

IV SEMINÁRIO DO COMM PRIVILÉGIOS E HIPOTECAS MARÍTIMAS

(I)



Realizou-se no passado dia 12 de Outubro o IV Seminário do COMM sob o assunto em epígrafe, tendo como orador o Dr. Armando Henriques.

Dada a pertinência do assunto para o universo da Marinha Mercante, vamos transcrever a súmula da intervenção do orador, escrita pelo próprio e que, dada a sua extensão, prolongar-se-á por duas edições do BL.

Desde sempre, o **COMÉRCIO MARÍTIMO** foi mobilizador de recursos financeiros avultados, situação que actualmente se mantém com particular acuidade.

Mas o crédito só é concedido se for suportado com adequadas e idóneas garantias de cumprimento por parte dos armadores, uma vez que é destas garantias que resulta o equilíbrio dos interesses entre mutuantes e mutuários.

Acontece que a mais frequente das garantias oferecidas pelos armadores é a hipoteca sobre os navios.

A hipoteca, segundo o art. 682º do **Código Civil**, confere ao credor o direito de ser pago pelo valor de certas coisas imóveis ou equiparadas, pertencentes ao devedor ou a terceiro com preferência sobre os demais credores que não gozem de privilégio especial ou de prioridade de registo.

Mas a hipoteca tem inerentes limitações que, em muitos casos, a podem tornar garantia insuficiente e muito pouco atractiva, quiçá inútil, para os financiadores, tal acontecendo por via da concorrência entre a hipoteca e os privilégios marítimos.

Estes são a faculdade que a lei, em atenção à causa do crédito, concede a certos credores, independentemente de registo, de serem pagos com preferência a outros (art. 733º do **Código Civil**).

Além da prioridade no pagamento, e, por força do

disposto no art. 8º da **Convenção de 1926** Sobre Privilégios e Hipotecas Marítimas, “os créditos privilegiados acompanham o navio, seja qual for o seu possuidor”, isto é, gozam do direito de sequela que se traduz no direito de acompanhar o navio seja qual for o seu possuidor.

A faculdade dos créditos marítimos serem pagos prioritariamente está consagrada no art. 592º do **Código Comercial**, nos seguintes termos:

“Os credores hipotecários serão pagos dos seus créditos, depois de satisfeitos os privilégios creditórios sobre o navio, pela ordem de prioridade do registo comercial” (das hipotecas).

Daqui decorre que, em Portugal, os credores hipotecários, ainda que em processo de execução de sua iniciativa, podem ficar arredados da participação no produto da venda do navio hipotecado e penhorado, porque o mesmo se esgotou no pagamento aos credores com privilégio sobre o navio.

É por isso que as instituições financeiras manifestam, por vezes, alguma relutância em confiar nas garantias hipotecárias sobre navios registados em Portugal.

Mas afinal de que privilégios creditórios sobre navios estamos a falar?

● No plano das relações jurídicas nacionais, dos previstos na legislação portuguesa, isto é, no art. 574º e segs. do **Código Comercial**, estamos a falar dos que constam no art. 578º do **Código Comercial**:

1º – As custas e despesas judiciais feitas no interesse comum dos credores;

2º – Os salários devidos por assistência e salvação;

3º – As despesas de pilotagem e reboque da entrada no porto;

4º – Os direitos de tonelagem, faróis, ancoradouro, saúde pública e quaisquer outros de porto;

5º – As despesas com a guarda do navio e com a armazenagem dos seus pertences;

6º – As soldadas do capitão e tripulantes;

7º – As despesas de custeio e conserto do navio e dos seus aprestos e aparelhos;

8º – O embolso do preço das fazendas do carregamento, que o Capitão precisou vender;

9º – Os prémios do seguro;

10º – Os preços em dívida da última aquisição do navio;

11º – As despesas com o conserto do navio e seus aprestos e aparelhos nos últimos três anos anteriores à

- Da proliferação das bandeiras de conveniência;
- Que leva a concluir que a escolha da bandeira é, cada vez mais, uma decisão de gestão que carece de cuidada reflexão.

De notar que os privilégios previstos no art. 2º da **Convenção de 1926** se estendem também sobre o frete da viagem durante a qual nasceu o crédito privilegiado e sobre os acessórios do navio e do frete adquirido desde o início da viagem, entendidos os acessórios do navio com o sentido que lhes é dado pelo art. 4º da mesma Convenção:

- Art. 4º – Os acessórios do navio e de frete visados no artigo 2º são:

1º – As indemnizações devidas ao proprietário por danos materiais causados ao navio e não reparados, ou por perdas de frete;

2º – As indemnizações devidas ao proprietário por avarias comuns, quer estas constituam danos materiais sofridos pelo navio e não reparados, quer perdas de frete;

3º – As remunerações devidas ao proprietário por assistência prestada ou salvação efectuada até ao fim da viagem, dedução feita a somas arbitradas ao capitão e a outras pessoas ao serviço do navio.

(Continua no próximo número)

Dr. Armando Henrique



viagem e a contar do dia em que o conserto terminou;

12º – As dívidas provenientes de contratos para a construção do navio;

13º – Os prémios dos seguros feitos sobre o navio, se todo foi segurado, ou sobre a parte e acessórios que o foram, não compreendidos no nº 9º;

14º – A indemnização devida aos carregadores por falta de entrega das fazendas ou por avarias que estas sofressem.

O § único deste dispositivo legal acrescenta que:

— “As dívidas mencionadas nos nos. 1º a 9º são as contraídas durante a última viagem e por motivo dela.”

Qual o significado desta norma?

Tão só o de que as dívidas da última viagem prevalecem sobre as das viagens anteriores.

(cfr. Art. 6º da **Convenção de 1926** à qual, a seguir, se fará referência)

● No plano das relações jurídicas internacionais, tem que ter-se presente a **Convenção Internacional de 1926**, sobre privilégios e hipotecas marítimas da qual Portugal é Parte e cujo artigo 2º estabelece a seguinte graduação de créditos sobre os navios:

1º – As custas judiciais devidas ao Estado e as despesas feitas no interesse comum dos credores para a conservação do navio ou para executar a venda do navio e a distribuição do seu preço; os direitos de tonelagem, farolagem e do porto e as outras taxas e impostos públicos da mesma natureza; as despesas de pilotagem, guarda e conservação desde a entrada do navio no último porto;

2º – Os créditos resultantes do contrato de arrolamento do capitão, da tripulação e de outras pessoas contratadas a bordo;

3º – As remunerações devidas pela salvação e assistência e a contribuição nas avarias comuns;

4º – As indemnizações por abalroação ou outros acidentes na navegação, assim como por danos causados nas obras de arte dos portos, docas e vias navegáveis; as indemnizações por lesões corporais aos passageiros e às tripulações; as indemnizações por perdas ou avarias da carga ou de bagagens;

5º – Os créditos provenientes de contratos celebrados ou operações efectuadas pelo capitão fora do porto de matrícula, em virtude dos seus poderes legais, para necessidades reais da conservação do navio ou da continuação da viagem, sem distinguir se o capitão é, ou não, ao mesmo tempo proprietário do navio, e se o crédito é seu ou é dos fornecedores, reparadores, prestamistas ou outros contratantes.

Estes privilégios oneram também o frete da viagem durante a qual nasceram e os acessórios do navio e do frete adquirido desde o início da viagem (art. 2º).

Acessórios do navio e do frete são os enunciados no art. 4º da **Convenção**, aos quais, mais adiante, se fará referência.

Só a seguir a estes créditos marítimos, são graduados os garantidos por:

- Hipotecas
 - “Mortgages”
 - Penhores sobre navios.
- (art. 3º da **Convenção**)

Mas, dispõe o art. 3º da **Convenção de 1926** que:

— “As leis nacionais podem conceder privilégio a outros créditos além dos mencionados no mesmo artigo, mas sem modificar a graduação reservada aos créditos garantidos por hipoteca, *mortgages* e penhores e aos privilégios que lhes preferem.”

Estão abrangidos por esta disposição, os créditos referidos no art. 578º do **Código Comercial** que não constem do art. 2º da **Convenção de 1926**.

Como conjugar, então, os diferentes privilégios e respectivas graduações da **Convenção de 1926** com o disposto no art. 578º do **Código Comercial**, nos casos em que forem aplicáveis ambos os diplomas legais?

Em nosso entender, estabelecendo a seguinte ordem de prioridades:

1ª – Créditos previstos na **Convenção de 1926**;

2ª – Hipotecas, “Mortgages” e penhores sobre navios;

3ª – Créditos previstos no art. 578º do **Código Comercial** não constantes do art. 2º da **Convenção de 1926**.

Daqui decorre que, de acordo com a lei portuguesa, o credor hipotecário só poderá ver satisfeitos os seus créditos garantidos por hipoteca, “mortgage” ou penhor sobre o navio, depois de pagos todos os créditos privilegiados de acordo com o art. 2º da **Convenção de 1926**.

Porque assim é, os financiadores não se sentem protegidos quando chamados a financiar investimentos para navios de bandeira portuguesa, exigindo, com frequência, que aos navios financiados seja atribuída uma nacionalidade/bandeira com um regime legal mais aberto no que diz respeito à protecção dos credores privilegiados, além de garantias adicionais pessoais ou reais.

Esta é também uma das razões:

