



REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA
GOVERNO REGIONAL
SECRETARIA REGIONAL DA INCLUSÃO E ASSUNTOS SOCIAIS
CENTRO DE ARBITRAGEM DE CONFLITOS DE CONSUMO

Reclamação nº 1041/16

I - RELATÓRIO

[REDACTED], residente no [REDACTED], intentou a presente reclamação contra [REDACTED] (por diante só [REDACTED]), com sede [REDACTED], pedindo a sua condenação a satisfazer-lhe uma indemnização no valor global de 9.010,94€.

Para tanto, alega, em síntese e com interesse para o mérito do pedido, que em 30/03/2016, quando estava a bordo do navio [REDACTED], “*devido à forte ondulação foi subitamente projectada para o chão, juntamente com a respectiva cadeira e objectos que encontravam em cima da mesa, nomeadamente copos de vidro, ficando imediatamente imobilizada*”, e “*dada a gravidade da situação, logo que chegou ao porto do [REDACTED] foi encaminhada para o [REDACTED]*”.

Em consequência das lesões sofridas teve ausências ao serviço e despesas médicas de cujos valores pretende ser ressarcida, bem como indemnizada por danos morais advenientes da falta de assistência e acompanhamento por parte da Reclamada.

A Reclamada apresentou contestação escrita, inserta de fls. 98 a 104 dos autos, na qual rejeita o alegado evento de mar, o nexo de causalidade entre o mesmo e o dano físico declarado pela Reclamante, e impugna os montantes peticionados.

O objecto do litígio traduz-se, assim, na seguinte questão que importa apreciar e decidir: saber se a Reclamante tem direito a receber o montante indemnizatório que peticiona.

. Valor da reclamação: 9.010,94€.



O tribunal é material e territorialmente competente.

As partes têm personalidade e capacidade judiciárias e são legítimas.

Não existem nulidades, excepções ou outras questões prévias de que cumpra conhecer e que obstem ao conhecimento de mérito.

II-FUNDAMENTAÇÃO

DE FACTO

Realizada a audiência de julgamento, com interesse para o mérito da causa, julgo provados os seguintes factos:

1) No dia 30/03/2016, cerca das 18 horas, em [REDACTED], mediante retribuição pecuniária, a Reclamante entrou a bordo do navio “[REDACTED]”, propriedade da Reclamada “[REDACTED]”, com o propósito de nele viajar para o [REDACTED];

2) Passada cerca de uma hora e vinte minutos de viagem, a decorrer até aí com normalidade e sem algum incidente, e ainda a cerca de uma hora do [REDACTED], encontrava-se o navio numa zona de mar conhecida por “Travessa”¹ e por ter um pouco mais de ondulação, quando a Reclamante, até então sentada no interior do “[REDACTED]”, foi cair sobre outro passageiro, sentado ao seu lado esquerdo, acabando os dois por caírem no chão;

3) Com dores na zona cervical e no pé direito, a Reclamante permaneceu sentada no chão até ao fim da viagem;

4) Logo que chegou ao porto do [REDACTED], cerca das 20,40 h, a Reclamante dirigiu-se ao bar onde falou com o funcionário [REDACTED] dando-lhe conta da ocorrência e pedindo-lhe que lhe resolvesse a situação, tendo-a este encaminhado para um outro funcionário que chamou o Sr. Imediato, o qual solicitou a presença de uma ambulância para a transportar ao hospital;

5) Assistida nas urgências do [REDACTED], pelas 21,36h, foi observada e submetida a exames ao tornozelo, à coluna cervical, ao tórax e grelha costal;

6) Sem algum “trauma de crânio”, “consciente”, “orientada”, “sem sinais neurológicos focais”, com “mobilidade dos membros mantida”, “sem dor à apalpação apofisária cervical”, “sem sinais de patologia osteoarticular aguda”, “sem hemopneumotorax e sem sinais de fractura”, nesse mesmo dia, pelas 23,54h, a Reclamante teve alta hospitalar com regresso à residência;

7) Da queda resultaram-lhe uma contusão cervical e do tornozelo direito;

8) A Reclamante esteve de baixa médica de 4/04/2016 a 2/06/2016 e de 18/07/ 2016 a 16/08/2016;

9) Por motivo dessas ausências não auferiu relativos aos meses de Maio a Agosto de 2016 remunerações no valor de, respectivamente, 1077,98€, 381,12€, 654,00€;

¹ Zona de mar desprotegida de costas que separa as duas ilhas.



REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA
GOVERNO REGIONAL
SECRETARIA REGIONAL DA INCLUSÃO E ASSUNTOS SOCIAIS
CENTRO DE ARBITRAGEM DE CONFLITOS DE CONSUMO

10) E dispendeu em consultas médicas, medicamentos e tratamentos de fisioterapia o montante global de 517,46€;

11) A [REDACTED] equipou o navio e procedeu à viagem nas melhores condições de segurança, tendo agido de modo diligente e adequado no decurso da mesma, que, com excepção do sucedido com a Reclamante, decorreu sem qualquer outro incidente ou queda de outro passageiro;

12) No decurso da viagem ocorreu vento forte a muito forte, por vezes c/rajadas violentas, todavia sem nunca ter adornado o navio, e ondulação com cerca de 3/4 metros que dava algum balanço;

13) O [REDACTED]” foi construído especialmente para fazer esta viagem, pode navegar com ondulação de 7/8 metros sem problemas de navegação, embora com desconforto para os passageiros, está e é anualmente certificado por entidade especializada;

14) O “[REDACTED]” situa-se à popa do navio, no piso acima da entrada e recepção de passageiros, correspondente a um 5.º andar de um edifício;

15) No próprio “[REDACTED]”, e no momento da queda da Reclamante, nada mais caiu (copos, garrafas, loiças, cadeiras, mesas ou algum outro mobiliário), nenhum outro passageiro se desequilibrou, caiu, ou deixou cair algo que tivesse na sua posse ou em cima das mesas, e os passageiros que estavam de pé junto do bar aí permaneceram a beber e a comer com naturalidade, sem algum significativo desequilíbrio, e sem tão pouco terem dado conta do sucedido com a Reclamante;

16) O “[REDACTED]” com capacidade para transportar cerca de 1.100 pessoas, passageiros e tripulantes, e 145 veículos automóveis, na ocasião transportava 603 passageiros e 53 viaturas diversas, e mais nenhum passageiro caiu, se desequilibrou, ou queixou de viagem menos segura;

17) À chegada ao [REDACTED] fazia-se sentir vento forte, vindo das zonas altas da serra, que fez com que a atracagem do “[REDACTED]o” só tivesse sido feita à segunda abordagem;

18) Nesse mesmo dia 30/03/2016 alguns voos que deveriam aterrar no Aeroporto da [REDACTED] foram desviados e obrigados a aterrar em [REDACTED] devido à chuva e vento forte;

19) Inúmeras vezes, quando devido aos ventos fortes os aviões são impedidos de aterrar na [REDACTED] e forçados a divergir para o [REDACTED], o “[REDACTED]” transportou e transporta passageiros do [REDACTED] para o [REDACTED]



Do acabado de elencar resulta não se ter provado que:

- a Reclamante tivesse sido projectada para o chão, juntamente com a cadeira, devido à “forte ondulação” ou “mar alteroso”;
- a Reclamante tivesse sido atingida por objectos que se encontravam em cima das mesas, nomeadamente por estilhaços de copos que se teriam partido em cima de si;
- a Reclamada não tivesse prestado assistência e acompanhamento à Reclamante.



Quanto aos factos provados, a convicção do tribunal resulta de repetido visionamento e análise das imagens do vídeo proporcionado pela câmara de vigilância instalada no referido “[REDACTED]”, colhidas no decurso da viagem, de primordial importância, reveladoras da ambiência vivida no referido “[REDACTED]” durante largo período que antecedeu a queda da Reclamante, no momento dessa queda, e no período posterior à mesma.

As mesmas não evidenciam que tenha havido qualquer impacto no navio de onda alterosa ou de dimensão fora do comum, particularmente acima das condições de mar provadas, nem disso exibem algum facto indiciador, que possa directa ou indirectamente ter-se como causa da ocorrida queda.

Por essas imagens se observa, para lá da súbita e fugaz queda da Reclamante sobre outro passageiro, que se encontrava ao seu lado esquerdo², que nada de anormal acontecia e aconteceu no aludido “[REDACTED]”. É certo que por vezes são visíveis momentâneos e ligeiros desequilíbrios de algumas pessoas que se deslocam no “[REDACTED]”, mas nada mais do que é usual numa navegação em alto mar, e, ao invés, e em todo o tempo, assiste-se à permanência nesse espaço da generalidade dos passageiros, sentados ou de pé, com uma postura perfeitamente normal, para não dizermos mesmo tranquila, com a nota de que, com excepção daqueles que se encontravam próximos da Reclamante, mais ninguém deu sinal de se ter apercebido da sua queda.

A título de exemplo, por bem significativos do que se afirma, podemos referir que há crianças que correm na sala nos segundos anteriores à queda da Reclamante, dirigindo-se ao local onde ela se encontrava, e que nos segundos seguintes abrem a porta do Bar saindo para o terraço exterior, de onde, quase em simultâneo, vem e entra no “Bar” um indivíduo em passo regular e incólume, o que indicia a inexistência de qualquer situação de perigo ou temporal exterior. Também a muito curta distância da Reclamante, embora de costas voltadas para ela,

² Ao contrário do que a Reclamante sempre afirma, de que teria sido “projectada para o chão” (veja-se págs. 2, 7, 9 e 18 vº).



REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA
GOVERNO REGIONAL
SECRETARIA REGIONAL DA INCLUSÃO E ASSUNTOS SOCIAIS
CENTRO DE ARBITRAGEM DE CONFLITOS DE CONSUMO

observa-se um outro passageiro que sentado, de perna cruzada, assim se mantém todo o tempo a ler, de modo imperturbável, sem se aperceber do sucedido.

Nem sequer são visíveis, no momento da queda da Reclamante ou em tempo próximo, deslizamentos ou quedas de mesas, cadeiras, copos, garrafas ou qualquer outro mobiliário, nem mesmo dos que estavam soltos em cima do balcão do bar. Os passageiros que de pé estão junto desse balcão mantêm-se a beber e a comer sem aparente preocupação ou desequilíbrio, e o funcionário que os serve permanece seguro no seu serviço de atendimento.

Do mesmo modo, não é perceptível que algumas das pessoas que estavam ao pé da Reclamante e a ajudaram se tenha dirigido ao funcionário do Bar advertindo-o para o ocorrido e pedindo algum auxílio, antes sendo visível que permaneceram no local.

Não pode o julgador menosprezar este ambiente observado, de aparente perfeita normalidade vivido em todos os momentos no “ ”, por todos os ocupantes. Daí que, a versão da Reclamante se apresente de todo irrazoável e nada verosímil, pois uma qualquer onda alterosa que se tivesse abatido sobre o casco do navio ou o elevasse na sua passagem indubitavelmente que transmitiria a todo ele os efeitos do seu ímpeto e energia, pelo menos a todo o espaço do “ ”, e não unicamente no assento da Reclamante, a única pessoa que caiu, deixando tudo o demais incólume.

Em suma, nada aponta para agitação marítima alterosa para além da decorrente de uma normal viagem marítima. Não fosse a queda da Reclamante, que só é captada pela câmara de vigilância na sua parte final, pois na sua posição inicial estava fora do campo de filmagem, e dir-se-ia que a viagem decorreria com perfeita normalidade, nada indiciando mau estado do mar, forte ondulação ou vaga alterosa.

Alicerça-se a mesma convicção ainda no exame e análise crítica feita aos documentos de fls. 14 e 17 (relatórios médicos hospitalares), 15, 16 e 33 a 36 (faltas ao serviço), 39, 41 a 45, 47 a 51 (consultas, exames, despesas com medicamentos e fisioterapia), 96 (remunerações não auferidas), 20 a 23 e 106 a 109 (sobre as condições meteorológicas verificadas no Funchal no dia em causa, as verificadas no decurso da viagem, e ocupação do navio), todos aceites e confirmados quanto ao seu teor pelas partes, bem como nas declarações prestadas na audiência de julgamento pela Reclamante quanto às incidências posteriores à sua queda, lesões, ausências ao serviço e perda de remunerações, e pelo representante da Reclamada no referente às características do navio, sua lotação e ocupação na ocasião, e utilização por

passageiros de aviões divergidos para [REDACTED]. Ambos, não obstante o seu interesse na causa, nestes pontos prestaram declarações objectivas, claras, assertivas e esclarecedoras, merecedoras de credibilidade.

Também contribuíram para a mesma convicção, os depoimentos das testemunhas [REDACTED] e [REDACTED] que viajavam ao pé da Reclamante, unicamente quanto ao facto objectivo da sua queda e a forma como fez o resto da viagem, do [REDACTED], irmão da Reclamante, que a aguardava no porto do [REDACTED] tendo, por isso, presenciado as manobras de atracagem do navio, das mesmas se mostrando conhecedor, e das testemunhas da Reclamada Comandante [REDACTED], quem comandava na ocasião o navio, num exercício que, como referiu, decorre já há cerca de 13 anos com cerca de 5.000 viagens feitas, que por isso mesmo depôs acerca das condições de mar, das características do navio, e do modo como a viagem em causa decorreu, [REDACTED] responsável pela manutenção do navio, que depôs sobre as características do navio e suas condições de navegabilidade, e [REDACTED], funcionário que servia no bar no decurso da viagem e que apesar disso não viu a Reclamante cair, acerca das condições em que a viagem se fez.

A especial ligação e qualidade destas testemunhas da Reclamada não retirou credibilidade aos seus depoimentos, pois, com conhecimento directo dos factos sobre os quais recaíram, depuseram de modo sereno, isento, e esclarecedor, de molde a serem merecedores de credibilidade.

Quanto aos factos não provados acima enunciados verificou-se completa ausência de prova nesse sentido, sendo que alguns dos provados são categoricamente infirmativos dos mesmos. A explicação da causa da queda dada pela Reclamante e testemunhas que ofereceu, para além de não encontrar algum suporte nos elementos probatórios e ser contrariada pelas imagens de vídeo, desafia mesmo as regras do senso comum e de experiência. De facto não é verosímil, para não dizermos fantasioso, que mesmo com mar alteroso algum passageiro pudesse ter visto a hélice do navio como referiu a testemunha [REDACTED], companheiro da Reclamante, cuja importância para o caso é mitigada.

Ainda, nos exames médicos a que foi submetida a Reclamante não apresenta alguma lesão demonstrativa ou indiciadora de que tivesse sido atingida por estilhaços de copos.

DE DIREITO

A Reclamante peticiona, como se disse, que a [REDACTED] seja condenada a satisfazer-lhe uma indemnização no valor global de 9.010,94€, englobando nessa importância



REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA
GOVERNO REGIONAL
SECRETARIA REGIONAL DA INCLUSÃO E ASSUNTOS SOCIAIS
CENTRO DE ARBITRAGEM DE CONFLITOS DE CONSUMO

3.422,68€ por remunerações não auferidas, 588,26€ por despesas médicas e 5.000,00€ a título de danos morais.

Fundamenta o seu pedido numa queda que deu a bordo do navio “[REDACTED]”, propriedade daquela sociedade comercial, em consequência da “*forte ondulação*”, como se refere no requerimento inicial da reclamação, ou, se se preferir, do “*mar alteroso*” como a própria menciona no seu email de 1/04/2016 àquela dirigido (cfr. cópia a fls. 9). Sem a alusão a qualquer norma legal, qualquer uma destas expressões, apresentadas na sua nudez, comporta significação equívoca. Uma delas susceptível de particular sentido correspondente ao do conceito legal de “*fortuna de mar*”³, que condicionaria a Reclamante a procurar fazer valer a sua pretensão num campo jurídico mais restrito, e a outra, sob cuja égide a instrução de todo o processo corporizada nos diversos documentos que o integram e as intervenções da Reclamante e da sua mandatária judicial no decurso da audiência de julgamento aparentam ter colocado, com o sentido de atribuir a responsabilidade do evento, a sua queda, a conduta culposa da Reclamada, que se traduziria em ter feito a viagem de [REDACTED] para o [REDACTED] sem estarem reunidas as condições necessárias de segurança para transporte de passageiros (arts. 13.º e 14.º do Dec. Lei (DL) nº 349/86 de 17/10).

Cremos ter sido este último o sentido primordial que delas retirou a Reclamada, como exuberantemente se extrai dos termos da sua contestação, na qual rejeita o alegado evento de mar e qualquer nexos de causalidade entre o mesmo e o dano físico invocado pela Reclamante, afirmando as boas condições de navegabilidade numa viagem idêntica a muitas outras, sem qualquer particularidade ou adversidade, declinando de modo consequente a sua responsabilidade.

Vejamos, pois, o que se nos oferece dizer.

É inquestionável a qualificação jurídica do contrato versado nos autos como um contrato de transporte marítimo de passageiros, pertencente em termos civilísticos à categoria

³ Expressão legal (art. 604.º do Código Comercial) que tem o sentido de todo o acontecimento derivado de caso fortuito, compreendendo os casos ordinários ou extraordinários, voluntários ou involuntários, acontecidos no mar ou com o mar por teatro, que a maior prudência e diligência não pode prevenir e a que a força humana não pode resistir (cfr. Azevedo Matos, “Princípios de Direito Marítimo”, vol. IV, págs. 236 e segs., Adriano Antero, “Comentário ao Código Comercial Português”, vol. II, pág. 489 e Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça (STJ) de 29/01/08, Proc. nº 07B4805, no site do IGFEJ).

ampla do contrato de prestação de serviços (art. 1154.º e segs do Código Civil), e de entre estes ao de empreitada pois que ao contratante o que interessa é o resultado final⁴.

Com regulação específica no Código Comercial, para particulares aspectos (arts. 366.º a 393.º), o legislador português consagrou-lhe o antes citado DL n.º 349/86 de 17/10, diploma exclusivamente dedicado à figura e integrado na reformulação do direito comercial marítimo, que posteriormente veio a merecer a atenção e contributo dado pelo Regulamento (CE) N.º 392/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho de 24/04/2009, publicado no Jornal Oficial da União Europeia de 28/05/2009, que incorporou as regras da Convenção de Atenas de 13/12/1974, e passou a ser aplicável depois de 31/12/2012.

A responsabilidade que se pretende efectivar através da presente reclamação contra a Reclamada decorre, justamente, de imputado incumprimento dum contrato desse tipo.

A noção deste contrato é-nos dada pelo art 1.º do referido DL 349/86 como “*aquele em que uma das partes se obriga em relação à outra a transportá-la por via marítima mediante retribuição pecuniária*”. O contrato de transporte de passageiros por mar abrange no seu cumprimento o dever ou obrigação essencial da deslocação física de pessoas ou coisas (pessoas com as suas bagagens ou volumes de mão, ou mercadorias), de um lugar para outro, podendo o seu incumprimento advir da violação da obrigação de protecção e segurança, entenda-se esta quer como integrante do dever principal de transporte, quer como dever ou obrigação acessória do mesmo⁵.

Como esclarece Francisco Costeira da Rocha, pelo contrato de transporte “*o transportador não se obriga a deslocar os passageiros ou as mercadorias de qualquer maneira, mas a fazê-lo de tal modo que umas e outros cheguem ao destino incólumes. Quer dizer, o transportador tem um dever de custódia relativamente às mercadorias e um dever de vigilância (também designado por obrigação de segurança) quanto aos passageiros.*

(...) A obrigação nuclear e caracterizadora do contrato de transporte situa-se no campo das obrigações de resultado: o transportador obriga-se a proporcionar um concreto resultado que satisfaz o interesse creditório, final ou primário, a saber, a entrega da

⁴ Neste sentido Cunha Gonçalves, “Comentário do Código Comercial”, 2.º vol., pág. 394 e Menezes Cordeiro, “Manual de Direito Comercial”, vol. I, pág. 537.

⁵ Embora sem repercussão na análise da questão, esclareça-se que uma certa corrente doutrinal inclui entre os deveres principais do contrato de transporte a obrigação de protecção e segurança dos passageiros. Então, porque integrante desses deveres principais, o transportador sempre estaria obrigado a velar pela segurança dos passageiros e suas bagagens. Mas, segundo outro entendimento, essa mesma obrigação seria acessória do dever principal de transporte, e nessa circunstância a responsabilidade por danos corporais pode resultar quer da violação do dever de realizar correctamente a prestação principal do transporte (vg por erro técnico, por vício de equipamento/veículo), quer da violação do dever de segurança das pessoas ou de custódia das mercadorias (veja-se, a este propósito, Nuno Manuel Castello Branco Bastos, “Direito dos Transportes”, IDET, Caderno n.º 2, págs. 48/49).



REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA
GOVERNO REGIONAL
SECRETARIA REGIONAL DA INCLUSÃO E ASSUNTOS SOCIAIS
CENTRO DE ARBITRAGEM DE CONFLITOS DE CONSUMO

*mercadoria transportada ao destinatário, ou a chegada do passageiro (e suas bagagens) incólume ao seu destino*⁶.

*Acresce que o contrato de transporte não se esgota na deslocação de pessoas ou coisas, antes abrange todo o período que decorre desde o momento em que o transportador recebe as pessoas ou coisas a transportar até que são entregues no local convencionado*⁷.

Assim, *in casu*, estava a Reclamada/transportadora obrigada a levar a Reclamante/passageira incólume ao porto de destino. E não foi isso o que aconteceu. Com efeito, no decurso da viagem a Reclamante deu uma queda que lhe causou algumas lesões.

Nesta conformidade, regressando ao citado DL 349/86 de 17/10, estipula o seu art 13.º que “O transportador deve pôr e manter o navio em estado de navegabilidade, convenientemente armado, equipado e aprovisionado para a viagem, procedendo de modo adequado e diligente à observância das condições de segurança impostas pelos usos, regulamentos e convenções internacionais”, para de seguida, no nº 1 do art 14.º, preceituar que “O transportador responde pelos danos que o passageiro sofra no navio, durante a viagem, e ainda pelos que ocorram desde o início das operações de embarque até ao fim das operações de desembarque, quer nos portos de origem, quer nos portos de escala”, deste modo determinando a responsabilidade do transportador pelos danos pessoais do passageiro.

Todavia, acrescenta no nº 2 deste último normativo que, “incumbe ao lesado provar que o transportador não observou qualquer das obrigações previstas no artigo anterior, ou que o facto danoso resultou de culpa do transportador ou dos seus auxiliares”.

Consonantemente, o Regulamento (CE) Nº 392/2009, que se diz aplicável ao transporte por mar no interior de um único Estado – Membro por navios da classe A e B nos termos do art 4.º do Directiva 98/18/CE (cfr. art 1.º, nº 2), remete a responsabilidade relativamente aos passageiros, sua bagagem, e seguros para alguns normativos do texto consolidado da Convenção de Atenas de 1974 relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Mar e do Protocolo de 2002 à Convenção, constantes do Anexo I (cfr. art 3.º) .

Assim, o art. 3.º, nº 2 da Convenção de Atenas estipula que “A transportadora⁸ é responsável pelos danos resultantes da morte ou lesão corporal de um passageiro não

⁶ No mesmo sentido se pronunciou o Ac. do STJ de 5/06/12, Proc. nº 3303/05.4TBVIS.C2.S1, disponível no site do IGFEJ.

⁷ In “O Contrato de Transporte de Mercadorias, Contributo para o Estudo da Posição Jurídica do Destinatário no Contrato de Transporte de Mercadorias”, Almedina, págs. 31/32; no mesmo sentido José Vasconcelos Esteves, “Direito Marítimo”, vol. II, “Contratos de Utilização do Navio, O Contrato de Transporte Marítimo de Passageiros”, págs. 183 e segs..

provocadas por um incidente de navegação⁹, se o incidente que tiver ocasionado os danos se dever a culpa ou negligência da transportadora. O ónus da prova da culpa ou negligência incumbe ao requerente”.

Por *culpa ou negligência da transportadora*, entende-se “a culpa ou negligência dos trabalhadores da transportadora, agindo no exercício das suas funções” (nº 5, al. b) deste art. 3.º).

A responsabilidade da transportadora por morte ou lesão corporal de um passageiro estabelecida nestes termos não pode exceder, em nenhum caso, 400.000 unidades de conta por passageiro em cada caso concreto. Esta unidade de conta é o direito de saque especial, conforme definido pelo Fundo Monetário Internacional, sendo os montantes estipulados nessa unidade de conta convertidos na moeda nacional do Estado do tribunal onde a acção é interposta, com base no valor dessa moeda por referência ao direito de saque especial na data da decisão ou na data acordada pelas partes (cfr. arts. 7.º, nº 1 e 9.º, nº 1 da Convenção de Atenas)¹⁰.

Determina ainda a Convenção de Atenas que só podem ser intentadas acções de indemnização contra uma transportadora, por morte ou lesão corporal de um passageiro, nos termos do disposto na mesma Convenção (cfr. art. 14.º).

Acresce que de acordo com o art. 4.º do DL nº 202/98 de 10/07¹¹ “1 - O armador que seja proprietário do navio responde, independentemente de culpa, pelos danos derivados de actos e omissões: a) Do capitão e da tripulação; b) Dos pilotos ou práticos tomados a bordo, ainda que o recurso ao piloto ou prático seja imposto por lei, regulamento ou uso; c) De qualquer outra pessoa ao serviço do navio.

2 - São aplicáveis à responsabilidade prevista no número anterior as disposições da lei civil que regulam a responsabilidade do comitente pelos actos do comissário”.

⁸ A “transportadora” é a pessoa pela qual ou em nome da qual foi celebrado o contrato de transporte, mas que poderá não ser quem o efectua, pois o Regulamento ainda prevê, define, e estabelece diferente responsabilidade da “transportadora de facto”, pessoa distinta daquela, que igualmente até poderá ser proprietária, afretadora ou operadora de um navio, mas que é quem efectua na realidade o transporte (cfr. arts. 1.º, nº 1, als. a) e b) e 4.º da Convenção de Atenas).

⁹ Por “incidente de navegação” entende-se no nº 5, al. a) do mesmo artigo 3.º da Convenção, um naufrágio, viragem de quilha, colisão ou encalhe do navio, explosão, incêndio, ou defeito do navio. Em qualquer uma destas circunstâncias, estranhas de todo ao incidente retratado nestes autos, os termos da responsabilidade da transportadora estão estabelecidos no nº 1 deste mesmo normativo.

¹⁰ O Regulamento permite que a transportadora e o passageiro possam acordar, de forma expressa e por escrito, limites de responsabilidade superiores àquele (cfr. art. 10.º da Convenção). Do mesmo modo não permite que a transportadora possa beneficiar dos mesmos limites de responsabilidade caso se prove que os danos resultaram de um acto ou omissão da transportadora cometido com a intenção de os causar, ou de forma imprudente e com conhecimento de que tais danos provavelmente ocorreriam (art. 13.º, nº 1 da Convenção).

¹¹ Rectificado pela Declaração de Rectificação nº 11-Q/98, de 31/07 e posteriormente revogado o seu art. 17.º, nº 3, pelo DL nº 64/2005, de 15/03.



REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA
GOVERNO REGIONAL
SECRETARIA REGIONAL DA INCLUSÃO E ASSUNTOS SOCIAIS
CENTRO DE ARBITRAGEM DE CONFLITOS DE CONSUMO

Com interesse, estabelece ainda o art. 8.º do DL n.º 201/98 de 10/07¹², diploma que define o estatuto legal do navio, que “*A navegabilidade do navio depende da verificação das condições técnicas a que o mesmo deva obedecer, de acordo com a legislação em vigor, e do preenchimento dos requisitos necessários à viagem que vai empreender e à carga que vai transportar*”.

Exposto nas suas linhas mestras o enquadramento jurídico-normativo da questão que nos ocupa, constata-se resultar da disciplina conjunta destes preceitos caber ao lesado provar a ilicitude do comportamento do transportador, a qual se situa, numa primeira linha, na inobservância pelo mesmo das condições de segurança impostas pelos usos¹³, regulamentos e convenções internacionais, ou que o facto danoso resultou de culpa ou negligência do transportador ou, independentemente de culpa sua, de actos e omissões dos seus auxiliares.

Ora, olhando ao que neste âmbito vem alegado pela Reclamante, verificamos, como já anotámos, que justificou a sua queda a bordo do navio como consequência tão só da “forte ondulação”, ou do “mar alteroso”, como se queira, o que mereceu a oposição da Reclamada nos termos igualmente já descritos.

Reconhecendo tratar-se de uma questão que à partida se apresentaria quicá complexa exigindo especializada ponderação factual, contudo, a matéria de facto apurada não permite se extraia ilação nesse sentido, ou de que nesse momento ocorriam más condições de mar que punham em causa as condições de segurança e de navegabilidade do “[REDACTED]”.

Na verdade, recordemos estar demonstrado que:

- A [REDACTED] equipou o navio e procedeu à viagem nas melhores condições de segurança, tendo agido de modo diligente e adequado no decurso da mesma, que, com excepção do sucedido com a Reclamante, decorreu sem qualquer outro incidente, ocorrência ou queda de outro passageiro;

- Passada cerca de uma hora e vinte minutos de viagem, a decorrer até aí com normalidade e sem algum incidente, e ainda a cerca de uma hora do Funchal, encontrava-se o navio numa zona de mar conhecida por “Travessa” e por ter um pouco mais de ondulação,

¹² Rectificado pela Declaração de Rectificação n.º 11-P/98, de 31/07.

¹³ Como elucidam Pires de Lima e Antunes Varela, no seu Código Civil Anotado, vol. I, 4ª ed., pág. 54, os usos correspondem aos *costumes de facto*, que são observados, com ou sem a convicção, de que com essa observância, se obedece a uma disciplina jurídica.

quando a Reclamante, até então sentada no interior do “ [REDACTED] ”, foi cair sobre outro passageiro, sentado ao seu lado esquerdo, acabando os dois por caírem no chão;

- No decurso da viagem ocorreu vento forte a muito forte, por vezes c/rajadas violentas, todavia sem nunca ter adornado o navio, e ondulação com cerca de 3/4 metros que dava algum balanço;

- O “ [REDACTED] ” foi construído especialmente para fazer esta viagem, pode navegar com ondulação de 7/8 metros sem problemas de navegação, embora com desconforto para os passageiros, está e é anualmente certificado por entidade especializada;

- O “ [REDACTED] ” situa-se à popa do navio, no piso acima da entrada e recepção de passageiros, correspondente a um 5.º andar de um edifício;

- No próprio “ [REDACTED] ”, e no momento da queda da Reclamante, nada mais caiu (copos, garrafas, loiças, cadeiras, mesas ou algum outro mobiliário), nenhum outro passageiro se desequilibrou, caiu, ou deixou cair algo que tivesse na sua posse ou em cima das mesas, e os passageiros que estavam de pé junto do bar aí permaneceram a beber e a comer com naturalidade, sem algum significativo desequilíbrio, e sem tão pouco terem dado conta do sucedido com a Reclamante;

Está ainda assente, que o “ [REDACTED] ” com capacidade para transportar cerca de 1.100 pessoas, passageiros e tripulantes, e 145 veículos automóveis, na ocasião transportava 603 passageiros e 53 viaturas diversas, e mais nenhum passageiro caiu, se desequilibrou, ou queixou de viagem menos segura (n.ºs 2 e 11 a 16 dos factos provados).

Esta factualidade apurada, e não olvidando incumbir à Reclamante a alegação e prova dos factos constitutivos do seu arrogado direito (arts 14.º, n.º 2 do DL 349/86 de 17/10 e 342.º, n.º 1 do Código Civil), em nada permite que se conclua ter a Reclamada, por si ou através de qualquer outra pessoa ao seu serviço, agido com inobservância das condições de segurança impostas pelos usos, regulamentos e convenções internacionais, ou que o facto danoso em causa tenha resultado de culpa, em qualquer das suas modalidades (dolo ou negligência), da transportadora, ou de actos e omissões dos seus auxiliares. Aliás, nem a Reclamante particularizou ou densificou tal pressuposição e conceptualização, e consequentemente nem tentou sequer demonstrá-las, uma vez que apenas alegou a já referida “forte ondulação” ou “mar alteroso”. Alegação esta de que igualmente não logrou prova evidente e convincente, como flui dos factos não provados acima enunciados.

É certo que as condições de mar naquele dia, com ondulação de cerca de 3/4 metros que dava algum balanço e vento forte a muito forte mas sem nunca ter adornado o navio, poderiam não ser as ideais para uma viagem relaxante e lúdica, mas as características do



REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA
GOVERNO REGIONAL
SECRETARIA REGIONAL DA INCLUSÃO E ASSUNTOS SOCIAIS
CENTRO DE ARBITRAGEM DE CONFLITOS DE CONSUMO

navio descritas nos nºs 13 e 16 dos factos assentes, e as suas dimensões (comprimento fora-a-fora¹⁴ de 112 mts e largura máxima de 20 mts¹⁵), por perfeitamente conformes a essas condições de mar nada poderiam fazer recear, não autorizam que se possa entender ter a Reclamada feito a viagem sem estarem reunidas as condições necessárias de segurança para transporte de passageiros e coisas.

Com efeito, a navegabilidade consiste em assegurar a solidez e estabilidade do navio e a aptidão para a viagem, e deve ser apreciada em concreto, atendendo às características do navio, natureza especial das coisas transportadas e da viagem para que é destinado, visando não só a aptidão para flutuar e navegar perfeitamente, mas também para transportar em boas condições¹⁶, e perante todo o descrito a esse propósito pode afirmar-se, sem dúvida, verificarem-se condições de navegabilidade para a viagem realizada. E tal não só aconteceu naquele local do exacto momento da queda como em toda a viagem, não obstante o forte vento que por vezes se fez sentir, já que da mesma não constaram quaisquer outros incidentes, ocorrências, ondas não expectáveis ou que pudessem colocar os passageiros numa situação de não segurança, ou alguma queixa.

Muito menos seria de falar em “*barataria do capitão*”, a que se reporta o § 1º do art. 604.º do Código Comercial, que, como tem sido entendido pela generalidade da doutrina e da jurisprudência, significa as faltas ligeiras ou graves, intencionais ou meramente culposas do capitão ou de algum membro da tripulação e dos próprios passageiros, sempre que, quanto a estes, elas reflectam ou envolvam a responsabilidade do próprio capitão, ou sequer em “*falta náutica*” que se consubstancia em simples erros ou falhas técnicas de navegação¹⁷, uma e outra, reconheça-se, nunca referidas ou afloradas na reclamação.

Depois, convém não esquecer, ser da experiência comum que o transporte marítimo, sobretudo em alto mar, em regra se caracteriza por predominante ondulação e consequente instabilidade de equilíbrio, tornando dever dos passageiros em todas as circunstâncias

¹⁴ Comprimento do casco da proa à popa, medido perpendicularmente à linha de água.

¹⁵ Características publicadas no *site* da internet da Reclamada.

¹⁶ Cfr. neste sentido Azevedo Matos, obra citada, II vol., págs. 45/46 e Ac do STJ de 6/07/78 ou BMJ 279.º, pág. 190. Para Hugo Ramos Alves, na sua obra “Da Limitação da Responsabilidade do Transportador na Convenção de Bruxelas de 1924”, pág. 71, Almedina, citando Pourcelet, o estado de navegabilidade vai mais além, não se esgota unicamente no navio, abrangendo igualmente a tripulação, se é suficiente e competente para a tarefa que tem de levar a cabo.

¹⁷ Cfr. Adriano Antero, ob. citada, vol. IV, págs. 475, 486/490, Azevedo Matos, ob. cit., vol. IV, págs. 34, 37, 75, 281 e segs., Hugo Ramos Alves, ob. cit., págs. 77/84 e Acs. do STJ, de 6/12/74 no BMJ 242.º, pág. 309, de 27/01/2004, Proc. nº 03A2827 e de 15/01/09, Proc. nº 08B3326, no IGFEJ. Defendendo que a *barataria* abrange apenas os actos dolosos ou fraudulentos do capitão ou da equipagem, pronunciou-se Vaz Serra, na RLJ, Ano 106º, pág. 30 e segs..

adoptarem uma conduta de observância dos mais elementares cuidados em ordem a evitar quedas mais que previsíveis, particularmente se a ondulação como a verificada já era significativa. Não se sabe se foi essa inobservância, passividade e imprevidência da Reclamante face às condições de mar verificadas¹⁸, ou algum outro facto accidental e fortuito, por exemplo o estar mal sentada, que esteve na origem da queda, dado que os elementos de prova carreados e produzidos nos autos nada elucidaram nesse sentido. Nem mesmo as imagens de vídeo dão algum contributo nesse desígnio pelas razões já acima narradas na motivação da matéria de facto, que por isso nos dispensa de ora repetir.

Como tal, permanece uma séria dúvida quanto à causa directa da queda, e é sabido que a dúvida sobre a realidade de um facto resolve-se contra a parte a quem o facto aproveita (cfr. art. 414.º do Código de Processo Civil). O que nos é permitido dizer é que a queda da Reclamante aparenta ter-se dado de forma inesperada, mas não devido a um acontecimento de mar, onda alterosa ou qualquer evento semelhante, conforme alegado. Como se refere no Acórdão do STJ de 8/11/74, no BMJ 241.º, pág. 307, “*o mau tempo, com vento forte, e mau mar, são factos normais na navegação, portanto previsíveis, não constituindo “fortuna ou acidente do mar”*”. Mas, insiste-se, a ter sido um facto desta natureza, pelo menos no mesmo espaço onde a Reclamante se encontrava, outras quedas, deslizamentos ou desequilíbrios, de mobiliário, loiças, ou passageiros teriam ocorrido, e nada disso se verificou. As imagens do vídeo oferecido aos autos são disso bastante elucidativas, e como bem expressa o aforismo de autoria do filósofo chinês Confúcio, hoje tão popular, “uma imagem vale mais que mil palavras”.

Refira-se também a propósito que, como é óbvio e por regra, e era o caso, as condições atmosféricas para a travessia marítima não são nem têm de ser coincidentes com as exigíveis para o tráfego aéreo, pelo que não se pode extrapolar a realidade de uma para a outra.

Em suma, tudo indica que o “” se fez à viagem com observância das condições técnicas de navegabilidade exigíveis, em observância do estabelecido nos citados arts. 13.º do DL n.º 349/86 de 17/10 e 8.º do DL n.º 201/98 de 10/07, nem, atento o critério fixado na lei para a apreciação da culpa - diligência do bom pai de família, em face das circunstâncias do caso (art. 487.º, n.º 2, do Código Civil)¹⁹ -, as condutas da Reclamada ou

¹⁸ Recordemos que a testemunha Susana Glória Pereira de Freitas quando perguntada como explicava a razão pela qual também ela não caíra, uma vez que estava ao pé da Reclamante, deu como resposta que: “estava prevenida”.

¹⁹ Salienta a este propósito Hugo Ramos Alves, na obra já citada, a fls. 72, que a diligência do *bonus pater familias* no campo marítimo consiste numa diligência profissional e qualificada, num comportamento que deve ser próprio de um transportador normal e prudente.



REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA
GOVERNO REGIONAL
SECRETARIA REGIONAL DA INCLUSÃO E ASSUNTOS SOCIAIS
CENTRO DE ARBITRAGEM DE CONFLITOS DE CONSUMO

seus auxiliares se revelam censuráveis sob o ponto de vista ético-jurídico, o mesmo é dizer envolvidas de culpa.

Acresce, diga-se mais uma vez, não se provou que a causa da queda tenha sido a “forte ondulação” ou “mar alteroso”.

Constituindo uma pedra basilar no regime das provas, estatui o art. 342.º, nº 1 do Código Civil o seguinte: “*Aquele que invocar um direito cabe fazer a prova dos factos constitutivos do direito alegado*”. E, assim sendo, porque o acervo factual provado é claro, é forçoso concluir não haver a Reclamante satisfeito esse seu ónus. Mas não só a Reclamante não fez tal prova, como também a Reclamada demonstrou os factos impeditivos do direito por ela alegado, a saber: equipou o navio e procedeu à viagem nas melhores condições de segurança, tendo agido de modo diligente e adequado no decurso da mesma.

Vale isto por dizer, numa última nota muito breve, que da mesma forma em termos puramente civilísticos, quer se entendesse tratar-se de um caso de responsabilidade contratual ou de responsabilidade extra-contratual²⁰, face ao que antes se disse sempre a Reclamante veria naufragar a sua pretensão de acordo com o disposto, respectivamente, nos arts. 799.º, nº 1 e 487.º do Código Civil.

Aqui chegados, concluindo-se pela inexistência de nexo de causalidade entre o facto (queda) e alguma conduta da Reclamada ou dos seus auxiliares, bem como entre o mesmo facto e alguma “fortuna de mar”, importa tão só referir que perante a insusceptibilidade de responsabilização da Reclamada prejudicada fica a ponderação e análise dos montantes indemnizatórios peticionados.

Assim sendo, a pretensão da Reclamante tem de improceder.

III-DECISÃO

Por todo o exposto, julga-se improcedente a reclamação apresentada, absolvendo-se a [REDACTED] do pedido contra ela deduzido.

²⁰ Acerca de situações idênticas à aqui versada, de há muito que doutrina e jurisprudência vêm debatendo a problemática de saber se se está perante um concurso de responsabilidades, contratual e extra-contratual (ex. Pedro Romano Martinez, “Cumprimento Defeituoso em Especial na Compra e Venda e na Empreitada”, págs. 260 e segs), ou unicamente perante responsabilidade contratual (Almeida Costa, “Direito das Obrigações”, 5ª ed, pág. 884). A resolução da questão não importava se entrasse no âmbito de tal querela, razão pela qual se passou ao lado da mesma aproveitando-se tão só para de tal deixar aqui notícia.

Não são devidas custas.

Notifique.

Funchal, 12/06/17

O Juiz Árbitro

(Gregório Silva Jesus)