

Tópicos de correcção:

I/1.

- (i) Avaria grossa apenas os danos do fumo devidos à extinção do incêndio com recurso a extintores, não os devidos ao incêndio inicial (artigo 635.º, § 1.º, do CCom; cf. também a regra III das RIA 2016).
- (ii) tempestivo o exercício do direito: 1 ano de prazo de caducidade a contar da descarga ou, no caso de alijamento total da carga, da chegada do navio ao porto de destino (artigo 958.º do CPC).
- (iii) Responsabilidade civil não preclude avarias grossas (cf. a regra D das RIA 2016);
- (iv) Tratando de venda FOB, o risco transmitira-se já de **A** a **B** com a entrega das mercadorias a bordo, e tratando-se de venda de coisas específicas (embora o caso não permitisse com certeza excluir tratar-se de coisas genéricas) tendo-se já transmitido a propriedade a **B**, o crédito à contribuição em avaria grossa não era de **A** mas de **B**;

I/2.

- (i) Tempestivo o exercício do direito: 3 anos (artigo 498.º/1 do CC; cf. também, embora inaplicável ao caso, o artigo 7.º, § 1.º, da CB 1910, que estabelece prazo de 2 anos); revogação tácita do artigo 673.º do CCom (M: Januário da Costa Gomes, *Direito marítimo*, vol. IV – *Acontecimentos de mar*, Almedina, Coimbra, 2008, pp. 181-183);
- (ii) **E** na qualidade de mero proprietário, não armador (a pergunta caracteriza-o apenas como “*dono do Pais*”), era subsidiariamente responsável (artigo 6.º DL 202/98), mas para ilidir a presunção de armador carecia de ter provado de que quem invocava a sua qualidade de armador sabia quem o era (artigo 2.º/1, *a*), e 2 do DL 202/98);
- (iii) Regime da abalroação aplica-se também a embarcações de recreio (conceito amplo de navio: artigo 1.º/1 do DL 201/98; cf. também o artigo 19.º/3 do RGC72);
- (iv) Não se presume legalmente a culpa na abalroação (artigo 669.º do CCom; cf. também o artigo 6.º, § 2.º, da CB 1910), embora pelo facto de o *Gualdim* estar atracado ao cais e o *Pais* em movimento pudesse afirmar-se, de acordo com máximas de experiência, uma presunção *hominis* ou judicial.
- (v) Regime da abalroação aplica-se ainda que um dos navios esteja fundeado (cf. M. Januário da Costa Gomes, *Direito...*, IV, 128);
- (vi) Limitação de responsabilidade, salva culpa pessoal do proprietário, pela CB57 (artigo 1.º, *b*)); aplicação a embarcações de recreio? Conceito de “navio de alto mar” para efeito da CB57 (cf. M. Januário da Costa Gomes, *Limitação de responsabilidade por créditos marítimos*, Almedina, Coimbra, 2010, 228-232 e 235-239).

I/3.

- (i) Má arrumação: distinção entre culpa náutica e culpa comercial. Culpa comercial não permite exoneração *ex* artigo 4.º/2, *a*), da CB24 enquanto direito interno pelo artigo 1.º do DL 37.748, mas permite a oportunamente invocada limitação *ex* artigo 4.º/5;
- (ii) Manchas devidas à “*qualidade intrínseca da tinta conjugada com a humidade no porão durante a viagem*”. Esta referência permitia ponderar a aplicação do artigo 4.º/2, *m*), da CB24 para exoneração por vício próprio da mercadoria, mas a referência a humidade nos porões afasta-a, de modo que o transportador poderia

apenas neste caso limitar a sua responsabilidade, devendo-se a humidade nos porões a culpa sua (cf. os artigos 3.º/1, c), e 4.º/1 da CB24; “*pôr em bom estado os porões, os frigoríficos e todas as outras partes do navio em que as mercadorias são carregadas, para a sua recepção, transporte e conservação*” e “*preparar e pôr em bom estado porões, frigoríficos e todas as outras partes do navio onde as mercadorias são carregadas, de modo que elas sejam aptas à recepção ou transporte e à preservação das mercadorias*”);

- (iii) Limitação por unidade (cada quadro);
- (iv) Tempestiva a acção: prazo de 2 anos (artigo 27.º/2 do Decreto-Lei n.º 352/86; não assim se aplicável o artigo 3.º/6 da CB 1924: 1 ano);
- (v) D age por conta e em nome de C (DL 202/98), não se tendo obrigado ao transporte;
- (vi) A questão não visa os quadros danificados pelo fumo do incêndio, mas, se o fizesse, seria possível a invocação da exoneração do transportador *ex* artigo 4.º/2, b), da CB24, dado que o incêndio não proveio de culpa sua (abalroação do *Pais*).

II/1. O resultado útil como princípio romanístico (*contributio nave salva*), defendido, entre outros, por Silva Lisboa, mas afastado pela doutrina do séc. XX. Apoios literais à tese nos artigos 639.º e 642.º do CCom. O afastamento dos argumentos literais. A ponderação do resultado útil em sede de liquidação e contribuição, que não da verificação da própria avaria.

II/2. Caracterização do navio (coisa móvel sujeita a registo; nacionalidade; nome; regime específico). Artigo 11.º do DL 202/98 (pressupostos para a responsabilidade do navio e distinção de situações afins). Artigo 28.º, n.º 1, do DL 352/86; artigo 18.º do DL 45.968, de 15 de Outubro de 1964.

II/3. Resultado útil: discussão e limites. A compensação especial e os termos da sua consagração e relação com o salário de salvação.

II/4. Cláusulas A4 e B4 dos termos CIF e FOB 2010 vs. artigos 541.º, 796.º, 938.º do CC.

II/5. O artigo 10.º da CB24. O Protocolo de Visby de 1968. Discussão. Transporte objectivamente internacional.

II/6. Caracterização CLC92 como Convenção de imputação e limitação. A canalização sobre o proprietário nas relações externas. As relações internas. O seguro obrigatório de responsabilidade civil e a responsabilidade objectiva.

II/7. A proximidade sobretudo entre fretamento por viagem e transporte de mercadorias por mar. Artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 352/86. Elementos caracterizadores. Nos termos do artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 191/87, de 29 de Abril. 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.