

construção, registo e manutenção. Em Portugal a entidade competente é a Direcção-Geral da Navegação e dos Transportes Marítimos. O serviço desta Direcção-Geral competente para as vistorias e inspecções é a Inspecção de Navios e Segurança Marítima.

Dada a incerteza sobre se certos diplomas — como o Regulamento Geral das Capitánias — vigoram em Macau, será de prescindir de uma revogação expressa de certas normas.

3. Não estão em vigor em Macau as seguintes convenções em matéria de responsabilidade civil por prejuízos causados por poluição:

- a) Convenção de Bruxelas sobre a Responsabilidade Civil por Danos Devidos à Poluição por Hidrocarbonetos, de 29/11/69, aprovada para ratificação pelo DL n.º 694/76, de 21/9; alterada por Protocolo de Londres de 19/11/76, aprovado para adesão pelo Decreto n.º 39/85, de 14/10; alterada por Protocolo de Londres de 27/11/92 de que Portugal não é parte contratante.
- b) Convenção de Bruxelas sobre o Estabelecimento de um Fundo Internacional para a Compensação de Prejuízos Causados pela Poluição por Hidrocarbonetos, de 18/12/71, aprovada para ratificação pelo Dec. n.º 13/85, de 21/6; alterada por Protocolo de Londres de 19/11/76, aprovado para adesão pelo mesmo diploma; alterada por Protocolo de Londres de 25/5/84, de que Portugal não é parte contratante.

Para protecção dos interesses locais em caso de danos causados por poluição no território de Macau, mas também para assegurar que Macau, enquanto centro de registo de navios, dispõe de uma legislação adequada, é importante que estas convenções sejam postas em vigor em Macau.

4. No que toca à limitação de responsabilidade, pelas razões expostas na Nota Justificativa devem ser tomadas as providências necessárias para que a Convenção de Bruxelas sobre o Limite de Responsabilidade dos Proprietários de Navios de Alto Mar, de 10/10/57, aprovada para ratificação pelo DL n.º 48036,

de 14/11/67, deixe de vigorar em Macau e para que seja posta em vigor a Convenção de Londres sobre a Limitação de Responsabilidade por Créditos Marítimos, de 19/11/76.

5. O art. 1505.º do Código de Processo Civil deve ser revogado, uma vez que se priva o comandante do poder de requerer, em caso de inavergabilidade, a venda do navio sem autorização do proprietário.

Em contrapartida, o art. 1502.º pode ser mantido, pois embora o comandante deixe de ser obrigado a requerer ao tribunal vistoria destinada a conhecer o estado de navegabilidade do navio antes de empreender a viagem, não se lhe retira a faculdade de o fazer.

6. Pelas razões expostas na Nota Justificativa recomenda-se que seja posta em vigor em Macau a Convenção de Genebra sobre Privilégios e Hipotecas Marítimas, de 6/5/93.

7. Pelas razões expostas na Nota Justificativa recomenda-se que sejam postos em vigor em Macau os Protocolos de Bruxelas Modificativos da Convenção de Bruxelas para a Unificação de Certas Regras em Matéria de Conhecimento, de 25/8/24, de 23/2/68 e de 21/12/79, de que Portugal não é parte. Em contrapartida, deve ser denunciada, com relação a Macau, a Convenção de 1924, de que Portugal é parte (a convenção foi aprovada para adesão pelo Dec. n.º 19857, de 18/5/31 e a adesão dada pela Carta de 5/12/31, DG de 2/6/32, com rectificação no DG de 11/7/32), por forma a evitar que nos transportes de um Estado que seja exclusivamente parte nesta convenção para Macau sejam aplicáveis as disposições desta convenção, sem as alterações introduzidas pelos Protocolos modificativos.

8. Pelas razões expostas na Nota Justificativa recomenda-se que seja posta em vigor em Macau a Convenção de Atenas sobre o Transporte de Passageiros e sua Bagagem por Mar, de 13/12/74 (*Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea*), bem como o Protocolo de Londres, de 29/3/90, que altera a convenção. Nenhum destes instrumentos vigora na ordem jurídica portuguesa.

9. É minha opinião que o processo dito de “regulação e repartição de avarias” previsto nos arts. 1063.º e segs. do Código de Processo Civil deveria ser objecto de uma revisão global que, porém, extravasa do âmbito do presente trabalho. Limito-me, por isso, às alterações que são indispensáveis para ajustar os preceitos processuais à filosofia que preside ao regime substantivo da avaria comum contido no Anteprojecto.

“Secção II — Regulação de avarias marítimas comuns

Art. 1063.º

(Homologação do regulamento da avaria)

1. Qualquer dos interessados pode requerer ao tribunal a homologação do regulamento da avaria comum que vincule todos os interessados.
2. Seguir-se-ão os termos prescritos no art. 1054.º.

Art. 1064.º

(Anulação do processo por falta de intervenção de algum interessado)

1. Os interessados que não sejam vinculados pelo regulamento podem requerer a anulação de tudo o que se tenha processado.
2. O requerimento pode ser feito em qualquer tempo, mesmo depois de transitar em julgado a sentença, e é junto ao processo de regulação.

Art. 1065.º

(Termos a seguir na falta de regulamento)

1. Qualquer dos interessados pode requerer ao tribunal a nomeação dos reguladores.
2. O tribunal marcará uma audiência para a nomeação dos reguladores e citará todos os interessados.
3. Se as partes não chegarem a acordo quanto à nomeação, são nomeados três reguladores, um pelo armador, um pelos interessados na carga e o terceiro pelo tribunal.

4. No caso previsto no número anterior, se houver afretador interessado e não chegar a acordo com o armador para a nomeação de um representante único, serão nomeados cinco reguladores, um pelo armador, um pelo afretador, um pelos interessados na carga e dois pelo tribunal.

5. Na homologação do regulamento seguir-se-ão os termos prescritos no art. 1054.º.

Art. 1066.º

(Limitação do alcance da intervenção no compromisso
ou na nomeação dos reguladores)

A intervenção no compromisso em que se funda o regulamento ou na nomeação dos reguladores não importa reconhecimento da natureza das avarias.

Art. 1067.º

Revogado

Art. 1068.º

(Prazo para a acção de regulação)

A acção de avaria comum só pode ser intentada no prazo de seis anos a contar da chegada ao porto de destino ou do abandono da viagem.”

10. Pressupõe-se a revogação das normas, contidas nos arts. 228.º a 247.º do actual Regulamento da Capitania dos Portos de Macau, que digam respeito a responsabilidade por abalroação, ainda que ocorrida dentro de porto, uma vez que esta matéria é regida pelas disposições do Título VII do presente Anteprojecto.

11. Pelas razões expostas na Nota Justificativa recomenda-se que seja posta em vigor em Macau a Convenção de Londres sobre Salvação, de 28/4/89, que não está ainda em vigor na ordem jurídica portuguesa. Pressupõe-se a revogação do art. 226.º do actual Regulamento da Capitania dos Portos de Macau, visto que se trata de matéria regulada no Título VIII do presente Anteprojecto

TÍTULO I DOS NAVIOS

CAPÍTULO I Disposições gerais

ARTIGO 1.º (Noção de navio)

1. Entende-se por navio um veículo afecto ao transporte por águas marítimas ou interiores.
2. Consideram-se abrangidos no número anterior os veículos que, sendo affectos ao transporte nele referido, se deslocam sobre almofadas de ar.
3. Não são abrangidos pelo número 1 os veículos affectos principalmente ao transporte por rios, canais ou lagos.

ARTIGO 2.º (Natureza do navio)

Os navios são bens móveis sujeitos a registo.

ARTIGO 3.º (Partes componentes e integrantes)

1. A ligação material de uma coisa ao navio não prejudica os direitos sobre ela constituídos anteriormente por quem não seja proprietário do navio, a menos que este proprietário a adquira por acessão. Todavia só são oponíveis a terceiros de boa fé, que adquiram direitos sobre o navio, os direitos sobre partes componentes ou integrantes que resultem de documento com data certa anterior à aquisição dos direitos sobre o navio ou do inventário de bordo.
2. A alienação de partes componentes ou integrantes só produz efeitos reais a partir da separação e não é oponível a terceiros que tenham adquirido direitos sobre o navio antes da separação.
3. Considera-se certa a data dos documentos autênticos, dos documentos autenticados e de outros documentos particulares em que possa ser fixada com segurança.

ARTIGO 4.º

(Pertenças do navio)

1. Consideram-se como pertenças do navio todas as coisas que, sem estarem ligadas materialmente ao navio, são duradouramente afectas à realização do seu destino económico.

2. Em caso de dúvida, serão consideradas como pertenças do navio as coisas que forem inscritas no inventário de bordo.

3. As situações jurídicas que tenham por objecto o navio abrangem também as pertenças. As partes de um negócio jurídico que tenha por objecto o navio é, porém, lícito convencionar que o negócio não abrange as pertenças.

4. O vínculo de pertinência é oponível a terceiros, salvo o disposto no número seguinte.

5. A afectação de uma coisa como pertença do navio não prejudica os direitos sobre ela constituídos anteriormente por quem não seja proprietário do navio. Todavia só são oponíveis a terceiros de boa fé, que adquiram direitos sobre o navio, os direitos sobre pertenças que resultem de documento com data certa anterior à aquisição dos direitos sobre o navio ou do inventário de bordo.

6. A cessação do vínculo de pertinência só é oponível aos terceiros que tenham adquirido anteriormente direitos sobre o navio se a propriedade alheia da coisa resultar de documento com data certa anterior à aquisição dos direitos ou do inventário de bordo.

ARTIGO 5.º

(Modos de aquisição)

1. Os navios podem ser adquiridos pelos modos legalmente previstos para os outros bens móveis, com as especialidades decorrentes do registo e os desvios estabelecidos nos números seguintes.

2. Os navios não são susceptíveis de ocupação.

3. Os navios podem ser adquiridos pelo apresamento, com julgamento de boa presa, e pelo abandono ao segurador.

ARTIGO 6.º

(Direito aplicável aos direitos sobre o navio)

1. Os direitos sobre navios são regulados pelo Direito do lugar onde a matrícula tiver sido efectuada.

2. Em caso de mudança do lugar da matrícula que desencadeie uma sucessão de Direitos aplicáveis as situações constituídas serão transpostas para a categoria mais apropriada do Direito do novo lugar da matrícula.

3. A constituição de um direito real de garantia não sujeito a registo segundo o Direito do lugar da matrícula depende, porém, do Direito regulador do crédito garantido, sem prejuízo da competência do Direito do lugar da matrícula quanto aos seus efeitos.

4. Os direitos reais de garantia referidos no número anterior que não sejam reconduzíveis a uma das categorias previstas no Direito do lugar da matrícula serão graduados depois dos outros direitos reais de garantia sobre o navio e em posição de paridade entre si.

ARTIGO 7.º

(Arresto de navio)

1. O arresto de navio é regulado pelas disposições contidas na Convenção de Bruxelas para a Unificação de Certas Regras sobre Arresto de Navios, de 10/5/52, que se consideram incorporadas no Direito interno de Macau.

2. As normas sobre o arresto contidas no Código de Processo Civil só são aplicáveis quando as disposições convencionais remetem para a lei processual interna.

CAPÍTULO II

Da construção e transmissão

ARTIGO 8.º

(Direito aplicável aos contratos de construção, venda e reparação de navio)

1. A construção, venda e reparação do navio são regidas pelo Direito escolhido pelas partes.

2. Na falta de escolha, o contrato é regulado pelo Direito da unidade territorial com a qual apresente uma conexão mais estreita.

3. Em caso de dúvida, entende-se que o contrato apresenta uma conexão mais estreita com a unidade territorial onde o construtor, vendedor ou reparador tem o seu estabelecimento no momento da celebração do contrato.

4. O modo de cumprimento é regulado pelo Direito do lugar onde se deva realizar.

ARTIGO 9.º

(Construção e reparação de navio)

1. São aplicáveis aos contratos de construção e de reparação de navio as normas que regulam o contrato de empreitada, em tudo o que não contrarie o disposto nos números seguintes.

2. O contrato de construção, bem como os negócios que o modificarem ou revogarem, estão sujeitos a forma escrita, ainda que sejam celebrados fora do território de Macau.

3. O disposto no número anterior é aplicável ao contrato de grande reparação, bem como aos negócios que o modificarem ou revogarem. É considerado como contrato de grande reparação todo aquele cuja importância exceder metade do valor do navio.

4. A denúncia ao construtor dos defeitos do navio pode ser efectuada a qualquer momento, sem prejuízo do prazo de caducidade dos direitos de eliminação dos defeitos, redução do preço, rescisão do contrato e indemnização.

5. Em caso de defeitos ocultos o prazo de caducidade referido no número anterior conta-se a partir da sua descoberta.

6. O disposto nos dois números anteriores é aplicável, com as devidas adaptações, a todos os contratos de reparação.

ARTIGO 10.º

(Negócios de disposição do navio)

1. São aplicáveis ao contrato de venda de navio as normas que regulam o contrato de compra e venda, em tudo o que não contrarie o disposto nos números seguintes.

2. O contrato de venda de navio está sujeito a forma escrita, ainda que seja celebrado fora do território de Macau.

3. A forma estabelecida no número anterior é exigida para todos os negócios de constituição ou disposição de direitos reais sobre o navio.

4. A denúncia ao vendedor dos defeitos do navio pode ser efectuada dentro de um ano a contar da sua entrega.

5. Em caso de defeitos ocultos o prazo referido no número anterior conta-se a partir da sua descoberta.

CAPÍTULO III

Do proprietário

ARTIGO 11.º

(Noção de proprietário)

É proprietário do navio aquele que o adquiriu por um dos modos legalmente admitidos, salvaguardados os efeitos do registo.

ARTIGO 12.º

(Responsabilidade civil do proprietário por poluição)

1. À responsabilidade por prejuízos causados por poluição, produzidos no território de Macau, bem como às medidas de salvaguarda destinadas a evitar ou reduzir tais prejuízos, são aplicáveis as disposições contidas na Convenção de Bruxelas sobre a Responsabilidade Civil por Danos Devidos à Poluição por Hidrocarbonetos, de 29/11/69, alterada pelo Protocolos de Londres de 19/11/76 e de 27/11/92.

2. As disposições referidas no número anterior consideram-se incorporadas no Direito interno de Macau.

3. O art. 7.º da Convenção é aplicável aos navios matriculados em Macau.

ARTIGO 13.º

(Direito de indemnização do proprietário)

O proprietário tem direito a ser indemnizado pelo armador por todos os prejuízos que lhe advenham da responsabilidade por poluição ou da oneração, arresto ou penhora do navio por dívidas contraídas pelo armador.

CAPÍTULO IV

Do aluguer

ARTIGO 14.º

(Contrato de aluguer)

Aluguer de navio é o contrato pelo qual uma das partes se obriga a proporcionar à outra o gozo temporário de um navio, mediante retribuição.

ARTIGO 15.º

(Direito aplicável ao contrato de aluguer)

1. O aluguer de navio rege-se pelo Direito escolhido pelas partes.

2. Na falta de escolha, o contrato é regulado pelo Direito da unidade territorial com a qual apresente uma conexão mais estreita.

3. Em caso de dúvida, entende-se que o contrato apresenta uma conexão mais estreita com a unidade territorial onde o navio estiver matriculado.

4. O modo de cumprimento é regulado pelo Direito do lugar onde se deva realizar.

ARTIGO 16.º

(Legitimidade do locador)

O aluguer de navio constitui, para o locador, um acto de administração extraordinária.

ARTIGO 17.º

(Forma do contrato)

O contrato de aluguer do navio está sujeito a forma escrita, ainda que celebrado fora do território de Macau.

ARTIGO 18.º

(Obrigações do locador)

São obrigações do locador:

- a) entregar o navio, com as respectivas pertenças, na data e lugar convencionados em estado de navegabilidade e apto para o serviço a que é destinado;
- b) entregar os documentos necessários à navegação;
- c) eliminar os vícios ocultos do navio;
- d) assegurar o gozo da coisa para os fins a que se destina.

ARTIGO 19.º

(Obrigações do locatário)

São obrigações do locatário:

- a) receber o navio e observar a diligência de um bom armador na sua utilização, tendo em conta as suas características técnicas e em conformidade com os fins a que se destina;

- b) pagar o aluguer;
- c) pagar os vencimentos da tripulação;
- d) manter o navio em estado de navegabilidade e de acordo com a boa prática comercial, bem como a sua classificação e a vigência dos respectivos certificados, realizando as reparações necessárias para o efeito;
- e) facultar ao locador a inspecção ou vistoria do navio;
- f) prestar a garantia financeira com respeito a danos por poluição que seja exigida por qualquer autoridade pública por forma a que o navio possa realizar os fins a que se destina;
- g) manter, por sua conta, o navio seguro contra riscos de mar, de guerra e de protecção e indemnização (P & I), tanto no interesse próprio como no do locador, e em nome de ambos;
- h) avisar imediatamente o locador, sempre que tenha conhecimento de vícios da coisa ou que terceiros se arrogam direitos em relação a ela, desde que o facto seja ignorado pelo locador;
- i) restituir o navio findo o contrato, com as respectivas pertenças, na data e lugar convencionados e no estado em que foi recebido, ressalvada a deterioração inerente a uma normal utilização, em conformidade com os fins do contrato.
- j) indemnizar o locador pela responsabilidade em que incorra em consequência de o navio naufragar ou se tornar um impedimento à navegação.

ARTIGO 20.º

(Atraso na restituição do navio)

Em caso de atraso na restituição do navio, por facto imputável ao locatário, é este obrigado, a título de indemnização, a pagar até ao momento da restituição o dobro do aluguer convencionado.

ARTIGO 21.º

(Rescisão do contrato de aluguer)

Perante o incumprimento definitivo do contrato por qualquer das partes tem a outra parte a faculdade de o rescindir extrajudicialmente.

ARTIGO 22.º

(Regime subsidiariamente aplicável)

É subsidiariamente aplicável ao aluguer do navio o regime do contrato de locação.

ARTIGO 23.º

(Locação financeira)

À locação financeira é aplicável o regime do contrato de locação financeira e, subsidiariamente, as disposições relativas à locação de navio que forem compatíveis com a sua natureza.

CAPÍTULO V

Do armador

ARTIGO 24.º

(Noção de armador)

1. É armador aquele que, com base num direito real ou pessoal de gozo, utiliza o navio para fins de navegação.
2. Em caso de dúvida presume-se armador o proprietário do navio.

ARTIGO 25.º

(Direito aplicável à representação do armador pelo comandante)

A representação, legal ou voluntária, do armador pelo comandante, é regulada pelo Direito do lugar onde os poderes representativos são exercidos.

ARTIGO 26.º

(Direito aplicável à responsabilidade civil do armador por facto da tripulação)

1. A responsabilidade do armador por facto ilícito da tripulação é regulada pelo Direito aplicável à responsabilidade extra-contratual.
2. A responsabilidade do armador pelos actos e omissões praticados por tripulantes como seus auxiliares de cumprimento é regulada pelo Direito aplicável ao negócio obrigacional em causa.

ARTIGO 27.º

(Representação do armador pelo comandante)

O armador responde pelas obrigações contraídas pelo comandante no exercício das funções que lhe estão confiadas.

ARTIGO 28.º

(Responsabilidade civil do armador por facto da tripulação)

1. O armador responde pelo facto ilícito da tripulação, no exercício das funções que lhe estão confiadas, nos termos em que o comitente responde pelo facto do comissário.

2. No cumprimento das suas obrigações, o armador responde pelos actos e omissões da tripulação, nos termos em que o devedor responde pelos actos e omissões dos seus auxiliares de cumprimento.

3. O armador não responde, porém, pelo cumprimento pelo comandante das obrigações que lhe são impostas pela lei em matéria de salvação ou com vista a garantir a segurança da navegação ou a tutela dos interesses envolvidos na expedição marítima considerados no seu conjunto.

4. O armador é responsável pelos actos ou omissões dos pilotos tomados a bordo, salvo quando a sua admissão for ordenada pela respectiva lei local.

CAPÍTULO VI

Da limitação de responsabilidade

ARTIGO 29.º

(Regime geral aplicável à limitação de responsabilidade)

1. A limitação de responsabilidade por créditos marítimos é regulada pelas disposições contidas na Convenção de Londres sobre a Limitação de Responsabilidade por Créditos Marítimos, de 19/11/76.

2. As disposições referidas no número anterior consideram-se incorporadas no Direito interno de Macau e são aplicáveis sempre que uma pessoa referida no art. 1.º da Convenção pretenda limitar a sua responsabilidade neste Território e mesmo que o cré-

dito seja relativo a navio destinado à navegação em águas interiores ou com arqueação inferior a 300 toneladas.

ARTIGO 30.º

(Limites de responsabilidade aplicáveis)

Na aplicação do artigo 6.º da Convenção a navio com arqueação inferior a 300 toneladas os limites relevantes são:

- a) perante os créditos por morte ou ofensas corporais, 166.667 unidades de conta;
- b) perante os restantes créditos, 83.333 unidades de conta.

ARTIGO 31.º

(Constituição e repartição do fundo de limitação)

1. A constituição e repartição do fundo de limitação são reguladas pelas disposições contidas na Convenção e, subsidiariamente, pela lei processual.

2. A taxa de juro aplicável para efeitos do número 1 do artigo 11.º da Convenção será fixada por Portaria.

ARTIGO 32.º

(Regime especial aplicável à limitação de responsabilidade por danos devidos à poluição por hidrocarbonetos)

1. À limitação de responsabilidade por danos devidos à poluição por hidrocarbonetos, produzidos no território de Macau, são aplicáveis as disposições contidas na Convenção de Bruxelas sobre a Responsabilidade Civil por Danos Devidos à Poluição por Hidrocarbonetos, de 29/11/69, alterada pelos Protocolos de Londres de 19/11/76 e de 27/11/92.

2. As disposições referidas no número anterior consideram-se incorporadas no Direito interno de Macau.

3. A constituição e repartição do fundo de limitação são reguladas pelas disposições contidas na Convenção e, subsidiariamente, pela lei processual.

4. O disposto no número 1 não prejudica a aplicação das disposições Convenção de Londres sobre a Limitação de Responsabilidade por Créditos Marítimos, de 19/11/76, quando for invocado

um crédito resultante de dano devido a poluição contra uma pessoa que não seja o proprietário.

CAPÍTULO VII

Do comandante

ARTIGO 33.º

(Noção)

É comandante a pessoa encarregada de chefiar a tripulação, dirigir o navio e exercer a autoridade sobre todas as pessoas que se encontram a bordo.

ARTIGO 34.º

(Poderes representativos)

1. O comandante representa o armador na execução dos contratos de transporte por este celebrados.

2. Fora dos lugares em que o armador tem estabelecimento ou agente, o comandante, enquanto representante do armador, tem poderes para praticar os actos necessários à realização da viagem, com respeito ao armamento, equipagem, abastecimento e manutenção do navio.

3. São considerados actos necessários os que forem de esperar de um comandante prudente com base no conjunto das circunstâncias conhecidas no momento em que devam ser praticados, e ponderando os interesses de todas as partes envolvidas.

4. A restrição dos poderes legais do comandante só é oponível a terceiros que a conheçam ou devam conhecer.

5. O comandante pode em qualquer caso prover aos abastecimentos quotidianos, aos fornecimentos de reduzido valor e às pequenas reparações necessárias para a manutenção ordinária do navio.

ARTIGO 35.º

(Contração de empréstimos)

1. Se no decurso de viagem surgir a necessidade de dinheiro para satisfazer uma exigência urgente do navio ou para a continuação da viagem, que não se enquadre no último número do artigo anterior, o comandante deve avisar imediatamente o armador.

2. Caso não seja possível avisar o armador, bem como se o armador devidamente avisado não fornecer os meios nem der as instruções oportunas, o comandante pode requerer autorização ao tribunal competente para tomar de empréstimo a quantia necessária ou contrair obrigações perante os fornecedores de bens ou prestadores de serviços.

ARTIGO 36.º

(Utilização, venda e oneração da carga)

1. Se for necessário para a continuação da viagem o comandante, enquanto representante do armador, tem poderes para:

- a) utilizar os objectos transportados;
- b) requerer ao tribunal competente autorização para vender ou dar em penhor uma parte da carga.

2. O comandante só pode exercer os poderes referidos na alínea b) do número anterior depois de ter avisado tempestivamente os interessados na carga, se possível, e quando tal meio se revele o mais adequado para obter os fundos necessários para completar a viagem.

3. Os interessados na carga podem opor-se à venda ou à constituição de penhor sobre a sua mercadoria, descarregando-a por sua conta e pagando o respectivo frete, em proporção à distância já percorrida.

4. O proprietário da mercadoria tem direito a ser indemnizado pelo armador do prejuízo sofrido com a utilização, venda ou oneração, salvo quando se verifique uma avaria comum.

ARTIGO 37.º

(Utilização, venda ou oneração de pertenças)

O disposto no artigo anterior é aplicável, com as devidas adaptações, à utilização, venda ou oneração de pertenças do navio que não sejam propriedade do armador.

ARTIGO 38.º

(Tutela de direitos dos interessados na carga)

1. O comandante, enquanto representante do armador, deve tomar todas as medidas que se mostrem necessárias para a tutela de

direitos dos interessados na carga e que sejam compatíveis com o contrato de transporte e com as exigências da expedição.

2. Quando saiba que algum perigo ameaça a coisa ou que terceiro se arroga direitos em relação a ela, o comandante deve avisar imediatamente os interessados na carga, desde que o facto deles seja desconhecido.

3. Se forem necessárias medidas especiais para evitar ou minorar um dano, o comandante deve se possível informar os interessados na carga, ou os seus eventuais representantes no lugar, e seguir as suas instruções, quando dadas em tempo útil.

ARTIGO 39.º

(Alijamento)

1. Em caso de perigo para a segurança do navio, para a segurança da carga, ou para a segurança comum do navio e da carga, o comandante pode alijar objectos transportados ou pertenças do navio.

2. Na escolha dos objectos a sacrificar o comandante atenderá ao seu valor, à utilidade do seu sacrifício e à necessidade da sua conservação.

3. Aplica-se, com as devidas adaptações, o disposto no número 4 do artigo 36.º.

ARTIGO 40.º

(Representação em juízo)

Fora dos lugares em que o armador tem a sede principal da sua administração, bem como estabelecimento ou representação que, no caso, possam demandar ou ser demandados, o comandante pode, em seu nome, mas enquanto representante do armador:

- a) promover a notificação de actos;
- b) demandar;
- c) ser notificado;
- d) ser demandado por acções relativas a facto seu ou da restante tripulação no exercício das funções que lhes estão confiadas.

ARTIGO 41.º

(Deveres legais do comandante)

1. São deveres do comandante:

- a) zelar pela segurança do navio e das pessoas que se encontram a bordo;
- b) no início de cada viagem, verificar se o navio se encontra devidamente equipado, armado e abastecido para a realizar;
- c) dirigir pessoalmente o navio à entrada e saída dos portos, dos canais e dos rios, bem como, dentro dos limites do exigível, noutras circunstâncias em que a navegação apresente particulares dificuldades;
- d) quando o navio se encontra no mar, bem como em caso de perigo iminente, permanecer a bordo, a menos que a sua ausência seja justificada por uma imperiosa necessidade;
- e) zelar pela operacionalidade dos aparelhos de carga, se o navio os possuir;
- f) ter a bordo o diário de navegação, o inventário de bordo, a lista de passageiros, os manifestos de carga e o conjunto dos documentos de bordo exigidos pelas convenções internacionais e pela lei;
- g) exhibir o diário de navegação e o inventário de bordo aos interessados que pretendam examiná-los, consentindo que deles tirem cópias ou extractos;
- h) tomar piloto quando for exigido pelo Direito local ou pela prudência;
- i) ouvir o conselho de bordo, formado pelos oficiais e pelos representantes dos afretadores ou interessados na carga que se encontrem a bordo, quando o navio ou a carga estiver em perigo, contanto que a situação o permita;
- j) encontrando-se o navio em curso de viagem ou pronto a partir, socorrer a embarcação que se encontre em perigo, desde que tal não envolva risco grave para o seu navio e que possa razoavelmente prever um resultado útil, salvo se tiver conhecimento de que o socorro foi prestado por outros navios em condições mais idóneas ou similares àquelas em que o seu navio poderia prestá-lo;

- l)* socorrer pessoas que se encontrem em perigo no mar ou em águas interiores, nas mesmas circunstâncias e dentro dos mesmos limites referidos na alínea anterior;
- m)* em caso de abandono do navio, providenciar, na medida do possível, ao salvamento dos documentos de bordo e dos objectos de valor cuja custódia lhe foi pessoalmente confiada;

2. O certificado de navegabilidade passado por sociedade de classificação reconhecida faz fé em juízo, salvo prova em contrário.

ARTIGO 42.º

(Conteúdo do diário)

1. No diário de navegação devem ser indicados:
 - a)* os portos escalados;
 - b)* a rota seguida;
 - c)* as ocorrências da viagem;
 - d)* os acidentes que ocorram durante a viagem e que digam respeito ao navio, pessoas ou carga ou que possam ter por resultado um prejuízo patrimonial;
 - e)* o assento dos nascimentos e óbitos a bordo;
 - f)* as resoluções tomadas em conselho.
2. Deve ser feita uma descrição completa dos acidentes referidos no número anterior com indicação dos meios empregues para evitar ou minorar o prejuízo.

ARTIGO 43.º

(Conteúdo do inventário)

O inventário de bordo deve conter a relação das pertenças do navio, com a indicação das alterações que forem ocorrendo.

ARTIGO 44.º

(Protesto de mar)

1. No caso de desvio, de acidente relativo ao navio, aos passageiros ou à carga ou de outro facto que, ocorrendo durante a via-

gem, possa ter por consequência um prejuízo, o comandante tem a faculdade de apresentar perante o tribunal competente um protesto de mar no prazo de dois úteis contado da chegada do navio.

2. O comandante é obrigado a apresentar o protesto de mar se este for solicitado pelo armador ou pelas pessoas, que sendo titulares de um direito sobre o navio, interessados na carga, passageiros ou membros da tripulação, possam sofrer um prejuízo significativo em consequência do facto.

3. No protesto o comandante tem de indicar os outros meios de prova que sirvam para o estabelecimento dos factos.

4. O protesto deve ser acompanhado de uma cópia autenticada do assento relativo ao acidente feito no diário de navegação e de um rol da tripulação.

5. Se não puder ser junta cópia autenticada do assento feito no diário, deve indicar-se o motivo. O protesto deve neste caso conter uma descrição completa dos factos, com indicação dos meios empregues para evitar ou minorar o prejuízo.

6. O protesto de mar confirmado faz fé em juízo, salvo prova em contrário.

ARTIGO 45.º

(Confirmação do protesto de mar)

1. Apresentado o protesto, o tribunal marca uma audiência de confirmação no mais curto prazo possível, para a qual são convocados o comandante e as outras testemunhas indicadas. A audiência é notificada ao armador e àqueles a que o acidente diz respeito, contanto que isto possa ser feito sem excessiva dilação do procedimento.

2. Nesta audiência realiza-se a produção de provas relativa aos factos que justificaram o desvio ou ao desenrolar fático do acidente bem como sobre a medida do prejuízo ocorrido e sobre os meios empregues para o evitar ou minorar.

3. A produção de provas segue o disposto no Código de Processo Civil.

4. O armador e as outras pessoas a que o acidente diga respeito têm a faculdade de estar presentes, pessoalmente ou através de representantes, independentemente de procuração e como ges-

tores de negócios, e de requerer uma extensão da produção de provas a meios de prova adicionais.

5. O tribunal tem o poder de ordenar oficiosamente uma extensão da produção de provas quando o considere necessário para o esclarecimento dos factos.

ARTIGO 46.º

(Substituição do comandante)

1. Em caso de necessidade, e salvo instruções do armador em sentido diferente, o comandante é temporariamente substituído pelo imediato e, na falta de imediato, por outro oficial com habilitações para assumir o comando, em ordem hierárquica.

2. Durante a execução do contrato de transporte, só em caso de necessidade o comandante e o imediato se podem ausentar simultaneamente do navio; neste caso o comandante é representado, durante a sua ausência, pelo oficial referido no número anterior.

3. Aplica-se o disposto no número anterior sempre que o navio se encontre num cais ou fundeadouro que não seja seguro.

4. A pessoa que substituir o comandante tem os mesmos poderes e deveres.

CAPÍTULO VIII

Dos direitos de garantia

ARTIGO 47.º

(Regime aplicável aos privilégios creditórios e às hipotecas sobre o navio)

1. Os privilégios creditórios e as hipotecas sobre o navio são regulados pelas disposições contidas na Convenção de Genebra sobre Privilégios e Hipotecas Marítimas, de 6/5/93 e, subsidiariamente, pelo disposto nos artigos seguintes.

2. As disposições referidas no número anterior consideram-se incorporadas no Direito interno de Macau, aplicam-se independentemente do Estado de matrícula ou do pavilhão do navio e mesmo que se trate de um navio destinado à navegação em águas interiores.

ARTIGO 48.º

(Preferência dos créditos resultantes da remoção do navio)

Em caso de venda forçada de um navio que, após ter encailhado ou se ter afundado, foi removido por uma autoridade pública no interesse da segurança da navegação ou da protecção do meio marinho, os custos desta remoção devem ser pagos do produto da venda com preferência sobre todos os outros créditos garantidos por um privilégio creditório.

ARTIGO 49.º

(Outros privilégios creditórios sobre o navio)

1. Os navios estão sujeitos aos privilégios mobiliários especiais estabelecidos para a generalidade dos bens móveis.

2. Gozam ainda de privilégio mobiliário especial os créditos resultantes da construção, venda ou reparação do navio.

3. Os privilégios referidos no número anterior extinguem-se:

- a) com a venda forçada nos mesmos termos que os privilégios estabelecidos pelo art. 4.º da Convenção de Genebra;
- b) com o decurso de um prazo de seis meses, a contar do nascimento dos créditos garantidos, a menos que antes do decurso deste prazo o navio tenha sido objecto de um arresto ou medida de execução que conduzam a uma venda forçada;
- c) com o decurso de um prazo de 60 dias depois da venda a um adquirente de boa fé, a contar da data em que a venda seja registada em conformidade com o Direito do lugar onde o navio está matriculado depois da venda.

4. Os privilégios estabelecidos pelo número 2 são graduados depois dos privilégios mobiliários especiais estabelecidos para a generalidade dos bens móveis.

5. Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, os privilégios visados neste artigo estão submetidos ao regime contido no Código Civil.

6. Os privilégios estabelecidos pelo art. 4.º da Convenção de Genebra e os direitos inscritos a que se refere o artigo 1.º da mesma Convenção prevalecem sobre os privilégios visados neste artigo.

ARTIGO 50.º**(Extensão dos privilégios sobre o navio)**

1. Os privilégios sobre o navio estendem-se:
 - a) aos créditos indemnizatórios de que sejam titulares o proprietário ou o armador em consequência de perda ou deterioração do navio;
 - b) à contribuição para danos sofridos pelo navio em caso de avaria comum.
2. Os privilégios sobre o navio não se estendem aos créditos do proprietário ou do armador resultantes de um contrato de seguro relativo ao navio.

ARTIGO 51.º**(Direito de retenção sobre o navio)**

1. Gozam de direito de retenção sobre o navio:
 - a) o construtor do navio, para garantia dos créditos resultantes da construção do navio;
 - b) o reparador do navio que se encontre na detenção material do navio, para garantia dos créditos resultantes de reparações, efectuadas enquanto o navio está na sua detenção material.
2. Aos efeitos do direito de retenção aplica-se o disposto na Convenção de Genebra e, subsidiariamente, o regime contido no Código Civil.

ARTIGO 52.º**(Hipotecas admitidas)**

Sobre o navio só é admitida a hipoteca voluntária.

ARTIGO 53.º**(Regime aplicável à constituição, efeitos e registo da hipoteca)**

1. A constituição e efeitos da hipoteca regem-se pelos preceitos do Código Civil, em tudo o que não se encontre regulado no presente capítulo.
2. O registo da hipoteca e os respectivos efeitos são, porém, regulados pela legislação aplicável ao registo.

ARTIGO 54.º

(Hipoteca sobre navio em construção)

É permitida a hipoteca sobre navio em construção, contanto que o acto constitutivo especifique as suas principais dimensões, assim como a sua projectada arqueação, e o estabelecimento em que se acha a construir.

ARTIGO 55.º

(Legitimidade para hipotecar)

1. Só tem legitimidade para hipotecar quem puder alienar o navio.

2. O comproprietário de um navio não pode hipotecar a sua quota do navio sem o consentimento da maioria dos consortes.

3. O dono da obra tem legitimidade para hipotecar navio em construção quando os materiais forem por si fornecidos ou quando o construtor lhe passar procuração especial para o efeito; em qualquer outro caso a legitimidade pertence ao construtor.

ARTIGO 56.º

(Forma do acto constitutivo)

O acto constitutivo da hipoteca está sujeito a forma escrita, ainda que celebrado fora do território de Macau.

ARTIGO 57.º

(Garantia dos acessórios do crédito)

1. A hipoteca garante os acessórios do crédito que constem do registo.

2. Tratando-se de juros, a hipoteca nunca abrange mais dos que os relativos a dois anos.

3. O disposto no número anterior não impede o registo de nova hipoteca em relação a juros em dívida.

ARTIGO 58.º

(Perda ou deterioração do navio)

Em caso de perda ou deterioração do navio, o titular da garantia conserva sobre os créditos do proprietário relativos a:

a) indemnização por danos sofridos pelo navio;

- b) contribuição para a avaria comum sofrida pelo navio;
- c) salvação que tenha tido lugar depois da inscrição da hipoteca;
- d) indemnização dos seguradores,

ou sobre as quantias pagas a este título, a menos que sejam empregues na reparação das avarias sofridas pelo navio, a preferência que lhe assistia em relação ao navio.

ARTIGO 59.º

**(Direito aplicável aos privilégios sobre a carga
e ao direito de retenção da carga)**

1. A constituição dos privilégios sobre a carga e do direito de retenção da carga depende do Direito regulador do crédito garantido; de resto é aplicável o Direito do lugar do destino.

2. Os privilégios que não sejam reconduzíveis a uma das categorias previstas no Direito do lugar do destino serão graduados depois dos outros direitos reais de garantia e em posição de paridade entre si.

ARTIGO 60.º

(Privilégios sobre a carga)

1. A carga está sujeita aos privilégios mobiliários especiais estabelecidos para a generalidade dos bens móveis.

2. Gozam ainda de privilégio mobiliário especial sobre carga:

- a) os créditos resultantes do contrato de transporte ou de despesas de conservação da carga;
- b) os créditos relativos à quota da carga na contribuição para avaria comum;
- c) os créditos resultantes de salvação.

3. Os privilégios estabelecidos nos números anteriores estão submetidos ao regime do Código Civil e são graduados, na mesma ordem, depois dos outros privilégios mobiliários especiais, sem prejuízo do disposto nos números seguintes.

4. Os privilégios cessam com a entrega da carga, salvo se forem feitos valer judicialmente nos dez dias imediatos e se a mercadoria se encontrar ainda em poder do destinatário.

5. Os privilégios estendem-se aos créditos indemnizatórios sobre terceiros pela perda ou deterioração da mercadoria, incluindo os créditos resultantes de contrato de seguro.

ARTIGO 61.º

(Direito de retenção e consignação em depósito da carga)

1. O transportador goza do direito de retenção sobre a carga por todos os créditos resultantes do transporte.

2. O direito de retenção do transportador está submetido ao disposto no Código Civil.

3. O transportador tem a faculdade de descarregar as mercadorias e de as consignar em depósito, judicial ou extrajudicialmente.

4. O transportador pode requerer ao tribunal competente autorização para a venda judicial ou extrajudicial da carga consignada a fim de satisfazer o seu crédito do produto da venda.

5. Em porto situado fora do território de Macau, os poderes do transportador relativamente à consignação em depósito e à venda da mercadoria são regulados pelo Direito local.

TÍTULO II

DO TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCADORIAS

CAPÍTULO I

Disposições gerais

ARTIGO 62.º

(Noção de contrato de transporte marítimo de mercadorias)

Contrato de transporte marítimo de mercadorias é aquele em que uma das partes se obriga a deslocar mercadorias, ou a fornecer um navio para deslocar mercadorias, por águas marítimas ou interiores, mediante uma retribuição pecuniária, denominada frete.

ARTIGO 63.º

(Direito aplicável ao contrato de transporte marítimo de mercadorias)

1. O contrato de transporte marítimo de mercadorias é regido pelo Direito escolhido pelas partes.

2. Na falta de escolha, o contrato é regulado pelo Direito da unidade territorial com a qual apresente uma conexão mais estreita.

3. Em caso de dúvida, entende-se que o contrato apresenta uma conexão mais estreita com a unidade territorial na qual, simultaneamente, o transportador tem o seu estabelecimento principal e onde se situa:

- a) o lugar de carregamento; ou
- b) o lugar de descarga; ou
- c) o estabelecimento principal do carregador ou afretador.

4. Quando se trate de contrato de fretamento a tempo ou de fretamento por viagens consecutivas, entende-se, em caso de dúvida, que o contrato apresenta uma conexão mais estreita com a unidade territorial onde o transportador e o afretador tenham o seu estabelecimento principal, e, não o tendo na mesma unidade territorial, naquela onde, simultaneamente, o navio esteja matriculado e se situe o estabelecimento principal do transportador ou do afretador.

5. O modo de cumprimento é regulado pelo Direito do lugar onde se deva realizar.

6. A atribuição de competência a outro Direito, por força dos números anteriores, não prejudica a aplicação das disposições referidas no Capítulo IV, nos termos do artigo 105.º.

7. Quando as disposições referidas no Capítulo IV não forem aplicáveis, serão respeitadas, qualquer que seja o Direito regulador do contrato, as normas em vigor no lugar de entrega da mercadoria que, apresentando semelhante conteúdo e função, sejam competentes segundo o respectivo Direito Internacional Privado.

ARTIGO 64.º

(Noção e regime aplicável à comissão de transporte de mercadorias)

1. Designa-se por comissão de transporte de mercadorias o contrato em que uma das partes se obriga a promover a deslocação de mercadorias mediante contrato a celebrar com o transportador, em seu nome, mas por conta do carregador.

2. O contrato de comissão de transporte é regulado pelas disposições aplicáveis ao contrato de comissão comercial.

3. Em caso de dúvida sobre a qualificação do contrato presume-se que o prestador de serviços se obriga como transportador.

ARTIGO 65.º

(Prova do contrato de transporte)

O contrato pode ser provado por qualquer meio admissível em direito.

ARTIGO 66.º

(Navegabilidade)

O transportador é obrigado a exercer a diligência devida para apresentar o navio em estado de navegabilidade antes e no início da viagem.

ARTIGO 67.º

(Obrigação de realizar a viagem com o despacho exigível)

1. O transportador deve apresentar o navio no porto de embarque, carregar a mercadoria, proceder para o porto de destino e completar a viagem com o despacho exigível.

2. Se ocorrer um impedimento ao início da viagem suficientemente longo para frustrar a realização do fim visado com o contrato qualquer das partes pode resolver o contrato.

3. Se for estipulado um prazo para apresentar o navio, o carregador pode rescindir o contrato se o navio não for apresentado até ao fim do prazo.

4. O disposto nos números 2 e 3 não prejudica o direito de indemnização do carregador pelo prejuízo sofrido com o incumprimento, mas não se presume que o impedimento seja imputável ao transportador.

ARTIGO 68.º

(Fornecimento da mercadoria)

1. O carregador garante que a mercadoria estará à disposição do transportador no lugar de carregamento quando o navio se apresentar no porto de embarque.

2. O transportador tem direito a frete morto quando o carregador forneça uma quantidade de carga inferior à convencionada.

3. O transportador tem também direito a frete morto caso o embarque da mercadoria se torne impossível.

4. Se o carregador recusar o embarque da mercadoria o transportador pode rescindir imediatamente o contrato sem prejuízo do direito a frete morto.

ARTIGO 69.º

(Mercadorias perigosas)

1. O transporte de mercadorias perigosas por mar está sujeito às normas especiais aplicáveis.

2. Salvo o disposto no número seguinte, o carregador responde por todas as consequências do embarque de mercadorias perigosas.

3. O carregador não responde pelas consequências do embarque de mercadorias perigosas, que forem razoavelmente previsíveis pelo transportador, quando este tenha, ou devesse ter conhecimento, da natureza perigosa da carga.

ARTIGO 70.º

(Obrigações do carregador quanto ao embarque da mercadoria)

1. O carregador deve realizar a parte das operações de carregamento que lhe incumbir de acordo com o contrato e os usos do porto ou, na sua falta, segundo os usos do tráfego.

2. Relativamente ao cumprimento destas obrigações o carregador só pode invocar as excepções expressamente previstas no contrato.

3. No transporte de carga geral realizada no quadro de uma linha regular é de presumir, em caso de dúvida, que as operações de colocação da mercadoria ao alcance do aparelho de carga e de içar a mercadoria até à linha de bordo são de conta e risco do carregador, cabendo doravante ao transportador receber e estivar a mercadoria de modo adequado.

4. Se for fixado o tempo concedido para o carregamento aplica-se o disposto para o fretamento à viagem.

ARTIGO 71.º

(Carga de convés)

1. A mercadoria deve ser colocada nas partes do navio destinadas para o efeito segundo os regulamentos aplicáveis e os usos do tráfego.

2. O transportador só pode colocar a mercadoria no convés por acordo expresso com o carregador ou em conformidade com os usos do tráfego.

ARTIGO 72.º

(Recibo de bordo e conhecimento de carga)

1. O carregador tem direito a exigir um recibo da recepção da mercadoria pelo transportador, salvo uso do porto em contrário.

2. O carregador tem direito a exigir a entrega de um conhecimento de carga, em troca do recibo referido no número anterior, ou, em conformidade com o estipulado no contrato, a entrega de outro documento equivalente.

3. O carregador garante a exactidão das menções relativas à mercadoria inscritas por si ou com base nas suas declarações no conhecimento ou documento equivalente.

4. O conhecimento faz prova da recepção pelo transportador da mercadoria, nos termos nele indicados.

5. Perante terceiro a quem o conhecimento tenha sido transmitido só é admitida prova em contrário se for demonstrado que, no momento da transmissão, o terceiro teve conhecimento da inexactidão de indicações contidas no conhecimento.

ARTIGO 73.º

(Modalidades e transmissão do conhecimento de carga)

1. O conhecimento de carga constitui título representativo da mercadoria nele descrita e do direito à entrega desta mercadoria no porto de destino, e pode ser nominativo, à ordem ou ao portador.

2. A transmissão do conhecimento de carga está sujeita ao regime geral dos títulos de crédito.

ARTIGO 74.º

(Devedor do frete)

1. O carregador é obrigado a pagar o frete.

2. O destinatário responde solidariamente pela dívida do frete pagável no destino, se for titular do conhecimento de carga ou, mesmo não o sendo, se aceitar a entrega das mercadorias.

ARTIGO 75.º

(Cálculo do frete baseado no peso ou medida da mercadoria)

O peso ou medida da mercadoria relevante para o cálculo do frete será o do embarque, salvo uso em contrário.

ARTIGO 76.º

(Vencimento do frete)

1. O frete vence-se e é exigível com a entrega da mercadoria no porto de destino.

2. O disposto no número anterior não prejudica o direito do transportador:

- a) a receber frete morto;
- b) a haver o frete proporcional ao percurso efectuado caso se torne impossível ou inexigível o prosseguimento da viagem;
- c) a receber o frete por inteiro, se o impedimento ao prosseguimento da viagem for imputável a facto do carregador, ou se o destinatário não receber a mercadoria no porto de destino.

3. É devido frete com respeito à carga avariada quer se trate de danos causados à mercadoria quer de faltas de carga. Não obstante, o destinatário pode incluir o frete na reclamação de avarias.

ARTIGO 77.º

(Frete em avanço)

1. Quando o frete deva ser pago em avanço entende-se, salvo convenção em contrário, que o frete se vence na data em que o pagamento for exigível.

2. Depois do vencimento, a perda da carga ou a interrupção da viagem, desde que não sejam imputáveis ao transportador, não exonera o carregador do pagamento do frete, nem fundamentam a restituição do frete pago.

ARTIGO 78.º

(Desvio de rota)

1. Na realização da viagem o navio não deve ser desviado da rota usual. Considera-se justificado o desvio nos seguintes casos:

- a) em cumprimento do dever de socorro;

b) quando se trate de um desvio razoável segundo o critério estabelecido no número 3 do artigo 34.º.

2. Em caso de desvio injustificado e suficientemente grave para colocar em risco a realização do fim visado com o contrato, o carregador tem a faculdade de o rescindir.

3. O transportador responde por desvio injustificado nos termos gerais da responsabilidade civil.

ARTIGO 79.º

(Impedimento ocorrido depois de iniciada a viagem)

1. Quando o prosseguimento da viagem se tornar definitivamente impossível por caso fortuito ou motivo de força maior o transportador tem a faculdade de rescindir o contrato ou de transbordar a mercadoria.

2. Caso o impedimento possa ser vencido em tempo razoável e com a realização de despesas razoáveis, o transportador deve fazer o necessário para completar a viagem.

3. Se o impedimento não puder ser vencido nos termos do número anterior, o transportador tem a faculdade de rescindir ou executar o contrato, realizando as despesas necessárias ou transbordando a mercadoria.

4. O transportador que rescinda o contrato só tem direito ao frete proporcional à parte da viagem já efectuada.

ARTIGO 80.º

(Entrega da mercadoria)

1. O transportador tem de entregar a mercadoria no lugar definido no contrato.

2. A mercadoria deve ser entregue a quem tiver título para a receber.

3. Quando tiver sido emitido conhecimento ou documento equivalente o transportador deve entregar a mercadoria ao titular do conhecimento.

4. Com a entrega da mercadoria a quem apresente um original do conhecimento ou documento equivalente, de que seja titular, fica cumprida a respectiva obrigação.

5. Porém, se o transportador tiver conhecimento ou notícia de que existe mais de uma pretensão à entrega dos bens, antes da sua consumação, deve entregar a mercadoria a quem tiver melhor título.

6. No caso previsto no número anterior o transportador pode descarregar a mercadoria e consigná-la em depósito enquanto averigua a quem a mercadoria deve ser entregue.

7. Quando por força do Direito local o transportador for obrigado a confiar a mercadoria à administração portuária, ou outra entidade que desempenhe essa função em regime de monopólio, considera-se cumprida, com a entrega a esta entidade, a obrigação de entrega.

ARTIGO 81.º

(Não recebimento da mercadoria)

1. Caso ninguém se apresente para receber a mercadoria, ou se o destinatário recusar recebê-la, o transportador pode descarregar as mercadorias e fazê-las consignar em depósito judicial ou extrajudicialmente.

2. Decorrido um prazo razoável sem concretização da entrega o transportador pode requerer ao tribunal a venda judicial ou extrajudicial das mercadorias, para satisfação dos seus créditos, designadamente os resultantes das despesas incorridas com a armazenagem.

3. Em porto estrangeiro, o transportador pode ordenar a venda das mercadorias sem intervenção do tribunal, se o Direito local o admitir.

4. O disposto no números anteriores não prejudica o exercício de outros direitos do transportador em relação ao carregador, ou em relação ao titular do conhecimento de carga ou documento equivalente.

ARTIGO 82.º

(Descarga da mercadoria)

1. O destinatário deve realizar a parte das operações de descarga que lhe incumbir de acordo com o contrato e os usos do porto ou, na sua falta, segundo os usos do tráfego.

2. No transporte de carga geral realizada no quadro de uma linha regular é de presumir, em caso de dúvida, que as operações

de colocação da mercadoria no cais são de conta e risco do transportador.

3. Se for fixado o tempo concedido para a descarga aplica-se o disposto para o fretamento à viagem.

ARTIGO 83.º

(Responsabilidade por avarias)

1. Cada uma das partes é exclusivamente responsável pelas avarias de carga ou do navio causadas durante a realização das operações de carregamento ou descarga que lhe incumbirem, e em conexão com estas operações.

2. Cada uma das partes responde pelos actos dos estivadores e outros auxiliares de cumprimento, e tem direito de regresso contra eles, nos termos gerais.

3. O transportador responde por avarias de carga ocorridas enquanto a mercadoria se encontrar à sua guarda nos termos definidos no contrato, e, supletivamente, segundo o regime estabelecido no Capítulo IV.

4. O direito à reparação por avarias de carga extingue-se se o correspondente procedimento jurisdicional não for proposto no prazo de dois anos a contar da entrega ou da data em que deveria ter sido entregue a mercadoria. Este prazo não se aplica ao direito de regresso.

ARTIGO 84.º

(Direitos e obrigações do destinatário)

O destinatário da mercadoria, que seja pessoa distinta do carregador, adquire os direitos e contrai as obrigações emergentes do contrato de transporte logo que entre na titularidade do conhecimento de carga, ou, se não for emitido conhecimento de carga, logo que aceite a mercadoria.

CAPÍTULO II

Fretamento à viagem

ARTIGO 85.º

(Noção de fretamento à viagem)

Fretamento à viagem é o contrato pelo qual o transportador se obriga a afectar navio à realização de uma ou várias viagens marí-

timas pré-definidas, para transportar uma mercadoria determinada, mediante um frete calculado com base na quantidade de carga transportada.

ARTIGO 86.º

(Viagem para o porto de embarque)

O transportador deve fazer proceder o navio para o porto de embarque com velocidade razoável ou por forma a que o navio se apresente pronto para carregar dentro do prazo, se este tiver sido estipulado.

ARTIGO 87.º

(Segurança dos portos)

1. Quando o contrato estabeleça que o navio deve proceder para porto seguro, ou para cais ou fundeadouro seguro, o afretador garante a sua segurança, quer se trate de porto, cais ou fundeadouro especificado no contrato, ou a ser posteriormente nomeado pelo afretador.

2. Se o contrato determinar que o afretador nomeará porto, cais ou fundeadouro, sem fazer a qualificação prevista no número anterior, presume-se que garante a segurança do local nomeado.

ARTIGO 88.º

(Início da estadia)

1. A estadia começa a correr a partir do momento em que o navio se encontre no lugar definido no contrato pronto para realizar as operações de carga.

2. No primeiro ou único porto de carregamento é ainda necessário que o afretador tenha conhecimento dos factos indicados no número anterior.

ARTIGO 89.º

(Congestionamento)

1. O risco de congestionamento é suportado pelo transportador quando o lugar contratualmente definido for um cais ou um fundeadouro determinado, e pelo afretador quando for um porto.

2. O risco do congestionamento também é suportado pelo afretador quando o contrato contenha estipulação a que, segundo os usos marítimos, seja de atribuir sentido equivalente.

3. Quando o navio não possa proceder imediatamente para o lugar destinado à realização das operações de carga, por este se encontrar ocupado, e o risco de congestionamento seja suportado pelo afretador, considera-se o navio chegado quando se encontre no lugar usual de espera.

4. O tempo utilizado para proceder do lugar de espera para o lugar onde são realizadas as operações de carga não conta.

ARTIGO 90.º

(Contagem da estadia)

1. A contagem da estadia só é interrompida pela verificação das causas de interrupção expressamente convencionadas ou por perda de tempo imputável a facto culposos do transportador.

2. O tempo utilizado para operações de carga durante períodos excluídos da contagem do tempo nos termos do número anterior conta por metade.

ARTIGO 91.º

(Demora)

1. O afretador é obrigado a compensar o transportador por todo o tempo necessário para completar as operações de carga, após ter decorrido o tempo de estadia fixado, ou se não tiver sido, o tempo de estadia usualmente necessário para realizar estas operações.

2. Se não tiver sido fixada a taxa de demora aplicável, nem resultar dos usos do tráfego, esta compensação será calculada com base na taxa de frete corrente no mercado de fretamento a tempo, acrescida das despesas portuárias e do consumo de combustíveis.

3. As exclusões previstas para a contagem da estadia não se aplicam à contagem do tempo de demora.

ARTIGO 92.º

(Operações de carregamento e descarga)

É obrigação do afretador a realização das operações de carregamento e descarga da mercadoria.

ARTIGO 93.º

(Responsabilidade do transportador por avarias de carga)

O transportador responde por avarias de carga ocorridas enquanto a mercadoria se encontrar à sua guarda, salvo se demonstrar a verificação de uma das seguintes causas de exoneração:

- a) o cumprimento das obrigações do contrato de transporte;
- b) que o dano ou perda da mercadoria não é imputável a inexecução do contrato;
- c) que o dano ou perda é imputável a falta náutica do comandante ou dos seus auxiliares;
- d) que a avaria ocorreu durante operações a cargo do afretador.

ARTIGO 94.º

(Fretamento por viagens consecutivas)

1. No fretamento por viagens consecutivas o transportador é obrigado a apresentar o navio em estado de navegabilidade no início de cada viagem.

2. O transportador só tem direito a substituir o navio indicado no contrato se houver estipulação neste sentido.

3. Em caso de perda total do navio indicado no contrato ou nomeado posteriormente o transportador não é obrigado à sua substituição.

CAPÍTULO III

Fretamento a tempo

ARTIGO 95.º

(Noção)

Fretamento a tempo é o contrato pelo qual o transportador se obriga a afectar navio à prestação de serviços de transporte de mercadorias durante determinado período de tempo, mediante um frete calculado com base no tempo utilizado pelo navio.

ARTIGO 96.º

(Navegabilidade)

O transportador só é obrigado a manter o navio em estado de navegabilidade após a entrega do navio e durante o período de fretamento se as partes o tiverem estipulado.

ARTIGO 97.º

(Segurança dos portos)

À garantia da segurança dos portos, cais e fundeadouros para onde o navio deve proceder por ordem do afretador é aplicável o disposto no artigo 87.º.

ARTIGO 98.º

(Frete)

1. O afretador é obrigado a pagar o frete por todo o tempo decorrido durante o fretamento, excepto nos seguintes casos:

- a) verificação de causa de suspensão do frete prevista no contrato;
- b) suspensão do serviço devida a inexecução culposa do transportador;
- c) impossibilidade definitiva de cumprimento, não imputável a facto do afretador.

2. Perante o não cumprimento pontual da obrigação de frete, o transportador pode fixar ao afretador prazo razoável para realizar o pagamento.

3. O transportador tem direito a resolver o contrato e a retirar o navio após decorrido o prazo sem pagamento do frete, se desta consequência tiver avisado o afretador na interpelação referida no número anterior.

4. O transportador deve comunicar ao afretador o exercício do direito de resolução.

ARTIGO 99.º

(Custos suportados pelo afretador)

O afretador suporta os custos com combustíveis, despesas portuárias e operações de carga, bem como as que lhe pertencerem segundo os usos.

ARTIGO 100.º

(Direito de indemnização do transportador)

O afretador é obrigado a indemnizar o transportador por prejuízos decorrentes da responsabilidade contraída perante terceiros

em consequência da conduta da afretador ou da conformação com as suas ordens ou solicitações.

ARTIGO 101.º

(Responsabilidade do transportador por avarias de carga)

O transportador responde por avarias de carga ocorridas enquanto a mercadoria se encontrar à sua guarda nos termos do art. 93.º.

ARTIGO 102.º

(Duração do fretamento a tempo por prazo fixo)

1. O afretador tem o dever de reentregar o navio no lugar e dentro do prazo estipulados.

2. Em caso de prolongamento da viagem, contrário à previsão razoavelmente feita no início, continua a ser devido frete à taxa estipulada.

3. Se o prolongamento da viagem for razoavelmente previsível o transportador não é obrigado a iniciá-la; caso aceite as ordens do afretador, tem direito ao frete calculado com base na taxa corrente no mercado à data em que expire o prazo, durante o prolongamento.

4. Havendo o afretador garantido a reentrega do navio dentro do prazo, aplica-se o disposto na segunda parte do número anterior, ainda que o prolongamento da viagem não pudesse ser razoavelmente previsto.

ARTIGO 103.º

(Direito de retenção e consignação em depósito da carga)

1. Para garantia dos créditos emergentes do contrato de fretamento a tempo o transportador pode exercer direito de retenção sobre a carga, bem como consigná-la em depósito, nos termos do artigo 61.º.

2. Os direitos referidos no número anterior só podem ser exercidos, perante o destinatário, para garantir créditos que não excedam o valor do frete devido ao abrigo do contrato de transporte que titula o seu direito à entrega da mercadoria.

CAPÍTULO IV

Transporte sob conhecimento

ARTIGO 104.º

(Noção de contrato de transporte sob conhecimento)

1. Contrato de transporte sob conhecimento é aquele contrato de transporte marítimo de mercadorias que é titulado exclusivamente por um conhecimento de carga ou documento equivalente.

2. O regime especial estabelecido neste capítulo é igualmente aplicável, quando o conhecimento ou documento equivalente for emitido em virtude de uma carta-partida, nas relações entre o transportador e o titular do conhecimento ou de documento equivalente que não seja vinculado pela carta-partida.

ARTIGO 105.º

(Regime especial aplicável ao transporte sob conhecimento)

1. O transporte sob conhecimento está sujeito às disposições contidas na Convenção de Bruxelas para a Unificação de Certas Regras em Matéria de Conhecimento, de 25/8/24, alterada pelos Protocolos de Bruxelas de 23/2/68 e de 21/12/79, que são consideradas incorporadas no Direito interno de Macau.

2. Estas disposições são aplicáveis:

- a) aos contratos de transporte entre portos situados em dois Estados diferentes, quando o conhecimento tenha sido emitido num Estado contratante, o porto de embarque se situe num Estado contratante ou o conhecimento remeta para essas disposições;
- b) aos contratos regidos pelo Direito de Macau nos termos do artigo 63.º;
- c) aos contratos em que a mercadoria deva ser entregue em Macau.

3. Dentro do âmbito de aplicação no espaço definido no número anterior, as disposições referidas no número 1 são aplicáveis ao transporte sob conhecimento tanto por mar como por águas interiores e ao transporte de animais vivos ou de carga que, em conformidade com o conhecimento ou documento equivalente, seja transportada no convés.

CAPÍTULO V

Transporte multimodal

ARTIGO 106.º (Âmbito de aplicação)

As disposições do presente capítulo só são aplicáveis quando um dos modos de transporte utilizados for marítimo.

ARTIGO 107.º (Comissão de transporte multimodal)

O contrato em que uma das partes se obriga a promover a deslocação de mercadorias por diferentes modos de transporte mediante contratos a celebrar com cada um dos transportadores, em seu nome, mas por conta do carregador, está submetido ao disposto no artigo 64.º.

ARTIGO 108.º (Noção de contrato de transporte multimodal)

Contrato de transporte multimodal é aquele em que uma das partes se obriga a deslocar mercadorias pelo menos por dois modos diferentes, ou a fornecer veículos para o efeito, mediante uma retribuição pecuniária.

ARTIGO 109.º (Direito aplicável ao contrato de transporte multimodal)

1. À determinação do Direito regulador do contrato de transporte multimodal aplica-se o disposto nos números 1, 2, 3 e 5 do art. 63.º, com a adaptação referida no número seguinte.

2. Em substituição do lugar do carregamento e do lugar de descarga atender-se-à ao lugar da recepção das mercadorias pelo transportador e ao lugar da sua entrega ao destinatário.

ARTIGO 110.º (Regime aplicável ao contrato de transporte multimodal)

1. O contrato de transporte multimodal está submetido, relativamente a cada modo de transporte, ao regime estabelecido para o respectivo contrato de transporte unimodal.

2. O disposto no número anterior não prejudica a aplicação das normas de uma convenção internacional relativa, em princípio, a um modo de transporte, que regulem outros segmentos do transporte.

3. O transporte fluvial que constitua um segmento meramente complementar do transporte marítimo está sujeito, porém, ao regime aplicável a este transporte marítimo.

4. Na aplicação dos regimes que regem os diferentes segmentos do transporte deverá ser preservada, tanto quanto possível, a unidade e coerência de regulação do contrato.

ARTIGO 111.º

(Avarias de carga)

Quando, no quadro de um contrato de transporte multimodal, for determinável o modo de transporte em que ocorreu o facto causador da avaria, o transportador responde segundo o regime aplicável ao respectivo contrato de transporte unimodal. Caso contrário o transportador responde segundo o regime do contrato unimodal, relativo a um dos modos de transporte utilizados, que for mais favorável ao lesado.

TÍTULO III

DO TRANSPORTE MARÍTIMO DE PASSAGEIROS

ARTIGO 112.º

(Âmbito de aplicação)

1. As disposições do presente título regulam o contrato de transporte marítimo de passageiros oneroso.

2. As disposições relativas à responsabilidade do transportador são igualmente aplicáveis ao contrato de transporte gratuito.

ARTIGO 113.º

(Noção de contrato de transporte marítimo de passageiros)

Contrato de transporte marítimo de passageiros é aquele em que o transportador se obriga a deslocar pessoas, ou a fornecer um navio para deslocar pessoas, por águas marítimas ou interiores.

ARTIGO 114.º

(Direito aplicável ao contrato de transporte marítimo de passageiros)

1. O contrato de transporte marítimo de passageiros é regido pelo Direito escolhido pelas partes.

2. Na falta de escolha, o contrato é regulado pelo Direito da unidade territorial com a qual apresente uma conexão mais estreita.

3. Em caso de dúvida, entende-se que o contrato apresenta uma conexão mais estreita com a unidade territorial na qual, simultaneamente, o transportador tem o seu estabelecimento e onde se situa:

- a) a residência habitual do passageiro; ou
- b) o lugar de partida;
- c) o lugar de destino.

4. O modo de cumprimento é regulado pelo Direito do lugar onde se deva realizar.

5. A atribuição de competência a outro Direito, por força dos números anteriores, não prejudica a aplicação das disposições sobre responsabilidade do transportador por danos pessoais ou na bagagem referidas no presente título, nos termos do art. 131.º.

6. Quando não forem aplicáveis as disposições referidas no número anterior, serão respeitadas, qualquer que seja o Direito regulador do contrato, as normas em vigor no lugar de partida ou de destino que, apresentando semelhante conteúdo e função, sejam competentes segundo o respectivo Direito Internacional Privado.

ARTIGO 115.º

(Noção e regime aplicável à comissão de transporte de passageiros)

1. Designa-se por comissão de transporte de passageiros o contrato em que uma das partes se obriga a promover a deslocação de passageiros mediante contrato a celebrar com o transportador, em seu nome, mas por conta do passageiro.

2. O contrato de comissão de transporte é regulado pelas disposições aplicáveis ao contrato de comissão comercial.

3. Em caso de dúvida sobre a qualificação do contrato presume-se que o prestador de serviços se obriga como transportador.

ARTIGO 116.º

(Forma do contrato de transporte marítimo de passageiros)

1. O transportador deve emitir um bilhete de passagem contendo pelo menos as seguintes menções:

- a) identificação do transportador;
- b) nome ou tipo de navio;
- c) lugar de partida e de destino;
- d) data de partida e de chegada ao destino;
- e) preço da passagem;
- f) classe e número do camarote se, perante a duração da viagem, houver lugar a alojamento.

2. Nos transportes por águas interiores com duração inferior a doze horas é suficiente que o bilhete contenha as menções referidas nas alíneas a), c), d) e e).

3. Caso o transportador não emita o bilhete de passagem com as menções referidas nos números anteriores o contrato é nulo, mas a nulidade só é invocável pelo passageiro.

4. As disposições contidas nos números anteriores são aplicáveis sempre que o contrato seja regido pelo Direito de Macau ou que o lugar de partida ou de destino se situe no território de Macau.

ARTIGO 117.º

(Navio afecto ao transporte)

O transporte deve ser efectuado no navio convencionado ou, na falta de convenção, em navio do transportador que corresponda ao tipo mencionado no bilhete de passagem.

ARTIGO 118.º

(Navegabilidade)

O transportador deve apresentar e conservar o navio afecto ao transporte em estado de navegabilidade, provido dos requisitos necessários para o transporte de passageiros.

ARTIGO 119.º

(Alojamento e alimentação)

1. Quando a duração da viagem o exija, o transportador deve fornecer alojamento num camarote.

2. Salvo estipulação expressa em contrário, o preço da passagem inclui o custo da alimentação.

3. Se o custo da alimentação for excluído do preço da passagem, o transportador é obrigado a fornecer-lhe alimentação mediante um preço razoável.

ARTIGO 120.º

(Preço da passagem)

1. O passageiro é obrigado a pagar o preço convencionado.

2. Na falta de estipulação em contrário o preço deve ser pago contra a entrega do bilhete de passagem.

3. O passageiro que embarque sem título de transporte deve avisar imediatamente o comandante ou outro oficial. Caso contrário, é obrigado a pagar o dobro do preço normalmente cobrado pela viagem até ao porto em que desembarque.

4. O passageiro que viaje para além do percurso coberto pelo título de transporte é obrigado a pagar o dobro do preço normalmente cobrado para o percurso adicional.

5. Se o passageiro não pagar o preço da viagem a que está obrigado nos termos dos números 3 e 4, o comandante pode ordenar o seu desembarque em lugar adequado, sem prejuízo do direito de indemnização do transportador.

ARTIGO 121.º

(Bagagem permitida)

1. O passageiro tem direito ao transporte de bagagem, nos limites de peso e de volume convencionados ou, na falta de convenção, estabelecidos pelos usos do tráfego.

2. A bagagem não pode conter bens cuja exportação ou importação seja ilícita ou não cumpra os requisitos formulados pelas leis em vigor nos lugares de embarque ou de desembarque ou que sejam perigosos para a segurança de pessoas ou bens a bordo.

3. Em caso de violação da regra estabelecida no número anterior o comandante pode ordenar o desembarque da bagagem ou a sua destruição ou tomar outras medidas destinadas à eliminação do perigo, sem prejuízo do direito de indemnização do transportador.

ARTIGO 122.º

(Cessão do direito ao transporte)

O passageiro cujo nome seja mencionado no bilhete de passagem não pode ceder o direito ao transporte sem consentimento do transportador.

ARTIGO 123.º

(Disciplina de bordo)

O passageiro está submetido à disciplina de bordo.

ARTIGO 124.º

(Impedimento do passageiro)

1. Quando, antes do embarque, se verifique a morte do passageiro ou outro impedimento à realização da viagem que, sendo relativo à sua pessoa, não lhe seja imputável, o contrato resolve-se mediante aviso dado ao transportador antes da partida. Neste caso é devido um quarto do preço da passagem.

2. O disposto no número anterior aplica-se, a seu pedido, aos membros da família do passageiro falecido ou impedido ou às pessoas ao seu serviço que devessem viajar juntamente com ele.

ARTIGO 125.º

(Impedimento do navio)

Se a partida for impedida por causa não imputável ao transportador o contrato resolve-se e o transportador deve restituir o preço pago.

ARTIGO 126.º

(Supressão da partida)

1. Se o transportador suprime a partida, não se verificando a hipótese prevista no artigo anterior, o passageiro tem a faculdade de efectuar a viagem noutro navio do mesmo transportador, que parta sucessivamente, ou de rescindir o contrato.

2. Em todo o caso, o passageiro tem direito a ser indemnizado pelos prejuízos sofridos.

ARTIGO 127.º

(Retardamento da partida)

1. Em caso de retardamento da partida, o passageiro tem direito, durante o período de retardamento, ao alojamento e à alimentação, contanto que esta esteja incluída no preço da passagem.

2. O passageiro tem a faculdade de rescindir o contrato quando o retardamento se prolongue por mais de seis, doze ou vinte e quatro horas, conforme a duração da viagem seja inferior a doze, vinte e quatro ou quarenta e oito horas. Em viagens de duração mais longa o passageiro tem a faculdade de rescindir o contrato quando o retardamento se prolongue por mais de quarenta e oito horas.

3. Com o decurso dos prazos indicados no número anterior cessa o direito a alojamento e alimentação por conta do transportador.

4. Se o atraso na partida for devido a causa imputável ao transportador o passageiro tem, em todo o caso, direito a ser indemnizado pelos prejuízos sofridos.

ARTIGO 128.º

(Interrupção da viagem por facto relativo ao navio)

1. Se o prosseguimento da viagem se torna impossível ou inexigível por facto relativo ao navio deve ser restituída a diferença entre o preço pago e o que corresponderia ao troço utilmente percorrido.

2. O transportador tem, porém, direito ao preço integral se, em tempo razoável, proporcionar por sua conta ao passageiro a prossecução da viagem em condições análogas fornecendo-lhe no intervalo o alojamento e a alimentação, contanto que esta esteja incluída no preço da passagem.

ARTIGO 129.º

(Interrupção da viagem por facto relativo ao passageiro)

A interrupção da viagem por facto relativo ao passageiro não tem incidência sobre a obrigação de pagamento do preço da passagem.

ARTIGO 130.º
(Desvio de rota)

1. Na realização da viagem o navio deve seguir o itinerário pré-fixado segundo a rota usual. Considera-se justificado o desvio nos seguintes casos:

- a) em cumprimento do dever de socorro;
- b) quando se trate de um desvio razoável segundo o critério estabelecido no número 3 do artigo 34.º.

2. Durante o desvio o passageiro tem direito a alojamento e alimentação por conta do transportador, contanto que esta esteja incluída no preço da passagem.

3. Em caso de desvio injustificado e suficientemente grave para colocar em risco a realização do fim visado com o contrato o passageiro tem a faculdade de o rescindir.

4. O transportador responde por desvio injustificado nos termos gerais da responsabilidade civil.

ARTIGO 131.º
(Responsabilidade do transportador por danos pessoais e por danos na bagagem)

A responsabilidade do transportador por danos pessoais e por danos na bagagem é regulada pelas disposições contidas na Convenção de Atenas sobre o Transporte de Passageiros e sua Bagagem por Mar, de 13/12/74, alterada pelo Protocolo de Londres, de 29/3/90, que são consideradas incorporadas no Direito interno de Macau.

2. Estas disposições são aplicáveis:

- a) quando o navio estiver registado no território de Macau;
- b) quando o contrato de transporte tenha sido celebrado no território de Macau;
- c) quando o lugar de partida ou de destino, segundo o contrato de transporte, se situar no território de Macau;
- d) aos contratos regidos pelo Direito de Macau nos termos do artigo 114.º;

3. Dentro do âmbito de aplicação no espaço definido no número anterior, as disposições referidas no número 1 são aplicá-

veis a todos os contratos de transporte marítimo de passageiros, ainda que se trate de navio afecto ao transporte em águas interiores ou que se desloque sobre almofada de ar.

TÍTULO IV DO REBOQUE

ARTIGO 132.º

(Âmbito de aplicação. Reboque-transporte)

1. As disposições do presente título regulam o contrato em que uma das partes se obriga a empregar um navio (o rebocador) numa operação de tracção ou impulsão de outro navio ou outro objecto flutuante (o rebocado), que permanece na detenção da outra parte, mediante retribuição.

2. O reboque de navio ou outro objecto flutuante que, durante o reboque, entre na detenção do armador do rebocador, é regido pelas disposições aplicáveis ao contrato de transporte marítimo de mercadorias, com as devidas adaptações.

ARTIGO 133.º

(Direito aplicável ao contrato de reboque)

1. O contrato de reboque referido no número 1 do artigo anterior é regido pelo Direito escolhido pelas partes.

2. Na falta de escolha, o contrato é regulado pelo Direito da unidade territorial com a qual apresente uma conexão mais estreita.

3. O modo de cumprimento é regulado pelo Direito do lugar onde se deva realizar.

ARTIGO 134.º

(Salvação do rebocado)

O contratante-rebocador só tem direito a remuneração por salvação do navio rebocado quando, verificando-se os pressupostos da salvação, o perigo em causa não tiver sido contemplado pelas partes na celebração do contrato de reboque.

ARTIGO 135.º

(Obrigações do contratante-rebocador)

O contratante-rebocador obriga-se:

- a) a apresentar e manter um rebocador em estado de navegabilidade, devidamente armado e equipado e com suficiente potência e força de tracção para realizar o serviço estipulado, no tempo e lugar convencionados;
- b) a realizar o reboque dentro do prazo convencionado e, na falta de convenção, em tempo razoável.
- c) a fornecer cabos de reboque de bitola, resistência e comprimento suficiente e a inspeccioná-los previamente;
- d) a superintender o manuseamento e colocação dos cabos de reboque e amarras acessórias.
- e) a zelar pela exibição das luzes adequadas quer no rebocador quer no rebocado;
- f) a atracar ou fundear o rebocado num cais ou fundeadouro adequado e, se outra coisa não resultar do contrato ou das circunstâncias, a permanecer no local até que o contrato de reboque esteja integralmente executado;
- g) a cumprir as formalidades legais exigidas para a realização do reboque.

ARTIGO 136.º

(Obrigações do armador de navio objecto de reboque)

O armador de navio que deva ser objecto de reboque obriga-se:

- a) a apresentar um navio em estado de navegabilidade, devidamente armado e equipado e adequado ao reboque, no tempo e lugar convencionados;
- b) a zelar pela exibição das luzes adequadas no navio rebocado;
- c) a pagar a retribuição convencionada ou determinada pelas tarifas homologadas ou fixadas por autoridade pública; faltando a convenção ou a tarifa, a que for usual e, na falta de uso, a que constituir uma compensação equitativa pelo serviço prestado.

ARTIGO 137.º

(Obrigações do proprietário de outro objecto rebocado)

O proprietário de objecto que, não sendo um navio, deve ser objecto de reboque obriga-se:

- a) a apresentar o objecto rebocado em condições adequadas ao reboque, no tempo e lugar convencionados;
- b) a pagar a retribuição determinada em conformidade com a alínea c) do artigo anterior.

ARTIGO 138.º

(Obrigações complementares)

1. Em complemento das obrigações estabelecidas nos artigos anteriores, as partes do contrato de reboque estão adstritas às obrigações referidas nos números seguintes.

2. A parte que dirige a operação de transporte obriga-se a dirigir a navegação do rebocador e do rebocado de modo adequado e prudente.

3. Caso o rebocado seja tripulado, esta parte obriga-se ainda:

- a) a assegurar um sistema de comunicações entre o rebocador e o rebocado;
- b) a dar as instruções necessárias à tripulação do rebocado.

4. A outra parte obriga-se a seguir as instruções legítimas dadas em conformidade com a alínea b) do número anterior.

ARTIGO 139.º

(Substituição do rebocador)

1. O rebocador referido no contrato pode ser substituído por outro rebocador que seja adequado ao serviço e cujas características não sejam inferiores às do primeiro, na falta de estipulação expressa em contrário.

2. Sem prejuízo do disposto no número anterior, durante a execução do reboque o rebocador pode ser substituído, mas o contratante-rebocador é responsável pelos prejuízos causados pela demora que a substituição ocasionar.

ARTIGO 140.º

(Falta de apresentação do rebocador)

Se o rebocador não for apresentado no tempo e lugar conven-
cionados o contratante-rebocado pode rescindir o contrato.

ARTIGO 141.º

(Vencimento da retribuição)

1. A retribuição vence-se e é exigível no momento em que se
completa a prestação do serviço de reboque.

2. O disposto no número anterior não prejudica o direito do
contratante-rebocador:

- a) a haver a retribuição proporcional ao serviço prestado caso
se torne impossível ou inexigível a continuação do rebo-
que;
- c) a receber a retribuição por inteiro, se o impedimento à con-
tinuação do reboque for imputável a facto do contratante-
rebocado.

ARTIGO 142.º

(Desvio de rota)

1. O contratante-rebocador que tenha a direcção da operação
de reboque deve efectuá-la pela rota usual. Considera-se justifi-
cado o desvio da rota usual quando se trate de um desvio razoável
segundo o critério estabelecido no número 3 do artigo 34.º.

2. Em caso de desvio injustificado e suficientemente grave
para colocar em risco a realização do fim visado com o contrato, o
contratante-rebocado tem a faculdade de o rescindir.

3. O contratante-rebocador responde por desvio injustificado
nos termos gerais da responsabilidade civil.

ARTIGO 143.º

(Interrupção do reboque)

1. O reboque pode ser interrompido pelo contratante-reboca-
dor para prestar socorro desde que tal não envolva risco grave para
o navio ou outro objecto rebocado que seja tripulado, que o coman-
dante do rebocador possa razoavelmente prever um resultado útil e
que não tenha conhecimento de que o socorro tenha sido prestado

por outros navios em condições mais idóneas ou similares àquelas em que o seu navio poderia prestá-lo.

2. No caso previsto no número anterior, se a interrupção do reboque for suficientemente longa para colocar em risco a realização do fim visado com o contrato, o contratante-rebocado tem a faculdade de o rescindir. Se esta faculdade não for exercida o reboque deve ser retomado logo que terminada a salvação.

3. Caso se torne impossível alcançar o lugar de destino estipulado por causa não imputável a qualquer das partes, o contratante-rebocador deverá, se as circunstâncias o permitirem, efectuar o reboque até ao porto ou fundeadouro seguro mais próximo do lugar de destino.

ARTIGO 144.º

(Responsabilidade civil em caso de reboque)

1. A responsabilidade por danos causados durante o reboque cabe à parte que for responsável pelos actos e omissões da pessoa que dirige efectivamente a operação de reboque, salvo se demonstrar que os danos não lhe são imputáveis.

2. No reboque portuário de navio, em que não haja lugar a pilotagem obrigatória, presume-se, em caso de dúvida, que a pessoa que dirige efectivamente a operação de reboque é o comandante do navio rebocado.

3. No reboque fora dos portos, presume-se, em caso de dúvida, que a pessoa que dirige efectivamente a operação de reboque é o comandante do rebocador.

TÍTULO V

DO SEGURO CONTRA RISCOS DE NAVEGAÇÃO

ARTIGO 145.º

(Regime aplicável)

O seguro contra riscos de navegação é regulado pelas disposições contidas no presente título e, subsidiariamente, pelas disposições aplicáveis aos seguros em geral e pelas disposições gerais aplicáveis ao seguro contra riscos que não forem incompatíveis com a natureza especial do seguro contra riscos de navegação.

ARTIGO 146.º

(Contrato de seguro contra riscos de navegação)

Seguro contra riscos de navegação é o contrato pelo qual uma das partes se obriga a indemnizar pelos prejuízos resultantes de riscos de navegação, mediante um prémio.

ARTIGO 147.º

(Direito aplicável ao contrato de seguro contra riscos de navegação)

1. O seguro contra riscos de navegação é regido pelo Direito escolhido pelas partes.

2. Na falta de escolha, o contrato é regulado pelo Direito da unidade territorial com a qual apresente uma conexão mais estreita.

3. Em caso de dúvida, entende-se que o contrato apresenta uma conexão mais estreita com a unidade territorial onde o segurador tem o seu estabelecimento no momento da celebração do contrato.

4. O modo de cumprimento é regulado pelo Direito do lugar onde se deva realizar.

ARTIGO 148.º

(Forma)

1. O contrato de seguro contra riscos de navegação está sujeito a forma escrita.

2. A forma escrita pode resultar de troca de cartas, telex, telefax ou outros meios de telecomunicação de que fique prova escrita.

ARTIGO 149.º

(Apólice de seguro)

1. O segurador é obrigado a emitir uma apólice de seguro.

2. A apólice do seguro contra riscos de navegação deve conter as menções exigidas pelo regime geral, com as especialidades contidas nos números 3 e 4.

3. São facultativas as indicações do valor do objecto seguro e da quantia segurada.

4. No seguro de navio deve ser indicado o seu nome, pavilhão e lugar de registo.

5. A responsabilidade do segurador decorrente do contrato de seguro não depende da emissão da apólice.

ARTIGO 150.º

(Modalidades de seguro)

1. São modalidades do seguro contra riscos de navegação o seguro de coisas e o seguro de responsabilidade.

2. O seguro de coisas cobre os prejuízos resultantes da destruição, subtracção ou deterioração de uma coisa, ou da não obtenção de uma vantagem que se espera da coisa.

3. O seguro de coisas pode ser contratado para uma viagem ou para um período de tempo determinado.

4. O seguro de responsabilidade cobre os prejuízos que podem resultar ou resultem efectivamente para o património do segurado de uma pretensão de terceiro.

ARTIGO 151.º

(Interesse no seguro)

1. Tem interesse no seguro de coisas quem seja titular de direitos sobre o navio, mercadorias ou outros bens que sejam sujeitos a riscos de navegação, e que, por conseguinte, tenha interesse na preservação da coisa durante a expedição marítima.

2. Tem interesse no seguro de responsabilidade quem esteja sujeito a pretensões de terceiros relativas a riscos de navegação.

3. É suficiente que o interesse no seguro se verifique no momento em que ocorrem os danos ou se constituem as pretensões de terceiros.

ARTIGO 152.º

(Objecto do seguro)

O seguro contra riscos de navegação pode ter por objecto bens móveis, valores, retribuição de serviços de transporte ou de utilização de navio, prémios de seguro e obrigações perante terceiros.

ARTIGO 153.º

(Seguro de navio)

1. O seguro de navio cobre os prejuízos resultantes da destruição, subtracção ou deterioração das partes componentes e integrantes do navio, bem como das suas pertenças.

2. Mediante convenção expressa o seguro de navio pode ainda abranger:

- a) pretensões de terceiros por factos relativos à utilização do navio;
- b) despesas de armamento e equipagem, fretes em risco e prémios de seguro.

ARTIGO 154.º

(Seguro de mercadorias ou outros bens móveis)

1. O seguro de mercadorias ou outros bens móveis cobre os prejuízos resultantes da sua destruição, subtracção ou deterioração.

2. Mediante convenção expressa o seguro de mercadorias ou outros bens móveis pode ainda abranger o lucro esperado e as pretensões de terceiros por factos relativos ao transporte destes bens.

ARTIGO 155.º

(Seguro de protecção e indemnização)

O seguro de protecção e indemnização cobre os prejuízos resultantes de pretensões de terceiros que o segurado tenha satisfeito.

ARTIGO 156.º

(Duração da cobertura no seguro à viagem)

1. No seguro de navio, contratado para uma viagem, a cobertura inicia-se no momento em que o navio inicia o embarque das mercadorias, e termina no momento em que completa a descarga, mas nunca depois do vigésimo dia após a chegada.

2. Na falta de carga, a cobertura inicia-se no momento em que o navio começa as manobras de saída no porto de partida e termina no momento em que fundeia ou atraca no porto de destino.

3. Se durante o período de descarga o navio embarca mercadorias para uma nova viagem, para a qual o navio tenha sido segurado, a cobertura cessa com o começo do novo carregamento.

4. Caso o seguro seja contratado depois de começada a viagem, a cobertura inicia-se à hora indicada no contrato e, no silêncio deste, na vigésima quarta hora do dia da celebração do contrato.

5. No seguro de mercadorias, contratado para uma viagem, a cobertura tem início no momento em que se inicia o seu carregamento e termina no momento em que é completada a sua descarga no porto de destino. Quando a descarga se atrase para além de trinta dias após a chegada ao porto de destino, independentemente de quarentena ou de outra causa de força maior, a cobertura termina no trigésimo dia após a chegada.

6. Se for estipulada a cláusula “armazém a armazém”, a cobertura inicia-se no momento do levantamento das mercadorias no armazém onde estão depositadas e termina com o seu depósito no armazém no lugar do destino.

7. Caso seja contratado o seguro de mercadorias embarcadas num navio depois de começada a viagem, a cobertura inicia-se à hora indicada no contrato e, no silêncio deste, na vigésima quarta hora do dia da celebração do contrato.

ARTIGO 157.º

(Duração da cobertura no seguro a tempo)

1. No seguro a tempo a cobertura inicia-se na vigésima quarta hora do dia da celebração do contrato e termina na vigésima quarta hora do dia estipulado no contrato.

2. A cobertura que termina no decurso de uma viagem considera-se prorrogada até que o navio fundeie ou atraque no porto de destino, desde que o segurado avise previamente o segurador, sendo devido um suplemento de prémio proporcional ao prémio fixado no contrato.

ARTIGO 158.º

(Seguro de apólice flutuante)

1. O seguro de apólice flutuante cobre todas as mercadorias que forem expedidas pelo segurado durante o período de tempo definido no contrato.

2. O segurado deve comunicar ao segurador a expedição de cada partida em conformidade com o estipulado na apólice e, na omissão desta, de acordo com os usos do comércio.

3. O segurador não responde quando a soma do valor das mercadorias embarcadas exceder a quantia segurada.

ARTIGO 159.º

(Cobertura aberta)

1. Na cobertura aberta o segurador obriga-se a segurar todas as mercadorias que forem expedidas durante o período e nos termos definidos no contrato.

2. O segurado deve comunicar ao segurador a expedição de cada partida em conformidade com o estipulado no contrato e, na omissão deste, de acordo com os usos do comércio.

3. O segurador tem a obrigação de emitir uma apólice de seguro por cada partida embarcada.

ARTIGO 160.º

(Transferência do crédito sobre o segurador)

1. No seguro de navio o crédito sobre o segurador só é transmissível com o seu consentimento. Na falta de consentimento para a transmissão, a cobertura cessa em caso de transferência da propriedade do navio segurado.

2. Quando a cobertura cesse nos termos do número anterior o segurado tem direito ao reembolso da proporção do prémio pago relativa ao tempo de cobertura cessante.

3. No seguro de mercadorias ou outros bens móveis, a transmissão da apólice de seguro opera a transferência do crédito sobre o segurador. A cobertura também se mantém em caso de mera transferência da propriedade ou da posse da coisa segurada ou de mudança do interessado no seguro.

ARTIGO 161.º

(Riscos de navegação)

1. Constituem riscos da navegação a tempestade, o naufrágio, a varação, a abalroação, a colisão com objecto fixo ou fluante que não seja navio, o alijamento, o desvio forçado de rota, a mudança forçada de navio ou de viagem, a explosão, o incêndio, a pirataria, a pilhagem, a inundação, a quarentena superveniente, o sequestro ou a apreensão, a barataria, e, em geral, todos os demais acidentes de navegação.

2. O disposto no número anterior abrange a navegação por águas marítimas ou interiores, bem como a navegação em lagos, rios ou canais que a complemente.

ARTIGO 162.º

(Riscos por que responde o segurador)

1. Salvo convenção expressão em contrário, o segurador responde pelos prejuízos resultantes de todos os riscos de navegação referidos no artigo anterior.

2. O segurador responde por prejuízos decorrentes de defeitos ocultos do navio, salvo se provar que o defeito podia ser descoberto pelo segurado com o exercício de diligência normal.

3. O segurador não responde por prejuízos decorrentes de vício próprio ou inerente, exclusivamente, às mercadorias embarcadas, ou do seu acondicionamento inadequado.

4. Salvo convenção expressa em contrário, o segurador não responde por prejuízos resultantes de riscos de guerra.

ARTIGO 163.º

(Prejuízos resultantes da inavegabilidade do navio)

1. O segurador também não responde pelos prejuízos resultantes da inavegabilidade do navio nos casos em que o segurado tenha a obrigação de garantir que o navio se encontra em estado de navegabilidade.

2. No seguro de navio à viagem o segurado tem a obrigação de garantir que o navio se encontra em estado de navegabilidade no começo da viagem e de cada uma das suas subsequentes etapas.

3. No seguro de navio a tempo o segurado não tem a obrigação de garantir que o navio se encontra em estado de navegabilidade, mas o segurador não responde se, encontrando-se o navio em porto no momento em que se inicia a cobertura, se verificar a sua inavegabilidade no começo da viagem, com culpa pessoal do segurado ou dos seus subordinados.

4. No seguro de mercadorias o segurado não tem a obrigação de garantir que o navio se encontra em estado de navegabilidade nem que é apto ao transporte das mercadorias seguradas, mas o segurador não responde quando houver culpa pessoal do segurado

ou dos seus subordinados na inavegabilidade ou inaptidão do navio no começo da viagem. Neste último caso, porém, o segurador responde se o crédito do seguro tiver sido transferido para terceiro que tenha adquirido o objecto seguro de boa fé.

ARTIGO 164.º

(Presunção de responsabilidade)

1. No caso de dúvida sobre a causa dos prejuízos, presume-se que resultam de riscos de navegação.

2. O segurador não responde pelos prejuízos resultantes de causa indeterminada quando só forem cobertos riscos específicos taxativamente enumerados na apólice.

ARTIGO 165.º

(Perda do objecto seguro)

1. Salvo convenção expressa em contrário, o seguro abrange tanto a perda total efectiva como a perda total construtiva do objecto seguro.

2. Ocorre perda total efectiva quando, pela verificação de um risco coberto, o objecto seguro é completamente destruído, quando sofre deterioração a ponto de deixar de ser uma coisa da categoria descrita na apólice, quando o segurado ou interessado no seguro fica privado do objecto seguro por forma irremediável e, quando tratando-se de um navio, se presume perdido.

3. Ocorre perda total construtiva quando é aparentemente inevitável a perda total efectiva do objecto seguro, pela verificação de um risco coberto, ou se mostra impossível evitar esta perda sem a realização de despesas que excederiam o seu valor efectivo.

4. Para a determinação da perda total construtiva são apenas consideradas as despesas que seriam necessárias para evitar a perda efectiva relativas a um único acidente ou à sequência de prejuízos resultantes de um único acidente. Os prejuízos causados por mau tempo que ocorra durante um trajecto marítimo são considerados como resultando de um único acidente.

5. O navio presume-se perdido quando tiverem decorrido três meses desde o dia da última notícia.

ARTIGO 166.º

(Risco putativo)

1. Em caso de inexistência do risco ou da sua cessação, bem como se o acidente ocorre antes da celebração do contrato, o seguro é nulo quando a notícia da inexistência ou da cessação do risco, bem como da ocorrência do acidente, chega, antes da conclusão do contrato, no lugar de celebração ou naquele em que o segurado deu a ordem de seguro.

2. Presume-se, salvo prova em contrário, que a notícia chegou tempestivamente aos lugares referidos.

3. O segurador que não tenha conhecimento da inexistência ou da cessação do risco, bem como da ocorrência do acidente, tem direito ao reembolso das despesas feitas em razão do contrato; se demonstrar tal conhecimento por parte do segurado tem direito ao prémio estipulado.

ARTIGO 167.º

(Agravamento do risco)

1. O segurador responde em caso de agravamento do risco que não resulte de facto imputável ao segurado.

2. Se o agravamento do risco for imputável a facto do segurado, o segurador não responde se o risco foi transformado ou agravado de tal modo que, se o novo estado de coisas existisse e fosse conhecido do segurador no momento da celebração do contrato, não teria sido celebrado um contrato com o mesmo conteúdo.

3. O segurador responde, porém, se a mudança ou agravamento do risco foi determinado por actos realizados por dever de solidariedade humana ou na tutela de interesses comuns ao segurador, bem como se dependeu de um evento pelo qual o próprio segurador responde ou se não influiu sobre a ocorrência do acidente ou sobre a medida da indemnização devida pelo segurador em consequência deste.

ARTIGO 168.º

(Desvio de rota e mudança de viagem)

1. O segurador responde em caso de desvio de rota justificado e de mudança de viagem forçada.

2. Verifica-se um desvio de rota quando o navio abandona a rota especificamente indicada na apólice ou, na falta de indicação, quando abandona a rota usual. Verifica-se uma mudança de viagem quando o navio procede para um porto de destino diferente do indicado na apólice.

3. Caso o desvio de rota seja injustificado, o segurador não responde se o acidente se verificar durante o desvio ou se o desvio influir sobre a verificação posterior do acidente.

4. O segurador não responde a partir do momento em que é manifestada a determinação de realizar uma mudança voluntária.

ARTIGO 169.º

(Atraso na realização da viagem)

1. A viagem, para a qual o seguro seja contratado, deve ser prosseguida com o despacho exigível.

2. O segurador não responde a partir do momento em que o atraso injustificado na prossecução da viagem se torne desrazoável.

ARTIGO 170.º

(Desvio de rota ou atraso justificado)

1. O desvio de rota ou o atraso na prossecução da viagem é justificado:

- a) quando expressamente autorizado pela apólice;
- b) nos casos referidos no número 1 do artigo 78.º.

ARTIGO 171.º

(Mudança de navio)

1. O segurador não responde se a mercadoria é carregada em navio diferente do indicado na apólice.

2. Se a apólice não indica o navio, o segurador responde caso o segurado lhe comunique o nome do navio em que a mercadoria foi carregada, logo que tenha conhecimento.

3. Se a apólice indica as características que deve possuir o navio, o segurador só responde quando o navio nomeado pelo segurado obedecer a estas características.

4. O segurador responde caso a mercadoria seja transbordada para outro navio por se tornar definitivamente impossível o prosseguimento da viagem.

ARTIGO 172.º

(Limite da indemnização)

1. A obrigação de indemnizar tem como limite máximo a quantia segurada.

2. Na falta de indicação na apólice, a quantia segurada corresponde, no seguro de coisas, ao valor da coisa que conste da apólice e, se este também faltar:

- a) no seguro de navio, ao valor segurável no momento da celebração do contrato, acrescido, no caso previsto no número 2 do art. 153.º, das despesas de armamento e equipagem, frete em risco e prémio de seguro.
- b) no seguro de mercadorias e outros bens móveis, ao seu valor, em bom estado, no porto de destino e ao tempo da descarga; se este valor não puder ser determinado, ao preço no lugar e ao tempo do carregamento, acrescido do frete pago em avanço ou devido em qualquer caso, do prémio de seguro, e ainda, no caso previsto no número 2 do art. 154.º, do lucro esperado.

ARTIGO 173.º

(Medida da indemnização no seguro de coisas)

1. Em caso de perda total é devida indemnização pelo valor do objecto seguro indicado na apólice e, na falta de indicação, pelo valor calculado nos termos do n.º 2 do artigo anterior.

2. Nos restantes casos, tratando-se de seguro de navio, a medida da indemnização, salvo convenção expressa em contrário, é a seguinte:

- a) se o navio foi reparado, o segurado tem direito ao custo razoável das reparações, menos as deduções que decorram de usos do comércio;
- b) se o navio só foi parcialmente reparado, o segurado tem direito ao custo razoável destas reparações, calculado do mesmo modo, e também a ser indemnizado pela deprecia-

ção razoável que tenha resultado no valor de mercado da avaria não reparada, contanto que a soma não exceda o custo de reparação de toda a avaria, calculado do mesmo modo;

- c) se o navio não foi reparado, o segurado tem direito a ser indemnizado pela depreciação razoável no valor de mercado que tenha resultado da avaria não reparada, desde que não exceda o custo de reparação da avaria, calculado do mesmo modo.

3. Nos restantes casos, tratando-se de seguro de mercadorias ou outros bens móveis, a medida da indemnização, salvo convenção expressa em contrário, é a seguinte:

- a) se parte das mercadorias ou outros bens móveis for totalmente perdida, a medida da indemnização é a proporção do valor do objecto seguro da parte perdida relativamente ao valor total;
- b) se o conjunto ou uma parte das mercadorias ou outros bens móveis foi entregue deteriorada no destino, a medida da indemnização é a proporção do valor do objecto seguro que a diferença entre os valores brutos em bom estado e deteriorado estabelece relativamente ao valor bruto em bom estado;
- c) no caso de reacondicionamento ou reparação das mercadorias ou outros bens móveis avariados, o segurado tem direito ao custo razoável destas operações, desde que não exceda o valor do objecto seguro.

ARTIGO 174.º

(Acidentes sucessivos)

1. No caso de acidentes sucessivos o segurador é responsável pelos prejuízos que resultam de cada acidente mesmo que a sua soma exceda a quantia segurada.

2. No entanto, todos os prejuízos causados por mau tempo que ocorra durante um trajecto marítimo são considerados como resultando de um único acidente.

3. Se uma avaria que não tenha sido reparada ou por outra forma ressarcida, for seguida por uma perda total, o segurado só tem direito a indemnização por perda total, sem prejuízo do direito ao reembolso das despesas feitas para evitar ou diminuir o prejuízo.

ARTIGO 175.º

(Casos de abandono ao segurador)

O objecto seguro considera-se abandonado ao segurador em caso de perda total efectiva e pode ser abandonado pelo segurado em caso de perda total construtiva.

ARTIGO 176.º

(Efeitos do abandono)

1. O abandono confere ao segurado o direito a indemnização por perda total independentemente de aceitação por parte do segurador.

2. O abandono desencadeia a transferência de todos os direitos e deveres relativos à coisa abandonada.

3. A transferência dos direitos e deveres referidos no número anterior fica sujeita à condição resolutiva de não aceitação do abandono por parte do segurador.

ARTIGO 177.º

(Declaração de abandono e declaração de não aceitação do abandono)

1. No caso de perda total construtiva, o segurado tem de declarar o abandono ao segurador. Se não declarar o abandono, o segurado tem direito a indemnização nos termos do número 2 ou do número 3 do artigo 173.º.

2. A declaração de abandono deve ser proferida, por escrito, no prazo de dois meses depois de recebida informação fidedigna da perda.

3. A declaração de abandono só é válida quando for incondicional e indique se a coisa abandonada é objecto de outros seguros ou de direitos, ónus ou encargos que a onerem.

4. A aceitação do abandono pode ser expressa ou tácita. Em qualquer caso, o abandono considera-se aceite se não for proferida

declaração de não aceitação escrita no prazo de trinta dias a contar da recepção da declaração de abandono válida.

ARTIGO 178.º

(Obrigações do segurado)

1. São obrigações do segurado:
 - a) pagar o prémio estipulado;
 - b) garantir a licitude da expedição marítima e, até onde estiver sob o seu controlo, a sua realização de modo lícito;
 - c) participar o acidente ao segurador ou ao representante autorizado a celebrar o contrato, dentro de três dias a contar do seu conhecimento;
 - d) cooperar activamente com o armador, o comandante e restante tripulação e outros intervenientes na expedição marítima para evitar ou diminuir o prejuízo;
 - e) no seguro de mercadorias ou outros bens móveis, avisar o segurador sempre que haja mudança do navio por se tornar definitivamente impossível o prosseguimento da viagem.
2. O prémio deve ser pago contra a entrega da apólice.
3. O seguro é nulo se a expedição marítima for ilícita e torna-se ineficaz se, por culpa pessoal do segurado ou dos seus subordinados, for realizada de modo ilícito.
4. O incumprimento culposo dos deveres de participação e de cooperação torna o segurado responsável pelos prejuízos que daí decorram; o segurado só perde o direito a ser indemnizado pelo segurador quando tenha agido com dolo.

TÍTULO VI

DA AVARIA COMUM

ARTIGO 179.º

(Noção de avaria comum)

1. É avaria comum o sacrifício ou despesa extraordinária feita, por forma intencional e razoável, com o fim de evitar um perigo real para a segurança comum do navio e da carga.

2. Considera-se ainda avaria comum a despesa incorrida por qualquer dos participantes na expedição marítima com respeito a salvamento, seja ou não ao abrigo de contrato, contanto que as operações de salvamento tenham sido realizadas com o fim de evitar um perigo real para a segurança comum do navio e da carga.

ARTIGO 180.º

(Direito aplicável à avaria comum)

1. Aos pressupostos e efeitos da avaria comum é aplicável o Direito escolhido pelos participantes na expedição marítima.

2. A escolha do Direito aplicável pode ser posterior à ocorrência da avaria.

3. Na falta de escolha, é aplicável:

- a) aos pressupostos da avaria comum, o Direito do lugar onde o navio se encontra matriculado, salvo se a avaria ocorrer em porto, caso em que se aplica o Direito local;
- b) aos efeitos da avaria comum, o Direito do lugar onde a regulação é realizada.

4. Os critérios de interpretação dos preceitos negociais sobre avaria comum são os definidos pelo Direito escolhido nos termos do n.º 1 e, na sua falta, pelo Direito aplicável ao negócio jurídico. Quando se trate da interpretação de cláusulas gerais, serão sempre tidos em conta os sistemas jurídicos que exerceram influência sobre a sua elaboração e as práticas usuais dos reguladores de avarias.

ARTIGO 181.º

(Supletividade)

1. A avaria comum é regulada pelos preceitos estipulados por todos os participantes na expedição marítima e, subsidiariamente, pelas regras contidas nos artigos seguintes.

2. O transportador é responsável, perante o participante com quem haja estipulado preceitos sobre avaria comum, pelos prejuízos que lhe possam advir da não estipulação dos mesmos preceitos com qualquer outro dos participantes.

ARTIGO 182.º

(Compensação por prejuízos sofridos com a avaria comum)

1. São compensáveis os prejuízos causados directamente pelo acto de avaria comum a cada um dos participantes na expedição.

2. Não são compensáveis em avaria comum os prejuízos resultantes de:

- a) demora, perda de mercado, dano sofrido ou despesa incorrida por motivo de atraso quer na viagem quer subsequentemente;
- b) dano de pertenças não descritas no inventário;
- c) dano de mercadorias embarcadas sem conhecimento do armador ou do seu agente;
- d) dano de mercadorias que o carregador declarou conscientemente por forma inexacta;
- e) dano sofrido ou despesa incorrida com respeito a poluição.

3. O dano de mercadorias transportadas no convés só é compensável em avaria comum quando tal corresponda a um uso do tráfego ou tenha sido consentido por todos os participantes na expedição.

4. O dano de mercadorias que tenham sido declaradas, ao embarque, com valor inferior ao real só é compensável pelo valor declarado.

ARTIGO 183.º

**(Compensação do transportador por despesas extraordinárias.
Regra geral)**

São compensáveis as despesas extraordinárias, realizadas pelo transportador, que constituem avaria comum, são a directa consequência do acto de avaria comum ou são feitas em sua substituição.

ARTIGO 184.º

**(Compensação por despesas extraordinárias
incorridas em porto de refúgio)**

1. Quando o navio tiver de entrar num porto ou lugar de refúgio ou voltar ao porto ou lugar de carregamento em consequência de acidente, sacrifício ou outras circunstâncias extraordi-

nárias que o tornem necessário para a segurança comum, são compensáveis as seguintes despesas:

- a) despesas portuárias;
- b) despesas de reparação do dano causado ao navio pelo acidente ou sacrifício;
- c) despesas com operações de carga que sejam necessárias para a segurança comum ou para possibilitar a reparação do dano causado ao navio pelo acidente ou sacrifício, contanto que exigida para a continuação segura da viagem;
- d) despesas com a armazenagem de carga cuja descarga tenha sido necessária nos termos da alínea anterior, bem como o respectivo seguro;
- e) despesas de manuseamento a bordo, descarga, armazenagem e recarregamento de combustível e provisões que sejam necessários com vista a permitir a reparação do dano causado ao navio ou a reestiva da carga que tenha sofrido deslocação durante a viagem, contanto que exigida para a continuação segura da viagem;
- f) despesas com vencimentos e manutenção do comandante e dos tripulantes, bem com o combustível e provisões consumidos durante o prolongamento da viagem e a permanência do navio no porto ou lugar do refúgio;
- g) custo de quaisquer medidas tomadas para prevenir ou minorar danos ambientais que constituam condição de entrada, permanência ou saída do porto ou lugar de refúgio ou conectadas com as operações de carga e a armazenagem referidas nas alíneas anteriores;

2. Caso o navio seja declarado perdido, ou não prossiga com a viagem prevista, só são compensáveis as despesas portuárias, as despesas com a armazenagem, as despesas com vencimentos e manutenção do comandante e da tripulação e as despesas com combustível e provisões consumidos até à data da declaração de inavergabilidade ou do abandono da viagem ou até à data em que termina a descarga, se a declaração ou abandono for anterior.

3. Não é compensável o custo adicional de medidas tomadas para prevenir ou minorar danos ambientais em caso de derrame ou libertação de substâncias poluentes no porto ou lugar de refúgio.

ARTIGO 185.º

**(Compensação por despesas incorridas
com respeito a salvamento)**

1. As despesas referidas no n.º 2 do art. 179.º são compensáveis mesmo que consistam numa remuneração do salvamento que tome em consideração a habilidade e os esforços dos salvadores com vista a evitar ou minimizar danos ambientais nos termos do art. 13.º/1/b da Convenção de Londres sobre Salvamento, de 28/4/89.

2. Não é compensável a remuneração especial paga ao salvador ao abrigo do art. 14.º da Convenção referida no número anterior ou de disposição semelhante.

ARTIGO 186.º

**(Compensação por despesas incorridas
com vista a prevenir ou minorar danos ambientais)**

O custo de medidas tomadas para prevenir ou minorar danos ambientais é compensável, além dos casos previstos no art. 184.º, quando estas medidas façam parte de uma operação efectuada para a segurança comum que, se tivesse sido realizada por um dos participantes fora da expedição marítima comum, lhe teria conferido o direito a remuneração de salvamento.

ARTIGO 187.º

(Limite à compensação de despesas substitutivas)

As despesas feitas em substituição de uma despesa que constituiria avaria comum só são compensáveis até ao valor da avaria comum evitada.

ARTIGO 188.º

(Compensação por adiantamento de fundos)

1. É compensável uma comissão de dois por cento sobre as despesas de avaria comum, com excepção dos vencimentos e manutenção do comandante e tripulação e do combustível e provisões não substituídos durante a viagem.

2. É compensável a perda de capital sofrida pelos proprietários de bens vendidos com o fim de obter os fundos necessários para custear despesas de avaria comum.

3. É ainda compensável o prémio do seguro de despesas de avaria comum.

ARTIGO 189.º

(Determinação do prejuízo compensável em caso de sacrifício da carga, do navio ou das suas pertenças. Regra geral)

1. O prejuízo sofrido com sacrifício da carga, do navio ou das suas pertenças é calculado com base no respectivo valor no momento e lugar em que a viagem termina.

2. Considera-se a viagem terminada no destino previsto ou no momento em que seja abandonada.

3. Se diferentes partidas tiverem destinos diversos atende-se ao valor de cada uma delas no momento que chega ao seu destino.

4. No caso referido no número anterior atende-se ao valor do navio no momento em que chega ao destino a última partida que se encontrava a bordo quando foi praticado o acto de avaria comum.

ARTIGO 190.º

(Determinação do prejuízo compensável em caso de sacrifício da carga)

1. O valor da carga é determinado nos termos do art. 172.º/2/b.

2. Do valor referido no número anterior são deduzidos os danos sofridos pela carga anteriormente ao acto de avaria comum.

3. Se a carga danificada for vendida sem que o valor do dano tenha sido objecto de acordo, o prejuízo compensável corresponde à diferença entre valor calculado nos termos dos números anteriores e o resultado líquido da venda.

ARTIGO 191.º

(Determinação do prejuízo compensável em caso de sacrifício do navio ou das suas pertenças)

1. Em caso de sacrifício do navio ou das suas pertenças o prejuízo compensável corresponde ao custo efectivo da reparação ou substituição.

2. Não sendo feita reparação ou substituição, o prejuízo é determinado com base na depreciação razoável resultante desse dano ou perda, contanto que não exceda o custo razoavelmente estimado das reparações.

3. Quando o navio constitua perda total efectiva ou construtiva, o prejuízo compensável corresponde à diferença entre o valor razoavelmente estimado do navio, caso não tivesse ocorrido a avaria comum, e o valor efectivo do navio.

4. Para efeitos do número anterior, o valor efectivo do navio é o do resultado líquido da venda, se esta ocorrer.

ARTIGO 192.º

**(Deduções ao prejuízo compensável
em caso de sacrifício do navio ou das suas pertenças)**

1. Em caso de utilização como combustível de provisões, pertenças ou materiais do navio, deve ser deduzido o custo estimado do combustível que teria sido consumido se não ocorresse a avaria comum.

2. Em caso de dano de navio com mais de quinze anos, deve ser deduzido, para a determinação do prejuízo compensável, um terço do valor das reparações. Para este efeito será tomada em conta, separadamente, a idade das baleeiras, dos aparelhos de navegação, dos aparelhos de telecomunicações, das máquinas e das caldeiras. Não há lugar a dedução com respeito a âncoras e correntes nem relativamente aos custos de deslocação e permanência na doca seca.

3. Os custos de limpeza, pintura ou revestimento do casco só são compensáveis se o casco tiver sido limpo, pintado ou revestido nos doze meses anteriores ao acto de avaria comum. Neste caso deve ser deduzida metade dos custos.

ARTIGO 193.º

**(Determinação do prejuízo compensável
em caso de sacrifício do frete)**

1. É compensável o frete bruto perdido em consequência de dano da carga causado por acto de avaria comum.

2. Em caso de perda de frete em risco para o transportador devem ser deduzidos do frete bruto os custos em que o transportador teria incorrido para obter tal frete e em que, devido ao sacrifício, não incorreu, bem como o frete obtido com as mercadorias carregadas em substituição.

ARTIGO 194.º

(Juros)

1. Ao prejuízo compensável acrescem juros à taxa de juros legais fixada pelo Direito da moeda utilizada no regulamento da avaria comum, com a devida consideração de qualquer pagamento feito por conta da contribuição ou do fundo de depósito de avaria comum.

2. Se o Direito referido no número anterior não fixar a taxa de juros atender-se-à à taxa média aplicada pelos respectivos tribunais.

3. Os juros contam-se da data do pagamento no caso de despesas e sacrifícios que impliquem um desembolso efectivo em dinheiro e, nos restantes casos, do último dia da descarga.

ARTIGO 195.º

(Obrigação de contribuir)

1. Estão obrigados a contribuir para a compensação da avaria comum todos os interessados nos bens que, encontrando-se a bordo do navio no momento do acto de avaria comum, cheguem em segurança ao destino previsto ou a qualquer lugar em que a viagem seja abandonada.

2. O destinatário está obrigado a contribuir quando seja o proprietário da mercadoria ou quando tal obrigação resulte do conhecimento de carga ou de compromisso por si assumido.

3. Estão igualmente obrigados a contribuir os interessados no frete que, encontrando-se em risco no momento do acto de avaria comum, seja preservado por este acto.

4. Não há lugar a contribuição com respeito ao correio, bagagem de passageiros, bens pessoais e veículos automóveis que acompanhem os passageiros.

ARTIGO 196.º

(Determinação da contribuição. Regra geral)

1. A contribuição é devida em proporção ao valor efectivo dos bens referidos no artigo anterior no momento e lugar em que termina a viagem.

2. Do valor referido no número anterior devem ser deduzidos todos os custos que, tendo sido incorridos depois do acto de avaria comum, e não sendo compensáveis em avaria comum, teriam sido evitados caso os bens tivessem sido totalmente perdidos no momento do acto.

3. Não são deduzidas as despesas que resultem de uma decisão de compensação especial ao abrigo do art. 14.º da Convenção de Londres sobre Salvamento, de 28/4/89, ou de outra disposição semelhante.

4. Ao valor referido no número 1 deve ser somada a importância da compensação por sacrifícios, se não estiver já incluída.

ARTIGO 197.º

(Determinação da contribuição devida pelos interesses na carga)

1. O valor da carga é determinado nos termos do art. 172.º/2/b, com dedução de qualquer dano, ocorrido antes ou durante a des-carga, que não constitua sacrifício de avaria comum.

2. Quando a carga for vendida antes da chegada ao destino, o valor da carga é determinado com base no produto líquido efectivo da venda.

ARTIGO 198.º

(Remessa da carga para o destino por outros meios)

1. Quando, no caso referido no n.º 1 do art. 184.º, a carga ou parte dela for remetida para o destino por outros meios, os direitos e obrigações resultantes da avaria comum devem, contanto que os interesses da carga sejam notificados se for praticável, permanecer tanto quanto possível os mesmos que existiriam na falta de tal remessa, como se a viagem prevista tivesse sido realizada.

2. Os interesses na carga devem contribuir com base no seu valor no momento da entrega no destino previsto, a menos que seja vendida ou de outro modo objecto de disposição antes da chegada ao destino, caso em que se aplica o disposto no n.º 2 do artigo anterior.

3. A obrigação de contribuição dos interesses na carga não deve exceder o custo que teria sido suportado se a carga tivesse sido expedida por sua conta.

4. O armador deve contribuir com base no valor efectivo líquido do navio no momento em que se completa a descarga.

ARTIGO 199.º

(Perda da carga durante a continuação da viagem)

Se, depois de o navio ter incorrido em despesas de avaria comum no porto de refúgio, o navio e a carga se perderem durante a continuação da viagem, o armador não pode reclamar contribuição dos interessados na carga.

ARTIGO 200.º

(Imputação do perigo a facto culposos de um dos participantes)

1. A imputação do perigo que fundamenta o acto de avaria comum a facto culposos de um dos participantes na expedição exonera os outros participantes da obrigação de contribuir para a compensação do prejuízo sofrido pelo participante culpado.

2. Só são exonerados da obrigação referida no número anterior os participantes que no momento do acto da avaria comum sejam titulares de uma pretensão, fundada no facto culposos, susceptível de realização coactiva contra o participante culpado.

3. O participante culpado fica obrigado a indemnizar os outros participantes pelas contribuições que sejam obrigados a fazer para compensar o prejuízo por eles sofrido em consequência do acto de avaria comum.

ARTIGO 201.º

(Imputação do perigo a facto culposos de terceiro)

1. A imputação do perigo a facto culposos de terceiro não altera os direitos e obrigações resultantes da avaria comum.

2. Os participantes que contribuam para a compensação do prejuízo causado a outro participante pelo acto de avaria comum ficam sub-rogados nos seus direitos perante o terceiro responsável.

ARTIGO 202.º

(Retenção das mercadorias até à obtenção do compromisso de avaria e das garantias usuais por parte dos destinatários)

1. O transportador deve exercer o direito de retenção das mercadorias transportadas até à prestação pelos respectivos destinatários:

- a) do compromisso de pagamento das contribuições que sejam devidas, segundo o regulamento da avaria comum, pelos proprietários da carga;
- b) das garantias usuais.

2. O transportador responde perante os outros participantes na expedição pelos prejuízos que sofram em consequência do incumprimento do dever estabelecido no número anterior.

ARTIGO 203.º

(Depósitos em dinheiro)

1. Os depósitos em dinheiro feitos pelos interessados na carga como garantia do pagamento das respectivas contribuições devem passar imediatamente para uma conta bancária que só possa ser movimentada, conjuntamente, por um representante do armador e por um representante dos depositantes, em banco aprovado por ambos.

2. A importância assim depositada, juntamente com os juros que eventualmente lhe acresçam, deve ser mantida como garantia do pagamento.

3. Podem ser feitos pagamentos por conta ou restituições de depósitos mediante autorização escrita dos reguladores da avaria.

4. Os depósitos, pagamentos e restituições referidos nos números anteriores não prejudicam os direitos e obrigações resultantes da avaria comum.

ARTIGO 204.º

(Regulação da avaria)

1. A regulação da avaria tem por finalidade determinar o valor das contribuições devidas pelos participantes e das compensações que lhes são atribuídas.

2. A regulação compreende as seguintes fases:

- a) verificação dos pressupostos da avaria comum;
- b) determinação dos prejuízos compensáveis que, juntamente com as despesas de regulação, formam a massa passiva;
- c) determinação dos valores contribuintes que formam a massa activa;
- d) determinação das contribuições, com base na quota da massa passiva que corresponde à proporção de cada valor contribuinte em relação à massa activa, contanto que não exceda o valor contribuinte;
- e) determinação das compensações.

ARTIGO 205.º

(Regulamento da avaria)

1. O regulamento da avaria é o parecer dos reguladores sobre as contribuições e compensações de avaria comum.

2. O regulamento deve ser feito na assunção que o perigo que fundamenta o acto de avaria comum não é imputável a facto culposo de qualquer dos participantes.

3. O regulamento tem a força vinculativa que resulta do estipulado entre os participantes na expedição, sem prejuízo da exoneração fundada no art. 200.º.

ARTIGO 206.º

(Promoção da regulação da avaria)

A regulação da avaria comum pode ser promovida por qualquer participante na expedição e deve ser promovida pelo armador.

ARTIGO 207.º

(Lugar da regulação da avaria)

A avaria comum é regulada no lugar onde a viagem termina.

ARTIGO 208.º

(Dever de fornecer os elementos necessários para a regulação)

Todos os participantes estão obrigados a fornecer aos reguladores os elementos que, estando à sua disposição, sejam necessários para a regulação.

ARTIGO 209.º

(Acção de regulação)

A acção de regulação pode ser instaurada por qualquer participante na expedição e deve ser instaurada pelo armador caso não haja acordo sobre a nomeação dos reguladores.

ARTIGO 210.º

(Ónus da prova)

Ao participante que invoque um direito fundado em avaria comum cabe provar que o dano ou despesa são compensáveis nos termos dos artigos 182.º a 188.º.

ARTIGO 211.º

(Recuperação dos bens sacrificados)

1. Em caso de recuperação total ou parcial dos bens sacrificados, por parte dos respectivos interessados, depois de apresentado o regulamento, mas antes da sua execução, será reaberta a regulação para ter em conta os valores dos bens recuperados após a dedução das eventuais despesas de recuperação.

2. Se o regulamento já foi executado, procede-se a regulação adicional, tendo por finalidade repartir o valor dos bens recuperados entre todos os contribuintes em proporção da sua contribuição.

TÍTULO VII

DA ABALROAÇÃO

ARTIGO 212.º

(Noção de abalroação. Âmbito de aplicação)

1. Entende-se por abalroação a colisão de navios.

2. As disposições do presente título regulam a responsabilidade extracontratual por abalroação.

3. Estas disposições são ainda aplicáveis à responsabilidade extracontratual por danos que, por execução ou omissão de uma manobra, ou por inobservância de regulamentos, sejam causados a outro navio, ou às pessoas ou às coisas que se encontrem a bordo, posto que não tenha havido abalroação.

ARTIGO 213.º

(Convenção de Bruxelas para a Unificação de Certas Regras em Matéria de Abalroação)

1. A responsabilidade por abalroação é regulada pelas disposições contidas na Convenção de Bruxelas para a Unificação de Certas Regras em Matéria de Abalroação, de 23/9/10, que se consideram incorporadas no Direito interno de Macau e, subsidiariamente, pelo Direito competente nos termos do artigo seguinte.

2. As disposições referidas no número anterior aplicam-se em caso de abalroação ocorrida entre quaisquer navios que se encontrem matriculados em Estados ou unidades territoriais em que vigore a Convenção de Bruxelas.

3. As disposições da Convenção de Bruxelas não serão aplicáveis pelos tribunais de Macau quando ambos os navios se encontrarem matriculados em Macau.

ARTIGO 214.º

(Direito subsidiariamente aplicável à responsabilidade por abalroação)

1. A responsabilidade extracontratual por abalroação é regulada pelo Direito escolhido pelas partes.

2. Na falta de escolha, aplica-se o Direito do lugar onde os navios envolvidos se encontrem matriculados.

3. Quando os navios não se encontrem matriculados na mesma unidade territorial é aplicável o Direito vigente no lugar da abalroação ou, se a abalroação ocorrer no alto mar, o Direito do lugar onde se encontra matriculado o navio do armador culpado; se houver concorrência de culpas, a responsabilidade de cada armador é regulada pelo Direito do lugar onde se encontra matriculado o respectivo navio.

4. Na apreciação da ilicitude do facto que causou a abalroação são sempre aplicadas, conforme o lugar em que ocorra a abalroação, as normas internacionais ou locais que regulam a navegação.

ARTIGO 215.º

(Abalroação devida a caso fortuito ou força maior)

Em caso de abalroação devida a caso fortuito ou a força maior, ou havendo dúvida sobre as suas causas, os danos serão suportados por aqueles que os tenham sofrido.

ARTIGO 216.º

**(Abalroação imputável a facto culposo
da tripulação de um dos navios)**

Sendo a abalroação causada por facto culposo da tripulação de um dos navios, o armador deste navio é obrigado a indemnizar os prejuízos.

ARTIGO 217.º

**(Abalroação imputável a facto culposo da tripulação
de ambos os navios)**

1. Sendo a abalroação causada por facto culposo da tripulação de ambos os navios, os armadores destes navios são obrigados a indemnizar os prejuízos, em proporção à gravidade da culpa de cada lado. Se as circunstâncias não permitirem estabelecer a proporção, os armadores são obrigados a indemnizar em partes iguais.

2. Os armadores referidos no número anterior só respondem solidariamente pelos danos resultantes de morte ou ofensa corporal das pessoas que se encontrem a bordo do navio.

ARTIGO 218.º

(Abalroação imputável a facto culposo do piloto)

1. Para efeitos de responsabilidade por abalroação o facto culposo do piloto tomado a bordo é equiparado ao facto culposo da tripulação.

2. O armador tem direito de regresso contra o piloto.

ARTIGO 219.º

**(Obrigações de socorro e de informação
em caso de abalroação)**

1. Ocorrida uma abalroação entre navios, os respectivos comandantes são obrigados a prestar socorro ao outro navio, à sua tripulação e aos seus passageiros, contanto que tal não represente um perigo grave para o seu navio e para as pessoas que se encontram a bordo.

2. Cada um dos comandantes é igualmente obrigado, na medida do possível, a comunicar ao outro os elementos necessários à identificação do navio que comanda e do destino a que se dirige.

TÍTULO VIII DA SALVAÇÃO

ARTIGO 220.º

(Direito aplicável à salvação)

A salvação é regulada pelas disposições contidas na Convenção de Londres sobre Salvação, de 28/4/89, que se consideram incorporadas no Direito interno de Macau e, subsidiariamente, pelos Direitos estaduais competentes nos termos dos artigos seguintes.

ARTIGO 221.º

(Direito aplicável ao contrato de salvação)

1. O contrato de salvação é regido pelo Direito escolhido pelas partes.

2. Na falta de escolha, o contrato é regulado pelo Direito da unidade territorial com a qual apresente uma conexão mais estreita.

3. Em caso de dúvida, entende-se que o contrato apresenta uma conexão mais estreita com a unidade territorial onde o salvador tem o seu estabelecimento ou, na falta de estabelecimento, a residência habitual no momento da celebração do contrato.

ARTIGO 222.º

(Direito subsidiariamente aplicável à obrigação de remunerar)

1. Na falta de contrato de salvação, a obrigação de remunerar é regida pelo Direito do lugar em que os navios envolvidos se encontrem matriculados.

2. Quando os navios não se encontrem matriculados na mesma unidade territorial, é aplicável o Direito vigente no lugar da salvação ou, se a salvação ocorrer no alto mar, o Direito do lugar onde se encontra matriculado o navio salvo.

3. Se o salvamento tiver exclusivamente por objecto carga ou outros bens que não constituam um navio é aplicável o Direito do lugar da salvação ou, se a salvação ocorrer no alto mar, o Direito da residência habitual do proprietário destes bens.

ARTIGO 223.º

(Direito aplicável à repartição da remuneração entre o armador, o comandante e a tripulação)

1. A repartição da remuneração entre o armador, o comandante e a tripulação de navio salvador é regulada pelo Direito do respectivo pavilhão.

2. Se no Estado do pavilhão vigorar uma pluralidade de sistemas jurídicos de base territorial será aplicável o Direito vigente na unidade territorial em que o navio esteja matriculado.

ARTIGO 224.º

(Obrigação de remunerar)

1. Cada um dos interessados nos bens salvos é obrigado a compartilhar na remuneração nos termos do n.º 2 do art. 13.º da Convenção de Londres.

2. Caso a remuneração seja integralmente paga por um dos interessados, e constitua uma despesa de avaria comum nos termos do n.º 2 do art. 179.º, a comparticipação de cada um dos interessados é determinada segundo o regime aplicável à avaria comum, mas com base no valor dos bens salvos no momento e lugar em que termina o serviço de salvamento.

ARTIGO 225.º

(Direito à remuneração)

1. Têm direito a remuneração de salvação todos os que voluntariamente prestem serviços de salvação com resultado útil, incluindo o armador, o comandante, a tripulação e outros auxiliares do armador que participem efectivamente na salvação.

2. O afretador só tem direito a compensação quando assuma a realização de um serviço de salvação, afretando uma embarcação para esse efeito. Na determinação da remuneração que lhe é devida será tomada em conta a responsabilidade que assumiu com o frete, o frete e outras despesas em que incorreu.

3. As autoridades públicas, bem como os respectivos agentes, só têm direito a remuneração quando prestarem um serviço de salvação que transcenda os seus normais deveres funcionais.

ARTIGO 226.º

**(Repartição da remuneração entre o armador,
o comandante e a tripulação)**

1. O armador tem direito a receber o valor dos danos sofridos pelo navio e dos custos adicionais devidos à salvação; do restante, pertence metade ao armador, um quarto ao comandante e um quarto à tripulação.

2. A remuneração é repartida entre os tripulantes em proporção à retribuição base de cada um.

3. A repartição pode ser objecto de convenção das partes, sem prejuízo do direito do comandante e de cada tripulante a uma remuneração equitativa.

4. O resultado a que se chegue pela aplicação das regras contidas nos números anteriores pode ser corrigido pelo tribunal, segundo um critério de equidade, tendo em conta os danos sofridos pelo navio, os custos adicionais suportados pelo armador, os riscos envolvidos e o serviço efectivamente prestado por cada um.

5. O direito de remuneração do comandante e da tripulação não é prejudicado pela circunstância de o navio salvador e de o navio salvado terem o mesmo proprietário ou armador.

6. Não há lugar a repartição com o comandante e a tripulação quando o navio seja armado e equipado com o fim de prestar socorro.

ARTIGO 227.º

(Acção de cumprimento)

1. O armador do navio salvador, que tenha direito a remuneração, pode exigir judicialmente a totalidade da remuneração.

2. A desistência ou transacção, na acção em que o armador exija a totalidade da remuneração, só produz efeitos em relação à quota da remuneração que lhe é devida.

3. Salvo no caso de ter sido instaurada a acção prevista nos números anteriores, o comandante ou os tripulantes podem exigir judicialmente a quota da remuneração que lhes é devida.

ARTIGO 228.º

(Proibição da ocupação de bens salvos)

Não podem ser adquiridos por ocupação os bens salvos que entrem na posse do salvador nem os navios ou objectos naufragados que sejam arrojados a terra.

ARTIGO 229.º

(Dever de entrega dos bens salvos)

1. O salvador ou achador deve entregar os bens salvos ou arrojados a terra ao seu proprietário contra pagamento da remuneração ou compensação devida ou a prestação de garantia satisfatória.

2. Caso o proprietário seja desconhecido ou não se apresente para receber os bens nas condições estabelecidas pelo número anterior, o salvador ou achador deve, no prazo de 15 dias, entregar os bens à autoridade competente do lugar mais próximo.

3. O prazo referido no número anterior conta-se da chegada do navio ou, tratando-se de salvação feita sem meios náuticos ou de bens arrojados a terra, do dia em que terminou a operação de salvação ou em que os bens foram achados.

4. O incumprimento do dever de entrega desencadeia a perda do direito de remuneração ou compensação.

ARTIGO 230.º

**(Atribuições da autoridade competente
com respeito aos bens salvos)**

1. Incumbe à autoridade competente receber os bens salvos ou achados que lhe sejam entregues nos termos do artigo anterior, proceder ao respectivo inventário e zelar pela sua conservação.

2. A autoridade competente pode proceder imediatamente à venda extrajudicial dos bens quando não seja possível ou útil a sua conservação.

3. A autoridade competente fixará um prazo ao proprietário dos bens para proceder ao seu levantamento, contra o pagamento da remuneração ou compensação devida ao salvador ou achador e das despesas incorridas.

4. Caso seja desconhecido o proprietário dos bens, a autoridade competente publicará um aviso, em que anunciará a salvação ou achamento, descreverá os bens salvos ou achados e convidará os interessados a fazer as suas reclamações.

5. Quando o proprietário não proceda ao levantamento dos bens dentro do prazo fixado ou não reclame os bens no prazo de três meses a contar da publicação do aviso, a autoridade procede à venda extrajudicial dos bens.

6. O produto da venda é depositado junto de um instituto de crédito público, depois de deduzidas as despesas incorridas e a remuneração ou compensação devida, que será entregue ao salvador ou achador.

7. Se dentro do prazo de dois anos a contar do depósito os interessados não tiverem feito valer os seus direitos, ou se os pedidos formulados tiverem sido rejeitados por sentença transitada em julgado, a importância depositada reverte a favor da fazenda pública.

8. No caso de litígio sobre a remuneração ou compensação, será mantida em depósito a importância reclamada pelo salvador ou achador até ao trânsito em julgado da sentença. A não propositura da acção no prazo de dois anos a contar do dia em que terminou a operação de salvação ou em que os bens foram achados desencadeia a perda do direito a remuneração ou compensação.

ARTIGO 231.º

(Ressalva de legislação especial)

As disposições do presente título não prejudicam a legislação especial sobre operações de salvação ou remoção realizadas por ou sob o controlo de autoridades públicas, sobre objectos achados no mar e sobre património arqueológico subaquático.