proporcionar a força motriz de um navio, embarcação ou outro engenho designa-se «contratante-rebocador» e a contraparte «contratante-rebocado».

Artigo 2.º

Regime

1 — O contrato de reboque é disciplinado pelas disposições do presente diploma, salvo se as partes, acordarem, por forma escrita, na aplicação de regime diverso.

2 — Incluem-se no âmbito da forma escrita, designadamente cartas, telegramas, telex, telefax e outros meios equivalentes criados pela tecnologia moderna.

Artigo 3.º

Reboque-transporte

1 — Quando o rebocado é entregue em depósito ao contratante-rebocador, o contrato de reboque é disciplinado, também, pelas disposições do contrato de transporte de mercadorias por mar, com as necessárias adaptações.

2 — O contratante-rebocador é responsável pela mercadoria carregada em batelão de carga, tenha este ou não tripulantes ou guardas, salvo acordo expresso em contrário, para que se exige a forma escrita prevista no n.º 2 do artigo anterior.

Artigo 4.º

Assistência ou salvação ao rebocado

A operação de reboque só pode dar lugar a remuneração por assistência ou salvação quando, durante a sua execução, forem prestados serviços excepcionais não enquadráveis no âmbito do contrato de reboque.

Artigo 5.º

Retribuição do reboque

1 — O contrato de reboque presume-se retribuído, salvo acordo expresso em contrário.

2 — Não havendo ajuste entre as partes, a retribuição é determinada pelas tarifas em vigor; na falta destas, pelos usos e, na falta de umas e de outros, por juízos de equidade.

Artigo 6.º

Duração e forma

1 — O reboque pode ser contratado para uma ou várias operações ou para certo período de tempo.

2 — O contrato de reboque para várias operações ou para certo período de tempo é nulo quando não revista forma escrita, com observância do disposto no n.º 2 do artigo 2.º

Artigo 7.º

Trem de reboque

Designa-se «trem de reboque» o conjunto formado por rebocador e rebocado durante a execução do contrato de reboque.

Artigo 8.º

Direcção do trem de reboque

1 — A direcção do trem de reboque pertence ao contratante-rebocado e é exercida pelo capitão, mestre ou arrais do rebocado.

2 — Não é aplicável o disposto no número anterior quando:

- a) O rebocado não tenha tripulação adequada;
- b) O rebocado tenha tripulação adequada, mas não disponha de meios de propulsão operacionais, salvo tratando-se de manobra em porto;
- c) Pela própria natureza do reboque ou do rebocado, a direcção do trem de reboque pertença, exclusivamente, ao contratante-rebocador.

3 — Nas situações do número anterior e sendo o reboque executado por mais de um rebocador, a direcção do trem de reboque pertence ao de maior potência; em caso de rebocadores de igual potência, ao comandado pelo capitão mais antigo, salvo acordo das partes em contrário.

Artigo 9.º

Obrigações das partes

1 — A parte a quem pertencer a direcção do trem de reboque é obrigada:

- a) A obter as necessárias licenças, autorizações e certificados relativos ao seu navio ou embarcação e ao sistema de reboque;
- b) A examinar o sistema e o cabo de reboque antes do início da execução do reboque;
- c) A assegurar a passagem do cabo de reboque;
- d) A assegurar um sistema de comunicações entre o rebocador e o rebocado;
- e) A providenciar quanto às condições de segurança das pessoas e coisas embarcadas no trem de reboque;
- f) A assegurar o governo e a navegação do trem de reboque;
- g) A sinalizar as manobras e a navegação do trem de reboque.

2 — A outra parte é obrigada:

- a) A obter as necessárias licenças, autorizações e certificados relativos ao seu navio, embarcação ou objecto flutuante;
- b) A avisar imediatamente quem exercer a direcção do trem de reboque quando saiba que algum perigo ameaça as pessoas ou coisas embarcadas.

Artigo 10.º

Responsabilidade

1 — A parte a quem pertencer a direcção do trem de reboque responde pelos danos ocorridos durante a execução do contrato, salvo se provar que os mesmos não resultam de facto que lhe seja imputável.

2 — Presume-se ordenada pela parte a quem pertence a direcção do trem de reboque a manobra efectuada pelo rebocador e pelo rebocado.

Artigo 11.º

Cumprimento do contrato

1 — O reboque deve ser efectuado pela rota nas condições estipuladas e, na falta dessa estipulação, pelo percurso mais curto e seguro.

2 — O contratante-rebocador é responsável pelos danos sofridos pelo contratante-rebocado resultantes de atraso imputável ao primeiro.

3 — O contrato de reboque considera-se cumprido logo que o rebocado se encontre no local de destino e desligados o cabo ou cabos de reboque.

Artigo 12.º

Substituição de rebocador

1 — Na execução do reboque, o rebocador pode ser substituído por outro, com características adequadas, mesmo que pertença a terceiro.

2 — A substituição prevista no número anterior deve ser comunicada, logo que possível, à outra parte.

Artigo 13.º

Impossibilidade culposa

1 — Tornando-se o reboque impossível, na data ou época prevista, por causa imputável ao contratante-rebocador, é este responsável como se faltasse culposamente ao cumprimento.

2 — Independentemente do direito à indemnização, o contratante-rebocado pode resolver o contrato.

Artigo 14.º

Impossibilidade não culposa

1 — Se a execução do reboque se tornar impossível por causa não imputável a qualquer das partes, são aplicáveis as disposições da lei civil respeitantes à impossibilidade objectiva da prestação.

2 — Tendo, porém, havido começo da execução do reboque, o contratante-rebocado é obrigado a indemnizar o contratante-rebocador pelo trabalho executado e pelas despesas realizadas.

3 — Entende-se que há começo de execução do reboque quando se verifique a passagem do cabo de reboque; o contratante-rebocador pode, no entanto, fazer a prova de que realizou, antes desse momento, manobras necessárias à execução do contrato.

Artigo 15.º

Regime da responsabilidade

O direito de indemnização decorrente da violação do contrato de reboque deve ser exercido no prazo de dois anos, a partir da data da conclusão ou da interrupção do reboque.

Artigo 16.º

Tribunal competente

1 — Os tribunais portugueses são internacionalmente competentes para o julgamento das acções emergentes do contrato de reboque, em qualquer dos casos seguintes:

- a) Se o local de início ou de destino do reboque se situar em território português;
- b) Se o contrato de reboque tiver sido celebrado em Portugal;
- c) Se o rebocador ou o rebocado forem de nacionalidade portuguesa;
- d) Se a sede, sucursal, filial ou delegação de qualquer das partes se localizar em território português.

2 — Nas situações não previstas no número anterior, a determinação da competência internacional dos tribunais para julgamento das acções emergentes do contrato de reboque é feita de acordo com as regras gerais.

Artigo 17.º

Vigência

O presente diploma entra em vigor 30 dias após a sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 30 de Outubro de 1986. — *Aníbal António Cavaco Silva* — *Mário Ferreira Bastos Raposo* — *João Maria Leitão de Oliveira Martins*.

Promulgado em 4 de Dezembro de 1986.

Publique-se.

O Presidente da República, MÁRIO SOARES.

Referendado em 10 de Dezembro de 1986.

O Primeiro-Ministro, *Aníbal António Cavaco Silva*.

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Decreto-Lei n.º 432/86

de 30 de Dezembro

Considerando que as atribuições que incumbem à Comissão Nacional da UNESCO aconselham uma maleabilidade na duração do mandato do seu presidente que permita estabilidade no exercício das suas competências:

O Governo decreta, nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 201.º da Constituição, o seguinte:

Artigo 1.º O n.º 1 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 218/79, de 17 de Julho, passa a ter a seguinte redacção:

Art. 6.º — 1 — O presidente da Comissão é nomeado, em comissão de serviço, pelo Conselho de Ministros, por um período de três anos, de entre cidadãos portugueses de reconhecida competência, por proposta conjunta dos Ministros dos Negócios Estrangeiros e da Educação e Cultura, podendo ser reconduzido por iguais períodos.

2 —

3 —

Art. 2.º Este diploma entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 13 de Novembro de 1986. — *Aníbal António Cavaco Silva* — *Miguel José Ribeiro Cadilhe* — *Eduardo Eugénio Castro de Azevedo Soares* — *Maria Teresa Pinto Basto Gouveia*.

Promulgado em 4 de Dezembro de 1986.

Publique-se.

O Presidente da República, MÁRIO SOARES.

Referendado em 10 de Dezembro de 1986.

O Primeiro-Ministro, *Aníbal António Cavaco Silva*.