

TÓPICOS DE CORRECÇÃO

MESTRADO EM DIREITO E PRÁTICA JURÍDICA

DIREITO MARÍTIMO III

[Exame. 21.06.2022]

Responda, fundamentada e criticamente a 5 das seguintes questões [4 valores cada]

1. Num transporte marítimo sujeito às Regras da Haia (sem Protocolo de Visby), o transportador pode “em qualquer caso”, limitar a sua responsabilidade por perda ou avaria da mercadoria?

A problematização do artigo 4.º/5 da CB 1924 («Tanto o armador como o navio não serão obrigados, em caso algum, por perdas e danos causados às mercadorias ou que lhe digam respeito...»). A consagração, a um nível sistemático, de factos preclusivos da limitação de responsabilidade do transportador noutros actos normativos. A limitação em caso de dolo e a ordem pública. O abuso do direito.

2. Há uma responsabilidade del credere legal do transitário? E do agente de navegação?

Vinculação del credere do transitário (artigo 15.º/1 do Decreto-Lei n.º 255/99): caracterização, a distinção consoante haja ou não poderes de representação, natureza jurídica, a sua fonte legal (por contraponto a outros casos de vinculação del credere, de natureza contratual, como sucede no contrato de comissão ou na agência). A não consagração legal expressa de vinculação del credere no Decreto-Lei n.º 264/2012; caracterização tipológica, incluindo tipos contratuais próximos, e o artigo 9.º do Decreto-Lei n.º 202/98 (problematização).

4. Refira-se ao relevo da diferenciação entre “falta náutica e “falta comercial”.

Distinção entre os dois tipos de falta, para efeito do artigo 4.º/2 a) da CB 1924. A ratio da sua consagração como causa de exclusão de responsabilidade do transportador. O confronto com o artigo 800.º/1 do CC. Críticas ao sistema das Regras da Haia e a solução das Regras de Hamburgo e das Regras de Roterdão.

7. A caução para desalfandegamento pode ser acionada pela Alfândega nos casos em que o importador demonstre documentalmente que as quantias necessárias para o efeito foram por si entregues ao agente alfandegário?

Análise e caracterização da caução para desalfandegamento em face do Decreto-Lei n.º 289/88, com as alterações subsequentes, por último pela Lei n.º 64-B/2011; i.a. STJ 1 de Outubro de 2015; o regime do artigo 2.º/2 do Decreto-Lei n.º 289/88.

9. Comente criticamente a seguinte frase: “O chamado contrato de fretamento por viagem é, em substância, um contrato de transporte marítimo de mercadorias, aplicando-se o respetivo regime.”.

A distinção entre fretamento de navio e transporte de mercadorias por mar; os critérios distintivos dos dois tipos contratuais; a não univocidade da distinção noutras experiências jurídicas europeias e o tipo contratual base, historicamente comum; o artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 191/87 e a funcionalização do fretamento por viagem ao «transporte de mercadorias determinadas»; a menção na carta-partida da «quantidade e natureza das mercadorias a transportar» (artigo 6.º/1 c) do Decreto-Lei n.º 191/87). A aplicação, no Direito português, de diferentes regimes ao fretamento de navio e ao transporte de mercadorias por mar, mas a possibilidade de, sendo emitido conhecimento de carga no âmbito de um fretamento de navio e tendo tal conhecimento circulado, ser aplicável nas relações com o terceiro portador legítimo do título o regime do transporte de mercadorias por mar.