

DIREITO MARÍTIMO II

[Exame de 4 de Junho de 2024. 90 minutos]

I/1. (1) é correcto que D não tinha relação contratual com B, mas com A e com C. Enquanto transitário, a vinculação *del credere* do artigo 15.º/1 do DL 255/99 não vai a ponto de conferir qualquer acção a B. (1a) era necessário debruçar-se sobre a legitimidade substantiva de B e X: era possível que ambos demandassem C, D e E, admitindo que houvera uma sub-rogação parcial (cf. o artigo 136.º/1 e 3 da LCS; menção ao termo *cife* ao seguro de mercadorias que o vendedor se obriga a contratar ao seu abrigo). Caso contrário, um deles, em princípio, o B, não era titular do crédito ou parte dele. (2) correcto: 10 meses *ex* artigo 16.º do DL 255/99. (3) 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). (4) Pela lógica referida no ponto anterior, não era também E devedor das operações de estiva (ainda que, por contrato, pudesse ter sido, mas não existem elementos nesse sentido). (5) 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). (6) O argumento é relevante: o transportador C não consolidou o contentor; mas o relevo do argumento manifesta-se sobretudo no ponto seguinte (reserva ao conhecimento de carga). (7) Tratando-se de transporte em contentor, 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, mas havia elementos que eram verificáveis (peso, temperatura), apesar da contentorização, de maneira que o alcance do argumento invocado é limitado (e note-se que estava em causa a inexistência de 4 de 50 caixas, ou seja, 8% do peso total, o que seria verificável). (8) A carta de garantia do carregador (D) 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 (eventualmente: sub-rogação parcial) 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).

II/1. 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 et 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.

II/2. Análise do artigo 1.º da CB 1924 quanto ao arco temporal do transporte (carga-descarga no porto). A solução das Regras de Hamburgo: a entrega no porto (artigo 4.º: o período durante o qual o transportador tem

os bens no porto de carga, durante o transporte e no porto de descarga). As RR 2008/2009 como aplicáveis ao transporte parcial ou integralmente por terra; a regra do artigo 11.º; o período de responsabilidade do transportador (artigo 12.º); as RR como convenção que abrange transporte *door-to-door*.

II/3. 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/4. Artigo 3.º/8 da CB 1924, mas também 27.º/1 do DL 352/86: imperatividade mínima, relativa, unidireccional; ou semi-imperatividade. *Ratio*: a tutela da parte mais fraca no transporte de linha regular, o carregador, já desde o o *Harter Act*. Solução diferente nas RH 1978 (artigo 23.º) e nas RR 2008/2009 (artigo 79.º) (imperatividade bidireccional).

II/6. 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.