

DIREITO MARÍTIMO

3.º Ano – Turma B (2.º semestre 2020/2021)

Exame: 15 de Junho de 2021; Duração: 2h

Tópicos de correcção

I/1. pedido de contribuição em avarias grossas; tempestivo o pedido: 12.2019 → 12.2020 (958.º do CPC):

- (i) A com efeito não estava obrigado a contribuir, pois, sendo venda CIF, o risco transmitira-se a B com a entrega da mercadoria a bordo do navio, o mesmo valendo para os custos (regras A3 e B3, A9 a) e B9 a) do termo CIF 2020 = à solução de 2010); a responsabilidade de C, a existir, não desqualificaria o sacrifício como avaria grossa (regra D das RIA 2016/2017; discussão em face do CCom);
- (ii) não preenchimento dos requisitos da avaria: relevância negativa da causa virtual – excluído direito à contribuição em avarias grossas (opinião da regência; cf., porém, regra VII das RIA 2016, mas diferentemente a versão de 1950); se estava carregada no convés de acordo com “os reconhecidos usos do comércio”, há lugar a contribuição em avaria grossa à luz das RIA 2016/2017; e há também lugar à “contribuição especial”, sem prejuízo da “geral”, nos termos do artigo 641.º do CCom, se tiver havido consentimento do dono (regra datada após generalização da contentorização; discussão).

I/2. pedido de indemnização por responsabilidade civil delitual (abalroação):

- (i) extemporaneidade? 12.2019 → 5.2021; não, tempestiva a acção pois não decorrera ainda prazo de 3 anos (498.º/1 do CC; cf. tb. 673.º pr. do CCom segundo orientação da regência tacitamente revogado: explicar sucintamente argumentos, v. g. superveniência da CRP, lei dos tribunais marítimos e 15.º do DL 384/99);
- (ii) causa de exclusão de responsabilidade: C pode alegar culpa náutica quanto aos danos à carga por mor da abalroação (4.º/2, a), da CB24; explicação e diferenciação da culpa comercial: concurso responsabilidade delitual e obrigacional com prevalência desta neste particular);
- (iii) limitação de responsabilidade: possível pelo 4.º/5 da CB24 com valor do 1.º do DL37.758 actualizado pelo 31.º/1 do DL 352/86 (depois actualizado para €);
- (iv) piloto não poder ser responsabilizado: nas relações externas só por culpa grave (8.º/1 da L 67/2007, 500.º/1 do CC *ex* 4.º/1 b) e 2 do DL 202/98; cf. tb. 7.º do DL 384/99), mas não havendo elementos que permitam concluir nesse sentido;
- (v) capitão do *Garvão* não responder pela totalidade dos danos: tratando-se de um caso de abalroação por culpa comum, G, responsável solidário (artigos 4.º/1 a) e 2 do DL 202/98 e 500.º/1 e 3 do CC); quando muito responderia parciariamente (666.º do CCom; cf. tb. 4.º da CB10; dar nota da divergência doutrinária de Cunha Gonçalves que sugeria aplicar regime da abalroação duvidosa).

I/3. pedido de indemnização por responsabilidade civil obrigacional (extrai-se implicitamente da referência a “*relação contratual*” na 3.ª pergunta) mas pode interpretar-se no sentido de ser com base em responsabilidade delitual:

- (i) não terem procedido à descarga e nenhuma relação contratual terem com B que a tem antes com D: B com efeito nenhum contrato de transporte celebrou com C nem com o agente de navegação, antes fê-lo o transitário D em nome próprio mas por conta de A; B pode, no entanto, agir contra B com base no direito de crédito incorporado no título de crédito, o conhecimento de carga (não contra E agente

de navegação, que agiu em nome de C ao abrigo de mandato com representação: 9.º do DL 202/98, de modo que se repercutiram na esfera de C os efeitos do negócio de transporte);

- (ii) a responsabilidade perante B pelas referidas operações não é, em princípio, do operador portuário: com efeito, tendo o dano ocorrido durante a descarga do contentor no porto, a responsabilidade continua a ser do transportador (1.º e), 3.º/2 e 7.º da CB24 e 22.º/3 do DL 298/93; cf. tb. 18.º do DL 352/86), salvo se I tiver sido directamente contratado por B caso em que não é de excluir que, com base nestoutro título, possa B agir contra I.

II/1. Conhecimento de carga como título de crédito (além do DL 37.758 o 11.º do DL 352/86: pode ser ao portador, à ordem, nominativo) causal. Tese tradicional da fisionomia bifronte: real (propriedade das mercadorias) e creditícia (direito de crédito à entrega das mercadorias; cf. tb. 374.º e 441.º do CCom). Argumentos contrários à representação dum direito real: as mercadorias objecto do transporte não terem de pertencer, em propriedade (ou outro direito real), ao expedidor/carregador; o transportador não pode exigir ao destinatário ou portador legítimo do título a prova de que é proprietário das mercadorias cuja entrega lhe é exigida (similarmente ao depósito); transporte não é contrato translativo. A posse do portador do título (e a do transportador).

II/2. Arresto de navios obedece a regime da CB 1952 (âmbito de aplicação); o instituto é também regulado no CPC (394.º). O arresto de carga segue o regime geral civil e processual civil do arresto. Razões da distinção.

II/5. Contrato de transporte celebrado entre carregador e transportador. Parte no contrato pode ser simultaneamente destinatário (e.g. vendas dos grupos E ou F dos *Incoterms*), que será carregador no sentido de parte no contrato, mas não no de sujeito que carrega – ou dá a carregar – as mercadorias. Tese do contrato a favor de terceiro (críticas); tese do contrato trilateral e adesão ao contrato; a impossibilidade de formular uma conclusão uniforme, válida para todas as situações de transporte (o caso do carregador destinatário); o direito exercido pelo terceiro ao abrigo do conhecimento de carga, título de crédito, dentro de lógica cartular.