

RESPONSABILIDADE EXTRA CONTRATUAL
DAS SOCIEDADES DE CLASSIFICAÇÃO
DE NAVIOS (*)

Pelo Dr. Mário Raposo

1. As sociedades de classificação

1.1. Embora de natureza privada, têm as sociedades de classificação (SC), desde há muito, um tal prestígio que a algumas delas o Estado outorga um significado quase — oficial. “*Quando um navio tem a primeira cote (notação, classificação) duma das SC reconhecidas pelo Estado, este dispensa-o de se sujeitar às visitas oficiais de segurança*” (1).

Acresce que *alguns* dos principais contratos de Direito Marítimo são formados contando com dados fornecidos pelas SC. É o que se passa com os contratos de construção e de compra e venda do navio, com os contratos de utilização deste (fretamento e transporte, principalmente) e com o contrato de seguro marítimo.

(*) Estudo a publicar também no livro de homenagem ao Cons. Francisco José Veloso.

(1) Rodière - E. du Pontavice, DROIT MARITIME, Dalloz, 12.^a ed., 1997, p. 52. Refere Vasconcelos Esteves (DIREITO MARÍTIMO. Introdução. Armamento 1990, p. 56) que alguns dos certificados legalmente exigíveis, designadamente a nível internacional, são emitidos pelas SC. E, por exemplo, o que prevê a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar — SOLAS 1974 (Regra 6 do Anexo, Parte B). As funções que relevam da autoridade pública delegadas ou delegáveis nas SC, de mais alargado âmbito, são enunciadas pelo mesmo autor, com base num quadro elaborado pelo Capitão Joaquim Sant’ana Silva. Sobre esta vertente cfr., designadamente, Rodière, DROIT MARITIME. LeNavire, Dalloz, 1980, p. 64.

1.2. Em quase todos os países de algum relevo existem hoje SC. Em Portugal, por exemplo, foi criada, em 1973, a RINAVE.

A primazia entre as SC caberá, entretanto, a três delas: a Lloyd's Register of Shipping, a Bureau Veritas e a American Bureau of Shipping ⁽²⁾.

Foi a Lloyd's Register constituída em 1760 por um grupo de seguradores marítimos que se encontrava frequentemente e que decidiu preparar uma lista de navios que poderiam ser solicitados a segurar e cuja condição (estado, aptidão para navegar) não conheciam bem. Esta lista, o primeiro Register of Ships, foi publicada em 1764 ⁽³⁾.

De igual modo, a Bureau Veritas, fundada em Antuérpia em 1828, surgiu sob o impulso de seguradores ⁽⁴⁾. Isso mesmo se dizia no documento apresentado pelos seus fundadores: "*Faire connaître aux assureurs les qualités et les défauts des navires fréquentant les ports du Royaume et les tenir autant que possible au courant des primes et des conditions particulières, auxquelles se traitent les assurances maritimes sur les différentes places (...)*". Entretanto, desde logo se assinalava no mesmo texto que a (em bom rigor "o"; só que se trata de uma sociedade) Bureau também seria útil aos armadores que tivessem os seus navios em boa condição, para poderem angariar melhor os fretamentos. Seria ainda útil para os comerciantes, que assim conheceriam os navios aos quais poderiam confiar o transporte das suas mercadorias ⁽⁵⁾.

A terceira "maior", surgida em 1862, foi a American Bureau of Shipping, inicialmente criada para tornar público o campo de

⁽²⁾ Todas elas (bem como muitas das outras a seguir referidas) com sucursais ou representação na generalidade das países.

⁽³⁾ Alan E. Branch, ELEMENTS OF SHIPPING, Chapman and Hall, Londres-Nova Iorque, 6.ª ed., 1989, p. 160.

⁽⁴⁾ "*Les assureurs auprès desquels les courtiers, les armateurs et les chargeurs plaçaient leurs risques étudiaient de leur mieux les aventures maritimes dont ils garantissaient la bonne fin pour se documenter avant de signer, pour suivre ensuite le navire*". Só que tal sistema era insuficiente, mesmo com o apoio da Lloyd's List (James Paul Govare, LE BUREAU VERITAS, em Studi in onore di Francesco Berlingieri, Roma, 1933, p. 249).

⁽⁵⁾ Parece de sublinhar a clara diferenciação que neste texto se faz entre fretamento e transporte. Fretamento de navios, transporte de mercadorias.

recrutamento do melhor pessoal do mar, e transformada em SC no início do século XX.

Mas no topo das principais SC figuram ainda, pelo menos, a Germanischer Lloyd (Hamburgo, 1867), a Det Norske Veritas (Noruega, 1864), a Registro Italiano Navale (RINA), que tem hoje uma natureza jurídica específica (pessoa colectiva de direito público, embora com aspectos que geram infixidez quanto à integral justeza de tal caracterização) e a Nippon Kaiji Kyokai ⁽⁶⁾.

1.3. Adequaram-se, como regra, as SC às novas tecnologias e os seus técnicos ou representantes justificaram, não obstante a multiplicidade de tarefas para que elas são chamadas, uma excelente reputação. Na generalidade das apólices-tipo inglesas de cascos (Institute Time Clauses — Freight e Instituto Time Clauses-Hulls) uma das fundamentais cláusulas é a de que o navio esteja classificado por uma SC com a qual os seguradores (Underwriters) concordem e que a notação por ela feita se mantenha ⁽⁷⁾. A substituição pelo segurado da SC, ou a sua suspensão, põe automaticamente termo ao contrato de seguro ⁽⁸⁾.

2. O surgir do problema

2.1. Embora as SC não actuem, em princípio, com objectivos comerciais e tenham aforrado um bom capital de reputação de imparcialidade, esta começou a ser posta em causa, designadamente porque são escolhidas e pagas pelos armadores ⁽⁹⁾. Isto muito embora a sua fiabilidade não tenha sido essencialmente questionada.

⁽⁶⁾ O elenco da SC que consta da Institute Classification Clause, que selecciona as mais fiáveis, inclui todas as referidas no texto e ainda uma coreana, uma rusa e uma polaca (cfr. Robert Merkin, ANNOTATED MARINE INSURANCE LEGISLATION, LLP, Londres-Hong-Kong, 1997, p. 129).

⁽⁷⁾ Por ex., Robert Merkin, ob. cit., 155.

⁽⁸⁾ Id., p. 162, v.g.

⁽⁹⁾ Maria Teresa Gómez Prieto, LAS SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN DE BUQUES, no Anuario de Derecho Marítimo, vol.XI (1994), pp. 257 e segs, maxime p. 279.

Em certas situações não se isentaram, entretanto, de fortes críticas. Maria Teresa Gómez Prieto aponta como exemplo de tais críticas o sinistro do navio Aragón, ocorrido na costa espanhola em 1989. O navio tinha sido sujeito a uma inspecção quadrienal pela Lloyd's Register escassos meses antes, quando se encontrava em doca seca no porto de Bahrein. Ora verificou-se que o sinistro teria sido causado por corrosão do casco, sendo pouco provável que a mesma não existisse já quando daquela inspecção.

Noutros casos insinuou-se que, sem que se devesse pôr em dúvida o profissionalismo e a integridade da grande maioria dos técnicos das SC, algum não se deixasse “*tentar por estímulos financieros a la hora de otorgar la clase a un buque*” (10).

2.2. Se é certo que as SC — pelo menos as iniciadoras — foram constituídas para apoiar os seguradores na formação da sua opinião de risco, a sua actividade foi-se progressivamente desdobrando, até alcançar hoje um amplo campo de valências. Desde logo, no tocante ao acompanhamento e controlo da construção de navios, estendendo-se depois a praticamente todas as áreas de navegação marítima. Transpuseram mesmo já as fronteiras desta e do mundo dos navios, ingressando em actividades que com eles nada têm, como, designadamente, a da fiscalização da ... construção civil.

São extremamente significativas as tarefas que lhes são impostas no respeitante à segurança da navegação e à prevenção da

(10) Maria Teresa Gómez Prieto, ob. cit., p. 281, em nota. Refere esta autora que não raramente as críticas recaem sobre as próprias SC, e não sobre os seus técnicos, a nível pessoal. Salienta-se que são sociedades comerciais que incrementam uma feroz concorrência entre si. Tal concorrência, se por vezes pode conduzir ao aperfeiçoamento de métodos, tecnologias e lisura de actuação, pode também, ao invés, levar a afrouxar o bom cumprimento das regras estabelecidas, na mira de, diminuindo os preços dos serviços prestados, angariar mais clientes (id.). Tal condicionalismo era já salientado em 1980 por R. A. Powel, num texto reproduzido por Ellen and Campbell, INTERNATIONAL MARITIME FRAUD, Sweet & Maxwell, Londres, 1981, p. 153. Relata Powel que um técnico de uma SC manteve a notação de um navio que na viagem da África do Sul para o Japão chegou a Hong Kong com nada mais nada menos do que 67 buracos na chapa. E refere ainda outros casos de manifesta e grave negligência, concluindo que não critica as Regras de Conduta das SC, “*but I am critical of the apparent unwillingness or inability of those concerned to apply the Rules (...)*”.

poluição por hidrocarbonetos, muitas vezes por delegação das próprias autoridades oficiais, como, aliás, já referimos.

Ora, é evidente que da má actuação das SC dimanará responsabilidade, quer face a quem com elas contrata, quer perante terceiros.

Abrange a presente indagação somente este segundo aspecto (responsabilidade extracontratual).

Estarão caracterizadamente nesta situação os seguradores e os compradores de navios, para além de outros “terceiros”, como os carregadores, os passageiros, a tripulação, etc..

Numa perspectiva “histórica”, dava-se o caso de os seguradores contratarem com SC a prestação de informações sobre o estado e classificação dos navios que pretendiam segurar. Acontece, no entanto, que actualmente, os seguradores quase já não recorrem a essa prática. Serão os segurados a fornecer aos seguradores, quando contratam os seguros, informações sobre os navios que as SC inspeccionaram. Trata-se, mesmo, de dados confidenciais, apenas transmissíveis pelas SC aos seus clientes armadores. Quando muito, os seguradores teriam acesso às listas de classificação publicadas e divulgadas sem qualquer restrição ⁽¹¹⁾. Os erros ou deficiências destas constantes, embora implique apenas a compra e venda (de um livro), dá obviamente lugar a responsabilidade extracontratual.

2.3. Sobretudo no período compreendido entre 1989 e 1992 os Lloyd's ⁽¹²⁾ tiveram perdas elevadíssimas, que chegaram ao ponto de fazer antever o seu próximo fim ⁽¹³⁾. Para além de outras, foi tida como causa de tal situação a falta de fiabilidade das SC. Como referiu Brockbank, “*confidence in the Societies has so*

(11) Não estará por inteiro fora de causa que os seguradores contratem directamente com as SC qualquer verificação ou inspecção técnica. Mas isso raramente acontece (Maria Teresa Gómez Prieto, ob. cit., p.332, em nota).

(12) Seguradores, e não SC. A Lloyd's Register, embora dirigida e financeiramente suportada pelos Lloyd's (seguradores), e tendo uma origem comum, é juridicamente autónoma em relação a eles.

(13) Mark E. Brockbank, THE CRISIS IN THE MARINE INSURANCE MARKET em Il Diritto Marittimo, 1992, p. 803.

ebbed that charterers, bankers, major oil companies, P & I clubs and hull underwriters all now inspect certain vessels themselves”.

Esperava Brockbank que a IACS (Associação Internacional das SC), dotada de inegável prestígio e capacidade de actuação ⁽¹⁴⁾ saneasse o sector das SC: *“IACS should be given greater responsibilities for policing the standards of its member societies and the conditions for joining it should be substantially tightened”* ⁽¹⁵⁾

3. Os casos mais recentes de responsabilidade extracontratual

3.1. Em França

O contencioso respeitante à responsabilidade perante terceiros das SC intensificou-se nos últimos tempos. Isto até porque constituem o alvo preferencial dos lesados, que sabem que elas são, tendencialmente, empresas solventes, fáceis de encontrar e desprovidas (pelo menos segundo uma certa orientação) de meios legais para a exoneração de responsabilidade, já que não abrangidas pela Convenção de 1976 Bastará que os lesados se fundem nos registos por eles publicados, embora deles como regra conste que não garantem a inexistência, neles, de erros ou imperfeições. Designadamente para Rodière-E. du Pontavice tais cláusulas de exoneração de responsabilidade são desprovidas de qualquer valor perante terceiros ⁽¹⁷⁾.

⁽¹⁴⁾ É, aliás, desde 1969, membro consultivo da IMO.

⁽¹⁵⁾ Ob. cit., p. 813. Uma coisa é certa, embora, por certo, sem representar uma consequência directa de tal estratégia de re-qualificação da Lloyd's Register (e das outras grandes SC): os Lloyd's estão a recuperar equilíbrio financeiro. Durante mais de 300 anos um seguro contratado nos Lloyd's era assumido por pessoas singulares (Names), cuja responsabilidade pessoal era ilimitada. A partir de 1 de Janeiro de 1994, as sociedades de capitais passaram a poder ser admitidas nos Lloyd's, e estão progressivamente a substituir os anteriores Names. Cfr. Christopher Dempsey, LES LLOYD'S. PASSÉ PRÉSENT ET FUTUR, Le Droit Maritime français (DMF), 1995 p. 787.

⁽¹⁶⁾ Martine Remond-Gouilloud, DROIT MARITIME, Pédone, 2.^a ed., 1993, p. 222.

⁽¹⁷⁾ Cfr. Rodière-E. du Pontavice, ob. cit., pp. 53-54. .

Uma decisão judicial reveladora da severidade dos tribunais franceses quanto às SC é o aresto da Cour d'Appel de Versalhes de 21.3.1996 ⁽¹⁸⁾. O caso foi o seguinte: pretendendo comprar um navio, um armador francês pediu ao vendedor, um armador marroquino, que mandasse efectuar uma inspecção pela Bureau Veritas. Tendo em conta esse relatório, bastante detalhado, que não referia qualquer defeito, o armador francês comprou o navio. Mas, escassos dias depois, confrontado com o mar agitado, este meteu água e teve que ser rebocado até porto seguro. O técnico dos seguradores verificou que o navio estava em péssimo estado geral. Daí ter o comprador do mesmo responsabilizado judicialmente a Bureau Veritas, baseando-se em que há largos anos atribuía ao navio a mesma notação (1.3/3), levando a crer que o mesmo — profundamente degradado — mantinha um excelente estado. Dando como provado que a Bureau Veritas cometera graves e reiterados erros, reveladores de um “laxismo inqualificável”, o Tribunal de Comércio de Nanterre julgou procedente a acção.

O Tribunal de Versalhes, embora decidindo que se estava perante uma responsabilidade extracontratual, pois as relações contratuais entre a Bureau Veritas e o vendedor do navio não se estendiam ao comprador deste, entendeu que seria indiferente tratar-se de um ou de outro tipo de responsabilidade, uma vez que ficara provada a culpa grave da SC ⁽¹⁹⁾.

3.2 No Reino-Unido

O caso mais característico que se aponta na jurisprudência britânica é o da responsabilização da SC pelo proprietário da carga.

⁽¹⁸⁾ DMF, 1996, p. 721, anotado por Philippe Delebecque. Referido ainda por Pierre Bonassies, LE DROIT POSITIF FRANÇAIS EN 1996, em DMF, 1997 (Hors série n.º 1), p. 23.

⁽¹⁹⁾ Para além da tendencial solvência das SC, atrás referida, lembra Philippe Boisson que a cobertura pelo seguro dos riscos de responsabilidade civil profissional torna ainda “atraente” a sua responsabilização. “*L'assurance est devenue synonyme de solvabilité, une garantie qui incite les créanciers à venir chercher d'éventuelles indemnisations dans la poche profonde de leurs débiteurs*” (RESPONSABILITÉ DES SOCIÉTÉS DE CLASSIFICATION..., em DMF, 1995, p. 109). Do mesmo autor, cfr. ainda THE LIABILITY OF CLASSIFICATION SOCIETIES IN THE MARINE INDUSTRY CONTEXT, em Classification Societies, LLP, Londres, 1993, pp. 1-26.

Trata-se do caso Nicholas H, que transportava chumbo e zinco da América do Sul para Itália (1986).

Durante a viagem para a Europa foram detectadas fissuras no casco. Um perito da Nippon Kaiji Kyokai examinou o navio e exigiu que o navio deveria ser reparado de imediato.

Entretanto, reconsiderou depois e autorizou que ele seguisse até Itália, onde deveriam ser feitas as reparações definitivas, após a descarga da mercadoria. Uma semana depois o Nicholas H afundou-se, pura e simplesmente.

Daf que o carregador, Marc Rich, tenha demandado o armador e a SC, reclamando 5,5 milhões de dólares. Com o armador chegou a acordo por 500.000 dólares, prosseguindo a ação contra a SC.

Em 2.7.1992 a Commercial Court da Queen's Bench Division decidiu que a SC tinha faltado a uma obrigação de segurança (duty of care). Foi esta decisão revogada pela Court of Appeal em 3.2.1994. Em recurso, a Câmara dos Lordes confirmou esta posição, por quatro votos contra um, em 6.7.1995⁽²⁰⁾. Entendeu este Tribunal Supremo que a noção de duty of care apenas assumia relevo em relação aos que estão próximos (neighbours). Trata-se de um critério mais ou menos vago, por vezes inapreensível para um jurista continental.

Subjacente, ou resultante, desta e de outras decisões judiciais, está a ideia de que a jurisprudência britânica é muito mais benevolente para as SC do que a continental. A violação do duty of care em que se firma a responsabilidade extracontratual não é suficiente, mesmo estando em causa um interesse público de segurança. Nos Estados Unidos a jurisprudência, embora de igual modo propensamente condescendente, exige um nexos causal específico — o que já está mais em consonância com os padrões europeus (continentais).

Designadamente no caso Pensacola o District Court da Pensilvânia, em 4.7.1973⁽²¹⁾, deu como provado que o técnico da Bureau Veritas agira negligentemente. Mas considerou que o

⁽²⁰⁾ Cfr., sobretudo, a análise de Pierre Bonassies, em DMF, 1995, p.750.

⁽²¹⁾ 1973 American Maritime Cases, 2184. Cfr. ainda Ph.Boisson, est.cit. (DMF), p. 120.

demandante (segurador) não fizera a prova de que essa negligência causara o sinistro.

Igualmente favorável às SC foram as decisões dos tribunais norte-americanos no caso da sociedade Sundance Cruises. Esta comprou um navio (Svea Corona), a fim de o transformar num luxuoso navio de cruzeiro num estaleiro naval sueco. A transformação do navio (que passou a designar-se por Sundancer) foi acompanhada pela American Bureau of Shipping, que emitiu diversos certificados de segurança. Quinze dias depois de reposto a navegar o Sundancer... naufragou⁽²²⁾. A SC foi absolvida em Setembro de 1991 pelo Tribunal federal de Nova Iorque e em 15.10.1993 pelo Court of Appeal federal de Nova Iorque. Tratava-se, caracterizadamente, de um caso de responsabilidade contratual, directamente fora do presente âmbito de indagação. Mas o que interessa reter é o núcleo essencial das decisões. Ou seja, a SC não garante a segurança do navio. Ao armador é que cabe essa tarefa e essa responsabilidade. O certificado da SC destina-se apenas o proporcionar ao armador os prémios de seguro mais favoráveis de que beneficiam os navios classificados.

3.3. Na Alemanha

Com base no § 328 do BGB (Código Civil) foi já figurado que a classificação de um navio é um contrato a favor de terceiros. Assim decidiu o Tribunal de Apelação de Hamburgo (Hanseatisches Oberlandesgericht) em 14.6.1990, no caso do navio Hecht V. Entendeu o tribunal que a SC, ao emitir um certificado de classificação deverá pressupor que tal certificado se destina a ser apre-

(22) Pierre Bonassies, Chronique de Jurisprudence Américaine (1992-1993), em DMF, 1994, p.801. Aproximando a problemática posta pela responsabilização das SC com a das sociedades de revisão de contas e encarando a questão sob o prisma da lei italiana, que conduzia a resultados mais severos para as SC, com base no art. 2043.º do Código Civil, cfr. Marco Turci, na anotação a uma sentença de 1995 de um District Court de Nova-Iorque, em Il Diritto Marittimo, 1997, pp.1173 e segs.

sentado a terceiros, por regra possíveis compradores ou seguradores do navio (23).

Existe, assim, um dever de protecção, que é fonte de responsabilização extracontratual, pelo menos em certas circunstâncias.

4. Cláusulas de exoneração da responsabilidade extracontratual

4.1. Classicamente, as SC apõem nos seus contratos ou regulamentos cláusulas em que se exoneram da responsabilidade que lhes seja imputável por acção ou omissão dos seus representantes, técnicos ou empregados.

Quando constantes dos seus estatutos ou regulamentos, tendo, portanto, um carácter genérico são usualmente designadas por cláusulas gerais de exoneração de responsabilidade ou cláusulas de não garantia.

Era este, por exemplo, o caso da Regra 19 do Regulamento da Bureau Veritas, respeitante à construção de navios de aço (24):

“fica bem entendido que nem a intervenção do BV na fiscalização da construção e na recepção dos materiais, nem a sua opinião sobre os navios (...) podem ser, de modo algum, causa de reclamação contra o BV e implicar a sua responsabilidade, ainda que essa sua intervenção ou opinião seja controvertida pelos interessados. Embora tenha o maior cuidado na redacção do Registo, o BV declina qualquer responsabilidade por erros ou omissões que possam constar dessa publicação ou dos seus suplementos, bem como pelas informações e pelos certificados elaborados pela administração ou pelos seus técnicos. O BV rejeita ainda qualquer responsabilidade pelos erros, faltas ou negligências cometidas pelo seu pessoal técnico, administrativo ou pelos seus agentes”.

(23) Cfr. Luc Grellet, FONDEMENT ET LIMITES DE LA RESPONSABILITÉ DES SOCIÉTÉS DE CLASSIFICATION: RIGUEUR DE L'ANALYSE OUTRE RHIN, em DMF, 1998, p.451.

(24) Transcrito por Maria Teresa Gómez Prieto, ob. cit., p. 355.

Para sobrestar a que tão drástica irresponsabilização não seja posta em causa, algumas SC atenuaram-na nos últimos tempos, aceitando serem eventualmente responsabilizadas, dentro de certos limites e verificados que sejam certos pressupostos. Aconteceu isso designadamente com a Lloyd's Register, que aceita a responsabilidade causada por negligência dos seus representantes ou empregados, mas tendo como limite o montante dos honorários por ela, SC, recebidos. Perante terceiros a SC exonera-se de responsabilidade, que apenas será exigível ao seu cliente. Trata-se de uma regra ainda hoje adoptada pela generalidade das SC.

4.2. As convenções de exoneração de responsabilidade não são, na doutrina francesa dominante (Rodière, por exemplo), tidas como válidas em matéria extracontratual. Afirma-se que as regras de responsabilidade extracontratual contidas nos artigos 1382.º a 1386.º do Código Civil não podem ser modificadas por acordo entre as partes que repercuta na esfera de terceiros. O mesmo se passa com as cláusulas de responsabilidade extracontratual atenuada ou de limitação da responsabilidade. Entretanto, Mazeaud-Mazeaud-Chabas consideram válidas as cláusulas de não-responsabilidade extracontratual e, por maioria de razão, as cláusulas de responsabilidade civil extracontratual atenuada ou limitada ⁽²⁵⁾. Serão, entretanto, nulas em caso de dolo ou culpa grave. O mesmo acontece, em qualquer hipótese, nos danos causados a pessoas. "*L'ordre public ne permet pas qu'on dispose librement des personnes*".

Em Itália o conceito de ordem pública é extremamente amplo, pois entendem alguns que, na realidade, em sede extracontratual o dano implica sempre a violação da ordem pública. Trata-se, no entanto, de um critério manifestamente excessivo ⁽²⁶⁾.

Para Vaz Serra, as convenções de exclusão ou limitação de responsabilidade extracontratual são válidas, excepto se a ordem

⁽²⁵⁾ TRAITÉ DE LA RESPONSABILITÉ CIVILE..., Tomo III, 2.º vol., 6.ª ed., 1983, p. 137.

⁽²⁶⁾ Vaz Serra, CLÁUSULAS MODIFICADORAS DA RESPONSABILIDADE..., no Bol. Min. Justiça, 79, Out. de 1958, pp. 105 e segs, maxime p. 112.

pública impuser a nulidade, ou se ocorrer dolo ou culpa grave do lesante.

Parece que deverá ser assim ⁽²⁷⁾.

Entretanto, e a nosso ver, terá alguma consistência o argumento, ex-adverso, de que os preceitos legais que impõem deveres cuja violação gera responsabilidade civil extracontratual são, pelo menos tendencialmente, de interesse e ordem pública, onde não é convocável o princípio da liberdade (contratual). Ponto será que naqueles casos em que não é divisável um peremptório valor de interesse e ordem pública (como, por exemplo, o respeito pela dignidade e pela incolumidade das pessoas) haja a assunção da virtual responsabilidade por parte do contraente com o qual contracena o virtual lesante. A convenção, portanto, será de transferência da potencial responsabilidade ⁽²⁸⁾. Ou por outras palavras: a cláusula de irresponsabilidade ou de responsabilidade atenuada de natureza extracontratual, para que não seja um mero aviso ou declaração unilateral terá que ser enxertada num contrato. Nesse contrato a contraparte aceita responder em lugar ou em complemento do virtual lesante. Assume uma obrigação de garantia perante um conjunto indeterminado de pessoas com quem virá, ela mesma, a contratar. Este, por exemplo, o caso do armador que, adstrito a manter o navio em boas condições de navegabilidade, para a verificação da qual recorre a uma SC, assume a responsabilidade que, se tais condições se não verificarem, os carregado-

⁽²⁷⁾ Pessoa Jorge, A LIMITAÇÃO CONVENCIONAL DA RESPONSABILIDADE CIVIL, separata do Bol. Min. Justiça, 281, 1979, maxime pp. 20 e segs.

⁽²⁸⁾ Quer Pessoa Jorge, quer, ulteriormente, A. Pinto Monteiro, encontram o campo de eleição das cláusulas de irresponsabilidade ou de responsabilidade atenuada no vínculo de pessoas com as quais o eventual lesante tem uma “relação de proximidade ou vizinhança” (P. Monteiro, CLÁUSULAS LIMITATIVAS E DE EXCLUSÃO DE RESPONSABILIDADE CIVIL, separata do Bol. da Fac. Direito de Coimbra, vol. XXVIII, 1985, p. 393). É, no entanto, óbvio que esta perspectiva é redutora do possível campo de actuação das cláusulas de não-responsabilidade, já que quase circunscrito a meras relações de vizinhança. Tudo, aliás, despontará, por certo, da convicção deste autor de “*que a convenção de irresponsabilidade extracontratual é rara, na prática, pelas dificuldades que, de facto, se lhe deparam*” (p. 392). Só que não é assim, como, aliás, é revelado pelo caso agora em apreço, similar a muitos outros, designadamente na área do Direito Marítimo.

res (com os quais celebrar um contrato de transporte) poderiam imputar, como terceiros perante ela, à SC.

5. Novas perspectivas para as sociedades de classificação

5.1. Geralmente reconhecido que alguma coisa teria que mudar no funcionamento das SC, o Comité Maritime International decidiu tomar a seu cargo as actuações que para isso pudessem contribuir. Foi assim criado no seu âmbito um Joint Working Group, no qual se integraram representantes dele próprio, CMI, e dos seguintes organismos internacionais:

- (1) International Association of Classification Societies (IACS)
- (2) International Chamber of Shipping (ICS)
- (3) International Chamber of Commerce (ICC)
- (4) International Association of Dry Cargo Shipowners (Intercargo)
- (5) International Group of P & I Clubs (IG P&I)
- (6) International Union of Marine Insurance (IUMI)
- (7) Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)
- (8) International Maritime Organization (IMO).

É visível a sensata preocupação de abertura e de pluridisciplinaridade do CMI, comum, aliás, à generalidade das actuações de preparação legislativa (ou para-legislativa) que actualmente ocorrem na área do Direito Marítimo, nos mais significativos Estados⁽²⁹⁾.

5.2.1. Preparou o Grupo de Trabalho dois textos⁽³⁰⁾: um Código de Conduta (Principles of Conduct for Classification Societies) e um conjunto de cláusulas contratuais tipo (Model Contractual Clauses).

⁽²⁹⁾ Contrastante com o circuito fechado em que tudo se move em Portugal nestes anos 90, confinado a empatias, afinidades de diversos graus e mutualidade de préstimos. E daí a triste "obra" que se está legando ao pátrio (des) ordenamento legal.

⁽³⁰⁾ Publicados no CMI YEARBOOK 1996, pp. 334-342.

5.2.2. Prevê, em súmula, o Código de Conduta:

- regras para uma eficiente qualificação técnica e comercial do pessoal e dos técnicos das SC;
- uma permanente actualização e sistematização dos Regulamentos e critérios de orientação das SC;
- adequação dos certificados por elas emitidos às normas impostas pelas Administrações nacionais;
- a publicação periódica de um registo donde constem as características dos navios mais relevantes como base para a sua classificação;
- mas, não obstante esta publicação, a manutenção da confidencialidade dos documentos, materiais e informações conducentes à classificação.

5.2.3. No tocante às model contractual clauses importa reter:

- As SC certificam a classificação de um navio para um armador (“Shipowner”) e não para qualquer outro fim.
- Estão detalhadamente previstas nas MCC as obrigações em concreto das SC, quanto ao equipamento, máquinas, casco e situação legal do navio (nacionalidade, nome, registo de titularidade, gestão).
- As SC deverão informar o armador de abalroação, encalhe ou outro acidente de navegação que possa influir na sua classificação.
- Deverão igualmente informá-lo da mudança da sua utilização, susceptível de afectar a classificação do navio.
- A responsabilidade imputável às SC terá limites, salvo em caso de dolo ou culpa grave. Para cada reclamação individual (“single claim”) a limitação corresponderá a 10 vezes o montante dos honorários por elas recebido ou a 3.000.000 unidades de conta, consoante fôr aquele ou este o montante mais elevado.

Como é óbvio, esta limitação apenas poderá ser operante entre os contraentes. Em relação a terceiros não se vê como o possa

ser, a menos que incorporada numa Convenção internacional ou nas leis nacionais dos Estados envolvidos.

6. Ainda sobre o futuro das sociedades de classificação

6.1. As providências que, por iniciativa do CMI, estão a ser tomadas quanto às SC revelaram-se, na verdade, indispensáveis. Elas haviam perdido muito do seu anterior prestígio, viram-se envolvidas em bastantes processos judiciais e a sua intocabilidade era uma recordação do passado.

Exemplo disso é o que está a acontecer com os contratos de fretamento celebrados pelos operadores do comércio petrolífero internacional, sobretudo pelas grandes sociedades de petróleos.

Não em tempos distantes bastava aos afretadores, para conhecer do estado de navegabilidade dos navios que tomavam de fretamento, o parecer solicitado ou já emitido de uma SC. Ora, desde fins dos anos 80 a inspecção adequada é feita pelos próprios serviços técnicos das empresas afretadoras, visando três essenciais objectivos:

- assegurar a qualidade de todos os navios-tanques utilizados para o transporte de hidrocarbonetos;
- seleccionar os navios utilizáveis;
- actualizar o ficheiro de navios “aceitáveis e não aceitáveis” ⁽³¹⁾.

Em relação aos navios “não aceitáveis” (substandards), funcionará o vetting — ou seja, são vetados.

Este sistema justifica-se tanto mais quanto é certo que ocorre um generalizado envelhecimento da frota de petroleiros.

⁽³¹⁾ Bertrand Thouilin, L'ACTION DE L'INDUSTRIE PÉTROLIÈRE EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ: LE “VETTING” DES NAVIRES, no Bulletin d'Information du Cedre, n.º 11, 1.º semestre de 1998, p. 12. O autor, que é Director dos Serviços Jurídicos e de Segurança da TOTAL, informa que esta sociedade dispõe de 7 inspectores permanentes, que visitam em média 500 navios por ano.

Os resultados dos controlos feitos são incluídos numa base de dados da OCIMF (Oil Companies International Maritime Forum), que agrupa 43 sociedades petrolíferas ⁽³²⁾.

6.2. Situação diversa é aquela a que dá resposta a Directiva n.º 93/75/CEE, do Conselho, de 13 de Setembro, respeitante às medidas de segurança a observar no transporte de mercadorias perigosas ou poluentes pelos operadores, carregadores e comandantes de navios. Os operadores, para este efeito, serão os armadores, afretadores ou utentes dos navios transportadores de mercadorias perigosas ou poluentes. Mas o que está especialmente em causa é o perigo resultante das mercadorias e não dos navios e como se vê do Anexo a um Dec.-Lei ⁽³³⁾ de 1996 a notação das SC continua a ser tida em conta.

⁽³²⁾ Cfr. ainda do mesmo Bertrand Thouilin, LES CONTRATS DE TRADING PÉTROLIÉR ET LES CONTRATS D'AFFRÈTEMENT ET DE TRANSPORT, em DMF, 1998, p. 341, maxime p. 349 e doutrina aí citada.

⁽³³⁾ Cfr. Decreto-Lei n.º 94/96, de 17.7.1996, que transpôs para a ordem jurídica interna aquela Directiva comunitária.