

DIREITO MARÍTIMO II

MDPJ | 1.º semestre 2023/2024

Exame: 16 de Janeiro de 2024; Duração: 2h

TÓPICOS DE CORRECÇÃO

I/1. 1.º argumento: (1) houve *salvação* ou tratou-se simplesmente de *reboque? perigo no mar* (artigo 1.º/1 a) do DL 203/98) parece ter existido: «meia viagem» entre Lx/PDeIlg, «no meio de violenta borrasca», «fustigado pela tempestade», «sem propulsão própria»; época do ano (Abril); mas há 2 elementos ‘mitigadores’: navios irmãos (*I e J*) e não foi lançado pedido genérico de socorro, mas contacto específico com um navio que «estava perto»; (2) *resultado útil* (5.º/1 do DL 203/98)? é discutível: o *I* «acabou por afundar», mas «parte da mercadoria no *I* pôde ser recuperada e o navio extraído do mar» - há, por conseguinte, similitude com uma situação em que é admitida contribuição em avaria grossa (artigo 642.º § 1.º do CCom), de maneira que pode entender-se, por analogia, que aqui houve resultado útil; em todo o caso, admitia-se também que os alunos, justificando, optassem pela configuração como *compensação especial* (5.º/2 e 9.º/1 do DL 203/98), para a qual bastam os esforços desenvolvidos, não sendo exigido resultado útil ambiental (9.º/1 apesar do 5.º/2 do DL 203/98; vd. 14.º/1 da CL 1989); (3) *salvação entre navios irmãos* (mesmo proprietário: navios *J e I*, proprietário C): admitida pelo 5.º/4; problema interpretativo do artigo 5.º/4 do DL 203/98 ao dizer que «*Não exclui* o direito do salvador a remuneração o facto de pertencerem à mesma pessoa [proprietários], ou por ela serem operadas [armadores], as embarcações que desenvolvem as operações de salvação marítima e as que destas constituem objecto»;

2.º argumento: (1) *legitimidade substantiva*: se fosse *salvação*: tinham, 8.º/2 do DL 203/98, mas faltava «salvador» (8.º/1), proprietário do navio salvador, que era o mesmo do navio salvo, logo confusão (868.º do CC); se fosse *compensação especial*, não tinham, pois titular do crédito é apenas o «salvador», a identificar com o proprietário do navio salvador (9.º/1 do DL 203/98, à imagem do 14.º/1 da CL 1989, *salvor*);

3.º argumento: sendo *salvação*: não devia, pois 6.º/2 do DL 203/98 todos os interessados; nem tripulantes podiam pedir-lho 8.º/2 ou 3 do DL 203/98; para quem escolhesse *compensação especial*: são devedores todos os interessados (9.º/1 do DL 203/98), logo regime de *parciabilidade passiva*, à imagem do salário de *salvação* (6.º/2 do DL 203/98), mas diversamente do que ocorre na CL 1989 («*canalização*» no proprietário, *owner*: 14.º/1)

I/2. 1.º argumento: (1) não há presunção de culpa em matéria de *abalroação* (669.º do CCom, 6.º/2 da CB 1910 – mas existem excepções); (2) parece ser mais um caso de *abalroação* (de causa) duvidosa (668.º do CCom), com regime de *solidariedade passiva* quanto aos danos causados à carga (mas problema de eventual *revogação tácita* deste artigo); não se trata, em todo o caso, de *abalroação culposa* comum (666.º) com dúvidas sobre a repartição das culpas (com repartição igual: 497.º do CC, etc.; 4.º da CB 1910)

2.º argumento: 4.º/2 a) da CB 1924 - pode C alegar contra B (destinatário) que não foi parte no contrato de transporte? sim, pois B exerce direito ao abrigo do / incorporado no c.c., título de crédito; em todo o caso, CB 1910 dá margem a que sejam opostas em matéria de *abalroação* excepções baseadas em relações contratuais.

3.º argumento: se fosse abalroação duvidosa, responderia pela totalidade em solidariedade passiva (668.º do CCom); só responderia em parte se abalroação por culpa comum (artigos 666.º do CCom e 4.º da CB 1910), mas não foi o caso. 4.º argumento: LLMC 2.º/1 *a*) ou *b*)

II/1. À partida, dir-se-ia que sim, olhando para o CCom (664.º ss.). Contudo, pode problematizar-se de várias perspectivas: (1) o ColReg na regra 3 *a*) integra coisas que dificilmente à luz do direito interno seriam navio; (2) o problema das colisões ou arrasto de redes de pesca, de cabos submarinos; oleodutos, bóias, etc.; (3) colisão com destroços, a não serem estes considerados navios (por causa do critério da *destinatio ad navigandum*: 1.º/1 do DL 201/98); (4) regime do DL 93/2018 RJNR, artigo 32.º, abrange abalroações por embarcações de recreio, que não têm de ser apenas com outros navios, mas com qualquer objecto.

II/2. Problema do resultado útil e uma e outra figura excluírem; a possibilidade de «cumulação» ou de acerto da compensação especial em função do salário de salvação, não reconhecida no artigo 9.º (nem no 5.º) do DL 203/98, mas contemplada expressamente (apesar de dúvidas interpretativas várias) no 14.º/4 da CL 1989

II/3. A CB 1957: aprovada pelo DL 48.036, de 14-Nov.-1967; tornada direito interno português pelo DL 49.029, de 26-Mai.-1969 (regulamento do processo de execução: Decreto n.º 49.029, de 26-Mai.-1969). Aplicada preferencialmente ao abandono *in natura*, em face do disposto no artigo 12.º do DL 202/98. O artigo 17.º/4 da LLMC. O âmbito de aplicação da LLMC (artigo 15.º/1).

II/4. 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). O conceito de arresto na CB 1952; a não regulação da fase executiva na CB 1952. A problemática em causa, em face do arresto de navio de terceiro (discussão).

II/5. O regime do CCom (584.º a 594.º) e o regime do DL 92/2018 (v.g. artigo 21.º); o problema da revogação tácita do regime do CCom, sobretudo da extensão de uma tal revogação. A mencionar, pelo menos: a hipoteca sobre navios em construção ou a construir (587.º do CCom); hipoteca sobre navio pertencente a mais de um proprietário (586.º §§ 1.º e 2.º do CCom); o afastamento pelo 21.º/6 do DL 92/2018 do disposto no 721.º *b*) do CC (direito de expurgação em caso de aquisição a título gratuito).

II/6. Discussão sobre revogação dos artigos 574.º a 583.º do CCom, em face da extensão do artigo 8.º/1 do Decreto-Lei n.º 47.344, de 25 de Novembro de 1966, que aprovou o CC, e em face do ânimo «saneador» do legislador de 1966, se os privilégios creditórios marítimos, previstos nos artigos 574.º a 583.º do CCom, foram extintos. A *opinio communis* da não revogação dos privilégios no CCom, limitando-se ao campo civil. Opinião contrária baseada na referência a legislação especial e extinção de privilégios fiscais. O aplacar do problema, no que se reporta aos privilégios sobre o navio, a partir do momento em que o legislador interveio, em 2009, através do Decreto-Lei n.º 8/2009, de 7 de Janeiro, sobre o artigo 578.º do CCom.