

DIREITO MARÍTIMO III (MDPJ)

2.º semestre 2022/2023

Exame: 6 de Junho de 2023; Duração: 2h

TÓPICOS DE CORRECÇÃO

I. Presunção derivada do conhecimento de carga (artigo 3.º/4 da CB 1924) e problema da sua oponibilidade ou não a terceiros de boa fé portadores do título (B). Vinculação *del credere* do transitário (artigo 15.º/1 do DL 255/99), logo a improcedência do 1.º argumento por si invocado; a inoponibilidade da carta de garantia para efeito de liberação do transportador e do transitário (artigo 25.º/1 do DL 352/86) e a possibilidade de B a usar contra A; a intempestividade do exercício do direito (artigo 16.º do DL 255/99).

II/1. Identificação das situações de possível concurso; o conhecimento de carga como título de crédito (11.º DL352/86; cf. tb. 3.º DL37.748 de 1-Fev.-1950): a circulação; unilateralidade dos conhecimentos de carga (a distinguir do contrato de transporte; mas entrecruzar com a declaração de carga) e bilateralidade das cartas-partidas. 5.º/§2 CB24 e 29.º a) e b) DL352/86.

II/2. Caracterização das cartas de garantia «limpas» e «sujas»; as primeiras como aquelas a que não tenham sido apostas reservas. As reservas quantitativas e qualitativas; o disposto no artigo 26.º/2 do DL 352/86. No caso das cartas de garantia do destinatário, deve ser tida em conta a legitimação para o exercício dos direitos incorporados no título; a emissão de cartas de garantia em tais casos para garantir o transportador de um incumprimento da obrigação de entrega, caso o legítimo portador do título lhe exija a entrega das mercadorias ou indemnização pelo seu incumprimento. O artigo 26.º/1 do DL 352/86 como aplicável directamente apenas às cartas de garantia do carregador.

II/3. As principais teorias em confronto: costume; usos; nenhum dos dois. A dificuldade em concebê-los quer como costume, quer como usos, em face do direito português: v.g. a sua «artificialidade» (comissões especializadas actualizam-nos decenalmente); ou a sua heterogeneidade, com soluções por vezes diametralmente opostas, que torna difícil uma resposta unívoca para todos os termos ou clausulados em causa. A relevância ao nível da interpretação das declarações negociais à luz da teoria da impressão do destinatário (artigo 236.º/1 do CC).

II/4. O monismo nos sistemas de responsabilidade (obrigacional/extraobrigacional). A aparente circunscrição na CB 1924 e o esclarecimento providenciado pelo Protocolo de Visby em sentido monista (artigo 4.º-*bis*/1 e a nova redacção do artigo 3.º/6 «all liability whatsoever»).

II/5. 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.

II/6. Artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 352/86. Elementos caracterizadores. Nos termos do artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 191/87, de 29 de Abril. Prestação essencial do fretamento – em qualquer uma das suas modalidades – consiste em *fornecer ao afretador um navio em bom estado de navegabilidade*. No artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 191/87, o legislador coloca em destaque 3 os índices do tipo: (i) a colocação à disposição de um navio ou de parte dele; (ii) a finalidade de navegação marítima; (iii) a retribuição. Obrigação de resultado no transporte e obrigação de meios na locação. Distintos os objectos dos contratos: o navio ou as mercadorias. Transporte de linha regular. A diferença histórica (*locatio conductio operis e rei*). Supletividade do regime do fretamento. O fim do contrato de fretamento: fins de navegação marítima; diferentemente o aluguer de navio. Proximidade, mas não identidade em face do direito positivo português: fretamento em casco nu (remissão para regras da locação) e aluguer de navio.