

DIREITO MARÍTIMO

3.º Ano (1.º semestre 2014/2015) – *Exame escrito (época de recurso)*

Regência: Prof. Doutor M. Januário da Costa Gomes

13 de Fevereiro de 2015; Duração: 2h

ALUNOS ERASMUS

Responda a *cinco* das seguintes questões.

1. Distinga avarias grossas de avarias particulares. (4v)
2. O que entende por acto de abalroação. (4v)
3. Como distingue salvação de reboque marítimo. (4v)
4. Em que circunstâncias pode ser arrestado um navio que não é da propriedade do devedor do crédito marítimo? (4v)
5. O que entende por cláusula FIO? (4v)
6. Por que motivo pode dizer-se que hoje mais do que marítima a salvação é aquática? (4v)
7. O que entende por vendas marítimas? (4v)
8. Qual a diferença entre contrato de transporte marítimo de mercadorias e contrato de fretamento? (4v)
9. Caracterize a cláusula CIF. (4v)

Cotação

4+4+4+4+4 (20v)

Tópicos de Correção

1. Artigos 634.º e 635.º do CCom. O pressuposto (perigo comum) e os requisitos (acto voluntário intencional do capitão) (salvação comum) das avarias grossas. Avarias-danos e avarias-despesas. A determinação das avarias particulares por exclusão. Suportação / imputação ou contribuição por avaria.
2. Regime: artigos 664.º e ss. do CCom. Abalroação pode ser sem colisão. Não é necessário que tenha havido contacto directo: artigo 13.º da CB 1910, artigo 1.º, n.º 1, do *Draft* do Rio de Janeiro de 1977, Regras de Lisboa de 1987 na definição de “*collision*”, artigo 488 do *Codice della Navigazione*, §§ 734 e 738c do HGB. Em sentido contrário não depõe nem o artigo 166.º, al. *d*), do RGC 1972 (dever de assistência após colisão relativamente à embarcação com que haja colidido) nem o artigo 13.º, n.º 2, do Decreto-Lei n.º 384/99, quando, a propósito do acontecimento de mar, fala em “*colisão ou toque*”. Choque tem de ser entre 2 navios, pelo menos. Problema dos navios encalhados, abandonados, afundados e destroços: o critério da navegabilidade e perda da primitiva *destinatio ad navigandum*. Para efeitos do COLREG, que é aplicável e foi transposto para o Direito português, o conceito de navio abrange também o de hidroavião (regra 3, *a*)).
3. DL 431/86, de 30 de Dezembro e DL 203/98 / CB 1910 / CL 1989. O Decreto-Lei n.º 75/2001. Conceito de rebocador e os rebocadores salvadegos ou de salvação. O proporcionar de força motriz e a gestão corrente do navio. O perigo relevante. Conversão do reboque em salvação. Os serviços excepcionais e zonas de fronteira.
4. À luz da CB 1952 (artigo 3.º, n.º 4, da CB 1952). A questão, todavia, não é pacífica: ao passo que certo sector entende o arresto, nesses casos, possível apenas se se tratar dum crédito privilegiado, pois o artigo 3.º, n.º 4, tem implícito e deve necessariamente ser articulado com o disposto nos n.ºs 1 e 2 do artigo 9.º da CB 1952, até porque, na dúvida sobre a interpretação de certa norma, não parece avisado se permita uma expropriação de bens que são propriedade alheia, e porque a CG 1999 veio consagrar a ligação do arresto à fase executiva (à penhora) e esclarecer este ponto, articulando com os privilégios marítimos (*colorandi causa*), outros admitem o arresto do navio por débito do afretador não proprietário, a CB 1952 não se ocupa da execução forçada do navio, a CB 1952 é norteadada por um “*bem marcado*” favor *arresti*, o artigo 1.º, n.º 1, da CB 1952, atribui já aos créditos marítimos da sua lista fechada um regime de excepção relativamente a outros créditos, não sendo ainda para mais necessário que sejam privilegiados, e, por último, o fim de meio de pressão sobrepõe-se ao fim de garantia, separando o arresto da fase de execução, e, por isso, é também possível afirmar-se possível o arresto de coisas do proprietário não devedor (sobre o tema, FRANCESCO BERLINGIERI, *Ancora sul sequestro di nave non appartenente al debitore*, in *Il Diritto Marittimo* (1999), pp. 439-442, JOÃO DE OLIVEIRA GERALDES, *O arresto do navio do não devedor do crédito marítimo: estudo sobre a Convenção de Bruxelas para a unificação de certas regras sobre o arresto de navios de mar de 1952*, em *O Direito*, ano 142 (2010), IV, pp. 761-784, MÁRIO RAPOSO, *Arresto de navios*, in *II Jornadas...*, pp. 63 e ss.).
5. FIO – *free in and out*. A FIO *stowed* ou *stowed and trimmed*. A obrigação do transportador de proceder à carga e descarga e a possibilidade da sua exclusão ante o teor da CB 1924. O facto de a cláusula FIO respeitar às relações transportador / carregador (ou destinatários), ao passo que a cláusula FOB respeita às relações entre vendedor / comprador.
6. Análise do regime do DL 203/98. A abrangência a outros meios aquáticos que não só o marítimo. Justificação.
7. Incoterms. Tipos de vendas marítimas. Definição e distinção.
8. Análise DL 352/86 e DL 191/89. CB 1924. RH 1978 e RR. Índices tipológicos. Tipos de fretamento. Linhas regulares. Objecto: navio / carga. O legado histórico (a abrangente *locatio-conductio*). A injuntividade ou a supletividade num caso e noutro. Obrigações das partes. Conhecimento de carga e cartas-partida. O CCom e a posição tradicional de Palma Carlos. Posições Mário Raposo e Lima Pinheiro.
9. Funcionamento da cláusula CIF. Caracterização. Distinção doutras similares (FOB). Alusão à compra e venda e regime interno paralelo.