EDFAACRL de 1984, em nada contende com o preceito constitucional invocado — o artigo 243.º, n.º 2, na versão de 1997 — , pois neste apenas se possibilita que o legislador, se o entender, introduza alterações ao regime dos funcionários e agentes do Estado quando aplicado aos funcionários e agentes da Administração Local.

É claramente improcedente a tentativa de transformar esta norma meramente habilitadora de uma intervenção deixada à liberdade do legislador ordinário numa regra de absoluta prevalência dos diplomas organizatórios autárquicos sobre o regime disciplinar da função pública, tanto mais que, neste regime, constante do EDFAACRL, o legislador, justamente no questionado artigo 18.º, introduziu já a adaptação que considerou adequada quando tratou de definir a competência disciplinar relativamente aos funcionários da Administração Local.

3 — Decisão.

Em face do exposto, acordam em:

a) Não julgar inconstitucionais as normas constantes do artigo 18.º, n.os 1, 3 e 4, do Estatuto Disciplinar dos Funcionários e Agentes da Administração Central, Regional e Local, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 24/84, de 16 de Janeiro, interpretadas no sentido de que compete à câmara municipal a aplicação de sanções disciplinares aos funcionários e agentes da autarquia, com excepção da pena de repreensão, que pode ser aplicada pelo presidente desse órgão executivo; e, consequentemente,

b) Negar provimento ao recurso, confirmando a decisão recorrida, na parte impugnada.

Custas pelo recorrente, fixando-se a taxa de justiça em 25 (vinte e cinco) unidades de conta.

Lisboa, 23 de Setembro de 2008. — *Mário José de Araújo Torres*, relator — *Benjamim Silva Rodrigues — João Cura Mariano — Joaquim de Sousa Ribeiro — Rui Manuel Moura Ramos.*

Acórdão n.º 444/2008

Processo n.º 80/2008

Acordam na 2.ª Secção do Tribunal Constitucional

Relatório.

No âmbito da acção especial de constituição de um fundo de limitação de responsabilidade, proposta, entre outros, por António Maria Silva Novo e Mútua dos Pescadores — Sociedade Mútua de Seguros, ao abrigo da Convenção Internacional sobre o Limite de Responsabilidade dos Proprietários de Navios de Alto Mar, concluída em Bruxelas em 10 de Outubro de 1957, que correu os seus temos no Tribunal Marítimo de Lisboa sob o n.º 189/03.7 TNLSB, foi deferida a constituição de um fundo de limitação de responsabilidade no montante de € 8.267,41 com vista ao ressarcimento dos danos que viessem a ser reclamados por eventuais lesados com direito a indemnização, por referência à abalroação verificada entre duas determinadas embarcações de pesca.

Posteriormente, em sede de convocação de credores, José Carlos Camilo Anacleto e António Jorge Fernandes da Fonseca, entre outros, vieram reclamar créditos no valor global de 47 086 770$ (€ 234 867,82), acrescido de juros de mora, a título de indemnização por danos patrimoniais emergentes do referido sinistro marítimo.

Em 27 de Fevereiro de 2006, o Tribunal Marítimo de Lisboa proferiu sentença e, por referência aos aludidos credores, após lhes ter reconhecido e considerado provados danos patrimoniais no valor global de € 65 785,04, viria a condenar António Maria Silva Novo e "Mútua dos Pescadores — Sociedade Mútua de Seguros" a pagar-lhes apenas a quantia global de € 2465,34, isto após repartição da totalidade do aludido fundo de limitação de responsabilidade por todos os credores reclamantes.

Os referidos credores interpuseram recurso de apelação dessa sentença e o Tribunal da Relação de Lisboa, mediante acórdão datado de 19 de Abril de 2007, julgou improcedente a apelação.

Inconformados com esta decisão, os referidos credores interpuseram recurso de revista da mesma para o Supremo Tribunal de Justiça que, mediante acórdão datado de 27 de Novembro de 2007, negou provimento a esse recurso.

Os aludidos credores interpuseram então recurso desta decisão para o Tribunal Constitucional, no âmbito do qual requereram, ao abrigo do disposto nas alíneas *b*) e *c*), do n.º 1, do artigo 70.º, da Lei da Organização, Funcionamento e Processo do Tribunal Constitucional (LTC), respectivamente:

a) A apreciação da constitucionalidade da constituição do fundo de limitação de responsabilidade com os quantitativos previstos no artigo 3.º da Convenção Internacional sobre o Limite de Responsabilidade dos Proprietários de Navios de Alto Mar, concluída em Bruxelas em 10 de Outubro de 1957, introduzida na ordem jurídica portuguesa pelo Decreto-Lei n.º 49.028, de 26 de Maio de 1969, quando daí resulte uma desproporção entre o prejuízo sofrido e a indemnização decorrente do *fundo*;

b) E a declaração da ilegalidade da aplicação da referida Convenção aos navios de pesca costeira.

Os Recorrentes apresentaram posteriormente as respectivas alegações, culminando as mesmas com a formulação das seguintes conclusões:

"1.ª Resulta inequívoco da redacção dada ao texto legal, não só quando foi proposta a sua ratificação através do Decreto-Lei n.º 48 036, de 14 de Novembro de 1967, quer quando introduzida no Direito Interno português pelo Decreto-Lei n.º 49 028, de 26 de Maio de 1969, que o Estado Português quis incluir apenas os navios de alto mar na Convenção Internacional Sobre o Limite da Responsabilidade dos Proprietários de Navios em Alto Mar, concluída em Bruxelas em 10 de Outubro de 1957, seguidamente identificada por "Convenção".

2.ª Como consta dos autos, quer os navios envolvidos no sinistro, o "Paz da Vida" propriedade dos recorrentes e o "Meireles Novo" propriedade do lesante, são embarcações de pesca costeira, tendo o acidente ocorrido em zona que não pode ser, de acordo com as definições oficiais, tida por alto mar.

3.ª Nenhuma razão ou justificação de ordem jurídica ou de ordenamento social ou interesse público permitem concluir pela aplicação desta Convenção a navios não incluídos na categoria de "navios de alto mar".

4.ª Não podem ser associados a "navios de alto mar" por incompatibilidade na sua própria definição, os navios costeiros, nem pode atribuir-se a ignorância do legislador e órgãos de soberania que intervieram nos respectivos diplomas o facto de a tradução do texto em francês ter sido a que consta em todos os diplomas publicados.

5.ª Aliás, no entender dos recorrentes, a tradução de "navires de mer" do texto original para "navios de mar" é a mais correcta, sendo certo que este argumento é irrelevante na medida em que a própria Convenção permite aos Estados definirem que categoria de navios devem ser abrangidos pela Convenção, e o texto utilizado pelo Estado Português não pode significar mais do que ter sido da vontade do Estado Português reservar aos "navios de alto mar" a aplicação da Convenção.

6.ª A aplicação da Convenção e consequente aplicação do Fundo nele prevista, se, contra a letra da Lei, fosse aplicável a navios costeiros, violaria o princípio do Estado de Direito Democrático que o artigo 2.º da Constituição da República Portuguesa consagra.

7.ª Mas mesmo que se admitisse não inconstitucional por ilegalidade a aplicação a navios costeiros da Convenção, sempre, por violação do direito à propriedade privada consagrado no artigo 62.º da Constituição da República Portuguesa, a aplicação ao caso concreto desta Convenção seria inconstitucional.

8.ª Como resulta dos autos, o valor da embarcação e dos prejuízos sofridos pelos recorrentes ascendem a mais de 220 611,91 € (cf. fls. 519 dos autos).

9.ª A indemnização que lhes caberia, face à constituição e repartição do Fundo previsto e segundo as regras da Convenção, seria de 8267,41 € (fls. 520 dos autos) o que corresponde a 3,75 % (três virgula setenta e cinco por cento) do prejuízo realmente sofrido.

10.ª Ora, se este Venerando Tribunal Constitucional já decidiu no sentido de, nas expropriações por utilidade pública, ser inconstitucional a atribuição de uma indemnização manifestamente injusta, muito menos se aceitará que, numa lesão provocada culposamente por terceiro, uma Lei, ainda para mais de interpretação duvidosa, possa merecer aprovação constitucional quando, pela sua aplicação resulta um montante que reduz praticamente a nada o direito dos lesados a uma justa indemnização.

11.ª Donde resultar manifesto que a aplicação da Convenção ao caso vertente é inconstitucional por violação do direito de propriedade constitucionalmente consagrado".

A Recorrida Mútua dos Pescadores — Sociedade Mútua de Seguros contra-alegou e concluiu pela seguinte forma:

"1 — O recurso com fundamento em ilegalidade das normas aplicadas pelo Tribunal a quo, não toca qualquer matéria de natureza jurídico-constitucional, pelo que se concorda com o douto despacho proferido a 26.02.2008, por não se verificarem os fundamentos de que a alínea *d*) do n.º 2 do artigo 280.º da CRP faz depender o recurso, tratando-se de matéria que se encontra fora do âmbito da competência específica do Tribunal ad quem (artigo 221.º da CRP);

2 — Para além disso, o requerimento de recurso dos Recorrentes devia ter sido indeferido, impugnando-se a sua admissão, uma vez que não se encontra identificada a peça processual em que estes terão suscitado a questão da inconstitucionalidade, não especificaram que norma ou normas seriam inconstitucionais por violação do invocado artigo 62.º da CRP e por o recurso se mostrar, neste particular,

manifestamente infundado (al. *b*) do n.º 1 do artigo 280.º da CRP e alínea *b*) do n.º 1 do artigo 70.º, n.os 1 e 2 do artigo 75.º-A, e n.º 2 do artigo 76.º da LTC);

3 — Não obstante, foi com base no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 49 028, de 26 de Maio de 1969, e na alínea *a*) do n.º 1 e nos n.os 2, 7, 8 e 9 do artigo 3.º da Convenção de 1957, que o fundo de limitação da responsabilidade foi constituído e repartido, e nenhuma destas normas é inconstitucional por violar o artigo 62.º da CRP e os princípios nele consagrados:

4 — Os Recorrentes não foram arbitrariamente privados dos bens da sua propriedade nem, tão pouco, foram desapropriados pelos Recorridos;

5 — Também a garantia do direito dos Recorrentes à satisfação dos seus créditos não foi afectada, posto que os mesmos viram os respectivos créditos serem reconhecidos e graduados;

6 — A limitação de responsabilidade do devedor, em termos gerais, é admitida pelo nosso Direito Civil, enquanto excepção à regra geral de que pelas dívidas do devedor de uma obrigação responde todo o seu património penhorável (artigo 601.º do Cód. Civil);

7 — E em especial, a limitação de responsabilidade dos proprietários de navios de mar prevista na Convenção de Bruxelas de 1957 é um caso mais, a somar a outros consagrados em convenções internacionais sobre matérias específicas, como por exemplo, a poluição marítima, perfeitamente justificado atendendo ao risco da actividade marítima;

8 — Trata-se de um instituto clássico do Direito Marítimo, criado para fomentar o investimento privado na empresa marítima através da limitação da responsabilidade do proprietário do navio a um valor calculado com base nas características do próprio navio causador do dano e independentemente desse bem existir ou não, o que resulta vantajoso para os credores;

9 — O seguro de embarcações de pesca não é obrigatório em Portugal e mesmo que a embarcação culpada esteja segura, isso não isenta o seu proprietário da responsabilidade civil pelos danos causados a terceiros, até porque as apólices contemplam um tecto máximo para as suas coberturas — o capital seguro — a partir do qual não poderão ser responsabilizadas;

10 — Conforme foi doutamente decidido pelo douto acórdão recorrido, as normas jurídicas aplicadas não prevêem qualquer "restrição que faça correr um credor comum num risco desproporcionado de ver totalmente frustrada a possibilidade de satisfação do seu crédito".

Fundamentação.

1 — Da idoneidade do objecto do recurso.

No requerimento de interposição de recurso, os recorrentes, abrigando-se no disposto nas alíneas *b*), e *c*), do n.º 1, do artigo 70.º, da Lei da Organização, Funcionamento e Processo do Tribunal Constitucional (LTC), solicitaram respectivamente:

a) a apreciação da constitucionalidade da constituição do fundo de limitação de responsabilidade com os quantitativos previstos no artigo 3.º da Convenção Internacional sobre o Limite de Responsabilidade dos Proprietários de Navios de Alto Mar, concluída em Bruxelas em 10 de Outubro de 1957, introduzida na ordem jurídica portuguesa pelo Decreto-Lei n.º 49 028, de 26 de Maio de 1969, quando daí resulte uma desproporção entre o prejuízo sofrido e a indemnização decorrente do *fundo*;

b) e a declaração da ilegalidade da aplicação da referida Convenção aos navios de pesca costeira.

Começando pela análise do recurso de legalidade, os recorrentes pretendem que o Tribunal Constitucional leve a cabo a fiscalização concreta da legalidade da *aplicação da Convenção de Bruxelas de 1957 às embarcações de pesca costeira.*

No essencial, os recorrentes entendem, e apenas no plano puramente hermenêutico, que os proprietários de embarcações de pesca costeira não podem beneficiar do instituto de limitação de responsabilidade à luz das normas constantes da aludida convenção internacional e que o tribunal *a quo* andou mal quando aplicou essa convenção internacional ao caso dos autos.

A sua discordância é, pois, relativa à interpretação que o tribunal fez do âmbito de aplicação da referida convenção internacional.

Ora, na invocada alínea *c*), do n.º 1, do artigo 70.º, da LTC, admite-se o recurso das decisões dos tribunais *"que recusem a aplicação de norma de acto legislativo, com fundamento na sua ilegalidade por violação de lei com valor reforçado."*

O acórdão do STJ limitou-se a incluir, num raciocínio subsuntivo, a situação em concreto dos presentes autos no âmbito de aplicação da Convenção de Bruxelas de 1957, não tendo recusado a aplicação de qualquer norma, nem aplicado qualquer norma de acto legislativo que contrarie lei com valor reforçado, o que, neste último caso, poderia configurar a possibilidade de recurso admitida pela alínea *f*), do mesmo n.º 1, do artigo 70.º, da LTC.

Não tendo a decisão recorrida aplicado ou recusado a aplicação de qualquer norma integrante de um acto legislativo que desrespeite norma com valor superior, a discordância relativamente ao âmbito de aplicação duma convenção internacional não se enquadra nas hipóteses de recurso para o Tribunal Constitucional referidas nas alíneas *c*) e *f*), do n.º 1, do artigo 70.º, da LTC.

Assim, não pode ser conhecido o recurso interposto na parte em que suscita a existência duma situação de ilegalidade.

Relativamente ao recurso de constitucionalidade, os recorrentes pediram a apreciação da constitucionalidade da constituição do fundo de limitação de responsabilidade com os quantitativos previstos no artigo 3.º, da Convenção Internacional sobre o Limite de Responsabilidade dos Proprietários de Navios de Alto Mar, concluída em Bruxelas em 10 de Outubro de 1957, introduzida na ordem jurídica portuguesa pelo Decreto-Lei n.º 49 028, de 26 de Maio de 1969, quando daí resulte uma desproporção entre o prejuízo sofrido e a indemnização decorrente do *fundo*.

Como facilmente se alcança, os recorrentes indicaram efectivamente a dimensão normativa cuja constitucionalidade pretendem ver apreciada, sem prejuízo do objecto assim configurado, mercê da instrumentalidade do recurso de constitucionalidade, carecer de alguma restrição de âmbito e de alguma precisão normativa, por referência ao caso concretamente apreciado no tribunal recorrido.

Na verdade, a decisão recorrida considerou que, apesar de estarmos perante um caso em que todos os interessados, bem como o tribunal de julgamento, pertencem ao mesmo Estado (Portugal), se aplicavam como direito interno, as regras da Convenção Internacional sobre o Limite de Responsabilidade dos Proprietários de Navios de Alto Mar, concluída em Bruxelas em 10 de Outubro de 1957, por força do disposto no artigo 12.º, do Decreto-Lei n.º 202/98, de 10 de Julho, tendo, por isso, admitido a constituição de um fundo de limitação da responsabilidade, nos termos previstos naquela Convenção.

Os recorrentes censuram os quantitativos a que os proprietários de navios podem limitar a sua responsabilidade na situação em que a indemnização decorrente da repartição do fundo pelos credores cobre apenas 3,75 % do montante dos créditos que lhes foram reconhecidos enquanto lesados, quanto estes somam € 65 785,04.

É esta desproporção — e não qualquer desproporção em geral — que importa sindicar no plano da justiça constitucional, por força da natureza instrumental do recurso de constitucionalidade.

Por outro lado, com relevância para o caso concreto, importa ter presente que o artigo 3.º da Convenção Internacional sobre o Limite de Responsabilidade dos Proprietários de Navios de Alto Mar, concluída em Bruxelas em 10 de Outubro de 1957, introduzida na ordem jurídica portuguesa pelo Decreto-Lei n.º 49 028, de 26 de Maio de 1969, sofreu alterações ditadas pelo Protocolo de Bruxelas de 21 de Dezembro de 1979, por seu turno aprovado para ratificação pelo Decreto n.º 6/82, de 21 de Janeiro.

Estas alterações são relevantes porque visaram estabelecer os novos quantitativos a que o proprietário de um navio pode limitar a sua responsabilidade e, sobretudo, porque foram precisamente aqueles que foram aplicados na decisão recorrida, em especial, o previsto na alínea *a*), do n.º 1, do referido artigo 3.º

A questão de constitucionalidade foi suscitada pelos recorrentes nas alegações de revista apresentadas perante o Supremo Tribunal de Justiça (*vide* as conclusões 16.ª a 18.ª) e disso foi expressamente dado conta no requerimento de interposição de recurso de constitucionalidade.

Não existem, assim, razões para que se não conheça do recurso interposto restringindo-se esse conhecimento à constitucionalidade da norma respeitante à constituição do fundo de limitação de responsabilidade com o quantitativo previsto no artigo 3.º, n.º 1, alínea *a*), da Convenção Internacional sobre o Limite de Responsabilidade dos Proprietários de Navios de Alto Mar, concluída em Bruxelas em 10 de Outubro de 1957, introduzida na ordem jurídica portuguesa pelo Decreto-Lei n.º 49028, de 26 de Maio de 1969, com as alterações efectuadas pelo Protocolo de Bruxelas de 21 de Dezembro de 1979, aprovado para ratificação pelo Decreto n.º 6/82, de 21 de Janeiro, quando a indemnização decorrente da repartição do fundo pelos credores cobre apenas 3,75 % do montante dos créditos reconhecidos a determinados lesados, com o valor de € 65 785,04.

2 — Do mérito do recurso.

O presente recurso de constitucionalidade versa a matéria da limitação legal da responsabilidade extracontratual, em especial a limitação da responsabilidade civil objectiva do proprietário de navio por danos materiais emergentes de um abalroamento imputável, a título de culpa, à sua tripulação.

A decisão recorrida perfilhou o entendimento que a responsabilidade pela reparação destes danos pode ser limitada, nos termos dos tratados e convenções internacionais vigentes em Portugal, valendo essas regras

internacionais convencionais como direito interno, por força do disposto no artigo 12.º, do Decreto-Lei n.º 202/98, de 10 de Julho.

A limitação da responsabilidade que importa apreciar resultou da aplicação da referida Convenção Internacional sobre o Limite de Responsabilidade dos Proprietários de Navios de Alto Mar, concluída em Bruxelas em 10 de Outubro de 1957, com as alterações introduzidas pelo Protocolo de 1979 (doravante designada abreviadamente como Convenção de Bruxelas de 1957).

Nos termos do artigo 1.º, da Convenção de Bruxelas de 1957, o proprietário de um navio de alto mar pode limitar a sua responsabilidade ao montante determinado no seu artigo 3.º, em relação aos pedidos de indemnização resultantes de qualquer das seguintes causas, a menos que o motivo que deu origem ao referido pedido tenha resultado da culpa pessoal do proprietário:

a) Morte ou lesões corporais de qualquer pessoa encontrando-se a bordo do navio para ser transportada e perdas ou danos de quaisquer bens a bordo do navio;

b) Morte ou lesões corporais de qualquer outra pessoa, quer em terra, quer no mar, perdas ou danos de quaisquer outros bens, ou infracções a quaisquer direitos causados pela acção, negligência ou dolo de qualquer pessoa a bordo do navio, por quem o proprietário seja responsável, ou de qualquer outra pessoa que, não se encontrando a bordo do navio e por quem o proprietário é responsável, desde que, neste último caso, a acção, negligência ou dolo se refiram à navegação ou à administração do navio ou ao carregamento, transporte ou descarregamento da sua carga, ou ao embarque, transporte ou desembarque dos passageiros.

Os efeitos da limitação da responsabilidade previstos na Convenção de Bruxelas de 1957 são os seguintes:

Quando o conjunto dos pedidos de indemnização que derivam do mesmo evento exceda os limites da responsabilidade, tais como são determinados pelo artigo 3.º, o montante global correspondente a esses limites poderá constituir-se num fundo de limitação único (artigo 2.º, n.º 2).

O fundo assim constituído será exclusivamente consignado ao pagamento dos pedidos de indemnização em relação aos quais a limitação de responsabilidade pode ser invocada (artigo 2.º, n.º 3).

Consequentemente, depois da constituição do fundo nenhum credor deste poderá exercer o seu direito sobre quaisquer outros bens do proprietário por pedidos de indemnização aos quais o fundo está consignado, desde que o fundo de limitação esteja efectivamente afectado ao benefício do credor (artigo 2.º, n.º 4).

No caso de danos materiais o proprietário de um navio pode limitar a sua responsabilidade à importância total de 66,67 unidades de conta por tonelada de arqueação do navio, [artigo 3.º, n.º 1, *a*)].

A unidade de conta que releva é o Direito de Saque Especial, tal como é definido pelo Fundo Monetário Internacional (artigo 3.º, n.º 6).

A repartição do fundo de limitação entre os credores far-se-á, em proporção com os montantes dos créditos reconhecidos (artigo 3.º, n.º 2).

Este limite é também aplicável à responsabilidade objectiva do fretador, do armador, do armador gerente do navio e dos empregados destes e do proprietário do navio, enquanto actuando no exercício das suas funções (artigo 6.º, n.º 2).

Este limite é ainda aplicável à responsabilidade do comandante e dos membros da tripulação, mesmo quando ela tenha por fundamento a culpa destes (artigo 6.º, n.º 3).

Para melhor se compreender o alcance normativo da limitação de responsabilidade acolhida na decisão recorrida, importa recuperar sucintamente os elementos de facto que servem de pano de fundo ao presente recurso.

Na sequência de um abalroamento verificado entre duas embarcações de pesca, o proprietário do navio abalroador, bem como a respectiva seguradora, ora recorrida, requereram, ao abrigo da referida Convenção de Bruxelas de 1957, a constituição de um fundo de limitação de responsabilidade no montante de € 8267,41, tendo por referência 100 toneladas de arqueação do navio abalroador, com vista ao ressarcimento de todos os danos materiais que viessem a ser reclamados por eventuais lesados com direito a indemnização, por referência ao referido abalroamento.

Por seu turno, os recorrentes, nada menos do que os proprietários e tripulantes do navio abalroado, viram ser-lhes judicialmente reconhecidos danos patrimoniais resultantes do referido evento no montante global de € 65 785,04, respeitante aos covos perdidos, ao custo da rocega, à perda de capturas, aos quinhões perdidos como tripulantes, aos haveres pessoais perdidos e aos lucros cessantes como armadores.

O tribunal recorrido entendeu que a abalroação tinha sido causada exclusivamente por omissão ilícita e culposa da tripulação do navio abalroador e que o respectivo proprietário-armador estava obrigado a responder pelos danos derivados dessa omissão nos termos em que o comitente responde pelos actos do comissário.

O tribunal recorrido entendeu ainda que a culpa do navio abalroador se bastava com a culpa da respectiva tripulação mas que esta não se identificava com a culpa pessoal do armador, a qual, aliás, considerou não verificada no caso concreto, para depois concluir que assistia ao proprietário do navio abalroador — bem como à sua seguradora — o direito de limitar a sua responsabilidade em relação aos pedidos de indemnização reclamados na presente acção, nos termos permitidos pela referida Convenção de Bruxelas de 1957.

Todavia, mercê do concurso de credores, os recorrentes apenas puderam contar com a atribuição de uma indemnização no montante global de € 2465,34, correspondente a 29,82 % da totalidade do fundo de limitação de responsabilidade constituído para esse efeito, sendo certo que a indemnização assim atribuída apenas cobre 3,75 % do montante dos créditos reconhecidos aos lesados recorrentes.

Interessa agora saber se a norma da Convenção de Bruxelas de 1957, respeitante aos quantitativos máximos a que o proprietário de navio pode limitar a sua responsabilidade pelo risco, quando interpretada e aplicada no sentido da indemnização decorrente da repartição do fundo cobrir apenas 3,75 % dos danos materiais reconhecidos a determinados lesados, quanto estes importam em € 65 785,04, viola algum parâmetro constitucional.

Os recorrentes entendem que a referida dimensão normativa viola o direito à propriedade privada, em especial o direito à justa indemnização consagrado no artigo 62.º, da C.R.P.

O n.º 1 do referido artigo 62.º dispõe que "*a todos é garantido o direito à propriedade privada e à sua transmissão em vida ou por morte, nos termos da Constituição*", acrescentando o n.º 2 que "*a requisição e a expropriação por utilidade pública só podem ser efectuadas com base na lei e mediante o pagamento de justa indemnização*".

O direito de propriedade privada é um direito fundamental de natureza análoga aos direitos, liberdades e garantias, nos termos do artigo 17.º da C.R.P., que tem como seu componente o direito da pessoa não ser privada dos bens que integram a sua esfera patrimonial, cuja função é a de proteger a posição jurídica patrimonial do cidadão perante as medidas de socialização, confisco político e expropriação (*vide* Fernando Alves Correia, em *"Manual do Direito do Urbanismo*", volume I, pp. 667-669, da 3.ª Edição, da Almedina).

O direito de não ser privado da propriedade não goza de protecção constitucional em termos absolutos, estando garantido apenas um direito de não ser arbitrariamente privado da propriedade e de ser indemnizado em caso de desapropriação resultante de acto de requisição ou de expropriação por utilidade pública (*Gomes Canotilho e Vital Moreira, em "Constituição da República Portuguesa anotada", vol. I, pág. 805, da 4ª ed., da Coimbra Editora*).

No caso em apreço, por causa da abalroação, os recorrentes sofreram a perda das artes de pesca (covos) e dos seus haveres pessoais, mas viram-se igualmente privados, durante a inactividade da embarcação abalroada, dos rendimentos que lhes caberiam enquanto tripulantes e armadores.

Apesar de estarmos perante uma situação de ofensa do direito de propriedade dos recorrentes sobre os seus bens, a mesma não resulta duma desapropriação forçada resultante de acto voluntário de autoridade pública, pelo que o direito ao recebimento duma indemnização pelos prejuízos sofridos não é uma exigência do disposto no artigo 62.º, n.º 2, da C.R.P., mas sim de um princípio geral, do qual este preceito é uma refracção.

Na verdade, do princípio estruturante do Estado de direito democrático, consagrado no artigo 2.º, da C.R.P., colhe-se um direito geral à reparação dos danos, de que são expressão particular os direitos de indemnização previstos nos artigos 22.º, 37.º, n.º 4, 60.º, n.º 1, e 62.º, n.º 2, da C.R.P. (*vide* Gomes Canotilho e Vital Moreira, *ob. cit.*, pág. 206).

Constituindo missão do Estado de direito democrático a protecção dos cidadãos contra a prepotência, o arbítrio e a injustiça, não poderá o legislador ordinário deixar de assegurar o direito à reparação dos danos injustificados que alguém sofra em consequência da conduta de outrem. A tutela jurídica dos bens e interesses dos cidadãos reconhecidos pela ordem jurídica e que foram injustamente lesionados pela acção ou omissão de outrem, necessariamente assegurada por um Estado de direito, exige, nestes casos, a reparação dos danos sofridos, tendo o instituto da responsabilidade civil vindo a desempenhar nessa tarefa um papel primordial.

Conforme se referiu em anteriores acórdãos deste tribunal, a propósito do direito de reparação dos danos que assiste aos consumidores (artigo 60.º, n.º 1, da CRP), o legislador ordinário tem ampla liberdade de conformar mais ou menos limitativamente o direito à reparação dos danos, seja definindo condições para a constituição de uma obrigação de indemnização, seja limitando os danos ressarcíveis. Necessário é, que, no estabelecimento dessas condições e limites, não se venha a tornar desprovido de significado o «núcleo» desse direito, ou seja, que o direito à reparação dos danos, na prática, não venha a ser impossibilitado de operar, ou que dos limites fixados não resulte um ressarcimento dos

danos irrisório ou desprezível, devendo essas condições e limites serem justificadas pelos interesses em jogo (vide, neste sentido, os acórdãos do Tribunal Constitucional n.º 153/90, em "Acórdãos do Tribunal Constitucional", 16.º vol., p. 231, n.º 650/2004, em "Acórdãos do Tribunal Constitucional", 60.º vol., p. 133, e n.º 117/2008, no *Diário da República,* 2.ª série, n.º 70, de 9 de Abril de 2008, p. 15 915).

Lê-se no citado acórdão n.º 650/2004, a propósito do direito à reparação dos danos sofridos pelos consumidores:

> "…entende o Tribunal que o direito consagrado na parte final do n.º 1 do artigo 60.º da Constituição não veda que o legislador ordinário, no uso da sua liberdade de conformação, venha a modelar o ressarcimento dos prejuízos causados aos consumidores e motivados por uma menor qualidade dos bens e serviços consumidos, por sorte a que a respectiva indemnização possa ser fixada em limites menores do que aqueles que, de acordo com as regras gerais comuns do ordenamento jurídico, poderiam conferir um mais amplo ressarcimento.
>
> Ponto é, contudo, que, no estabelecimento desses limites, de uma parte, não se venha a tornar desprovido de significado o «núcleo» do direito consagrado na parte final do n.º 1 do artigo 60.º da Constituição, ou seja, que o direito à reparação dos danos dos consumidores, na prática, não venha ser impossibilitado de operar; de outra, que dos limites fixados não resulte um ressarcimento irrisório ou desprezível e, por fim, que, a haver limitações à reparação integral dos prejuízos, sejam elas justificadas pelos interesses em presença."

A limitação do direito à reparação dos danos aqui sob fiscalização respeita a uma responsabilização pelo risco.

O artigo 4.º, do Decreto-Lei n.º 202/98, de 4 de Julho, responsabiliza o armador que seja proprietário do navio, independentemente de culpa, pelos danos derivados de actos e omissões da tripulação do navio, aplicando-se a esta responsabilidade as disposições da lei civil que regulam a responsabilidade do comitente pelos actos do comissário.

É por demais sabido que a imputação pelo risco resulta do desenvolvimento tecnológico e industrial do mundo contemporâneo e da consideração de que os danos causados a terceiros por meios criadores de perigo para bens alheios devem também ser suportados pelas pessoas ou entidades que deles recolhem particulares benefícios, independentemente de um juízo de culpa sobre a sua conduta (*vide* Vaz Serra, em "Fundamento da responsabilidade civil (em especial, responsabilidade por acidentes de viação terrestre e por intervenções lícitas", *no "Boletim do Ministério da* Justiça", n.º 90, 1959, pág. 22 e segs.; Antunes Varela, em *"Das obrigações em geral",* vol. I, pág. 653 e segs., da 9.ª ed., da Almedina; Almeida Costa, em *"Direito das Obrigações", pág. 528 e seg., da 11.ª ed.,* da Almedina; Pinto Monteiro, em "Cláusulas limitativas e de exclusão de responsabilidade civil", pág. 54 e seg., da separata do vol. XXVIIII, do Suplemento ao BFDUC). A responsabilidade pelo risco cumpre duas funções: a função primária de indemnizar o lesado e a função secundária de prevenir o prejuízo, incentivando o agente a adoptar as medidas necessárias para evitar a concretização do risco (Menezes Cordeiro, em *"Da responsabilidade civil dos administradores das sociedades comerciais"*, pág. 484, da ed. de 1997, da Lex).

No caso da responsabilidade objectiva do comitente por actos culposos do comissário, a responsabilidade do primeiro perante terceiros "assenta numa dupla consideração: por um lado, quando um indivíduo se serve de uma outra pessoa para, sob a sua direcção, realizar determinada tarefa, implícita ou tacitamente se responsabiliza pela actuação dela, como se ele próprio agisse, sendo o comissário, no domínio restrito da comissão, uma espécie de núncio ou representante do comitente; por outro lado, é mais justo que os efeitos da frequente insuficiência económica do património do comissário recaiam sobre o comitente, que o escolheu e o orientou na sua actuação, do que sobre o lesado que apenas sofreu as consequências desta" (*Antunes Varela, ob. cit., pp. 669*).

Para alguma doutrina, é compreensível, razoável e até conveniente que o legislador tenha estabelecido limites máximos para a indemnização nos casos de responsabilidade objectiva, desde logo porque se não há culpa do responsável, este não deve suportar encargos excessivos (*vide,* Vaz Serra, *ob. cit.*, pp. 206-207; Antunes Varela, *ob. cit.*, p. 714; Almeida Costa, *ob. cit., pág. 645*). A verdade, porém, é que a introdução de limites máximos de indemnização impede que a responsabilidade pelo risco cumpra plenamente a sua função primária, de indemnizar o lesado de todos os danos, e mesmo a sua função secundária, de incentivar o lesante a tomar todas as medidas necessárias para prevenir os danos, havendo quem pugne pela responsabilidade pelo risco ilimitada (*vide* Nuno Pinto Oliveira, "Em tema de revogação do artigo 508.º do Código Civil", *in Cadernos de Direito Privado*, n.º 4, Outubro-Dezembro 2003, pp. 65-67).

Como é que a Constituição lida com a limitação do conteúdo da obrigação de indemnizar decorrente da responsabilidade civil pelo risco?

Na ausência de quaisquer directrizes inequívocas da Constituição no plano da densificação do direito à reparação dos danos, dir-se-á que o legislador ordinário goza de uma ampla margem de conformação, não estando obrigado a garantir a ressarcimento de todos os danos, seja qual for o título de imputação da responsabilidade ou responsabilidades previstas.

Necessário é, que essas limitações tenham uma justificação fundamentadora e que não resultem em indemnizações irrisórias, que se traduzam numa quase exclusão do direito à reparação dos danos, inadmissível atenta a relevância dos interesses em presença.

O direito dos proprietários dos navios à limitação da sua responsabilidade encontra as suas raízes na Europa mediterrânica do século XI e tem passado por várias figurinos até aos nossos dias, sem nunca ter deixado de estar envolto em controvérsia (*vide*, sobre a temática da limitação de responsabilidade em Direito Marítimo, Jan Lopuski, em "La responsabilidad por danos y la distribucion del riesgo en el Derecho Maritimo", *em "Anuario de Derecho Marítimo",* 1982, vol. II, pp. 221 e segs.; René Rodiére e Emmanuel Pontavice, "*Droit Maritime"*, pp. 146 e segs., da ed. de 1986, da Daloz; Vasconcelos Esteves, em *"Direito Marítimo — Introdução. Armamento"*, vol. 1, pág. 74 e segs., da ed. de 1990, da Petrony; Martine Remond-Guoilloud, em *"Droit Maritime*", pp. 195 e segs., da ed. de 1993, da Pedone; Ignacio Arroyo, em "Convenios internacionales e derecho interno. Referencia especial a la limitacion de la responsabilidad por abordaje", *em "Estudios de Derecho Marítimo",* 1993, vol. I, pág. 357 e segs.; José Luis García-Pita Y Lastres, em "El naviero, su regimen y su responsabilidad", *em "La Reforma de la Legislación Marítima"*, pág. 42 e segs., da ed. de 1999, da Aranzadi,; José Luis Gabaldón García, em "La responsabilidad civil del armador del buque de pesca", *em "Anuario de Derecho Marítimo", 2002, vol. XIX, pág. 117 e segs.*; Martin Dockray, em *"Cases e Materials on the Carriage of Goods by Sea", pág. 337 e segs., da ed. de 2004, da* Cavendish; e John Hare*, em "Limitation of liability — A Nigerian perspective"*, University of Cape Town, 2004, *no site www.uctshiplaw.com*).

A riqueza e influência das potências marítimas dependiam obviamente da regularidade e intensidade das expedições marítimas levadas a cabo pelos armadores com a ajuda dos investidores. Porém, os perigos que rodeavam a viagem marítima — tempestades, roubos e actos de guerra — assumiam uma potencialidade tão destrutiva que desencorajava qualquer empresa de responsabilidade ilimitada.

Por isso, por uma mera razão de conveniência, os armadores passaram a ser responsáveis de acordo com o valor do seu navio e nada mais.

Nos séculos XVI e XVII, esta limitação de responsabilidade constava da legislação das potências marítimas europeias continentais.

O direito inglês conheceu o instituto da limitação de responsabilidade mais tarde que os direitos continentais mas passou a ser a principal referência nesta matéria desde 1734 até aos nossos dias, tendo inspirado o processo de uniformização do direito comercial marítimo internacional subjacente às várias Convenções que vieram a ser aprovadas a partir do início do século XX.

Esta mudança legislativa teve na sua raiz uma acção julgada perante o *King's Bench* em que o proprietário de um navio foi responsabilizado integralmente perante o expedidor pelos prejuízos causados pelo seu capitão e pela respectiva tripulação que decidiram apropriar-se de uma grande quantidade de ouro carregado em Portugal. Os armadores ingleses, temendo a sua insolvência, ameaçaram com a redução e abandono da navegação marítima, forçando, assim, a aprovação parlamentar do *Responsibility of Shipowners Act de 1734* e, desde então, por razões assumidamente de ordem pública, relacionadas com a protecção do comércio internacional, a responsabilidade dos proprietários dos navios por desfalques e furtos cometidos pelo capitão e pela tripulação passou a ser limitada ao valor do navio e do frete da viagem em que ocorresse o evento danoso.

A lei inglesa foi sofrendo várias alterações — nos anos de 1786, 1813, 1854, 1862 e 1894 — até conhecer a sua redacção actual, a qual se traduz, desde 1995, no direito dos proprietários dos navios à limitação da sua responsabilidade a um valor baseado na tonelagem do navio por perdas e danos causados por quaisquer actos ou omissões do capitão e tripulação, desde que não haja culpa ou pelo menos um conhecimento das causas dessas perdas e danos por parte dos referidos proprietários.

Se é verdade que as potências comerciais marítimas sempre protegeram os seus armadores e preveniram a respectiva insolvência no plano do direito interno, também não é menos verdade que tentaram prosseguir esse desiderato no plano internacional através da aprovação de convenções internacionais que seguiram muito de perto o figurino inglês.

A Convenção de Limitação de Responsabilidade de 1924 traduziu-se na adopção internacional do artigo 503.º do *Merchant Shipping Act of 1894,* então em vigor em Inglaterra.

Esta Convenção falharia, no entanto, o esforço de harmonização internacional nesta matéria e seguir-se-lhe-ia a Convenção de Bruxelas de 1957 que integra o objecto do presente recurso de constitucionalidade.

A Convenção de Bruxelas de 1957, relativamente à anterior Convenção de 1924, além do mais, traduziu-se no aumento dos limites

de responsabilidade por danos materiais e pessoais e na cobertura das despesas de remoção de navios naufragados até então afastadas do benefício da limitação de responsabilidade.

Mesmo assim, os limites de responsabilidade previstos na Convenção de Bruxelas de 1957 continuaram a ser tidos como muito baixos e irrealistas por diversos Estados, ao ponto do Comité Marítimo Internacional ter promovido a aprovação de outra convenção internacional, a qual viria a ser ultimada no ano de 1976 (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, assinada em Londres, em 19 de Dezembro) e que, desde a sua entrada em vigor em 1 de Dezembro de 1986, já foi adoptada por Estados com enorme peso no plano do comércio marítimo mundial, como o Reino Unido, Alemanha, Japão, França, Espanha, Grécia, Irlanda, Suécia, Noruega, Holanda, Finlândia, Dinamarca, e Bélgica (como subscritores apenas da Convenção de Bruxelas de 1957 restam actualmente o Belize, Fiji, Gana, Granada, Islândia, Irão, Israel, Líbano, Madagáscar, Mónaco, Papua-Nova Guiné, Portugal, S. Vicente e Granadinas, Seicheles, Ilhas Salomão e Tuvalu).

Era necessário estabelecer, na óptica do Comité Marítimo Internacional, um equilíbrio entre a necessidade de assegurar níveis de ressarcimento razoáveis dos lesados com direito a indemnização e, por razões de ordem pública, a necessidade dos proprietários dos navios limitarem a sua responsabilidade a um capital de risco que proporcionasse um prémio de seguro razoável.

Será que as antigas razões de ordem pública que determinaram a limitação de responsabilidade continuam a desempenhar algum papel determinante no Direito Marítimo contemporâneo?

Argumentam uns, esquecendo que a responsabilidade pelo risco prescinde de qualquer juízo de culpa, que não andando habitualmente o proprietário embarcado nos seus navios seria injusto responsabilizá-lo ilimitadamente pelos actos ilícitos e culposos praticados pelo capitão e pela tripulação, sobretudo quando o capitão goza de amplos poderes de representação fora do local da sede do proprietário em tudo o que se relacione com a expedição marítima que inviabiliza qualquer culpa *in vigilando* e de uma independência técnica assinalável no governo do navio, mercê da sua habilitação legal para o efeito, que obsta à ideia de culpa *in eligendo* (José Lastres, ob. cit., pág. 52, e René Rodiére e Emmanuel Pontavice, na ob. cit., pág. 148).

Acrescenta-se ainda, subvalorizando o facto de muitos dos lesados não terem essa qualidade, que a circunstância dos proprietários de navios serem credores e devedores uns dos outros, relativamente aos danos ocorridos nas suas embarcações, eles são, enquanto credores, prejudicados pelas limitações impostas, mas, por outro lado, beneficiam delas como devedores. Daí se concluindo que *"o mundo marítimo funciona em vasos comunicantes"* (Martine Remond-Gouilloud, na ob. cit., pág. 196).

A decisão sobre a admissibilidade da imposição de limitações a esta responsabilidade reside sobretudo na ponderação do interesse dos lesados em verem reparados os prejuízos sofridos e do interesse público da salvaguarda da viabilidade económica das empresas marítimas.

Nesta ponderação, defendem uns que, se considerarmos a capacidade dos mercados modernos dos seguros, com amplas possibilidades de resseguro internacional, que permite a cobertura de riscos de magnitudes consideráveis, a limitação da responsabilidade dos proprietários dos navios por danos imputáveis à sua tripulação apenas se pode aceitar em casos de riscos catastróficos associados, como por exemplo, aos derrames marítimos de crude, cujas consequências podem exceder largamente os limites da cobertura do seguro (*vide* Jan Lopuski, *ob. cit.*, pp. 223-224). A este respeito, Lord Mustill ("Ships are different — or are they?", *em "Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly"* (*1993*), *pp. 490-501*) entende que a limitação de responsabilidade constitui um instituto totalmente ultrapassado e que as sociedades hodiernas reclamam que os chamados "grandes negócios" sejam responsáveis pelas suas acções e por quaisquer danos que possam causar. Segundo este autor, o conteúdo da obrigação de indemnizar não pode variar consoante o lesado seja transportado num veículo terrestre a motor, numa aeronave ou num navio, ou mesmo consoante a tonelagem do navio causador dos danos, com isso se originando resultados indemnizatórios necessariamente ilógicos e imorais.

Ora, não se pode pretender tratar de forma igual realidades que são diferentes. Os interesses em confronto nos transportes rodoviário, aéreo e marítimo de passageiros e de mercadorias não se confundem entre si, desde logo porque os investimentos e riscos associados a cada um dos referidos transportes são muito diferentes. Não se podem estabelecer equivalências minimamente operativas entre um abalroamento verificado entre dois navios e uma colisão ocorrida entre dois veículos automóveis, ou ainda entre qualquer uma destas situações e a queda de uma aeronave no espaço urbano.

A razão estará sobretudo do lado de David Steel ("Ships are different — the case for limitation of liability", *em Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly* (*1995*), *pp. 77-87*) quando sustenta que a limitação de responsabilidade ainda desempenha um papel no encorajamento do investimento no comércio internacional marítimo ao expor todos os envolvidos aos mesmos riscos, sem suscitar grandes dificuldades de cobertura dos riscos marítimos pela indústria seguradora e desde que garantido o ressarcimento mínimo dos lesados, ou de Ruiz Soroa (*"Manual de Derecho de Accidentes de la Navegación"*, p. 99, da ed. de 1987, da E.A.M.) para quem é a limitação de responsabilidade que torna possível o armador cobrir a sua responsabilidade pelo seguro e assim exercer a sua actividade, uma vez que uma responsabilidade sem limites ou com limites muito altos geraria custos excessivos para o sector, intransferíveis para o utilizador, ou mesmo, nalguns casos, nem sequer seguráveis.

Continuando a revelar-se justificada uma limitação da responsabilidade do proprietário do navio pelos danos causados a terceiros por actos imputáveis à sua tripulação, a constitucionalidade desta limitação dependerá, afinal, dos limites quantitativos concretamente adoptados pelo legislador.

Será sempre problemática a margem de liberdade de conformação daquele, em matéria de definição dos limites de responsabilidade pelo risco dos proprietários de navios, mas a mesma não pode, obviamente, deixar de existir, ainda que sujeita ao crivo da justiça constitucional. Apesar de não caber a este Tribunal aferir qual o concreto patamar em que a indemnização resultante da aplicação de tectos legais se torna de tal modo irrisória que deixa de poder ser considerada uma verdadeira reparação pelos danos sofridos, deve, contudo, velar pelo respeito pelo referido parâmetro constitucional, perante o concreto valor da indemnização fixada, como resultado da aplicação daqueles tectos, segundo o princípio do controlo da evidência.

Interessa, pois, apurar simplesmente se a indemnização arbitrada aos recorrentes, por força da aplicação da norma que estabelece o fundo de limitação de responsabilidade constituído nos autos ao abrigo do disposto na Convenção de Bruxelas de 1957, é irrisória ou desprezível à face do valor dos danos materiais merecedores de reparação.

Recuperando os limites previstos na alínea *a*), do n.º 1, do artigo 3.º, da Convenção de Bruxelas de 1957 — 66,67 DSE por tonelada de arqueação líquida do navio, se do evento resultam apenas danos materiais — , o eventual juízo de inconstitucionalidade depende, desde logo, do peso relativo de três variáveis, a saber: *a*) a tonelagem do navio causador do evento; *b*) o montante global dos danos reclamados e reconhecidos; *c*) e o montante dos danos reconhecidos a cada lesado.

O fundo de limitação de responsabilidade dos autos apresenta o limite de € 8267,41 (66,67 DSE), tendo por referência 100 toneladas de arqueação líquida do navio abalroador.

Os recorrentes viram ser-lhes judicialmente reconhecidos danos materiais resultantes do referido evento no montante global de € 65 785,04, respeitantes aos covos perdidos, ao custo da rocega, à perda de capturas, aos quinhões perdidos como tripulantes, aos haveres pessoais perdidos e aos lucros cessantes como armadores.

Mercê do concurso de credores, os recorrentes apenas puderam contar com a atribuição de uma indemnização no montante global de € 2465,34, correspondente a 29,82 % da totalidade do fundo de limitação de responsabilidade constituído para esse efeito, sendo certo que a indemnização assim atribuída apenas cobre 3,75 % do montante dos créditos indemnizatórios reconhecidos aos lesados recorrentes.

Uma indemnização que apenas cubra 3,75 % do respectivo crédito deve ser considerada uma indemnização manifestamente irrisória, se tivermos presente que o montante global dos danos reconhecidos aos lesados ascende ao quantitativo de € 65 785,04. A desproporção entre este valor e o da indemnização arbitrada é tão gritante que esta só pode ser considerada desprezível (*vide* sobre esta qualificação a propósito das indemnizações devidas por nacionalização, Freitas do Amaral, em "Indemnização justa ou irrisória?", *em "Direito e Justiça"*, vol. V, 1991, pág. 63-65).

Ora, sucede que é o próprio quantitativo do fundo, no montante máximo de € 8267,41, que é, desde logo, irrisório, apesar de estarmos na presença de um navio culpado com 100 toneladas de arqueação líquida (mesmo que os recorrentes tivessem beneficiado da atribuição da totalidade do fundo, ainda assim só lhes seria assegurada a cobertura de 12,5 % dos danos sofridos). Admitir que um navio, qualquer que seja a sua tonelagem, possa culposamente abalroar outro navio, e até afundá-lo, ficando apenas obrigado a ressarcir os danos materiais causados até ao limite máximo de € 8267,41, coloca obviamente em risco o núcleo essencial do direito constitucional à reparação de danos, inerente ao princípio do Estado de direito democrático, pela possibilidade da sua aplicação concreta resultar numa desproporção intolerável entre o valor dos danos sofridos e o da indemnização arbitrada.

A situação é tanto mais grave quanto os recorrentes, à luz da Convenção de Bruxelas de 1957, não podem obter qualquer outra reparação dos danos suportados, nomeadamente dos comissários que agiram com culpa, na medida em que estes também lhes podem opor a mesmíssima limitação de responsabilidade (artigo 6.º, n.º 2 e 3, da Convenção de Bruxelas de 1957).

Para melhor ilustrar que é irrisório o ressarcimento propiciado pela Convenção de Bruxelas de 1957, nada como chamar à colação, para efeitos meramente comparativos, o regime da acima referida Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, de 1976, com as alterações introduzidas pelo Protocolo de 1996.

A Convenção de Londres de 1976, seguindo o critério mais generoso da tonelagem bruta, estabelece como limite indemnizatório, quando estejam em causa apenas danos materiais causados por um navio até 2000 toneladas, o quantitativo de 1 000 000 DSE. Depressa se percebe que os Estados subscritores desta Convenção — actualmente representativos de cerca de 45 % da tonelagem mundial — , tiveram consciência que os riscos presentes no comércio marítimo internacional podem originar danos muito elevados, pelo que os limites das respectivas indemnizações, com responsabilidade fundada no risco, não deixaram de contemplar essa possibilidade.

Assim, se esta Convenção fosse aplicável ao caso concreto, o fundo de limitação de responsabilidade ascenderia proporcionalmente a € 124 004 949,70 e os recorrentes — e demais credores reclamantes — teriam visto os seus danos integralmente ressarcidos.

Tendo-se verificado que a indemnização decorrente da repartição pelos credores do fundo de limitação de responsabilidade, com o quantitativo constituído nos termos do artigo 3.º, n.º 1, alínea *a*) da Convenção Internacional sobre o Limite de Responsabilidade dos Proprietários de Navios de Alto Mar, concluída em Bruxelas em 10 de Outubro de 1957, introduzida na ordem jurídica portuguesa pelo Decreto-Lei n.º 49 028, de 26 de Maio de 1969, com as alterações efectuadas pelo Protocolo de Bruxelas de 21 de Dezembro de 1979, aprovado para ratificação pelo Decreto 6/82, de 21 de Janeiro, cobre apenas 3,75 % do montante dos danos sofridos pelos lesados recorrentes que ascende a € 65 785,04, conclui-se que estamos perante o arbitramento de um quantitativo irrisório e desprezível que viola o direito constitucional à reparação dos danos, inerente ao princípio do Estado de direito democrático, consagrado no artigo 2.º, da CRP.

Por esta razão deve o recurso ser julgado procedente nesta parte.

Decisão.

Pelo exposto:

a) Não se conhece do recurso interposto quanto ao pedido de declaração de ilegalidade;

a) Julga-se inconstitucional a norma respeitante à constituição do fundo de limitação de responsabilidade com o quantitativo previsto no artigo 3.º, n.º 1, alínea *a*), da Convenção Internacional sobre o Limite de Responsabilidade dos Proprietários de Navios de Alto Mar, concluída em Bruxelas em 10 de Outubro de 1957, introduzida na ordem jurídica portuguesa pelo Decreto-Lei n.º 49 028, de 26 de Maio de 1969, com as alterações efectuadas pelo Protocolo de Bruxelas de 21 de Dezembro de 1979, aprovado para ratificação pelo Decreto n.º 6/82, de 21 de Janeiro, quando a indemnização decorrente da repartição do fundo pelos credores cobre apenas 3,75 % do montante dos créditos reconhecidos a determinados lesados, com o valor de € 65 785,04.

c) E, consequentemente, julga-se procedente o recurso nesta parte, determinando-se a reforma da decisão recorrida em conformidade com o presente juízo de inconstitucionalidade.

Custas pela recorrida Mútua dos Pescadores — Sociedade Mútua de Seguros, fixando-se a taxa de justiça em 25 unidades de conta, tendo em consideração os critérios referidos no artigo 9.º, n.º 1, do Decreto-Lei n.º 303/98, de 7 de Outubro (artigo 6.º, n.º 2, do mesmo diploma).

Lisboa, 23 de Setembro de 2008. — *João Cura Mariano — Joaquim de Sousa Ribeiro — Mário José de Araújo Torres — Benjamim Rodrigues — Rui Manuel Moura Ramos.*

Acórdão n.º 446/2008

Processo n.º 301/08

Acordam na 2.ª Secção do Tribunal Constitucional

A — Relatório

1 — José António Gonçalves Pinto de Sousa, com os demais sinais dos autos, recorre para o Tribunal Constitucional ao abrigo do disposto no artigo 70.º, n.º 1, alínea *b*), da Lei n.º 28/82, de 15 de Novembro, na sua actual redacção (LTC), pretendendo ver apreciada a constitucionalidade das normas definidas no respectivo requerimento de interposição do recurso nos seguintes termos:

"[...]

1 — *"A norma extraída pelo Meritíssimo Juiz do Tribunal a quo do artigo 188.º, n.º 1, do Código de Processo Penal segundo a qual "é no termo de cada período de escuta, e não logo a seguir a cada conversação telefónica interceptada, que deve ser elaborado o auto de gravação com indicação pelo órgão de polícia criminal das passagens relevantes para a prova" é inconstitucional por violação do disposto nos artigos 18.º, n.º 2 e 3, e 34.º, n.º 4, da Constituição da República Portuguesa"* (cf. 3.º Parágrafo da página 14 da Motivação e Ponto 8 das Conclusões do recurso)

2 — *"A norma extraída pelo Meritíssimo Juiz do Tribunal a quo segundo a qual "após a alteração legislativa de 2000 a maior complexidade na elaboração do auto de gravação impõe a adopção de critério mais dilatado quanto ao requisito da imediatividade da sua apresentação" é ainda inconstitucional por violação do disposto nos artigos 13.º, 18.º, n.º s 2 e 3, e 34.º, n.º 4, da Constituição da República Portuguesa"* (cf. 5.º Parágrafo da página 18 da Motivação e Ponto 14 das conclusões do recurso)

3 — *"A norma extraída pelo Meritíssimo Juiz do Tribunal a quo do artigo 188.º, n.º 1, do Código de Processo Penal, segundo a qual o inciso imediatamente deve ser interpretado "dentro das contingências inerentes à complexidade e dimensão do processo", equivalendo, nessa medida, ao "tempo mais rápido possível" é inconstitucional por violação do disposto nos artigos 18.º, n.º s 2 e 3, 32.º, n.º 1, e 34.º, n.º 4, da Constituição da República Portuguesa"* (*cf. 4.º Parágrafo da página 25 da Motivação e Ponto 22 das conclusões de recurso*).

4 — *"É, assim, inconstitucional por violação do disposto nos artigos 18.º, n.º s 2 e 3 e 34.º, n.º 4, da Constituição da República Portuguesa, a norma extraída pelo Meritíssimo Juiz do Tribunal a quo do artigo 188.º, n.º 1 do Código de Processo Penal, segundo a qual, nos casos em que decida proceder pessoalmente à integral audição dos suportes magnéticos que lhe hajam sido entregues, fica ao livre arbítrio do Juiz de Instrução Criminal a determinação do lapso de tempo em que o teor dessas mesmas conversações telefónicas deva ser conhecido"* (cf. 3.º Parágrafo da página 32 da Motivação *e* Ponto 30 das conclusões do recurso).

5 — *"Deverá também o presente Tribunal julgar inconstitucional, por violação dos artigos 32.º, n.º s 2 e 8, 34.º, n.º 4, e 18.º, n.º s 2 e 3 da CRP, a norma extraída pelo Meritíssimo Juiz do Tribunal a quo dos artigos 187.º, n.º 1 e 188.º, n.º 1, do Código de Processo Penal, segundo a qual "uma vez autorizada a intercepção e gravação por determinado período, pode ser concedida autorização para a sua continuação sem que o juiz tome conhecimento do resultado das anteriores conversações telefónicas interceptadas e gravadas"* (cf. 40 Parágrafo da página 43 da Motivação e Ponto 49 das conclusões do recurso).

6 — *"Deve também ser declarada inconstitucional por violação das normas dos artigos 32.º, n.º 1 e 8, 18.º, n.º s 2 e 3 e 34.º, n.º 4, a norma extraída pelo Meritíssimo Juiz do Tribunal a quo do disposto no artigo 188.º, n.º 3, do Código de Processo Penal, segundo a qual "nada impõe que a ordem de destruição seja dada imediatamente após a primeira selecção, podendo o Juiz aditar aos "autos de gravação" sessões que haja anteriormente considerado irrelevantes para a prova"* (cf. 6.º Paragrafo da página 47 da Motivação e Ponto 56 das conclusões do recurso).

2 — Com interesse para a decisão do caso *sub judicio,* cumpre relatar:

2.1 — O presente recurso surge interposto do Acórdão do Tribunal da Relação do Porto que negou provimento ao recurso interposto da decisão instrutória proferida no 2.º Juízo Criminal do Tribunal Judicial de Gondomar que pronunciara o arguido pela prática de vinte e seis crimes dolosos de corrupção passiva para prática de acto ilícito.

2.2 — Nesse recurso, o arguido insurgiu-se contra a decisão instrutória na parte em que nesta foi indeferido o seu pedido de declaração de nulidade das escutas telefónicas, colocando ao Tribunal da Relação as seguintes questões:

"[...]

1 — A regra consagrada na primeira parte do artigo 188.º, n.º 1 do Código de Processo Penal, não foi respeitada no caso *sub judice*, o que, nos termos do disposto nos artigos 189.º e 126.º, n.º 3, do mesmo diploma legal, determina a nulidade das escutas telefónicas ordenadas e, por conseguinte, a proibição da utilização como prova das transcrições das conversações telefónicas interceptadas.

2 — Do cotejo entre os "*autos de gravação*" de fls. 205, 206, 298, 230, 231, 266, 267, 268, 278, 298, 299, 305, 321, 339, 343, 348, 364, 365, 397, 404, 407, 417, 427, 489, 492, 494, 525, 533, 567, 629, 676, 677, 708, 743, 756, 782, 886, 945, 1048, 1131, 1186, 1213, 1530, 1069, 1839 e 4172 e as "*Promoções*" do Ministério Público de fls. 215, 285, 326, 378, 473, 503, 538, 670, 815, 1009, 1090, 1167, 1263, 1557, 1641, 2278 e 4259, verifica-se que nunca os "*autos de "gravação*" relativos a conversações telefónicas mantidas por e através do número de telemóvel pessoal do Arguido, José Luís Pinto Sousa ("*alvo*" 27199), foram imediatamente levados ao conhecimento da Meritíssima Juiz