

DIREITO MARÍTIMO II

[Exame de 5 de Janeiro de 2023. 90 minutos]

Tópicos de correcção

1. *Análise do regime dos artigos 669.º do CCom, 6.º da CB 1910 e 493.º/2 do CC e delimitação dos âmbitos de aplicação. Presunções legais e naturais. Consideração de outras normas relevantes, como e.g. o artigo 5.º/1 do DL 384/99, o 10.º/1 do Decreto-Lei n.º 431/86 ou o 32.º do Decreto-Lei n.º 93/2018 (Regime Jurídico da Náutica de Recreio).*

2. *A afirmação carece de precisões. O armador não responde subsidiariamente, mas como comitente do capitão, comissário (artigos 4.º/1 a) e 2 do Decreto-Lei n.º 202/98 e 5.º/1 do Decreto-Lei n.º 384/99). O proprietário não armador (o que também seja armador, responde como armador: artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 202/98) responde sim subsidiariamente (artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 202/98; discussão dos termos e caracterização da subsidiariedade em causa: forte (M. Januário da Costa Gomes)) e ainda enquanto comitente do capitão (2.º comitente; a aparente contradição normativa do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 202/98 ao referir-se a «subsidiariamente» e a «nos mesmos termos do proprietário armador»). A sub-rogação.*

3. *O problema, mais geral, dos factos preclusivos do direito à limitação de responsabilidade por créditos marítimos (CB 1924, CB 1957, LLMC; mas também CLC, HNS, CBancas; artigos 4.º/5 e) e 4.º-bis/4 das RHaia/CB 1924, 8.º das RHamburgo, 61.º das RRoterdão, 13.º/1 da CA 1974, etc.; no direito dos transportes mais em geral – não apenas no marítimo –, tanto no de passageiros, como no de mercadorias: 25.º da CV 1929; 29.º da CMR, 36.º da COTIF/CIM, 48.º COTIF/CIV, 22.º/5 da CM 1999). O artigo 4.º da LLMC (e o seu lastro: artigo 1.º/1 pr. da CB 1957: a «culpa pessoal do proprietário»). Abrangidos dolos directo, necessário e eventual. Excluas as situações de negligência inconsciente; dúvidas quanto à negligência consciente (abrangida a negligência consciente quando a desconsideração, pelo agente, da probabilidade de verificação do dano não tenha sido profissional, não sendo necessário que seja grosseira). Discussão acerca da preclusão por «negligência profissional grosseira», ainda que inconsciente, quando esteja em causa a preterição de regras de segurança na navegação (resposta negativa).*

4. *No direito interno, em princípio, não é possível, salva a hipótese prevista no artigo 619.º/2 do CC («O credor tem o direito de requerer o arresto contra o adquirente dos bens do devedor, se tiver sido judicialmente impugnada a transmissão»; v.g. impugnação pauliana). No direito internacional, cf. a parte inicial do artigo 3.º/1 da CB 1952 («Sem prejuízo das disposições do parágrafo 4) e do artigo 10.º»), bem*

como o teor do 3.º/4 e do artigo 9.º (não 10.º; lapso no texto final da CB 1952) (cf. também artigo 3.º/1 a 3 da CG 1999; discussão sobre a extensão da possibilidade de arresto de navio de terceiro; mas parece haver consenso de que seja possível se reforçado o crédito por garantia real, designadamente privilégios creditórios).

5. Discussão em face das ICC 2009 ((A) por um lado; (B) e (C) por outro) e supletividade do regime dos artigos 595.º do CCom (e de se tratar de seguro de grandes riscos: cf. artigos 11.º, 12.º/2 e 13.º/2 da LCS); o artigo 160.º da LCS (e 155.º/2), a determinar a aplicação, com adaptações, do artigo 155.º/1 da LCS: «O seguro de transporte cobre riscos relativos ao transporte de coisas por via terrestre, fluvial, lacustre ou aérea, nos termos previstos no contrato».

6. A afirmação é incorrecta. Caracterização do que sejam «navios irmãos» (primariamente, identidade de proprietários; também, identidade de armadores); a distinção perante situações similares (por ex., caso do navio «Ilha da Madeira»). A transversalidade do problema (por ex., seguros, salvação, arresto, abalroação). O artigo 4.º/4 do Decreto-Lei n.º 203/98 (LSM). Artigo 5.º da CB 1910. Artigo 12.º/3 da CL 1989. O problema da confusão (parcial, se considerarmos a totalidade do salário; total, se considerarmos que o regime é de parciariedade e que os créditos e débitos são separados) (artigo 868.º do CC), na medida em que o proprietário ou armador sejam, a um tempo, credor(es) do salário de salvação e, a outro, devedores; o não prejuízo a terceiros (artigo 871.º/1 do CC, ainda que seja discutível a necessidade de considerar a solução do 871.º/1 se considerarmos que o crédito é apartado dos demais).

7. A afirmação não é exacta. Consideração do regime do CCom max. artigos 681.º ss. (revogados pelo Decreto-Lei n.º 203/98) e pelo regime da CB 1910 em matéria de salvação no seu artigo 2.º A inovação da CL 1989 quanto à compensação especial, em ligação com o princípio no cure no pay.

8. Inexacta a afirmação quanto ao direito interno. O regime interno do arresto de navios (619.º a 622.º do CC, CPC, artigo 12.º da Lei n.º 35/86, de 4-Set.; a necessidade de considerar igualmente as regras da penhora: 622.º/1 e 2 do CC): sumária caracterização e distinção entre arresto de navio e arresto de carga (no navio)), designadamente o disposto no artigo 394.º/1 do CPC. As dúvidas em face do direito internacional convencional a que Portugal se encontra vinculado (o *fumus boni iuris* a aferir em função dos créditos do elenco e o *periculum in mora* está in re ipsa), mas, em todo o caso, a simplificação ou aligeiramento da verificação dos pressupostos em causa (discussão; a posição da doutrina, max. M. Raposo): cf. artigo 1.º/1 pr. («“Crédito marítimo” significa alegação de um direito ou de um crédito provenientes de uma das causas seguintes (...))».