

MESTRADO EM DIREITO E PRÁTICA JURÍDICA

DIREITO MARÍTIMO II

[EXAME DE RECURSO. 15.02.2022. 90 minutos]

TÓPICOS

Comente fundamentada e criticamente as afirmações contantes dos pontos 1 a 5 [3 valores cada] e escolha duas das afirmações constantes dos pontos 6 a10 [2,5 valores cada]

As afirmações podem não estar corretas em termos jurídicos.

1. Na abalroação de navios, quer à luz do direito interno quer à luz da CB 1910, é aplicável a presunção de culpa por exercício de atividades perigosas.

A questão é direcionada à necessidade de ser confrontado o regime do artigo 493.º/2 do CC com o regime interno em sede abalroação de navios (CCom).

Essa presunção não é aplicável em sede de direito interno, uma vez que o regime do CCom é específico. Menos será aplicável no quadro da CB 1910, considerando também (mas não só) o artigo 6.º/II CB 1910.

2. Havendo danos na expedição marítima, o capitão responde nos termos da responsabilidade civil aquiliana, sendo também responsável, em termos subsidiários, o armador e o proprietário do navio.

A resposta pressupõe a análise e sucessiva do artigo 5.º do DL 384/99 e dos artigos 4.º a 6.º do DL 202/98.

3. Face à CB 1957 e à LLMC, a limitação de responsabilidade é sempre possível, exceto nos casos de dolo do armador.

A afirmação não está inteiramente correta. Que não possa haver limitação nos casos de dolo do proprietário do navio (na CB 1957) e do armador (na LLMC) é pacífico. Já não será correto afirmar, como está afirmado, que seja só nos casos de dolo. Análise densificada do artigo 1/1 da CB 1957 e do artigo 4.º da LLMC.

4. A partir do momento em que o *offending ship* seja vendido a terceiro, deixa de ser possível o arresto, quer na CB 1952, quer no direito interno português.

Análise crítica do artigo 3.º da CB 1952. A afirmação não está inteiramente correta face à CB 1952, mas estará tendencialmente correta no direito interno. Referência fundamentada ao artigo 619.º/2 CC.

5. A cobertura dos seguros marítimos é tipicamente *all risks*, no sentido de que os mesmos cobrem todos os riscos de mar.

*Análise densificada do artigo 604.º CCom. Diferença entre o sistema *all risks* e o sistema *named perils*.*

6. Quando a salvação marítima envolva *sister ships*, fica precluída a aplicação do regime da CB 1910 ou da LSM.

A afirmação é falsa, à luz, designadamente, do artigo 5.º/4 LSM e do artigo 5.º da CB 1910.

7. O princípio *no cure no pay* foi abandonado pela Convenção de Londres de 1989, face ao regime da CB 1910.

*A afirmação está errada quer à luz da CL 1989 quer à luz da LSM. O que acontece é que o princípio *no cure no pay* foi temperado pelo regime da compensação especial. Ver artigo 5.º/2 LSM.*

8. O arresto de navios, quer interno quer internacional, está sujeito às exigências que se resumem nos brocardos *fumus boni iuris* e *periculum in mora*.

A afirmação está errada quanto ao arresto na CB 1952, atento, designadamente, o que dispõe o seu artigo 1.º

9. Distinga e caracterize os diversos mares à luz da Convenção de Montego Bay e do direito interno, cruzando também com os conceitos de soberania e de jurisdição.

Importa definir e caracterizar os conceitos de mar territorial, zona contígua, zona económica exclusiva, plataforma continental e alto-mar, quer à luz da Convenção de Montego Bay, quer à luz da Lei 34/2006.

10. Refira-se à importância da Lei da Boa Razão na evolução do Direito Marítimo.

O aluno deve, na sua resposta, acuar o estudo de “O ensino do Direito Marítimo”, pp. 44-45, com referências.