

DIREITO MARÍTIMO II

[Exame de 5 de Junho de 2025. 2b]

I/1.

Questão prévia:

- era necessário considerar legitimidade, pelo menos substantiva, de B e X (em sub-rogação, portanto pressupondo realização prévia da prestação de seguro): era possível que ambos demandassem A, C, D e E, admitindo que houvera uma sub-rogação parcial (cf. o artigo 136.º/1 e 3 da LCS; menção ao termo *cif* e ao seguro de mercadorias que o vendedor se obriga a contratar ao seu abrigo). Caso contrário, um deles, em princípio, o B, não seria titular do crédito ou parte dele.

Questões:

- Quanto a A (vendedor): por força do termo *cif stowed* a estiva era a carga de A, mas a extensão em que o fosse é discutível (em face do disposto no artigo 3.º/8 da CB 1924): o custo económico das operações de estiva sim, mas não a obrigação de as realizar (cf. preâmbulo do DL 352/86), que, tratando-se de transporte em linha, se mantinha na esfera do transportador C. Assim sendo, a responsabilidade pela estiva defeituosa deve procurar-se noutro sujeito ou na esfera jurídica doutro sujeito (C).
- Quanto a C (transportador): Transporte no convés: o problema face à CB 1924; a sua regulação no DL 352/86 (aplicável *in casu*). O transportador C não consolidou o contentor; mas o relevo de o não ter feito manifesta-se sobretudo no ponto seguinte (reserva ao conhecimento de carga). Tratando-se de transporte em contentor e no convés, para mais previamente consolidado (pelo vendedor ou pelo transitário), era admissível reserva genérica *said to contain* («diz conter», «dito conter») pelo artigo 25.º/2 do DL 352/86, embora houvesse elementos que eram verificáveis (peso, temperatura), apesar da contentorização: contudo, o transportador emitiu conhecimento de carga carregada e *limpo* (também na lógica da emissão da carta de garantia), de maneira que o argumento não procede. A carta de garantia do carregador (D, transitário, podendo discutir-se se em nome próprio (solução primeira), se em nome de A) ao transportador tem pouca relevância na relação entre C e B/X: (26.º/1 do DL 352/86): não é oponível pelo transportador a terceiros (B é terceiro), mas estes podem dela prevalecer-se contra o carregador; quanto a X, note-se que, tratando-se o seguro *cif* de um seguro por conta de outrem, o direito à prestação de seguro era de B, logo X sub-rogara-se (sub-rogação parcial: vd. supra) na posição de B, o que significa que assume a posição de B: sendo B um terceiro à relação de transporte, também assim X, de maneira que também o artigo 26.º/1 do DL 352/86 se lhe aplica (mesmo na interpretação restritiva que, quanto ao segurador enquanto terceiro, fazemos do artigo 26.º/1 do DL 352/86). (9) Já prescrevera, se aplicássemos o prazo de exercício de direitos do artigo 3.º/6 da CB 1924 (1 ano). Contudo, tratando-se de transporte objectivamente nacional (a que não é aplicável a CB 1924: artigo 10.º, incl. na versão de Visby 1968), deve aplicar-se, ao invés, o direito interno, ou seja, o que resulta da internalização dos artigos 1.º a 8.º da CB 1924 pelo DL 37748, do próprio DL 37747 e do DL 352/86 (posição defendida, i.a., por M. Januário da Costa Gomes): neste sentido, era aplicável o prazo de prescrição de 2 anos (artigo 27.º/2 do DL 352/86).
- Quanto a D (transitário): D efectivamente não tinha relação contratual com B, mas com A (contrato de trânsito/expedição) e com C (contrato de transporte). Enquanto transitário, a vinculação *del credere* do artigo 15.º/1 do DL 255/99 não vai a ponto de conferir acção a B (mas o ponto era passível de discussão: discussão em torno do artigo 15.º/1 do DL 255/99 e circulação do direito incorporado no título). Prazo: 10 meses *ex* artigo 16.º do DL 255/99 (prescrevera já o direito).
- Quanto a E (agente de navegação): E, enquanto agente de navegação, não era efectivamente o transportador; agiu em nome do transportador, ao abrigo de mandato com representação (cf. o artigo 3.º/1 *a*) e *b*) do DL 264/2012 e 9.º do DL 202/98), repercutindo-se os efeitos do negócio (contrato de transporte) na esfera do representado (transportador) (eventualmente poderia discutir-se se teria invocado qualidade de representante, *contemplatio domini*). Assim, não era também E devedor das

operações de estiva (ainda que, por contrato, pudesse ter sido, mas não existem elementos nesse sentido).

II/1. A não regulação pela CB 1924, nem *ex professo* no Prot. Visby (não obstante alusões possíveis). As teses em confronto; os danos por atraso relacionados com perda ou deterioração da mercadoria; a possível aplicação neste particular do direito interno. As soluções das RHamb e RR. O problema, face à CB1924, dos limites indemnizatórios aplicáveis.

II/2. A obrigação do transportador de manter navio em estado de navegabilidade (momentos/arco temporal desta obrigação) e a responsabilidade por danos resultantes de inavaliabilidade (artigo 4.º/1 a relacionar com 3.º/2 e 2.º): a diligência razoável (*due diligence*) e a presunção de culpa. Caracterização da culpa ou falta náutica e distinção perante a falta comercial (e comparação com a exclusão no seguro marítimo da barataria da tripulação, incl. capitão: artigo 604.º § 1.º do CCom). Causa de exoneração que destoa da lógica que decorreria artigo 800.º/1 do CC (tripulação, incl. capitão, como auxiliares do armador/transportador como devedor). O *status* do capitão como envolvendo poderes que exorbitam do contrato com o armador (poderes públicos; a tutela de interesses gerais da «expedição», dos interessados na expedição que não apenas do armador). A omissão da culpa náutica das RR 2008/2009.

II/3. A omissão na CB 1924. A regulação no Prot. Visby (mas também RHamb e RR; cf. também outras soluções por ex. CB 1957 ou LLMC): prepostos com meios de defesa equivalentes. Prepostos, auxiliares e outros sujeitos, v.g. subcontratados «independentes». A responsabilidade do devedor por actos de auxiliares (800.º do CC); desvios no direito marítimo (cf. por ex. 4.º/2 *a*) da CB 1924). Discussão sobre a possibilidade de invocação, contra prepostos, de preclusão de limitação de responsabilidade.