

DIREITO MARÍTIMO

3.º Ano, Dia – 8 de Janeiro de 2025

Exame escrito; Critérios de correção

Grupo I

Questão 1.

- Ponderação da aplicação do regime de abalroação previsto no Código Comercial (“CCom.”) ou o regime previsto na Convenção de Bruxelas de 1910 para a unificação das regras de abalroamento e obrigação de prestar assistência; concluir pela aplicação do regime previsto no Código Comercial pela falta de elementos de estraneidade no caso prático e pelo facto de o abalroamento ter tido lugar em águas portuguesas (artigo 674.º/1.º do CCom.).
- A aplicação e ponderação de ambos os regimes decorre do facto de estar em causa a abalroação entre dois navios (artigo 1.º, alínea a) do Decreto-Lei n.º 202/98), o que para a doutrina tem vindo a ser entendido como pressuposto fundamental para a aplicação do regime da abalroação.
- O regime da abalroação prevê uma presunção de fortuitidade, sendo este o ponto de partida do regime compete aos capitães dos navios ilidir a presunção (artigos 664.º e 669.º do CCom.), sob pena de não se constituir qualquer direito a indemnização pelo abalroamento;
- Os factos do caso evidenciam que ambos os navios não estavam devidamente armados no que toca à iluminação, embora o “Articus” apresentasse também danos decorrentes do embate com um animal em alto mar que prejudicava a plena capacidade de navegação do navio. Com efeito, os factos permitem desde logo evidenciar a violação de regras de segurança náuticas quanto à iluminação e estado de conservação de ambos os navios (Regras 20 e ss. do COLREG (Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar)), o que afasta a presunção de fortuitidade em virtude da violação de regras gerais de navegação (artigo 669.º CCom. *in fine*).
- A principal questão seria a ponderação e distinção dos regimes de imputação previstos na lei nacional: (i) abalroação por culpa de um dos navios (artigo 665.º

do CCom.); (ii) abalroação por culpa de ambos os navios (artigo 666.º do CCom.); ou (iii) abalroação duvidosa (artigo 668.º do CCom.).

- No caso trata-se de uma situação de abalroação por culpa de ambos os navios, visto que o enunciado identifica o incumprimento de regras de sinalização previstas no COLREG devido a problemas elétricos. Pese embora seja discutível se o problema elétrico surgiu antes ou depois da expedição, tratam-se de regras náuticas de sinalização e de armamento do navio que podem legitimar a responsabilidade do capitão (artigo 5.º DL 202/98). Na determinação da responsabilidade seria relevante ter em consideração que o navio A, além de ter pouca iluminação, não tinha o controlo total da capacidade de navegação do navio.
- Afastar o regime do artigo 665.º do CCom., por ser imputável a ambos os navios faltas náuticas suscetíveis de ter contribuído para o evento e o regime da abalroação duvidosa (artigo 668.º do CCom.), pois não é alegado por nenhuma das partes uma situação de desconhecimento ou inescrutíneo da causa de abalroação (Vasconcelos Esteves, *Acontecimentos de mar*, III, p. 26 e Azevedo Matos, *Princípios de Direito Marítimo. III. Dos acontecimentos de mar. Arribadas, Abalroação. Assistência e Salvação. Avarias*, III, p. 99).

Questão 2.

- A questão (i) incide sobre a matéria da salvação marítima, tal como previsto no artigo 1.º, alínea a) do DL 203/98.
- O navio A corresponde a um navio (artigo 1.º, alínea a) do DL 202/98) e encontrava-se numa situação de perigo no mar para efeitos do artigo 1.º, alínea a) do DL 203/98, pois, na sequência de uma abalroação perdeu a capacidade de navegação e encontrava-se à deriva no mar no meio de uma tempestade, representando um perigo objetivo para o navio, carga e pessoas (artigo 13.º/2 do DL 384/99)
- É admissível a celebração de contratos de salvação marítima, nos termos do artigo 2.º, n.º 1 do DL 203/98, tendo as partes liberdade de estipulação quanto ao salário de salvação marítima.
- O pagamento de salário de salvação marítima depende de o navio salvador obter resultado útil na salvação marítima, concretizando o princípio *no cure no pay* (artigo 5.º, n.º 1 do DL 203/98).

- O salário de salvação marítima é determinado nos termos do artigo 6.º do DL 203/98, o que inclui uma vertente compensatória dos esforços desenvolvidos para minimizar os danos ambientais (artigo 6.º, n.º 1, alínea b) do DL 203/98). Contudo, tendo as partes celebrado um contrato de salvação marítima o salário é devido nos termos estipulados no contrato.
- Neste sentido: (i) quanto ao valor de EUR 500.000,00 por prevenção de danos ambientais, o mesmo não será devido, pois o valor de salário acordado no contrato de salvação marítima prevalece face ao artigo 6.º que se encontra sujeito à autonomia privada das partes; e (ii) quanto à entrega de metade do carvão, o carregador tem legitimidade para arguir a nulidade por venda de bens alheios (artigo 892.º do CC), visto que a previsão do artigo 2.º do DL 203/98 deve ser complementado com as regras gerais do negócio jurídico.
- A questão (ii) incide sobre a matéria da Convenção de Bancas (Convenção Internacional sobre a Responsabilidade civil pelos prejuízos por poluição causada por Combustível de Bancas/*Bunker Oil Convention*), visto que o navio A não preenche os pressupostos de aplicação da CLC.
- O navio A preenche o conceito de navio previsto da convenção de bancas (artigo 1.º, n.º 1) e o derrame de combustível preenche o conceito de hidrocarboneto previsto na convenção (artigo 1.º, n.º 5); os danos causados por poluição de hidrocarbonetos são imputáveis ao armador do navio A (artigos 1.º, n.º 3 e n.º 9).

Questão 3.

- Referir a nulidade da entrega da mercadoria como parte do salário de salvação marítima por se tratar de uma venda de bens alheios (artigo 892.º do CC).
- Enquadrar a situação pela Convenção de Bruxelas de 1924 (Regras de Haia) e pelo DL 352/86, uma vez que se tratar de um contrato de transporte marítimo titulado por conhecimento de carga e com carregamento em Portugal (Açores). A Convenção de Bruxelas de 1924 aplica-se imperativamente aos contratos de transporte marítimo formalizados por conhecimento de carga ao abrigo do DL 352/86.
- O conhecimento de carga constitui presunção *iuris tantum* de que a mercadoria foi recebida pelo transportador tal como descrita no título (art. III, §4 das Regras

de Haia). Para responsabilizar o transportador em termos diversos do que consta do conhecimento, a Delta deve afastar essa presunção. A quantidade corresponde a uma das menções obrigatórias previstas no artigo 4.º, n.º 1, alínea c) do DL 352/86.

- A **Delta, Lda.** pode acionar o transportador pelo incumprimento de 100 toneladas da sua carga, mas corre por si o ónus da prova decorrente do art. III, §4: o conhecimento de carga emitido dá lugar à presunção de que o transportador apenas recebeu a quantidade nele inscrita. A Delta terá de provar que o transportador recebeu efetivamente as 200 toneladas, ilidindo a presunção do conhecimento de carga.
- A cláusula invocada pelo capitão do “Articus” é nula pois, aparentemente, contraria o regime imperativo da Convenção (art. III, §8). Também nos termos do DL 352/86, o artigo 4.º, n.º 2 DL 352/86 prevê a responsabilidade perante o carregador pelos danos resultantes de omissões e incorreções de qualquer elemento do conhecimento de carga, sendo qualquer limitação a esta obrigação inválida nos termos do artigo 27.º, n.º 1 do DL 352/86.

Grupo II

Questão 1.

- Identificar o enquadramento do arresto da Convenção de Bruxelas de 1952 e distinguir do regime português, salientando que a CB 1952 permite o arresto do “*offending ship*” e, em certas situações, de “*sister ships*”, ainda que não sejam propriedade do devedor originário do crédito, conforme os artigos 1.º e 3.º da Convenção.
- Explicar o conceito de crédito marítimo (*maritime claim*) para efeitos da CB 1952 e a sua enumeração taxativa (artigo 1.º), justificando que o arresto só é possível quando o crédito invocado se enquadra em uma dessas categorias.
- Referir que, sob a CB 1952, o arresto de navio não pertencente ao devedor pode ser possível quando: (i) o crédito a garantir seja um crédito marítimo contra o navio infrator (“*offending ship*”); ou (ii) quando o arresto incide sobre navio “irmão” ou *sister ship (same beneficial owner)* do proprietário responsável no momento da constituição do crédito.

- Assinalar a divergência entre a regra internacional e o direito interno português quanto à impossibilidade de arresto após a venda a terceiro de boa-fé, bem como a necessidade do requisito do *periculum in mora*, enquanto no caso da CB 1952 se basta com o requisito do *fumus boni iuris* com a identificação de um crédito marítimo (artigo 1.º).

Questão 2.

- Definir a salvação marítima como a prestação de auxílio a bens em perigo no mar, sendo regulada no direito internacional pela Convenção de Bruxelas de 1910 (CB 1910) e posteriormente pela Convenção de Londres de 1989 sobre salvação marítima (CL de 1989), com a atualização de princípios classicamente estruturantes, nomeadamente do princípio “*no cure, no pay*” e da compensação especial pela prevenção de danos ambientais. No âmbito do direito interno identificar a lei da salvação marítima com pressupostos que se aproxima da CL de 1989, com base no DL 203/98.
- Distinguir “*salvação*” de “reboque”, sublinhando que o reboque se trata de um serviço contratual, remunerado por um preço acordado entre ambas as partes, enquanto a salvação depende de uma situação de perigo no mar e visa recompensar o sucesso (resultado útil) da operação de salvamento.
- Indicar outros critérios práticos de distinção como: existência de perigo real/imediato; resultado útil; *animus salvandi*; regime de determinação do salário de salvação vs. preço; e consequências em termos de constituição de privilégios creditórios.

Questão 3

- Identificação do transitário como organizador do transporte/movimentação logística multimodal, diferenciando quando atua como mero intermediário (agente com comissão/mandato) e quando se vincula como principal (assumindo obrigações de resultado perante o cliente) e indicar o DL 255/99.
- Análise do regime aplicável e da qualificação funcional: quando o transitário assume obrigação de entrega, aproxima-se do papel de transportador contratual, com responsabilidade contratual pela perda/avaria/atraso conforme instrumentos aplicáveis ao modo predominante; quando atua como intermediário, responde por

culpa na seleção e instrução de prestadores e pelo cumprimento diligente do mandato.

- Dar especial destaque à vinculação *del credere*: o art. 15.º do DL 255/99 que consagra uma garantia legal pela qual o transitário responde diretamente perante o carregador não só pelo seu próprio incumprimento, mas também pelas obrigações contraídas pelos terceiros que subcontrata; a responsabilização aproxima-se de uma *del credere* legal/objetiva e não depende de acordo entre as partes, ao contrário do regime regra que carece de um acordo na prestação da garantia *del credere* como sucede na comissão comercial (artigo 268.º do CCom.) e no contrato de agência (artigo 10.º DL 178/86). Especificar em que termos a responsabilidade *del credere* pode ocorrer: tipicamente nos contratos de expedição/receção (mandato sem representação ou comissão), quando o transitário atua em nome próprio por conta do cliente ao contratar o(s) transportador(es); também quando organiza transporte multimodal com cadeia de subcontratados, mantendo o controlo logístico e documental da operação. Delimitar alcance e limites da responsabilidade *del credere*: a responsabilidade do transitário, por via do n.º 2 do art. 15.º, fica sujeita aos limites legais/convencionais aplicáveis ao transportador material (salvo estipulação diferente mais restritiva ou ampla entre transitário e cliente).

Questão 4.

- Expõe o regime das Regras de Haia (Convenção de Bruxelas de 1924) e sua evolução pelas regras de Haia-Visby, como estrutura base da responsabilidade do transportador com base na emissão de conhecimentos de carga. Salientar o grupo de casos de exclusão do art. IV(2), onde tradicionalmente se distingue entre “faltas náuticas” (erro na navegação e gestão do navio) e faltas comerciais (custódia e cuidado da carga).
- Esclarecer que a “falta náutica” abrange erros na navegação ou na gestão do navio, pelos quais o transportador podia exonerar-se no âmbito das Regras de Haia (salvo falta de diligência inicial), enquanto a “falta comercial” respeita ao manuseio/custódia da carga (estiva/arrumação), que não goza do benefício de exoneração/exclusão de responsabilidade do transportador; requer a articulação

com o dever de diligência quanto à navegabilidade. Distinguir a natureza e limites: a exoneração por faltas náuticas não cobre falhas de *seaworthiness* e por falta de diligência inicial do transportador; a falta comercial mantém, em regra, não é abrangida pelas exclusões.