

DIREITO MARÍTIMO

3.º Ano (2.º semestre 2014/2015)

Regência: Prof. Doutor M. Januário da Costa Gomes

Prova escrita: 8 de Junho de 2015; Duração: 2h

I

A vendeu a B 100 toneladas de azeite, sob o regime FOB, a transportar de Lisboa ao Funchal. Para o transporte em linha regular, B contratou C, armador do *Zarco*.

A meio da viagem, D, capitão do *Zarco*, apercebe-se da falta de combustível para chegar ao destino, devido a brecha no casco, retornando, em consequência do acontecimento, ao porto de Lisboa. Uma vez aí chegado, por distração do piloto de barra, embate contra o *Eanes* e contra o cais.

Quando, finalmente, chegou ao Funchal e entregou a mercadoria a B, este constatou a desconformidade desta com as menções constantes do conhecimento de carga.

1. A e B, proprietários de mercadorias transportadas no *Eanes*, 4 anos após o acidente, intentam acção contra o piloto E e C; E responde não poder ser accionado directamente e C entende não responder por actos do piloto. *Quid iuris?* (4v)

2. A Administração do Porto intenta acção contra C pela totalidade das despesas de arribada e pelos danos no cais, ao que C contrapõe que o pagamento das despesas deve ser rateadamente exigido a cada um dos interessados (incluindo A) e que a sua culpa não se presume. *Quid iuris?* (4v)

3. Dois anos depois, B intenta acção contra C pelos danos nas mercadorias, cujo valor fora declarado no conhecimento. C contesta fazendo valer uma carta garantia passada por A, e referindo que, de qualquer maneira, parte das mercadorias vinha no convés, conforme fora declarado no conhecimento, e que subsidiariamente invoca a limitação da sua responsabilidade. *Quid iuris?* (4v)

II

Responda, fundamentadamente, a duas das seguintes questões.

1. Comente a frase: “não há avaria grossa quando o perigo relevante seja consequência de facto de terceiro ou de culpa do proprietário ou do capitão”. (4v)

2. Comente a frase: “a salvação marítima e a gestão de negócios são institutos fungíveis”. (4v)

3. O que entende por culpa pessoal para efeitos do regime de limitação de responsabilidade por créditos marítimos? (4v)

4. Quais as funções do conhecimento de carga? (4v)

5. Distinga contrato de fretamento e contrato de transporte marítimo de mercadorias. (4v)

Cotação

I = 4+4+4 (12v)

II = 4+4 (8v)

Tópicos de correcção

I/1.

- (i) Caracterização como abalroação culposa (artigo 665.º do CCom);
- (ii) Obrigatoriedade de recurso a piloto (artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 48/2002);
- (iii) Prazo de reclamação do artigo 673.º do CCom? Revogado (argumentos).
- (iv) Prazo de prescrição de 3 anos (artigo 498.º, n.º 1, do CC);
- (v) Responsabilidade objectiva do armador por actos do piloto obrigatório (artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 202/98);
- (vi) Responsabilidade solidária entre o armador e o piloto (artigos 4.º do Decreto-Lei n.º 202/98 e 500.º do CC);
- (vii) Responsabilidade do piloto também nas relações externas (artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 202/98, malgrado teor aparente do artigo 7.º, n.º 2, do Decreto-Lei n.º 384/99; cf. também os artigos 7.º e 8.º da Lei n.º 67/2007, de 31 de Dezembro; cf. também, embora noutra tocante, o artigo 673.º do CCom).

I/2.

- (i) Despesas ocasionadas pela arribada forçada pagas pelo armador (artigo 656.º do CCom);
- (ii) Arribada forçada legítima? Sim, é forçada e legítima (654.º, n.º 1, e 656.º, n.º 1, *a contrario*, do CCom). Contudo, porque, estando a meio caminho, o capitão não deveria ter voltado para trás, mas sim continuado até ao porto de destino, deve considerar-se que a arribada naquilo em que excedeu a rota mais curta e razoável será tida por ilegítima;
- (iii) A totalidade das despesas pode ser pedida a C ou aplicam-se, em vez do artigo 656.º do CCom, as regras da avaria grossa? Estamos simultaneamente perante uma avaria grossa e uma arribada forçada legítima? Na medida em que se verifiquem os requisitos e pressuposto da avaria grossa estaremos perante uma avaria grossa (artigos 634.º, proémio, e 635.º, § 1.º, do CCom), devendo as despesas ser pedidas isoladamente a cada um (discussão sobre alcance do 656.º do CCom e da sua possível circunscrição a avarias particulares).
- (iv) Presunção de culpa do capitão.
- (v) Não há presunção (legal) de culpa na abalroação (sem embargo da possibilidade de prova através de presunções *hominis*). Mas, na medida em que há também danos por choque com cais, em vez das regras da abalroação, são já aplicáveis as do CC, em particular o artigo 493.º, n.º 2, do CC;
- (vi) A é responsável pelo pagamento da contribuição por avarias? A já não é proprietário das mercadorias, nem o risco corre sobre si (cláusula FOB).

I/3.

- (i) Presunção *iuris tantum* ou *iuris et de iure* nas relações mediatas com terceiros (destinatário) da recepção dos bens conforme indicações contidas no conhecimento de carga (artigo 3.º, n.º 3, *a* a *c*), e n.º 4, da CB 1924)? Individualização do problema e discussão;

Cotação

I = 4+4+4 (12v)

II = 4+4 (8v)

- (ii) Oponibilidade a terceiros das cartas de garantia? Artigo 26.º, n.º 2, do Decreto-Lei n.º 352/86.
- (iii) Valor declarado das mercadorias e limitação de responsabilidade.
- (iv) Transporte no convés de mercadoria declarada: solução da CB 1924.
- (v) Prazo para intentar acção.

II/1. Para a caracterização do perigo relevante é indiferente que decorra de caso fortuito ou de força maior, de facto de terceiro ou mesmo de culpa do proprietário do navio ou do capitão, o que decorre da visão solidarista do instituto, é consonante com a regra D de Y-A, respeita a diferença entre avaria e responsabilidade civil que decorrem em planos diversos, atende melhor às especificidades do Direito marítimo em vez de apor uma solução mais civilista e porque o CCom 1888 aligeirou, neste particular, os artigos 1817 e 1824 do CCom 1833 que excluía da avaria grossa as situações em que a causa remota do acto fosse a inavergabilidade do navio ou um acto do capitão ou dalgum tripulante (assim, CUNHA GONÇALVES, *Comentário...*, III, p. 405, M. JANUÁRIO DA COSTA GOMES, *Direito...*, IV, pp. 45-50; cf. também AZEVEDO MATOS, *Princípios...*, III, p. 285, COLLARES PEREIRA, *Do acto de avaria...*, pp. 52 e ss. Em sentido contrário, SILVA LISBOA, *Princípios...*, III, pp. 6 e 47-48).

II/2. Depende da análise caso a caso, mas nada obsta a que, em abstracto, se aplique a gestão de negócios, uma vez verificados os seus pressupostos e se ao caso não couber a aplicação do regime da salvação (assim também, NUNO AURELIANO, *A salvação...*, pp. 74-78, designadamente a p. 76), embora não deva a concorrência de institutos ser “subvertida” (por ex., recorrendo à gestão de negócios para obter a remuneração que não se conseguiu com a salvação, que exige resultado útil), tendo como limite a fraude à lei por intermédio da qualificação jurídica.

Pressupostos da gestão de negócios distinguem-se dos da salvação: (i) a salvação pode ser contratual, ao passo que a gestão de negócios pressupõe sempre a falta de autorização; (ii) mesmo na salvação espontânea verifica-se que a remuneração auferida pelo salvador será, em regra, superior à obtida pelo gestor; (iii) no caso de o salvador não ter obtido um resultado útil, na salvação marítima aplica-se como limite o valor das coisas salvas, o que não sucede com a compensação a atribuir ao gestor; (iv) o gestor pode ser remunerado se estiver a desenvolver a sua actividade profissional através da gestão de negócios, o que não sucede com a salvação marítima; (v) conexa com a obtenção dum resultado útil está também uma certa álea que envolve o salário de salvação, o que não sucede na gestão de negócios, pelo que a percepção da compensação do artigo 468.º, n.º 1, e remuneração do artigo 470.º, n.º 1, do CC, gozam, em termos comparativos, de maior grau de certeza; (vi) o salvador, ao contrário do gestor, não está obrigado a continuar as operações de salvamento; (vii) imposição do interesse do gestor no caso de o interesse do *dominus* ser contrário à lei ou à ordem pública ou ofensiva dos bons costumes não é compatível com a salvação cujo regime (internacional) prevê, no artigo 3.º da CBASM, que “[n]ão terão direito a remuneração alguma as pessoas que, apesar da proibição expressa e razoável do navio socorrido, houverem tomado parte nas operações de socorro” (assim, NUNO AURELIANO, *A salvação...*, pp. 76-78).

II/3. Qual a culpa pessoal do proprietário relevante para efeitos da preclusão do direito à limitação de responsabilidade? A expressão constante da versão inglesa da CB 1957 é “*actual faultor privity*”

Cotação

I = 4+4+4 (12v)

II = 4+4 (8v)

e a expressão francesa “*faute personnelle*”, pelo que a culpa pessoal não pode ser apenas circunscrita ao dolo (M. JANUÁRIO DA COSTA GOMES, *Limitação...*, pp. 255-256). Na CL 1976, o artigo 4.º refere, mais detalhadamente, e em reacção ao artigo 1.º da CB 1957 – por considerar ter sido a jurisprudência fortemente limitativa: “*Uma pessoa responsável não poderá limitar a sua responsabilidade se se demonstrar que a perda resultou de uma sua acção pessoal ou omissão, realizada com a intenção de causar tal perda ou com temeridade e sabendo que tal dano provavelmente se produziria*”. A CL 1976 abrange, portanto, o dolo directo, dolo necessário e dolo eventual, com exclusão da negligência inconsciente (negligência consciente é também impeditiva da limitação, mas apenas quando a desconsideração pelo agente da probabilidade de verificação do dano não tenha sido profissional, não sendo necessário que tenha sido grosseira: JANUÁRIO DA COSTA GOMES, *Limitação...*, pp. 257-259). Ora, em face da CB 1957, a culpa pessoal do proprietário abrange claramente o *dolo directo*, *necessário* e *eventual*, como também a *negligência consciente*, ainda que não grosseira. A *negligência inconsciente* está também, à partida, incluída na *culpa pessoal*, designadamente a negligência inconsciente *grosseira* e aquela em que sejam violadas as regras exigíveis a um profissional. Mas já nas situações de *negligência inconsciente leve* ou *ligeira*, desde que tolerada a um profissional, é mais duvidoso que a limitação da responsabilidade seja precluída (M. JANUÁRIO DA COSTA GOMES, *Limitação...*, pp. 261-263).

II/4. Função probatória, entendida como a susceptibilidade para provar a existência do contrato (explicação desta dimensão e dos termos em que vale). Função de recibo das mercadorias carregadas (explicação). O cariz documental do conhecimento de carga. A função representativa do conhecimento de carga. A natureza do direito incorporado (discussão perfunctória).

II/5. A proximidade sobretudo entre fretamento por viagem e transporte de mercadorias por mar. Artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 352/86: “*Contrato de transporte de mercadorias por mar é aquele em que uma das partes se obriga em relação à outra a transportar determinada mercadoria, de porto para porto diverso, mediante uma retribuição pecuniária, denominada frete*”. Elementos caracterizadores. Nos termos do artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 191/87, de 29 de Abril, “*contrato de fretamento é aquele em que uma das partes (fretador) se obriga em relação à outra (afretador) a pôr à sua disposição um navio, ou parte dele, para fins de navegação marítima, mediante uma retribuição pecuniária denominada frete*”. Prestação essencial do fretamento – em qualquer uma das suas modalidades – consiste em *fornecer ao afretador um navio em bom estado de navegabilidade*. No artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 191/87, o legislador coloca em destaque 3 os índices do tipo: (i) a colocação à disposição de um navio ou de parte dele; (ii) a finalidade de navegação marítima; (iii) a retribuição. Obrigação de resultado no transporte e obrigação de meios na locação. Distintos os objectos dos contratos: o navio ou as mercadorias. Transporte de linha regular. A diferença histórica do Direito romano e do *ius commune* e a transposição dos seus termos para a codificação oitocentista: a *locatio conductio operis* e a *locatio conductio rei*. Supletividade do regime do fretamento por contraposição à imperatividade do do transporte. A posição e o poder fáctico negocial dos intervenientes.