

## TÓPICOS DE CORRECÇÃO

### DIREITO MARÍTIMO

3.º Ano – TB (2.º semestre 2019/2020)

*Exame: 12 de Junho de 2020; Duração: 90m*

#### I/1.

Esquema da acção: E segurador sub-rogado B → C transportador + D capitão do AF/transportador + F armador do CA

- (1) Exclusão da responsabilidade de C: culpa náutica (artigo 4.º/2 a) da CB24 ex 1.º pr. do DL 37.748, de 1-Fev.-1950)
- (2) Extemporaneidade do direito contra C: sim, 2 anos pelo 27.º/2 do DL 352/86 (explicar por que não 1 ano pelo 3.º da CB24)
- (3) Exclusão da responsabilidade de D: sim, nos termos do transportador (artigo 4.º-*bis* da CB24 alterada pelo Prot. Visby; carácter interpretativo)
- (4) F alega igual causa de exclusão que C: não pode, porque parciariedade passiva (mesmo que solidariedade passiva, pelo artigo 514.º/1 do CC não poderia porque meio de defesa pessoal de convededor)
- (5) *Adde*: D comissário, C comitente (artigo 4.º/1 a) e 2 do DL 202/98, 5.º do DL 384/99, 500.º do CC)
- (6) *Adde*: abalroação nas imediações do porto não é na pendência de reboque: o reboque do AF tinha já sido feito pelo QP (que tinha a direcção do trem de reboque) e o AF deixado na barra (é esta a sequência cronológica e dos parágrafos); no porto o AF era, quando muito, assessorado por piloto; note-se também que o AF, apesar do socorro que pediu (e apesar do reboque), só tinha os aparelhos de navegação e localização avariados, de modo que, desligado do QP, podia autonomamente navegar.

#### I/2.

Esquema da acção: tripulantes do QP → C transportador

- (1) Não ter ocorrido perigo no mar: elementos contrários à sua existência: o estar o navio à deriva não é por si só conclusivo de que haja perigo no mar (vd. e.g. STJ 5-Jun.-2003); *idem* quanto à tempestade que parece ter já passado; avaria é nos aparelhos de navegação e localização, não na propulsão do navio; o facto de ter pedido socorro específico, não genérico, a navio que passava, ainda por cima do mesmo armador (vd. STJ 5-Jun.-2003); também valorada resposta que afirmasse elementos favoráveis: por ex. forte tempestade, ainda que tendo já passado; meia viagem e distância longínqua de portos mais próximos; época da navegação (Out.). É também discutível se era realmente necessário reboque

(material ou mesmo jurídico) do *AF*: é que ele só tinha os aparelhos de navegação e localização avariados, mas não, segundo os dados que do enunciado constam, os meios/máquinas de propulsão do navio.

- (2) Não serem eles credores de todo o salário: o argumento é procedente; não há referência a que autor da acção seja o respectivo armador, ele também credor, na respectiva parte, do salário (cf. o artigo 8.º/1 e 2 do DL 203/98);
- (3) Não serem eles devedores de todo o salário: o argumento é procedente; não há referência a que réus na acção tenham também sido os interessados na carga, eles também devedores, nas respectivas partes, do salário (cf. artigos 6.º/2 e 7.º do DL 203/98);
- (4) Navios irmãos: não impede se constitua a obrigação de pagamento do salário de salvação a cargo do armador do navio salvo em face dos tripulantes do navio salvador (artigo 5.º/4 do DL 203/98).

### **I/3.**

Esquema da acção: B comprador/destinatário → C transportador e D capitão

- (1) A presunção resultante do conhecimento de carga e o seu carácter inilidível nas relações mediatas: artigo 3.º/4 da CB24 e alteração pelo Prot. Visby: discussão;
- (2) reserva genérica, ineficaz (artigo 25.º/1 e 2): peso era passível de ser conhecido pelo transportador, mesmo que contentorizada a carga;
- (3) Carta de garantia: regime artigo 26.º/1 do DL 352/86: pode B dirigir-se também a C, além de A. Carta de garantia não isenta C de responsabilidade.

**II/1.** Discussão entre responsabilidade subjectiva por culpa presumida e objectiva na CLC. O recorte negativo da responsabilidade objectiva. A distribuição do ónus da prova.

**II/2.** O artigo 2.º/3 do DL 203/98. O regime geral da anulação e modificação dos negócios jurídicos, em especial negócios usurários (artigo 282.º do CC). A discussão sobre a existência de especificidades no DL 203/98 em face do regime geral.

**II/3.** O regime específico do arresto de navio: a CB de 1952. A L 35/86. O artigo 9.º do DL 201/98. O regime do arresto de carga: CC, CPC, DL 201/98.

**II/4.** Sim, conforme artigo 635.º, § 1.º, do CCom, ainda que não deliberado (cf. porém o artigo 6.º *h*) do DL 384/99); legitimidade do capitão (artigo 635.º, § 1.º, do CCom; 4.º do DL 384/99). Excepções? Salvação espontânea: regra VI das RIA. Cf. também o artigo 7.º do DL 203/98. *Adde*: Relevância negativa da causa virtual em matéria de avarias grossas.

**II/5.** As diferenças entre carta-partida (cp) e conhecimento de carga (cc) e entre transporte sob cp e sob cc. Problema da sujeição a forma especial do contrato de transporte de mercadorias por mar e do fretamento. Comentário directo à afirmação: Não assim perante terceiros, uma vez posto em circulação o título. Cf. *e. g.* artigo 29.º *b*) do DL 352/86 assim como 1.º *b*) da CB24.

**II/6.** Sim, podendo até ser mais amplamente generalizado ao transporte de mercadorias. Primeira fase: a imputação, de princípio, da responsabilidade ao transportador ou a imputação provisória; segunda fase: a exclusão da responsabilidade; terceira fase: a limitação da responsabilidade; quarta fase: a preclusão da limitação de responsabilidade.