

DIREITO MARÍTIMO

3.º Ano (1.º semestre 2014/2015)

Prova escrita: 9 de Janeiro de 2015; Duração: 2h

I

A, transportador, foi contratado por **B**, **C**, **D** e **E**, exportadores de queijo, lã, vinho e sapatos, respectivamente, para transportar as suas mercadorias no *Açor* de Lisboa até Ponta Delgada. Iniciada a viagem, **Z**, tripulante, depois de fumar em local proibido, apaga mal o cigarro, que incendeia parte significativa da lã de **C**, que é apagada à custa do vinho adrede vertido.

No alvorço do incêndio, caem também ao mar vários recipientes com vinho de **D** e sapatos de **E**. Sem que conseguisse encontrá-los, **A** dá disso mesmo conta ao operador marítimo **X**, que, através dum sistema de satélite, conseguiu localizar as mercadorias, permitindo o seu resgate.

Apesar de tudo, o *Açor* segue viagem. Perto da Ilha de São Miguel, **Z** avisa o capitão **V** de que, naquela zona, há rochas e sugere que se afastem de costa. O capitão teima e ordena que se prossiga a rota por si delineada, até porque os radares nada indicavam. Pouco depois, o navio encalha nas rochas e afunda.

1. **C** intenta acção contra **A**, **B**, **C** e **E** para contribuição por avaria grossa, mas estes defendem-se alegando ser o dano, única e exclusivamente, imputável a **Z**. *Quid iuris?* (3v)

2. **X** intenta acção para pagamento de salário de salvação marítima contra **D** e **E** e requer o arresto da mercadoria salva no porto de abrigo em que o *Açor* se refugiou depois do incêndio. *Quid iuris?* (4v)

3. **B**, **C**, **D** e **E** intentam acção contra **A** (transportador), **U** (proprietário do *Açor*) e **V** (capitão): **A** invoca que a responsabilidade é de **U** por o navio não estar equipado com radar e invoca a limitação da sua responsabilidade, **U** e **V** alegam apenas a limitação das suas responsabilidades. *Quid iuris?* (4v)

II

Responda, fundamentadamente, a *três* das seguintes questões.

1. O modelo vigente, em sede de limitação da responsabilidade do proprietário armador, é o do abandono liberatório *in natura*? (3v)

2. Comente a seguinte afirmação: “Não existe presunção de culpa em sede de abalroação”. (3v)

3. Comente a seguinte afirmação: “a Convenção de Bruxelas de 1924 só se aplica quando o transporte seja acompanhado de conhecimento de carga”. (3v)

4. Que entende por sistema binário de responsabilidade em sede de transporte de passageiros por mar? (3v)

5. O armador responde por actos por que o capitão, no exercício de funções, é objectivamente responsável? (3v)

Cotação

I = 3+4+4 (11v)

II = 3+3+3 (9v)

1v valor disperso pela pontuação anterior para sistematização da resposta e qualidade de redacção

Tópicos de correcção

I/1. Contribuição por avarias por facto ilícito culposo? Discussão. *Modus operandi* da contribuição e da repartição e regresso.

I/2. Salvação marítima por operações meramente intelectuais? Trata-se de arresto de mercadoria, que não do navio, pelo que não se aplica o célere regime previsto na CB 1952 (cuja aplicação, de resto, não seria isenta de dúvidas, atento o facto de poder discutir-se a atribuição de crédito a salvação nesta hipótese; todavia, vale sistema da lista taxativa de créditos).

I/3. Culpa náutica e limitação da responsabilidade. Aplicável regime de limitação da CB 1924 ao transportador. Aplicação regime da CB 1957 ao proprietário armador. A discussão do conceito de culpa pessoal e a discrepância de regimes (CB 1957 e CB 1924). A possibilidade de o próprio capitão também invocar a limitação da sua responsabilidade.

II/1. Comparação de modelos de limitação da responsabilidade. Regime do CCom, regime da Convenção de Bruxelas de 1924, Convenção de Bruxelas de 1957, Convenção de Londres de 1976. A inversão. O regime português e a recepção das duas primeiras Convenções. Artigo 12.º do DL 202/98.

II/2. Presunção de culpa e presunção de fortuitude: discussão. A regra do artigo 493.º/2 do CC, aplicável fora do âmbito da abalroação. Discussão. Presunções *hominis* de culpa e de causalidade.

II/3. Artigo 1.º, b), da CB 1924: discussão e crítica. A evolução posterior nas RH 1978 e nas RR.

II/4. O “*two tier system*”. Regulamento CE 392/2009. Convenção de Atenas 2002 . Presunção de responsabilidade (que não de culpa apenas) e discussão do cariz objectivo da responsabilidade, reforçado por regime de seguro obrigatório até montante máximo da responsabilidade agravada. Acima do limite, subjectivização da responsabilidade, com presunção de culpa.

II/5. Discussão acerca da necessidade ou não de a imputação primária ao capitão dever ser subjectiva, ou, ao invés, poder ser também objectiva ou por facto lícito. Artigo 4.º do DL 202/98. Artigo 500.º do CC. A posição da regência. *Adde*: a especificidade de recair presunção de culpa sobre o capitão (artigo 5.º/1 do DL 384/99).

Cotação

I = 3+4+4 (11v)

II = 3+3+3 (9v)

1v valor disperso pela pontuação anterior para sistematização da resposta e qualidade de redacção