

Tópicos de correcção

I/1.

- (i) “respondeu ter-se tratado de mero reboque”: o encalhe num baixio seguido de esforço infrutífero dos motores para reflutuação é passível de ser visto como perigo no mar (para navio e carga: por isso tanto para efeito de avarias grossas – vd. regra VII das RIA quanto a um específico tipo de danos – como de salvação) – cujas características devem nesta ocasião ser discutidas –, mas a questão é discutível (e aberta a discussão);
- (ii) “não ser devido em razão de ser [C] proprietário de ambos os navios”: não é exacto, pois 5.º/4 DL 203/98 (mas tb. CL 89); não há neste caso reunião na mesma pessoa das qualidades de credor e devedor (confusão) – explicar: tripulação v. C armador;
- (iii) “[C] não o devia por inteiro”: é exacto, pois 6.º/2 e 7.º DL 203/98 (mas tb. CL 89; explicar: até porque confusão da parte do salário devido por si e a si C na qualidade de armador);

I/2.

- (i) “que [=C] contrapôs não a [=indenização] na totalidade”: 666.º do CCom estabelece parciariedade (opinião contrária Cunha Gonçalves em relação à interpretação do 666.º do CCom) (mas 4.º § 2.º da CB 10 estabelece para lesões corporais a “terceiros” solidariedade passiva; discussão crítica);
- (ii) “não se presumir a sua culpa”: 669.º do CCom (e 6.º § 2.º CB 10);
- (iii) “nem, tendo-a [=culpa] o capitão ou o piloto, se lhe comunicar”: funcionamento da responsabilidade objectiva do comitente por actos do comissário (4.º/1 a) e b) e 2 do DL 202/98 e 500.º/1 do CC); em matéria de abalroação não se presume responsabilidade civil subjectiva do capitão *ex* 5.º/1 do DL 384/99 (posição da regência);

I/3.

- (i) Sub-rogação do segurador da mercadoria: 136.º/1 do RJCS; contudo, importante notar que seguro CIF é por conta doutrem, logo não tinha interesse A mas B, por conseguinte devia ter sido a B, em cuja esfera se verificava o interesse e o risco de perda ou deterioração da mercadoria e da contraprestação, paga a indemnização;
- (ii) “D alegou nada dever”: D agiu em representação de C na celebração do contrato de transporte (9.º do DL 202/98), de modo que não é obrigado ao transporte, custódia e entrega da mercadoria;
- (iii) “não ter o segurador feito prova da culpa [de C]”: responsabilidade subjectiva presumida a do transportador – explicar: ónus probatório de acordo com lógica que preside ao artigo 4.º (v. g. n.º 2) da CB 24 (alusão à responsabilidade dita objectiva *ex*); além de que se trata de responsabilidade contratual, logo à partida beneficia de presunção de *faute ex* artigo 799.º/1 do CC;
- (iv) Extemporaneidade da acção: não, pois 2 anos (26.º/2 do DL 352/86; mas explicar por que não prazo do 3.º/6 da CB 24);
- (v) “exclusão de responsabilidade por falha na navegação”: sim, para o encalhe (“por erro do capitão”), mas mais dúbio se para a abalroação na falta de elementos nesse sentido → artigo 4.º/2 a) da CB 24 – explicar em que consiste falta náutica e sua diferença em relação à comercial.

II/1. O ponto de situação à luz da CCom (a regra *salva navis*). As RIA16-17. Liquidação, que não pressuposto. Posição da regência.

II/2. Artigo 673.º do CCom. RGC72. Artigo 6.º da CB10. Artigo 498.º/1 do CC. Superveniência da CRC e lei que criou tribunais marítimos. Discussão doutrinária (posição da regência).

II/4. Transportes objectiva e subjectivamente internacionais. O artigo 10.º da CB24. As alterações e esclarecimentos interpretativos do Protocolo de Visby.