

DIREITO MARÍTIMO

3.º Ano (1.º semestre 2014/2015)

Prova escrita: 13 de Janeiro de 2014; Duração: 2h

I

Em Janeiro de 2014, **A**, **B** e **C**, exportadores de vinho, contrataram **D** para transportar as suas mercadorias no *São Valentim* de Lisboa até à Horta. Já carregado, mas ainda atracado, o *São Valentim* é alvo de um incêndio que deflagra na sala de máquinas: a tripulação, a mando do capitão, para salvar o navio, sacrifica as garrafas de vinho de **B**.

Apesar do contratempo, o *São Valentim* partiu no dia seguinte. Já no porto da Horta, o *São Valentim*, por imperícia do capitão, embate no *Cumberland*, navio inglês, que também desrespeitara as regras do porto.

Entregue a mercadoria, **E**, destinatário do vinho carregado por **A**, constata que as garrafas vinham quebradas. **F**, destinatário do vinho carregado por **C**, constata virem menos garrafas do que as constantes do conhecimento de carga, mas **G**, segurador de **C**, cobriu o dano.

1. **B** intenta acção pelo valor integral das garrafas que carregara (€ 50.000) contra **A**, **C** e **D**, no Tribunal da Horta, para contribuição por avaria grossa, mas **A** e **C** defendem-se alegando que o incêndio se deveu a má estiva do capitão de **D**, ao mesmo tempo que **D** alegou não ter havido, em rigor, avaria grossa porque o fogo ocorreu ainda o *São Valentim* não partira. *Quid iuris?* (4v)

2. **E** intenta acção no valor dos danos (€ 15.000), solidariamente, contra **D**, **H** (capitão do *São Valentim*), e **I** (armador do *Cumberland*), mas **D** e **H** defendem-se com base na exclusão da sua responsabilidade à luz do transporte celebrado, e **I** com base nos mesmos meios de defesa invocados por **D** e **H** e porque, a ser responsável, nunca o seria pela totalidade dos danos. *Quid iuris?* (4v)

3. **G** intentou uma acção de recobro contra **D**, que se defende alegando que eram inexactas as menções à quantidade carregada por **A** constantes do conhecimento de carga e bem assim que **A** lhe entregara uma carta de garantia. *Quid iuris?* (3v)

II

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

1. Caracterize juridicamente o navio. (3v)
2. Em que termos pode afirmar-se que, em sede de limitação da responsabilidade por créditos marítimos, Portugal continua vinculado a duas Convenções internacionais? (3v)
3. Em que termos pode um credor marítimo arrestar um navio cujo proprietário não é seu devedor? (3v)
4. Distinga as cláusulas FOB e FIO. (3v)
5. Distinga salvação e reboque marítimos. (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 (não exaurem as vias de solução possíveis e admitidas a correcção)

I/1.

- i. Verificam-se o pressuposto e os requisitos da *avaria grossa* (artigos 634.º e 635.º, § 1.º, do Código Comercial)? Sim: (i) existe *perigo (real e iminente) comum* para o navio e para a carga, num juízo de probabilidade feito razoavelmente pelo capitão; (ii) verifica-se o *carácter voluntário e intencional do sacrifício*, na medida em que foi a tripulação que o fez a mando do capitão (a urgência iminente prejudica o cumprimento do dever constante do artigo 6.º, al. b), do Decreto-Lei n.º 384/99); (iii) o sacrifício foi feito *para segurança comum* do navio e da carga (sobre esta matéria, e. g., JANUÁRIO DA COSTA GOMES, *Direito marítimo*, vol. IV – *Acontecimentos de mar*, Almedina, Coimbra, 2008, pp. 39 e ss);
- ii. O facto de o incêndio ter sido propiciado pela má estiva (comercial) de E, transportador, releva para efeitos da descaracterização do facto como sendo de *avaria grossa*? Para a doutrina mais antiga, no caso de o facto se dever a culpa do proprietário do navio, capitão ou terceiro, não se aplicava o regime das avarias grossas, mas da responsabilidade aquiliana (SILVA LISBOA, *Princípios de Direito mercantil*, t. III, pp. 6, 47-48 e *passim*; cf. tb. o artigo IV do Regulamento das Avarias de 1820 e o artigo 1817.º do Código Comercial de 1833), pelo contrário a *opiniocommunis* na doutrina moderna é a de que as situações referidas não relevam para efeitos da descaracterização como perigo relevante, sem prejuízo de regresso contra o verdadeiro responsável, numa lógica de *solve et repete* e sem prejuízo de o verdadeiro responsável não poder exigir aos demais a contribuição (sobre o tema, JANUÁRIO DA COSTA GOMES, *Direito...*, IV, pp. 45-50).
- iii. É relevante o facto de o *São Valentim* estar atracado no porto, carregado, mas sem ter ainda partido? Discussão sobre o arco temporal relevante para efeitos da caracterização de determinado facto como *avaria grossa*: a expressão do artigo 634.º do Código Comercial (“*desde que começam os riscos do mar até que acabam*”) coincide com a expressão do artigo 635.º, § 1.º, do mesmo diploma (“*desde o seu carregamento e partida até ao seu retorno e descarga*”) (diferente do artigo 602.º). Certo sector da doutrina entende bastar o carregamento para a qualificação como *avaria grossa* (CUNHA GONÇALVES, *Comentário...*, III, pp. 396-397, e AZEVEDO MATOS, *Princípios...*, III, p. 277), JANUÁRIO DA COSTA GOMES, *Direito...*, IV, pp. 41-42, entende questionável esse entendimento, mas deixa dúvidas se não será o mais correcto em face da situação simétrica de um navio que já retornou mas ainda não descarregou.
- iv. B não pode intentar acção pelo valor integral do dano sofrido, devendo o valor do seu dano ser computado quer na massa credora quer na massa devedora da contribuição por avarias, sob pena de, caso contrário, receber o valor da mercadoria por inteiro, à custa dos demais (sobre o tema, v. g. JANUÁRIO DA COSTA GOMES, *Direito...*, IV, pp. 61-63).
- v. *Adde*: o Tribunal da Horta é o competente, pois o Tribunal Marítimo, em Lisboa, tem hoje competência territorial alargada aos departamentos marítimos do Norte, Centro e Sul, mas não aos dos Açores e Madeira (artigos 83.º, n.º 3, al. d), e n.º 4, e 113.º, n.º 1, al. j), e n.º 3, da Lei n.º 62/2013 = LOSJ, e respectivo Anexo III. Nota: originalmente, apenas abrangia o departamento marítimo do Centro, mas foi estendido aos do Norte e Sul, mas não aos dos Açores e Madeira. A criação doutros tribunais marítimos contudo este prevista).

I/2.

- i. *Quaestio praevia*: Qual a lei aplicável: o Código Comercial ou a Convenção de Bruxelas de 1910 sobre certas regras em matéria de abalroação? A Convenção *ex* artigo 12.º, n.º 2, pois um dos interessados – o armador do *Cumberland* – não é português.
- ii. F pode intentar acção contra E e o seu capitão G? Pode, porque a abalroação foi também por culpa sua, ao abrigo do artigo 666.º do Código Comercial (atenção: não há presunção de culpa em matéria de abalroação, antes de fortuitidade, no caso de não ter havido

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

violação dos regulamentos: artigos 6.º da Convenção de Bruxelas de 1910, e 669.º do Código Comercial. Contudo, o enunciado do caso é expresso no sentido da existência de culpa, e por isso a questão fica resolvida nesse particular). A culpa do capitão comunica-se ao transportador *ex* artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 202/98 (cf. tb. o artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 384/99). Culpa presumida do capitão *ex* artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 384/99.

- iii. A acção podia ter sido intentada solidariamente contra E, G e H? Não, pois o § 2.º do artigo 4.º da Convenção de Bruxelas é expresso em referir que os danos causados aos carregamentos dos navios serão suportados pelos navios culpados *na dita proporção, sem solidariedade* relativamente a terceiros (sobre este regime e sobre a discussão à luz do Direito interno, JANUÁRIO DA COSTA GOMES, *Direito...*, IV, pp. 161-167). Regime de pariciedade em razão da proporção das culpas.
- iv. Qual a proporção das culpas? Do enunciado não parece resultar critério para averiguar se culpa do *São Valentim* é superior ou inferior à do *Cumberland*. Deve entender-se que são culpados em partes iguais (50 % E e G, 50 % H): artigo 4.º, § 1.º, da Convenção de Bruxelas de 1910.
- v. E e G alegam exclusão da sua responsabilidade: com que base? A pergunta não o diz expressamente, mas resulta do texto que a abalroação se deveu a “*imperícia do capitão*” e que ambos “*desrespeitara[m] as regras do porto*”. Trata-se da culpa ou falha náutica constante do artigo 4.º, n.º 2, al. a), da Convenção de Bruxelas de 1924, que exonera o transportador E. Dúvidas, em face da redacção originária da Convenção de Bruxelas de 1924, se a culpa náutica exonera o capitão, mas pode prevalecer-se de limitação da responsabilidade pela Convenção de Bruxelas sobre limitação da responsabilidade (artigo 6.º, n.º 3).
- vi. Não se trata de solidariedade, e, mesmo que se tratasse, a culpa náutica seria um meio de defesa pessoal, insusceptível de ser invocado por H (artigo 514.º, n.º 1, do CC), que, por isso, responderá pela sua parte da culpa.

I/3.

- i. J, segurador de C, pode intentar uma acção de recobro contra E? Sim, se se entender que se sub-rogou na posição do carregador C.
- ii. E pode defender-se alegando que, apesar dos dizeres do conhecimento, a mercadoria não tinha as qualidades e quantidades aí indicadas? À partida, sim, pode fazê-lo, pois, tendo-se J sub-rogado na posição de C, tudo se passa como se estivesse no âmbito das relações imediatas ou internas.
- iii. E pode defender-se alegando a existência da carta garantia? Não pode, pois o artigo 26.º, n.º 1, do Decreto-Lei n.º 352/86, refere que as cartas de garantia não são oponíveis a terceiros, designadamente ao segurador (solução, contudo, discutível à luz das regras gerais sobre a transmissão de créditos / posições jurídicas).

II/1. Artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 201/98, de 10 de Julho. Artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 202/98, de 10 de Julho. Coisa dotada de características funcionais (*destinatio* à navegação por água): coisa funcionalmente determinada. Artigo 1.º, n.º 2, do DL 201/98 (ELN) reportado a coisas acessórias, mas qualificação legal como partes integrantes (a interpretação do artigo 210.º, n.º 2, do CC). Coisa móvel sujeita a registo (artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 201/98; Decreto-Lei n.º 42.644, de 14 de Novembro de 1959 e Decreto n.º 42.645, de 14 de Novembro de 1959, artigo 5.º, n.º 2, do Decreto-Lei n.º 403/86, de 3 de Dezembro, que aprovou o Código do Registo Comercial: “*As disposições referentes ao registo de navios mantêm-se em vigor até à publicação de nova legislação sobre a matéria*”). A questão da personalidade judiciária do navio (artigos 28.º, n.º 2, do Decreto-Lei n.º 352/86, de 21 de Outubro, e 11.º do Decreto-Lei n.º 202/98, de 10 de Julho). (MENEZES CORDEIRO, *Da natureza jurídica do navio*, em *I Jornadas...*, pp. 7-45, JANUÁRIO DA COSTA GOMES, *Limitação...*, pp. 178 e 188; cf. também LIMA PINHEIRO, *O navio em Direito internacional*, em *I Jornadas...*, pp. 97 e ss.).

II/2. Vinculação de Portugal à Convenção de Bruxelas de 1924 para unificação de certas regras relativas à limitação da responsabilidade dos proprietários dos navios de mar, apesar da posterior

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

ratificação da Convenção de Bruxelas de 1957 (recepção através da cláusula geral de recepção à data vigente; o problema da convivência com o regime do artigo 492.º do CCom). Ratificação da Convenção de Bruxelas de 1957 sobre limite de responsabilidade dos proprietários de navios de alto mar, e a sua vigência no Direito interno pelo artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 49.028, de 26 de Maio de 1969: “*A Convenção sobre o Limite de Responsabilidade dos Navios de Alto Mar, concluída em Bruxelas em 10 de Outubro de 1957, publicada em anexo ao Decreto-Lei n.º 48 036, de 14 de Novembro de 1967, fica a vigorar, por força do presente preceito, como direito interno português*”. O teor do artigo 16.º da CB 1957: “*No que diz respeito às relações entre os Estados que ratificarem ou aderirem à presente Convenção, esta substituirá e revogará a Convenção (...) de 1924*”. Assim, não tendo Portugal denunciado a Convenção de 1924, quer esta quer a de 1957 são aplicáveis em função dos Estados envolvidos (sobre o tema, JANUÁRIO DA COSTA GOMES, *Limitação de responsabilidade por créditos marítimos*, Almedina, Coimbra, 2010, pp. 68, 139 e ss., 141 e ss.).

II/3. À luz do Direito português, não é possível a apreensão judicial, sob a forma de arresto, de bens que não os do devedor. 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.).

II/4. 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. A regulação nos *Incoterms* 2010. O regime da entrega e transferência do risco. A quem incumbe contratar o transporte.

II/5. 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.

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

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