

Direito Processual Civil Declarativo

Exame de 14 de junho de 2018

Estaleiros de Sesimbra, Lda. é uma empresa portuguesa especializada na construção naval. É uma construtora naval de competência reconhecida, com mais de 100 anos de atividade na construção de navios de todas as gamas e com a tecnologia mais moderna.

A SeaHotels LLP é uma empresa norte-americana, com sede em Boston, USA, cuja atividade principal é a construção e decoração de interiores de cruzeiros de luxo.

A Melhores Cruzeiros S.A. é uma empresa brasileira, com sede no Rio de Janeiro, que organiza viagens de cruzeiro de luxo nas Caraíbas e no Mar Ártico. Tem uma frota de cerca de 20 navios de diversos portes. Vai começar a explorar uma nova rota de cruzeiros no Mar Ártico e, por isso, necessita de um novo navio com determinadas e muito específicas características.

No entender da Melhores Cruzeiros a melhor construtora para construir este navio é a Estaleiros de Sesimbra e a melhor decoradora e fornecedora de interiores é a SeaHotels. Pretende, portanto, que trabalhem em conjunto na construção e finalização do navio. No entanto, o valor estimado para este novo barco é muito elevado (cerca de €70.000.000,00) e a Melhores Cruzeiros não tem disponibilidade de tesouraria para o pagar integralmente nos próximos anos. Estaleiros de Sesimbra e SeaHotels estão também interessados em que o projeto avance, já que lhe traria ganhos relevantes, pelo que as partes iniciaram negociações para procurar arranjar uma solução que a todos conviesse.

Essas negociações tiveram sucesso e, assim, em julho de 2014, as três empresas acordam em avançar com a construção do navio nos seguintes termos:

- Estaleiros de Sesimbra e Sea Hotels constroem em parceria o navio, entregando-o à Melhores Cruzeiros pronto a navegar em julho de 2016;
- Melhores Cruzeiros, S.A., paga imediatamente €20.000.000,00; uma segunda prestação de €15.000.000,00 em julho de 2015 e uma terceira com a entrega, em julho de 2016, de €20.000.000,00;
- O valores pagos pela Melhores Cruzeiros no âmbito deste contrato são divididos em partes iguais pela Estaleiros e pela SeaHotels;
- Durante os primeiros quatro anos da exploração do cruzeiro (até dezembro de 2020) ou até se chegar a um montante de €20.000.000,00, os lucros da exploração serão divididos em partes iguais pela Estaleiros de Sesimbra e Melhores Cruzeiros.

De forma a enquadrar juridicamente esta vontade das partes, estas estabeleceram os seguintes contratos, assinados em Nova Iorque, USA:

- Contrato de empreitada em que é dono de obra a Melhores Cruzeiros e empreiteiros em parceria igual Estaleiros de Sesimbra e Sea Hotels; este contrato foi assinado pelas três empresas;
- Contrato-promessa de sociedade com sede em Setúbal em que serão sócios com 50% do capital social cada um a Melhores Cruzeiros e a Estaleiros de Sesimbra, e que se dedicará à exploração da atividade do navio durante os primeiros quatro anos da sua operação; este contrato foi assinado apenas pela Melhores Cruzeiros e pela Estaleiros;
- Contrato-promessa de cessão de quota da Estaleiros de Sesimbra a favor da Melhores Cruzeiros, a celebrar em dezembro de 2020; este contrato foi assinado apenas pela Melhores Cruzeiros e pela Estaleiros.

A construção do navio é iniciada e decorre dentro dos prazos, assim como os pagamentos previstos no contrato de empreitada. O barco começa a navegar em julho de 2016 e a sociedade destinada à exploração do navio é constituída entre Melhores Cruzeiros e a Estaleiros.

O primeiro ano de exploração decorre sem problemas, mas em 2017, o navio começa a ter pequenos problemas ao nível da velocidade e das condições de aclimação. Há atrasos na chegada aos diversos portos e queixas de clientes nas condições nas cabines. A sociedade é obrigada a fazer uma série de reparações, a pagar taxas portuárias não previstas e começa a ter menos clientes. Em consequência, deixa de dar qualquer lucro e começa a dar prejuízos, obrigando os sócios a injetar capital.

Nenhuma das partes está satisfeita e imputam culpas entre elas. Para a Melhores Cruzeiros, todos os problemas decorrem de deficiências de construção. Para a Estaleiros de Sesimbra, os prejuízos devem-se à má gestão que a Melhores Cruzeiros fez no primeiro ano, e que, seja como for, a haver problemas de construção devem-se exclusivamente à SeaHotels que alterou, contra a vontade expressa da Estaleiros, vários planos de detalhe do navio. Para a SeaHotels, o problema é-lhe totalmente alheio, pois o navio foi entregue e aceite em prazo e não é parte da sociedade responsável pela exploração.

Esgotadas as hipóteses de diálogo entre as partes, Estaleiros decide iniciar processo no tribunal de Lisboa contra Melhores Cruzeiros, em que pede que esta seja condenada a pagar-lhe €18.000.000, a título de indemnização por má gestão da sociedade que ambos constituíram ou, subsidiariamente, €15.000.000 por ser o remanescente do preço que resulta da construção do navio.

Imagine que nos três contratos celebrados em 2014, foi colocada a seguinte cláusula arbitral: *“Todos os litígios que surjam deste contrato serão resolvidos no tribunal de Lisboa.”* E que o contrato de sociedade, constituída em julho de 2016, não contém qualquer cláusula de foro.

1. O tribunal de Lisboa é competente para apreciar a presente ação? (4v)

Resposta: A ré tem sede no Brasil, pelo que não se aplica o Regulamento Bruxelas I, mas os artigos relativos à competência internacional. A ação é proposta no âmbito do contrato de sociedade e do contrato de empreitada. Para a primeira há competência exclusiva nos termos do artigo 63.º b), já que, na forma como a autora concretizou a causa de pedir se trata de má gestão da sociedade, logo, de decisões dos seus órgãos. Tendo a empresa sede em Portugal, Portugal é internacionalmente competente. Quanto à competência territorial para este pedido, aplica-se a regra geral da sede da ré. Tendo esta sede no estrangeiro, é competente o tribunal da sede do autor nos termos do artigo 80.º n.º3 que, neste caso, é Sesimbra.

Quanto ao segundo pedido, decorre do contrato de empreitada em que há pacto de jurisdição. Aqui já se aplica o Regulamento Bruxelas I, no seu artigo 25.º. Sendo válido, os tribunais portugueses são competentes. Há agora que determinar a competência interna. O pacto de jurisdição também é uma convenção de competência, na medida em que identifica o tribunal de Lisboa. A sua validade depende do artigo 95.º. Há que determinar a competência legal para ver se não gera incompetência de conhecimento oficioso. Trata-se de uma ação de cumprimento para a qual se aplica o artigo 71.º, pelo que seria competente o local da sede da ré (Brasil) ou do cumprimento da obrigação (sede do autor, Sesimbra). Não é porém de conhecimento oficioso, pelo que a convenção de competência é válida. Assim, o tribunal competente é o de Sesimbra e não o de Lisboa. (Sesimbra pertence à comarca de Setúbal).

2. A cumulação de pedidos é admissível? (1v)

Resposta: Trata-se de uma cumulação simples de pedidos, admissível nos termos do artigo 555.º - não há incompatibilidade material; nem se verificam os requisitos que impedem a coligação previstos no artigo 37.º (forma de processo é comum, a competência internacional)

A Melhores Cruzeiros responde aos pedidos, invocando o seguinte (i) a incompetência do tribunal para se pronunciar sobre o pedido principal; (ii) a ilegitimidade da Melhores Cruzeiros, pois a ação deve ser proposta contra a sociedade constituída e não contra a sócia; (iii) inexistência de má gestão, (iv) mas antes deficiente construção do navio; (v) o preço da empreitada acordado foi o que está no respetivo contrato e nada mais. Por último chama a SeaHotels porque entende que é também responsável e ainda para deduzir contra ela reconvenção por esses defeitos no valor de não menos de €10.000.000,00.

3. Qualifique as defesas apresentadas. (2v)

Resposta: Incompetência e ilegitimidade são exceções dilatórias. Inexistência de má gestão é impugnação de facto, deficiente construção é exceção perentória e preço de empreitada é impugnação.

4. Pronuncie-se sobre a exceção de ilegitimidade. (1,5v)

Resposta: nos termos do artigo 30.º a legitimidade singular afere-se pela versão dos factos controvertidas conforme o autor a apresenta. Neste caso, mesmo nessa versão, não seria a sócia a responsável pela má gestão, mas a administração da sociedade, pelo que haveria ilegitimidade.

5. Pronuncie-se sobre a admissibilidade da reconvenção e da intervenção da SeaHotels. (3v)

Resposta: A reconvenção é admissível nos termos do artigo 266.º, mas não contra a SeaHotels, ou seja, a lei admite que haja reconvenção contra terceiros se em conjunto com o réu. Querendo a autora demandar um terceiro para deduzir apenas contra ele reconvenção, tal não é admissível. Questão diferente é da possibilidade da intervenção que deve ser analisada à luz das normas da intervenção de terceiros. Poderia ser admitida a intervenção como principal enquanto litisconsórcio passivo voluntário, mas mais uma vez apenas se fosse para a dedução da reconvenção.

Admitida a SeaHotels, esta vem alegar que o navio não tem qualquer defeito de construção.

6. Elabore um projeto de temas da prova para apresentar na audiência prévia. (3v)

Resposta (a formulação dos temas pode ser diferente, assim como o seu detalhe):

Para o pedido principal: ilicitude da gestão da operação comercial; danos decorrentes e nexos de causalidade entre uma e outra.

Pedido subsidiário: termos do acordo das partes subjacente aos vários contratos; preço do navio.

Pedido reconvenicional: defeitos na construção do navio

Para provar os defeitos na construção, do processo consta a seguinte prova:

- (i) Relatório pericial em que foram identificados um conjunto de defeitos na construção, mas não estabelecem qualquer relação entre esses defeitos e os atrasos;
- (ii) Depoimentos de vários engenheiros navais das várias empresas envolvidas que dizem que tudo foi feito de acordo com todos os planos e que qualquer alteração foi acordado por todos.

7. Qual deve ser a decisão do juiz em relação a este facto? (2,5v)

Resposta: Ambas as provas têm o mesmo valor probatório pelo que o juiz pode decidir livremente.

Para provar que o preço do navio era de €70.000.000, do processo consta a seguinte prova:

- (i) Carta enviada por Melhores Cruzeiros a SeaHotels e a Estaleiros afirmando que era esse o preço final;
- (ii) Depoimentos de testemunhas de todas as empresas, afirmando que houve um desconto no contrato no preço.

8. Qual deve ser a decisão do juiz em relação a esse facto? (2,5v)

Resposta: A carta contém uma confissão pelo que tem força probatória plena, logo as testemunhas (que não podem ser partes) não servem para destruir essa força probatória. O juiz tem de dar como provado que o preço acordado do navio foi de €70M.

Boa sorte!