

DIREITO MARÍTIMO II

MDPJ (1.º semestre 2024/2025)

Teste: 6 de Janeiro de 2025; Duração: 2h

TÓPICOS DE CORRECÇÃO

I

1. A época em que ocorreu e a precisão de que o mar estava revolto, além dos demais elementos (avaria das máquinas; distância/meia viagem entre Lx e Ponta Delgada; sem propulsão própria) parecem apontar no sentido da salvação marítima (elementos diferenciadores do caso *Ilha da Madeira*). A questão do *tertium genus* – ou não – entre reboque e salvação (cf. os artigos 4.º da CB 1910 e do DL 431/86). E teria direito apenas a parte do salário; contudo, tratando-se de rebocador, tinha o armador direito à totalidade do salário (artigo 8.º/4 da LSM). C, todavia, não o devia por inteiro (cf. 6.º/2 *ibid.*). Havendo crédito indemnizatório por abalroação durante o trem de reboque (cf. o artigo 10.º do DL 431/86), era compensável (cf. o artigo 847.º do CC). Exercício tempestivo do direito (artigo 13.º/1 da LSM).

2. Equacionar aplicação do regime da 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 parece tratar-se 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). Não há presunção de culpa em matéria de abalroação (669.º do CCom, 6.º/2 da CB 1910 – mas existem excepções). Considerar a existência de regime especial, aplicável ao reboque, de presunção de responsabilidade (artigo 10.º do DL 431/86), mas deveria discutir-se a sua aplicação nas relações externas (contra, M. Januário da Costa Gomes, *DM IV*). C pode alegar contra B (destinatário) exoneração de responsabilidade com base no artigo 4.º/2 a) da CB 1924 (ainda que não tenha sido parte no contrato de transporte, pois B exerce direito ao abrigo do / incorporado no conhecimento de carga, título de crédito). Já E poderá valer-se da limitação de responsabilidade ao abrigo da LLMC (também ao não haver elementos de comportamento doloso ou negligência qualificada, para efeito de preclusão da limitação: artigo 4.º da LLMC).

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.

2. 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).

3. Caracterização das avarias grossas. As teorias sobre a sua natureza jurídica. A proximidade entre as avarias grossas e o estado de necessidade (causa de exclusão da ilicitude), em particular entre as avarias-danos e o estado de necessidade (exemplificação); a dissociação (maior amplitude das avarias grossas). A proximidade entre as avarias-despesas – não tanto as avarias-danos – e a gestão de negócios (exemplificação).

4. O problema no arresto de *offending ships* do armador (não proprietário); os artigos 3.º/1 e 4 e 9.º da CB 1952 (discussão e teses em confronto). A articulação entre o arresto e o sistema de privilégios. A possibilidade de uma errada remissão e os trabalhos preparatórios. A natureza não executiva do arresto da CB 1952.

5. 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.

6. Imputação ao proprietário registal (não substantivo). Responsabilidade objectiva. Canalização de responsabilidade. Limitação de responsabilidade. Seguro ou garantia financeira obrigatória.