

CONTRIBUTO PARA A REFORMA DO DIREITO COMERCIAL MARÍTIMO

Pelo Prof. Doutor Luís de Lima Pinheiro

NOTA PRÉVIA

O trabalho que ora se publica corresponde à versão original da nota justificativa, *memorandum* e Anteprojecto de Lei elaborados a solicitação do Governo de Macau, com vista à “localização” e adaptação do Direito Comercial Marítimo.

Esta versão foi concluída no início de Julho de 1998. Posteriormente, e a pedido do Gabinete de Assuntos Legislativos, foram introduzidas alterações neste trabalho, que consistiram fundamentalmente na reprodução no Anteprojecto das disposições de algumas convenções internacionais que na versão original eram objecto de uma simples remissão. A necessidade desta reprodução decorreu de uma reavaliação de diversas circunstâncias, mormente da possibilidade de, durante a Administração portuguesa, serem colocadas em vigor em Macau convenções internacionais de que Portugal não era parte.

A versão modificada do Anteprojecto foi concluída em Janeiro de 1999. Em 13 de Dezembro de 1999 foi publicado em Macau o DL n.º 109/99/M, que se baseia inteiramente nesta versão.

Sucedeu, porém, que a transposição para o Anteprojecto das disposições de convenções internacionais de que Portugal não era parte levou a uma certa descaracterização do mesmo, uma vez

que a generalidade das convenções em causa adopta técnicas legislativas bastantes diferentes daquelas que correspondem à nossa tradição jurídica, por vezes bastante deficientes. Esta transposição também prejudicou a sistematicidade e homogeneidade do Anteprojecto. Por estas razões optei por publicar a versão original do trabalho.

O presente trabalho representa um esforço modesto de elaboração no domínio do Direito Comercial Marítimo e foi realizado tendo em conta as circunstâncias específicas de Macau. Daí que se fale de uma “localização” deste ramo do Direito.

No entanto, perante o panorama relativamente desolador oferecido pelo Direito Comercial Marítimo português, pareceu-me que a publicação deste trabalho poderia ter sentido útil.

Como factores determinantes do estatuto de minoridade a que está confinado este ramo do Direito, concorrem a circunstância de não ser leccionado nas principais Faculdades de Direito, a crise que domina o sector do comércio marítimo e a reduzida atenção que desde há muito o poder político lhe tem votado. Este estado de coisas não foi substancialmente alterado pela publicação, em 1986/1987 e em 1998, de alguns diplomas sobre a matéria. O impulso reformador que está na base desta legislação é louvável, mas os resultados foram, por forma geral, pouco felizes. Isto é particularmente visível nos diplomas da primeira fase, que são dominados por concepções jurídicas que estão desfasadas da vida jurídica e, em especial, dos modelos contratuais e das cláusulas usuais no tráfico negocial; em que o nível técnico-jurídico está frequentemente aquém do desejável, designadamente quanto à articulação com as convenções internacionais em vigor; enfim, em que muitas das soluções reflectem mais os interesses de um particular sector da indústria que os valores nucleares do Direito privado patrimonial, designadamente a autonomia privada, o justo equilíbrio dos interesses das partes e a eficiência económica.

Em certa medida as soluções acolhidas no Anteprojecto de Lei atendem a circunstâncias específicas relativas à situação de Macau. Vejamos as principais.

Primeiro, o tráfego em águas interiores assume grande importância para Macau. Daí resultou, desde logo, um entendimento

amplo do Direito Comercial Marítimo e uma noção ampla de navio.

Segundo, dada a proximidade de Hong Kong e a intensidade dos laços económicos estabelecidos com esta Região, houve que dar grande atenção ao Direito Marítimo aí vigente e que evitar soluções que pudessem prejudicar a competitividade de Macau.

Terceiro, também não se poderia ignorar a proximidade da República Popular da China e o futuro estatuto do Território como sua Região Administrativa Especial. Isto levou a ter em conta o Direito Marítimo comum vigente neste país.

Por último, utilizou-se uma técnica de incorporação no Direito interno das normas de convenções internacionais que representou uma solução de recurso perante as incertezas sobre o *treaty making power* do Território e que visava também a extensão do âmbito de aplicação de algumas destas convenções, técnica que veio a ser posteriormente abandonada e que não tem cabimento na ordem jurídica portuguesa.

O impacto destas circunstâncias específicas no conjunto das soluções consagradas pelo anteprojecto é, todavia, bastante limitado. Em especial, quanto à consideração dos sistemas jurídicos de Hong Kong e da China continental deve ter-se em conta que, no primeiro, vigora o *Common Law* e as principais convenções internacionais nesta matéria e que, no segundo, o Código Marítimo também é de matriz anglo-saxónica e baseia-se, tanto quanto sei, num Anteprojecto elaborado por consultores norte-americanos. Ora, as concepções do *Common Law* em matéria de Direito Marítimo atingiram um elevado grau de desenvolvimento e de influência internacional, razão por que deverão ser tidas em conta em qualquer reforma legislativa.

Acresce que o Anteprojecto elaborado para Macau se baseou também num estudo comparativo de outros sistemas jurídicos, designadamente o alemão, o francês e o italiano.

Em suma, espero que a publicação deste trabalho estimule uma reflexão crítica sobre as orientações seguidas na legislação recente e proporcione elementos úteis para uma reforma legislativa que urge empreender.

Lisboa, 6 de Julho de 2000

“LOCALIZAÇÃO” E ADAPTAÇÃO DA LEGISLAÇÃO RESPEITANTE AO DIREITO COMERCIAL MARÍTIMO

NOTA JUSTIFICATIVA

MEMORANDUM

ANTEPROJECTO

NOTA JUSTIFICATIVA

1. De entre os vectores mais gerais do presente Anteprojecto são de salientar a modernização, a adaptação às condições locais, o respeito das tendências reveladas pelo Direito Comparado, a sistematização, a abordagem jurídico-conflitual e a atenuação das exigências de forma.

Dispensa justificação a necessidade de proceder a uma profunda revisão do Direito Marítimo vigente e, mormente, do contido no Livro III do Código Comercial de 1888, com vista a ajustá-lo ao comércio marítimo moderno. Os navios, as técnicas de transporte, os tráfegos, os meios de comunicação, a organização empresarial, as funções efectivamente desempenhadas pelo comandante, os contratos de construção, de venda ou de aluguer de navios, os contratos de transporte ou de seguro marítimo e muitos outros aspectos do comércio marítimo são hoje completamente diferentes do que eram no século passado.

A manutenção em vigor de uma legislação arcaica tem pesados custos para todos os interessados no comércio marítimo e para a própria realização do império do Direito nas relações económicas, designadamente quanto à certeza e previsibilidade jurídicas.

O desígnio modernizante poderia mesmo justificar uma radical reformulação da sistemática seguida no Livro III do Código Comercial, que reflecte as concepções jurídicas e as técnicas legislativas da época. Considerações de oportunidade, celeridade e economia conduziram, porém, a uma via menos ambiciosa: a de aproveitamento da sistemática do Código Comercial com a introdução dos ajustamentos estritamente necessários.

A adaptação às condições locais pode apresentar-se como a razão mais imperiosa da revisão do Direito Marítimo em vigor em

Macau. Certo é que este vector está indissociavelmente ligado ao da modernização, porquanto as condições locais não podem deixar de reflectir a actual realidade do comércio marítimo. Mas interessa agora chamar a atenção para dois outros aspectos desta adaptação.

Como primeiro aspecto temos a grande importância que assume actualmente para Macau o tráfego em águas interiores. Este tráfego está sujeito a riscos de mar semelhantes aos que se verificam no tráfego marítimo *stricto sensu* e é realizado por embarcações que frequentemente não se distinguem pelas suas características das empregues na navegação marítima *stricto sensu* com recurso às mesmas técnicas de transporte. Daí que se justifique que o Direito Marítimo de Macau seja entendido em sentido amplo, abrangendo tanto o tráfego marítimo *stricto sensu* como o tráfego realizado exclusivamente em águas interiores. Isto reflecte-se desde logo na noção de navio adoptada no art. 1.º.

Um segundo aspecto diz respeito à proximidade da República Popular da China (RPC) e, em especial, da região de Hong Kong, à intensidade dos laços económicos que estabelecem com Macau e ao futuro estatuto deste território como região administrativa especial da RPC. No interesse do tráfego que se realiza entre Macau, por um lado, e Hong Kong ou outro território da RPC, por outro, e da própria competitividade de Macau, houve que prestar a devida atenção ao Direito Marítimo que vigora nesses territórios, quer de fonte interna quer de fonte internacional.

Esta última consideração liga-se com o respeito das tendências reveladas pelo Direito Comparado, tornando claro que entre os ordenamentos a examinar se teria de contar o da RPC e, em especial, o sistema local de Hong Kong. Para além deste, tendo em atenção seja o grau de desenvolvimento e de influência internacional de que gozam no domínio do Direito Marítimo seja a afinidade das concepções jurídicas gerais e dos princípios em que assenta o seu Direito privado comum relativamente ao Direito de origem portuguesa em vigor em Macau, foram sistematicamente consultados os ordenamentos alemão, estadunidense, francês, inglês e italiano.

No que toca às convenções internacionais, as opções feitas atendem, em primeiro lugar, ao acolhimento — que obtiveram ou se espera que venham a obter — da parte das principais nações

marítimas e da RPC, em especial da parte de Hong Kong. Mas também se teve em conta a sua adequação material à actual realidade do comércio marítimo. Acrescente-se ainda que se regista um défice na vigência, em Macau, das convenções internacionais de Direito Marítimo, não só porque se verifica um atraso de Portugal na ratificação ou adesão de alguns instrumentos internacionais, mas também porque algumas das convenções em que Portugal é parte não estão em vigor em Macau.

Relativamente a cada uma das matérias serão assinaladas as tendências que estes elementos nacionais e internacionais permitem revelar.

A carência de inserção sistemática também obrigaria, só por si, a uma revisão do Direito Marítimo vigente em Macau. O Livro III do Código Comercial, à semelhança do que se verifica com as outras partes deste diploma ainda em vigor, foi insulado pela evolução do Direito Civil e de diversos sectores do Direito Comercial. No que se refere ao Direito Marítimo, diversos preceitos do Código Comercial perderam razão de ser e depara-se com frequentes dificuldades de integração sistemática, por falta dos necessários nexos intrassistemáticos.

No presente Anteprojecto, deixou-se para o Direito Civil tudo o que não reclamava um regime especial e são expressamente formuladas as remissões entre complexos normativos, por forma a esclarecer os nexos que entre eles intercedem.

Houve a preocupação de respeitar, tanto quanto possível, os princípios jurídicos que dominam o Direito Civil, só admitindo os desvios que são impostos pela especificidade do comércio marítimo. Daí que em matérias como a responsabilidade do armador por facto da tripulação e a posição do comandante se tenha procedido a uma recondução aos quadros do Direito comum, com a eliminação de exorbitâncias tradicionais no Direito Marítimo que não encontram hoje qualquer justificação. O tráfego marítimo não é hoje um mundo à parte, submetido a regimes completamente alheios às concepções jurídicas gerais, mas uma actividade que à semelhança do tráfego ferroviário, rodoviário ou aéreo, carece de uma disciplina jurídica que prossiga os fins gerais do Direito e as finalidades próprias a todo o Direito privado patrimonial.

Quanto à sistemática legal, já se assinalou que foi conservada grande parte da estrutura do Livro III do Código Comercial.

A este respeito observe-se que o Direito Marítimo continua a girar em torno dos navios e da navegação com eles empreendida, e, por conseguinte, parece aceitável, quer de um ponto de vista teórico, quer no plano da conveniência prática, que no agrupamento inicial de matérias reguladas se tome o navio como ponto de partida e como pólo aglutinador.

As principais alterações introduzidas consistem no aditamento de dois capítulos no Título I, sobre o aluguer de navio e a limitação de responsabilidade; na autonomização de dois títulos, dedicados ao transporte marítimo de mercadorias e de passageiros, matérias anteriormente incluídas no Título I; na criação de um novo título relativo ao reboque, a que o Código Comercial só marginalmente se refere; à eliminação do título sobre contrato de risco, que caiu em desuso; e, na supressão dos títulos dedicados ao abandono e às arribadas forçadas, que são reconduzidos aos títulos relativos ao seguro contra riscos de mar e ao transporte marítimo de mercadorias, respectivamente.

O Direito Comercial Marítimo é um ramo de Direito essencialmente internacional, no sentido em que a grande maioria das relações por ele reguladas estão em contacto com mais de um Estado. Daí que o problema da determinação do Direito aplicável se coloque aqui com particular acuidade. Na formulação de um projecto de Direito Marítimo nunca se pode abstrair da esfera de aplicação no espaço que lhe está destinada. Esta esfera resulta da actuação de normas de conflitos de leis. Não bastam ao Direito Marítimo as normas de conflitos gerais, designadamente as contidas no Código Civil, seja porque este Direito dispõe de institutos originais, que requerem um tratamento conflitual autónomo, seja porque algumas normas de conflitos gerais se revelam inadequadas às relações internacionais do comércio marítimo ou mesmo carecidas de reforma, como é o caso da contida no art. 42.º do Código Civil, em matéria de obrigações voluntárias.

A este respeito Macau apresenta uma certa especificidade, porque muitas das relações a que se aplicará o seu Direito Marítimo não serão internacionais a partir do momento em que cessar a administração portuguesa. Mas com isso não se atenuarão os con-

flitos de leis, sucederá antes que uma parte dos conflitos de leis de Direito Internacional Privado passarão a ser conflitos interlocais, i.e., problemas de determinação do Direito aplicável a relações que apresentam contacto com territórios, que embora pertencendo ao mesmo Estado, dispõem de diferentes sistemas jurídicos.

O presente Anteprojecto contém normas de conflitos sobre quase todas as matérias que nele são materialmente reguladas. Estas normas de conflitos estão formuladas de modo a operarem seja como normas de Direito Internacional Privado seja como normas de Direito Interlocal, conforme se trate, respectivamente, de relações internacionais ou de relações interlocais. Não fica, porém, completamente excluída a aplicação das normas de conflitos gerais, designadamente em matéria de forma do negócio jurídico.

Enfim, quanto à disciplina material da forma dos negócios jurídicos, o Código Comercial exige forma autêntica para a maioria dos actos que estão sujeitos a registo, designadamente os contratos de venda do navio e o acto constitutivo da hipoteca. Para alguns destes actos, esta exigência foi atenuada, na ordem jurídica portuguesa, por legislação avulsa que não vigora em Macau. Para o contrato de construção resulta da legislação do registo a necessidade de reconhecimento notarial da assinatura do construtor. Estes requisitos em forma, e, em especial a forma autêntica, aumentam os custos de transacção e criam dificuldades, pois frequentemente os negócios são celebrados em países que não conhecem um instituto do notariado equivalente e em que pode não haver representantes consulares que exerçam funções notariais. A orientação seguida no presente Anteprojecto é a de considerar suficiente, para a generalidade dos actos sujeitos a registo, a forma escrita. É a solução seguida não só pelos sistemas do *Common Law*, mas também por diversos ordenamentos da família romano-germânica.

No que toca aos contratos de transporte, resulta claramente dos Títulos II e III a vigência do princípio da consensualidade. É assim abolida a exigência de forma escrita formulada pelo Código Comercial para o contrato de fretamento sem as ambiguidades de que padece, a este respeito, o DL n.º 191/87, de 29/4 (que tendo revogado, na ordem jurídica portuguesa, a disciplina do fretamento contida no Código Comercial, não vigora em Macau).

O princípio da consensualidade vigora também para o contrato de reboque regulado no Título IV.

2. Resulta do anteriormente exposto que a noção de navio, que consta do artigo 1.º, é decisiva para a delimitação do âmbito de aplicação do Anteprojecto (1).

Quanto aos direitos sobre o navio, decorre do Código Civil que às coisas móveis sujeitas a registo público é aplicável o regime das coisas móveis em tudo o que não esteja especialmente regulado. De entre os desvios consagrados pelo Anteprojecto, dentro da tradição do Direito Marítimo, avulta a susceptibilidade de o navio ser objecto de hipoteca.

O navio é considerado como uma coisa composta, constituída pela coisa principal, formada por partes componentes e integrantes, e pelas suas pertenças. As pertenças estão, em princípio, sujeitas ao regime de coisa principal. As situações jurídicas que tenham por objecto o navio abrangem, salvo convenção em contrário, as pertenças.

Porquanto o Código Civil de 1966 não adoptou o princípio posse vale título, são em princípio oponíveis a terceiros os direitos constituídos sobre partes componentes ou integrantes — a menos que tenham sido perdidos em consequência de acessão — e sobre pertenças. No entanto, para evitar a perpetração de fraudes contra terceiros que adquiram direitos sobre o navio, faz-se depender essa oponibilidade da prova dos direitos sobre partes componentes ou integrantes ou sobre pertenças mediante documento com data certa anterior à aquisição dos direitos sobre o navio. É uma solução visivelmente inspirada no códigos civil e da navegação italianos.

Pertencerá à ciência jurídica indagar da construção jurídica que melhor se adequa a estas opções legislativas.

Quanto aos modos de aquisição, não se vê razão para manter a exclusão da usucapião. Os navios serão objecto da usucapião de coisas móveis sujeitas a registo nos termos do art. 1298.º do Código Civil.

(1) Em 10/7/98 foi publicado em Portugal o DL n.º 201/98 que estabeleceu “o estatuto legal do navio” e que revogou os arts. 485.º a 487.º e 489.º a 491.º C. Com.

No que se refere ao Direito aplicável aos direitos sobre o navio, é normal que os navios se encontrem matriculados no Estado do seu pavilhão. Nos casos excepcionais em que assim não suceda, pese embora a inconveniência de um desfasamento entre os estatutos jurídico-público e jurídico-privado, parece preferível atender à lei do lugar da matrícula, tal como determina o art. 46.º/3 do Código Civil. Esta preferência funda-se na importância da publicidade registal para o tráfico jurídico-privado: o registo dos factos relativos ao navio é normalmente organizado no porto de matrícula.

As normas do Código Comercial sobre arresto e penhora de navios encontram-se revogadas pelo Código de Processo Civil. Na jurisprudência têm-se registado divergências quanto à articulação da Convenção de Bruxelas de 1952 com o regime interno contido no Código de Processo Civil. O Anteprojecto, ao incorporar as disposições desta convenção no Direito interno torna claro, em primeiro lugar, que as disposições convencionais se aplicam a todos os arrestos, independentemente do pavilhão do navio ou da residência habitual ou estabelecimento do requerente do arresto ou do proprietário do navio. Em segundo lugar, fica expresso que as normas sobre o arresto contidas no Código de Processo Civil só são aplicáveis por remissão das disposições convencionais.

3. Quanto ao Direito aplicável aos contratos de construção, venda ou reparação de navio, a consagração de uma norma de conflitos especial deve-se principalmente à manifesta inadequação da contida no art. 42.º do Código Civil. O acolhimento dado pelo legislador de 1966 ao elemento de conexão lugar de celebração, para a determinação da conexão objectiva na falta de residência habitual ou sede comum, vem ao arrepio dos vectores de desenvolvimento verificados no Direito Comparado e na unificação do Direito de Conflitos. É hoje geralmente reconhecido que o lugar da celebração é um elemento de conexão “puramente externo”, fortuito e arbitrário. Perante a inexistência de um elemento de conexão de conteúdo determinado que seja adequado à individualização do Direito regulador do contrato, tem prevalecido a tendência para consagrar a cláusula geral da conexão mais estreita, que deixa

ao intérprete a missão de a concretizar, tendo em conta o conjunto de circunstâncias do caso concreto.

Já foi feita alusão à orientação seguida quanto à forma dos negócios jurídicos, orientação que encontra aplicação em matéria de contratos de construção, reparação e venda de navio.

De resto, o Anteprojecto apenas contém regras sobre a denúncia ao construtor ou ao vendedor dos defeitos do navio e sobre a caducidade dos direitos do dono da obra em caso de defeitos ocultos, que são mais favoráveis ao dono da obra e ao comprador que o regime contido no Código Civil. Este regime especial encontra justificação no elevado valor e complexidade dos navios, na maior dificuldade de descoberta de certos defeitos e na circunstância de a deslocação do navio para paragens longínquas tornar mais morosa a denúncia dos defeitos.

Em contrapartida, suprime-se o direito de rescisão perante a simples imperícia ou fraude manifestadas na construção, concedido pelo art. 489.º/§ 1.º do Código Comercial, por ser uma solução exorbitante, que não encontra paralelo noutros sistemas.

4. Enquanto o Código Comercial toma como centros de imputação de direitos e deveres inerentes à utilização do navio o capitão e o proprietário, o Anteprojecto coloca o acento na figura do armador. O Código Comercial quase que ignora o armador, porquanto à época da sua elaboração não se individualizara no tráfico jurídico a categoria daqueles que utilizam o navio para fins de navegação sem serem seus proprietários. A evolução entretanto verificada veio a colocar a questão de saber se os preceitos contidos no Capítulo II do Título I seriam aplicáveis àqueles proprietários que não fossem armadores.

Perante o Anteprojecto, é o armador que responde pelas obrigações contraídas pelo comandante e pelo facto ilícito da tripulação, no exercício das funções que lhes estão confiadas. O comandante representa exclusivamente o armador. O comandante e restantes membros da tripulação são auxiliares de cumprimento do armador, pelo que toca à execução das suas obrigações, designadamente das emergentes dos contratos de transporte. Tudo isto corresponde aos princípios gerais do Direito das Obrigações.

A mesma opção legislativa encontra-se no Código da Navegação italiano. Mas a ideia orientadora não é de modo algum estranha a outros sistemas, designadamente ao Direito inglês, em que o *charterer by demise* fica em vasta medida investido nos direitos e obrigações que, em princípio, são imputados ao proprietário.

Isto não significa que a questão da propriedade do navio seja subalternizada. Sucede antes que a propriedade do navio é regulada inteiramente pelo Direito Civil. O Direito Marítimo tem apenas de se ocupar de dois aspectos. Por um lado, quando o armador não é o proprietário, mas um locatário, o contrato de aluguer do navio carece de um regime especial. Por outro, algumas convenções internacionais e leis nacionais mantêm o proprietário como centro de imputação de responsabilidade por actos cometidos na exploração do navio e permitem o arresto do navio por dívidas relativas à sua exploração. Daí que seja necessário conferir ao proprietário, perante o armador, o direito de indemnização pelos prejuízos que, embora inerentes à utilização do navio feita por este, são por tais convenções ou leis imputados àquele.

5. Foi no número anterior assinalada a necessidade de regular o contrato de aluguer de navio.

Quanto ao Direito aplicável, a consagração de uma norma de conflitos especial deve-se às mesmas razões que foram apresentadas relativamente aos contratos de construção, venda e reparação.

A locação de navio pode assumir diversas modalidades. O navio pode ser locado a casco nu, só com pertenças ou completamente armado e equipado. Em qualquer dos casos é o locatário quem o utiliza e detém materialmente, actuando, por conseguinte, como armador.

Na prática negocial o aluguer de navio é abrangido pela designação de “afretamento” e as partes são apeladas de “fretador” e “afretador”. Em língua inglesa utiliza-se, a respeito deste contrato, a expressão *charter by demise*. A expressão “fretamento em casco nu” ou *bareboat charter* é empregue na prática negocial para designar aqueles contratos de locação em que o comandante é designado pelo “afretador”. Mas geralmente não se trata de locação em casco nu porque o navio é fornecido pelo menos com as pertenças.

A doutrina francesa entende que o fretamento em casco nu não é locação porque tem em vista a utilização do navio para fins de navegação marítima. É esta doutrina que parece inspirar o DL n.º 186/87, de 29/4 (o qual, de resto, se baseia numa noção de fretamento em casco nu que não encontra qualquer correspondência na prática negocial). Este entendimento é de rejeitar: sendo a navegação marítima a função normal do navio, a locação do navio terá normalmente em vista esse fim.

Mais frequente do que a simples locação é hoje a locação financeira de navio ou *bareboat leasing*, que origina uma relação triangular entre construtor ou vendedor, locador-financiador e locatário. Tratando-se de um relação muito diferente da simples locação, fica submetida ao regime geral da locação financeira, sem prejuízo da aplicação subsidiária das disposições relativas à locação de navio que forem compatíveis com a sua natureza.

A definição dos direitos e obrigações das partes inspira-se no modelo contratual BARECON 89 — *Standard Bareboat Charter*, recomendado pela BIMCO (*The Baltic and International Maritime Council*).

Verifica-se que estes direitos e obrigações convêm a qualquer contrato de locação e que, por conseguinte, não se mostra necessário um regime especial para o “fretamento em casco nu”. Isto não quer dizer que a referência das partes ao fretamento de casco nu seja privada de todo o significado. Se não corresponde à prática negocial que no “fretamento em casco nu” o navio seja necessariamente armado e equipado pelo “afretador”, já se pode inferir, na falta de indicações em contrário contidas no contrato, que compete ao locatário a contratação do comandante e da restante tripulação.

Não se justifica na locação de navios a norma protectora do locatário segundo a qual a resolução do contrato fundada em falta de cumprimento por parte do locatário tem de ser decretada pelo tribunal. Consagra-se, por isso, a faculdade de rescisão extrajudicial por ambas as partes.

Em caso de impossibilidade superveniente não imputável a qualquer dos contraentes aplicam-se as regras gerais. Tratando-se de impossibilidade definitiva o locador suporta a perda do navio e o locatário a perda do gozo, tornando-se o contrato resolúvel *ex nunc*.

Das regras gerais aplicáveis ao contrato de aluguer decorre ainda, em primeiro lugar, que a caducidade por decurso do prazo convencionado para a locação se verifica *ipso iure* sem necessidade de denúncia por qualquer das partes e sem que se opere uma renovação tácita; em segundo lugar, que a cessão da posição do locatário e a sublocação dependem de consentimento do locador.

6. O lugar central que o Anteprojecto atribui ao armador foi assinalado no n.º 4.

Quanto ao Direito aplicável à representação do armador pelo comandante afasta-se a solução tradicional, que é a da aplicação da lei do pavilhão. Esta solução não merece hoje o mínimo crédito, porque o pavilhão arvorado por um navio não exprime, nos dias que correm, a existência de qualquer laço significativo com o respectivo Estado. Com vista à protecção do tráfico deve aplicar-se o Direito do lugar onde o poder de representação é exercido, que corresponde à regra geral contida no art. 39.º do Código Civil.

Também se afasta a competência da lei do Estado do pavilhão ou da matrícula com respeito à responsabilidade civil por facto da tripulação. De acordo com o que decorreria da melhor interpretação das normas de conflitos gerais, a responsabilidade por actos dos tripulantes como auxiliares de cumprimento, no quadro de uma relação obrigacional, está submetida ao estatuto contratual e a responsabilidade por facto ilícito da tripulação ao estatuto delitual.

Ao nível do Direito material, a responsabilidade civil do armador por facto da tripulação é inteiramente reconduzida aos princípios gerais do Direito das Obrigações. E é também em conformidade com estes princípios gerais que se rejeita o entendimento, que embora tenha feito curso na doutrina nunca teve apoio na lei portuguesa, segundo o qual o armador seria responsável pelas faltas do piloto mesmo que se tratasse de piloto obrigatório (2).

(2) Em 10/7/98 foi publicado em Portugal o DL n.º 202/98 que estabeleceu o regime da responsabilidade do proprietário do navio e disciplinou a actuação das entidades que o representam e que revogou os arts. 492.º a 459.º e 509.º C. Com.

7. Em matéria de limitação de responsabilidade o Código Comercial adoptava o sistema tradicional nos ordenamentos latinos: o abandono do navio aos credores. Na actualidade esta matéria é regulada pela 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. Com esta convenção foi abandonado o sistema tradicional e adoptado um sistema de limitação de responsabilidade pelos créditos emergentes do mesmo acontecimento em montante fixado por tonelada de arqueação do navio, de inspiração anglo-saxónica⁽³⁾.

Entretanto, com base num projecto do Comité Marítimo Internacional, foi concluída no decurso de uma conferência organizada em Londres pela Organização Marítima Internacional a Convenção de Londres de 19/11/76. Esta convenção, de que são partes, entre outros Estados, a Alemanha, a Espanha, a França e o Reino Unido, está em vigor em Hong Kong. Embora não haja notícia de a RPC ser parte nesta convenção, o Capítulo XI do seu Código Marítimo é nela baseado.

A Convenção de 1976 segue a mesma concepção que a Convenção de 1957, mas com algumas diferenças importantes, para além das que concernem aos montantes. De entre estas diferenças, sublinhe-se a seguinte: enquanto a Convenção de 1957 exclui a limitação de responsabilidade em caso de “culpa pessoal” do proprietário, perante a Convenção de 1976 essa exclusão só se verifica quando houve intenção de provocar o dano ou quando houve uma actuação temerária e com consciência que daí resultaria provavelmente o dano.

O Anteprojecto baseia-se na Convenção de 1976. As disposições da convenção são aplicáveis sempre que uma pessoa referida no artigo 1.º da convenção pretenda limitar a sua responsabilidade neste território. O Anteprojecto estabelece ainda a aplicação do regime de limitação de responsabilidade às embarcações que são destinadas à navegação em águas interiores e aos navios de arqueação inferior a 300 toneladas, o que abrange uma parte significativa do tráfego marítimo de Macau.

(3) Ver n. anterior.

Quanto aos limites de responsabilidade relativamente a navios com arqueação inferior a 300 toneladas, consagram-se, à semelhança das leis francesa e inglesa e do *Merchant Shipping (Limitation of Shipowners Liability)*, de 1/10/83, vigente em Hong Kong, montantes que correspondem aproximadamente a metade dos fixados para as embarcações com arqueação inferior a 500 toneladas.

A opção pela Convenção de 1976 justifica-se pelo vasto consenso internacional que presidiu à sua adopção, pelo acolhimento internacional que tem merecido, e, designadamente, pela circunstância de vigorar em Hong Kong.

Por último, no que se refere à limitação de responsabilidade por danos devidos à poluição por hidrocarbonetos, produzidos no território de Macau, são aplicáveis as disposições da Convenção de Bruxelas sobre a Responsabilidade Civil por Danos Devidos à Poluição por Hidrocarbonetos, de 29/11/69, alterada pelos Protocolos de Londres de 1976 e 1992, que se consideram incorporadas no Direito interno de Macau. Isto sem prejuízo da aplicação das disposições da Convenção de Londres de 1976 quando for invocado um crédito resultante de dano devido a poluição contra uma pessoa que não seja o proprietário.

8. A posição do comandante releva em parte do Direito público, enquanto representante do Estado do pavilhão e dirigente náutico do navio, e em parte do Direito privado, designadamente como representante do armador. O Anteprojecto limita-se à regulação da posição jurídico-privada do comandante. Desta posição é excluído tudo o que concerne a relações laborais, por se tratar de matéria estranha ao Direito Comercial.

À época em que o Código Comercial foi elaborado o capitão tinha de representar o armador na celebração dos contratos de transporte, de tratar dos abastecimentos e reparações do navio e de tomar por si todas as decisões importantes para a realização da viagem e a guarda e conservação da carga. Daí que ao capitão fossem atribuídos amplíssimos poderes de representação do proprietário, bem como outros poderes com respeito ao navio e à carga, e, correlativamente, que muitas obrigações que, segundo os princípios gerais, caberiam ao armador, fossem impostas pela lei ao capitão e

só indirectamente imputados ao proprietário (na medida em que se responsabilizava o proprietário pelo facto do capitão).

Com a evolução posterior, os armadores e os interessados na carga passaram a ser contactáveis a todo o momento e os amadores passaram a dispor de redes de agentes cobrindo todos os portos escalados pelo navio. O capitão foi arredado de quaisquer funções comerciais, deixou de contratar a tripulação, ficou dependente de instruções do armador ou dos interessados da carga para todas as decisões importantes que não se liguem directamente à navegação e à segurança do navio e passou a ter um papel limitado na angariação de abastecimentos e reparações. Mas, ao mesmo tempo, os navios tornaram-se maiores e mais complexa a sua direcção; o tráfego marítimo tornou-se mais intenso e regulamentado; multiplicaram-se os regulamentos de fonte internacional ou nacional que têm de ser observados pela tripulação; diminuiu drasticamente o tempo de permanência em cada porto; as operações de carga tornaram-se muito mais intensivas e, em certos tráfegos, passaram a ser realizadas por conta e sob o controlo dos carregadores ou destinatários.

A manutenção dos poderes e deveres do comandante, estabelecidos pelo Código Comercial português e outras legislações da mesma época, perante o moderno comércio marítimo, tornou o comandante numa espécie de *Deus ex machina*, que tudo pode e de quem tudo se exige, sem qualquer correspondência com a realidade.

É assim que ainda hoje, perante o Direito alemão, o comandante responde perante os interessados na carga por danos causados na mercadoria por facto da tripulação, com presunção de culpa, segundo as regras da responsabilidade contratual. Quer isto dizer em caso de avarias de carga por facto da tripulação os carregadores têm geralmente a possibilidade de exigir indemnização tanto do armador como do comandante. Entendimento semelhante era seguido por outros ordenamentos, que entretanto o abandonaram, e encontrou eco na jurisprudência e na doutrina portuguesas.

Não há qualquer razão válida para acolher esta exorbitância relativamente ao Direito comum, que coloca o comandante numa posição bem mais gravosa que a do armador, porque não tem um nível de rendimento que lhe permita segurar a sua responsabilidade

civil. Assinale-se que mesmo no Direito alemão a iniquidade da solução é temperada pela atribuição ao comandante de uma “pretensão de exoneração” [*Freistellungsanspruch*] perante o armador.

É decididamente outro o caminho seguido, com alguns traços inovadores, pelo Anteprojecto. Os poderes de representação legal do comandante são limitados, no essencial, à execução dos contratos de transporte, aos abastecimentos quotidianos, aos fornecimentos de reduzido valor e às pequenas reparações necessárias para a manutenção ordinária do navio. É enquanto representante do armador, e não dos interessados na carga, que o comandante deve tomar as medidas que se mostrem necessárias para a tutela dos direitos destes últimos. Os deveres legais que lhe são impostos são aqueles que são exigidos pela prossecução de fins públicos, pela protecção de bens jurídicos fundamentais ou pela tutela do conjunto de interesses envolvidos na expedição.

Perante este regime, os interessados na carga só podem formular pretensões fundadas em responsabilidade contratual contra o armador, uma vez que o comandante actua como seu auxiliar de cumprimento. Isto não prejudica a responsabilidade extra-contratual do comandante ou de outro membro da tripulação, nos termos gerais que são aplicáveis a qualquer comissário, nem as pretensões que, neste caso, o comandante ou outro membro da tripulação possam fazer valer perante o armador, por se tratar de responsabilidade gerada por facto praticado na execução do contrato de trabalho.

Refira-se ainda, quanto aos livros de bordo, que apenas se obriga o comandante a ter a bordo aqueles que são exigidos pela tutela de outros interessados além do armador. Caberá ao armador, no exercício do seu poder de direcção, definir quais os documentos que a tripulação deve elaborar no seu exclusivo interesse.

Elimina-se o poder, que o Código Comercial atribuía ao comandante, de requerer, em caso de inavegabilidade, a venda do navio sem autorização do proprietário. É uma faculdade que, na actualidade, nunca é utilizada, e que não é compatível com um sistema em que o comandante representa exclusivamente o armador.

No que toca ao “relatório” ou “protesto de mar”, procurou-se reforçar as garantias da sua fiabilidade, tendo em vista a protecção dos interesses lesados pelo facto protestado, designadamente os

interesses da carga. Esta preocupação vem a traduzir-se, designadamente, na jurisdicionalização da confirmação do protesto, e na regulação do respectivo procedimento. A regulação desta matéria é em parte inspirada no Código Comercial alemão.

A necessidade de requerer ao tribunal a realização de vistoria antes de empreender qualquer viagem, imposta pelo Código Comercial, já não vigora hoje no Direito português e também é desconhecida de outros sistemas consultados. A certificação da navegabilidade é hoje uma função por toda a parte exercida pelas sociedades de classificação. O Anteprojecto estabelece que o certificado passado por sociedade de classificação reconhecida faz fé em juízo, salvo prova em contrário.

9. Enquanto na ordem jurídica portuguesa vigora a Convenção de Bruxelas para a Unificação de Certas Regras Relativas aos Privilégios e Hipotecas Marítimas, de 10/4/26, em Macau não está em vigor qualquer convenção nesta matéria. Quer isto dizer que o Código Comercial português é ainda a principal fonte do Direito vigente. Este código consagra uma tipologia de privilégios marítimos, que prevalecem sobre a hipoteca do navio, bastante mais ampla que as definidas pelas convenções internacionais e pelos sistemas nacionais consultados. A profusão de privilégios marítimos, ao constituir um risco para os credores hipotecários, dificulta o crédito marítimo. A presente situação pode por isso ser muito prejudicial para Macau e levar a que os financiadores se oponham ao registo neste território dos navios cuja construção ou aquisição é por eles financiada.

Na busca de um ponto de equilíbrio entre os diferentes interesses em causa, é de salientar a Convenção de Genebra sobre Privilégios e Hipotecas Marítimas, concluída em 6/5/93. Por ser uma convenção muito recente, ainda não há notícia de ter entrado em vigor internacionalmente, mas a circunstância de ter sido adoptada numa conferência da Organização Marítima Internacional é reveladora do alargado consenso internacional que está na sua base.

As disposições desta convenção são incorporadas no Direito interno de Macau, aplicando-se a todos os navios, independentemente do Estado de matrícula ou de pavilhão e mesmo que estejam destinados à navegação em águas interiores.

Esta convenção estabelece uma tipologia taxativa dos créditos que beneficiam de privilégio graduado antes da hipoteca ou direito inscrito semelhante, mais restrita que a definida pela Convenção de 1926. A Convenção de Genebra admite, porém, que os Direitos internos estabeleçam outros privilégios graduados depois da hipoteca ou direito inscrito semelhante.

Nesta tipologia taxativa contam-se, além dos que beneficiam de um privilégio na generalidade dos sistemas nacionais consultados, os créditos relativos a morte ou ofensa corporal que ocorram em relação directa com a exploração do navio e créditos que, por terem fonte não-negocial, não podem ser garantidos por hipoteca.

Como privilégios mobiliários especiais graduados depois das hipotecas e direitos inscritos semelhantes consagra o Anteprojecto, primeiro, os estabelecidos para a generalidade dos bens móveis, designadamente no art. 738.º do Código Civil. Acrescenta-lhes os privilégios do construtor, vendedor e reparador de navio, que se fundam na seguinte consideração: ao contribuírem para a existência ou valorização do navio, sem terem recebido a contrapartida patrimonial dessa contribuição, estes credores merecem preferência relativamente aos credores comuns que pretendam afectar o navio à realização dos seus créditos.

Aproveita-se a possibilidade, prevista na convenção, de estabelecer que os custos da remoção de um navio encalhado ou afundado, por uma autoridade pública no interesse da segurança da navegação ou da protecção do meio marinho, devem ser pagos, em caso de venda forçada, do produto da venda com preferência sobre todos os outros créditos garantidos por um privilégio marítimo. A segurança da navegação e a protecção do meio marinho são fins públicos que justificam a preferência dada a estes custos.

Do art. 754.º do Código Civil resultaria a atribuição de um direito de retenção, que em caso de execução prevalece sobre a hipoteca, a todos os que encontrando-se na detenção material do navio são titulares de créditos resultantes de despesas feitas por causa dela ou de danos por ela causados. A Convenção de Genebra é, porém, mais restritiva, só admitindo que os Estados contratantes concedam um direito de retenção sobre o navio ao construtor e ao reparador. O Anteprojecto atribui este direito de retenção, dentro dos limites permitidos pela convenção.

Seguindo a concepção acolhida na mesma convenção, são abolidos os privilégios sobre o frete. Neste sentido pesa também a circunstância de ser estranha ao Direito comum a existência de direitos de preferência sobre coisas incorpóreas determinadas.

A constituição e registo das hipotecas sobre navios, bem como a sua graduação entre si e os seus efeitos perante terceiros não são regidos pela Convenção de Genebra mas pelo Direito interno do Estado da matrícula. Quanto à constituição e efeitos rege, em tudo o que não se encontre regulado no Anteprojecto, o disposto no Código Civil. O regime do registo é deixado à respectiva legislação.

À semelhança dos Direitos francês e italiano, no Anteprojecto só se admite a hipoteca voluntária. Com efeito, a hipoteca de navio encontra o seu fundamento e limite no desenvolvimento e facilitação do crédito marítimo.

A suficiência de forma escrita do acto constitutivo da hipoteca decorre do vector, inicialmente referido, de atenuação das exigências de forma.

Em caso de compropriedade do navio, exige-se o consentimento da maioria dos consortes para a hipoteca de quota do navio, porque esta hipoteca, ao obstar à hipoteca geral, poderia redundar em prejuízo comum.

No que se refere ao Direito aplicável aos privilégios sobre a carga e ao direito de retenção sobre a carga, as soluções consagradas estão de harmonia com as estabelecidas, no art. 6.º, para os direitos reais de garantia não sujeitos a registo sobre o navio. Com a particularidade de o Direito aplicável aos efeitos não ser, agora, o Direito do lugar da matrícula, mas o Direito do lugar do destino. Na verdade, a carga é, durante o transporte, uma coisa em trânsito no sentido do n.º 2 do art. 46.º CC.

Relativamente ao Código Comercial procedeu-se a uma restrição das categorias de créditos que gozam de privilégio sobre a carga. Na selecção destas categorias atendeu-se às tendências de Direito Comparado e à tipologia estabelecida para os privilégios sobre o navio. Daí resultou que, além dos privilégios estabelecidos para a generalidade dos bens móveis, apenas gozam de privilégio sobre a carga os créditos do armador ou transportador e os créditos por salvação.

O direito de retenção da carga pelo transportador marítimo é reconhecido pela generalidade dos sistemas embora se verifiquem diferenças relativamente aos efeitos do direito de retenção legal e do direito de retenção voluntário, à admissibilidade da retenção das mercadorias a bordo, à oponibilidade a certas categorias de terceiros e à venda das mercadorias para satisfação do crédito. A solução acolhida está em conformidade com o regime contido nos arts. 754.º e segs. do Código Civil, regime que corresponde a um razoável equilíbrio de interesses em jogo, sem prejuízo do procedimento sumaríssimo aplicável à venda da mercadoria.

Face à evolução tecnológica dos navios e à s actuais condições dos portos, não subsistem, normalmente, as razões que levaram a excluir a retenção de mercadorias a bordo. Na falta de instalações terrestres adequadas ou disponíveis para armazenarem certas mercadorias, ou, relativamente a quaisquer mercadorias, em alguns países, esta será, aliás, a única forma de exercer efectivamente o direito de retenção.

O armador goza do direito de retenção na sua qualidade de transportador, uma vez que o direito de retenção garante créditos resultantes do contrato de transporte. Nada obsta, porém, a que o transportador que não seja armador também exerça o direito de retenção: embora o navio esteja na detenção material do armador, o armador age neste caso por conta do transportador.

O procedimento aplicável à consignação judicial e à venda da carga consta do artigo 1507.º do Código de Processo Civil.

10. O Título II parte de uma noção de transporte marítimo de mercadorias que abrange tanto os casos em que uma das partes se obriga a deslocar mercadorias como aqueles em que se obriga a fornecer um navio para deslocar mercadorias. Esta noção encontra correspondência, nos sistemas do *Common Law*, no conceito de *contract of affreightment*, e no Direito alemão, no conceito de *Seefrachtvertrag*. Exprime-se aqui uma concepção unitária que agrupa no mesmo tipo contratual o transporte sob conhecimento e o fretamento.

Diferente é a concepção seguida em França e em Itália e que inspirou a recente legislação portuguesa (DL n.º 352/86, de 21 de Outubro, que regula o contrato de transporte de mercadorias e o

DL n.º 191/87, de 29 de Abril, sobre o contrato de fretamento). Esta concepção contrapõe o contrato de fretamento ao contrato de transporte. Se o “armador” promete colocar um navio à disposição do afretador estaremos perante um contrato de fretamento; se promete transportar determinada mercadoria temos um contrato de transporte.

Bipartição rica em consequências. No fretamento o “armador” obrigá-se-ia essencialmente a apresentar na data convencionada um navio em estado de navegabilidade, ao que acresceria, no fretamento à viagem, a realização das viagens previstas na carta-partida. Em contraste, no transporte, o transportador estaria vinculado a entregar a mercadoria no destino e a exercer um dever de custódia desde a recepção até à entrega ao destinatário.

Esta concepção bipartida não encontra correspondência ao nível do regime aplicável e é errónea de um ponto de vista de construção jurídica.

Na verdade, o “armador” obriga-se pelo contrato de fretamento a prestar um serviço que tem por função a deslocação de mercadorias. Ou bem que o “armador” cede a utilização do navio ao afretador, e temos basicamente um contrato de aluguer, ou bem que é o “armador” a utilizar o navio, mas ao serviço doutrem.

No fretamento à viagem é manifesto que a “viagem” que o “armador” se compromete realizar mais não é que o serviço de transporte.

Mas também no fretamento a tempo se pode ainda falar da prestação de um serviço pelo “armador”, que para tal afecta um determinado navio e respectiva tripulação. O fretamento a tempo não é um contrato de aluguer: o “armador” conserva a disponibilidade do navio e utiliza-o para prestar um serviço de transporte. Segundo o clausulado usual das cartas-partidas o “armador” assume responsabilidade pelo transporte. Por isso, por exemplo, segundo o *Inter-Club New York Produce Exchange Agreement*, mesmo no fretamento a tempo as reclamações por faltas de carga (incluindo furtos) são suportadas em partes iguais pelo afretador e pelo “armador”. Por vezes o “armador” partilha com o afretador outras obrigações com respeito às mercadorias, por exemplo, o controlo e responsabilidade pelas obrigações de estiva e desestiva. Nesta modalidade de fretamento o serviço não é definido por uma

viagem (operação de transporte), mas por um período de tempo determinável.

É certo que, como sucede frequentemente nas linhas regulares, o afretador a tempo pode surgir perante terceiros como transportador. Isto suscita a questão de saber se, apesar de o conhecimento ser emitido por conta do “armador”, o afretador a tempo não deve responder solidariamente com o “armador” por perda ou dano da carga. É uma questão controversa que se julgou preferível deixar em aberto. Mas com respeito à relação interna, i.e., entre afretador e “armador”, poderá afirmar-se que este, ao conservar a detenção e o controle náutico do navio, presta um serviço que integra a operação de transporte.

Ao nível do regime aplicável a concepção bipartida deveria implicar que, no fretamento, o “armador” respondesse apenas por avarias de carga quando se provasse que elas foram consequência do incumprimento da obrigação de apresentar na data convencionada um navio em estado de navegabilidade. Ora, quer no transporte sob conhecimento, quer no transporte em regime de fretamento à viagem ou a tempo, a opinião hoje prevalecente é a de que o “armador” é *prima facie* responsável pelas avarias verificadas na entrega da mercadoria. O ponto é aliás concedido pelos autores e tribunais franceses, perante o fretamento à viagem.

Por outro lado, também não parece exacto que no transporte sob conhecimento a responsabilidade do transportador pela não produção do resultado visado com o negócio (colocação da mercadoria no lugar do destino) se presuma sempre. Também não é exacto que a responsabilidade do transportador só seja afastada quando este demonstre que a avaria foi causada por determinado facto exoneratório e que, por conseguinte, ele suporte sempre as consequências de causas desconhecidas (cf. art. 4.º/1 da Convenção de Bruxelas).

Enfim, assinale-se que certas diferenças de pormenor entre o regime da responsabilidade por avarias de carga no transporte sob conhecimento e no fretamento são atenuadas pela inclusão nas cartas-partidas da cláusula *Paramount*, que subordina a execução do transporte à disciplina da Convenção de Bruxelas ou de uma lei interna que a incorpora.

Em conclusão, fretamento e transporte sob conhecimento são diferentes subtipos do contrato de transporte marítimo, que obedecem a uma regulação comum, assentando em regras de Direito de diversas fontes e nas cláusulas usuais dos contratos, sem prejuízo da regulação especial aplicável a cada um destes subtipos.

Esta sistemática, além de evitar duplicações e incoerências de regulação, tem o importante mérito de oferecer uma disciplina jurídica para conformações atípicas ou novos subtipos do contrato de transporte marítimo, sendo consabido que o comércio marítimo gera constantemente novas conformações negociais.

11. A determinação do Direito aplicável ao contrato de transporte marítimo de mercadorias reveste-se de certa complexidade.

Também aqui encontra aplicação a regra geral da designação pelas partes do Direito aplicável e, na sua falta, a cláusula geral de conexão mais estreita.

Não se encontra assiduamente, nos contratos de transporte marítimo, uma cláusula de escolha do Direito aplicável clara e inequívoca. Frequente, e mesmo usual, é a inclusão da já referida cláusula *Paramount*. Mas estas cláusulas não têm um sentido inequívoco quanto à determinação do Direito aplicável: são muito heterogêneas e o sentido que lhes deve ser atribuído depende em larga medida do seu teor, da sua inserção no conjunto do clausulado, dos usos do tráfico e de outras circunstâncias que rodeiam o contrato. Comum às diferentes cláusulas é ser a remissão feita apenas para as regras convencionais ou de origem convencional; logo, mesmo que esta remissão seja feita para a lei interna de um Estado que incorpora essas regras, não pode valer como uma escolha expressa do Direito que rege o contrato no seu conjunto, mas apenas como uma referência parcial, i.e., como uma escolha da lei aplicável àquelas questões, relativas ao contrato de transporte, que são reguladas pelo Direito convencional: a responsabilidade do transportador.

A directriz interpretativa que se estabelece no art. 63.º/3 para a determinação da conexão mais estreita é visivelmente inspirada na Convenção de Roma sobre a Lei Aplicável às Obrigações Contratuais. Para o contrato de fretamento a tempo ou de fretamento

por viagens consecutivas, em que pode haver uma pluralidade de lugares de carregamento e de lugares de descarga, estabelece-se uma directriz interpretativa diferente, que atende exclusivamente ao lugar da matrícula do navio e ao estabelecimento principal do transportador e do afretador.

Estas regras gerais são limitadas pelas normas de conflitos especiais em matéria de transporte sob conhecimento.

Estas normas decorrem, em parte, da Convenção de Bruxelas de 1924 com as alterações introduzidas pelo Protocolo de Bruxelas de 1968. Segundo este Protocolo, o transporte internacional — entendido como transporte entre portos de dois Estados diferentes — cai dentro do domínio imperativo da convenção sempre que o conhecimento seja emitido num Estado contratante ou o transporte se inicie no porto de um Estado contratante. A par do domínio imperativo, o Protocolo prevê um domínio facultativo de aplicação através de cláusulas de referência à convenção que, como já foi sublinhado, são geralmente designadas como cláusulas *Paramount*. Enfim, admite-se expressamente a possibilidade de os Estados contratantes estenderem o âmbito espacial do direito unificado a outras situações.

A opção feita pela incorporação das disposições convencionais no Direito interno de Macau não pode prejudicar a esfera de aplicação no espaço estabelecida pela convenção (na medida em que esta vigore no território de Macau). Mas nada impede que seja conferido às disposições de origem convencional um âmbito de aplicação no espaço mais vasto. De acordo com o Anteprojecto, isto resulta, em primeiro lugar, da aplicabilidade destas disposições sempre que o Direito de Macau seja competente segundo as regras de conflitos gerais. Em segundo lugar, o art. 105.º/2 determina a aplicação destas disposições aos contratos em que a mercadoria deva ser entregue em Macau. Com efeito, a protecção concedida pelas normas injuntivas reguladoras do transporte sob conhecimento beneficia principalmente o destinatário da mercadoria. Na grande maioria dos casos o destinatário da mercadoria é um terceiro que reside, tem a sua sede ou o seu estabelecimento, no Estado ou território onde a mercadoria é entregue. Daí que diversos Estados tenham entendido que tais normas se aplicam necessariamente no tráfego de importação. Este exemplo foi seguido no

Anteprojecto, mediante a formulação de uma norma de conflitos especial e unilateral, ajustada à situação específica de Macau.

Esta norma unilateral é objecto de uma certa forma de bilateralização, para contemplar os casos em que não sendo aplicável o regime especial do transporte sob conhecimento vigente em Macau, vigore, no lugar de entrega da mercadoria, um regime equivalente, aplicável segundo o Direito Internacional Privado da ordem jurídica a que pertence. Configura-se assim uma norma de remissão condicionada ao Direito do lugar de entrega da mercadoria.

12. A obrigação principal do transportador é a de exercer a diligência devida para apresentar o navio em estado de navegabilidade para embarcar a mercadoria e empreender a viagem. Embora a obrigação de o transportador apresentar um navio em estado de navegabilidade surja, à face dos diferentes Direitos locais, com diversas configurações, na prática do comércio marítimo a sujeição da generalidade dos contratos às disposições da Convenção de Bruxelas de 1924 levou à uniformidade de regulação neste ponto. O art. 66.º do Anteprojecto baseia-se no disposto nesta convenção e, por conseguinte, deve ser interpretado em conformidade.

A estipulação de um prazo para apresentar o navio é usual nas cartas-partidas de fretamento à viagem, configurando a chamada “*cancelling clause*”. Nada obsta, porém, a que esta estipulação seja inserida noutra modalidade de transporte.

Quanto à transmissão do conhecimento tende-se hoje a admitir internacionalmente que o conhecimento está submetido a um regime de transmissão análogo ao estabelecido nas Leis uniformes dos cheques e das letras e livranças. Por conseguinte, a omissão da expressão “à ordem” ou de expressão equivalente, não obsta, de per si, ao endosso do conhecimento.

No que se refere à aquisição dos direitos e contracção das obrigações emergentes do contrato de transporte pelo destinatário, designadamente a responsabilidade solidária pela dívida do frete pagável no destino, o Anteprojecto aproxima-se dos Direitos alemão e francês. A complexidade das construções do Direito inglês a este respeito decorre do dogma da relatividade do contrato [*privity of contract*], que só permite fundar obrigações para terceiros

na presunção de um contrato por eles celebrado. De resto, deixa-se à doutrina a missão de averiguar a construção jurídica do contrato de transporte marítimo que mais se adequa à posição atribuída ao destinatário.

13. O que caracteriza o fretamento, enquanto subtipo do contrato de transporte de mercadorias, é a afectação de navio ou navios determinados ou determináveis à realização do transporte. No fretamento à viagem o navio é afecto à realização de uma ou várias viagens pré-definidas. No fretamento a tempo o navio é afecto durante determinado período de tempo.

Na formulação das normas especiais reguladoras destas duas modalidades de fretamento o Anteprojecto baseia-se principalmente nos usos do comércio marítimo, que encontram expressão nos modelos de carta-partida regularmente utilizados.

Para superar as dificuldades que se suscitaram na determinação da área onde o navio pode ser considerado como chegado em caso de congestionamento, quando o lugar contratualmente definido para realizar o embarque da carga for um porto, o art. 89.º determina que o navio se considera chegado quando se encontre no local usual de espera. Esta solução está de harmonia com a definição de porto contida nas *Charterparty Laytime Definitions 1980* (adoptadas conjuntamente pelo *General Council of British Shipping*, pela *Federation of National Associations of ShipBrokers and Agents* e pela *Baltic and International Maritime Council*) e com o entendimento dominante na jurisprudência arbitral.

Por seu turno, resulta claramente do art. 88.º que no caso de uma pluralidade de portos de carregamento o aviso de pronto só é necessário no primeiro porto.

14. A noção de contrato de transporte sob conhecimento serve para delimitar o âmbito de aplicação do regime contido na Convenção de Bruxelas de 1924, alterada pelos Protocolos de Bruxelas de 1968 e 1979 e, por conseguinte, deve ser entendida em conformidade com o disposto nesta convenção sobre o seu domínio material de aplicação.

O fundamento deste regime especial pode explicar-se sumariamente a partir da diferenciação entre o serviço prestado por gra-

neleiros e o realizado por navios de carga geral. Os mercados de fretes têm uma estrutura e um funcionamento muito diferente conforme respeitem ao transporte de granéis ou de carga geral. No mercado de granéis os carregadores representam normalmente interesses económicos poderosos e podem utilizar determinados navios no exclusivo transporte das suas cargas, nas datas e com os itinerários mais convenientes. O mercado é centralizado e os negócios são conduzidos a partir de um reduzido número de bolsas internacionais. As condições do serviço de transporte são negociadas entre carregador e transportador e formalizam-se, tradicionalmente, num documento designado por carta-partida. A carga geral é heterogénea e consiste geralmente de parcelas relativamente pequenas. As condições do serviço — *maxime*, taxas de frete, escalas, itinerários e responsabilidade por avarias de carga — dificilmente são negociáveis. Isto não decorre necessariamente da maior força negocial do transportador, porquanto o peso económico dos carregadores é muito variável, mas da própria natureza do serviço. Os transportadores, frequentemente organizados em *conferences*, não podem negociar as condições do transporte com cada um dos múltiplos carregadores que fornecem mercadorias para embarque num determinado navio. As negociações para carga ou fluxos de carga importante, cingem-se, em regra, às taxas de frete (ou a descontos sobre fretes ou a certos custos das operações de carregamento e descarga).

O contrato de transporte nas linhas regulares é pois, em regra, um contrato que se forma por adesão às condições pré-fixadas pelo armador e às cláusulas gerais impressas nos conhecimentos de embarque da respectiva linha. No passado estas cláusulas eram, com frequência, excessivamente onerosas para os carregadores. Daí a necessidade de um regime jurídico que se sobrepusesse à convenção das partes, protegendo o carregador-aderente.

Quando as condições de transporte são negociadas, como normalmente sucede no tráfego de cargas homogéneas, já não há razão para a lei impor obrigações e atribuir direitos diferentes daqueles que as partes livremente estipularem.

Daí que o critério de delimitação atenda fundamentalmente à vigência, para a relação em causa, de uma carta-partida (cf. arts. 1.º/b e 5.º/§ 2 da convenção). Também no Direito português

vigente decisivo é se a relação é titulada só por um conhecimento de carga ou por uma carta-partida (art. 29.º do DL n.º 352/86, de 21 /10).

A relação que se baseie exclusivamente no conhecimento ou documento similar está submetida ao regime convencional que, sendo essencialmente injuntivo, prevalece sobre as cláusulas contratuais em contrário. Quando as partes forem vinculadas por uma carta-partida as disposições convencionais só são aplicáveis se as partes para elas remeterem, como geralmente sucede; mas neste caso as disposições convencionais são incorporadas como cláusulas do contrato e não prevalecem necessariamente sobre outras cláusulas contratuais.

Não é decisiva a designação que as partes dão ao documento que formaliza o contrato. Este documento pode desempenhar a função de uma carta-partida mesmo que as partes lhe não dêem essa designação. É o que se verifica sempre que o carregador tenha um certo controlo sobre a execução do serviço de um navio determinado ou a nomear e que o documento utilizado contenha cláusulas negociadas pelas partes, ainda que a negociação tome por base um dado modelo impresso. A jurisprudência francesa sobre "*contrat de tonnage*" parece apontar exactamente neste sentido, embora, na generalidade dos países, o ponto não se encontre ainda bem esclarecido.

Em todo o caso, o significado actual desta distinção deve ser relativizado. As linhas regulares são apenas um dos mercados de cargas secas, a par dos granéis secos, dos contentores, dos *roll-on/roll-off*, para mencionar apenas os mais conhecidos. A importância de outros mercados, tais como o de granéis líquidos, cargas frigoríficas e *car carrier*, dispensa comentários. Estes mercados e os serviços de transporte envolvidos colocam problemas específicos que extravasam da temática tradicional.

Ainda é cedo, todavia, para desenvolver regimes especiais para as novas conformações do contrato de transporte. O legislador não se antecipará ao desenvolvimento e uniformização das cláusulas contratuais, nem pode dispensar o intérprete da tarefa de, com base no Direito vigente, ir oferecendo resposta aos desafios colocados pela evolução da economia.

O *The Carriage of Goods by Sea (Hong Kong) (Amendment) Order 1980* n.º 1954 exclui a aplicação das normas convencionais às embarcações empregues regularmente no tráfego fluvial. Recorde-se que por força do conceito de navio formulado no art. 1.º o tráfego fluvial está globalmente excluído do âmbito de aplicação do presente Anteprojecto.

A exclusão do âmbito da Convenção de Bruxelas do transporte de animais vivos ou de carga que, em conformidade com o conhecimento ou documento similar, é transportada no convés, decorre do art. 1.º/c da convenção. No entanto, nada obsta a que se estenda a aplicação das disposições de origem convencional a estes transportes, à semelhança do que foi feito pelo *The Carriage of Goods by Sea (Hong Kong) Order 1980* n.º 1508.

Antes de terminar este ponto, importa ainda justificar a opção feita pelo regime convencional atrás referido em prejuízo do contido na Convenção das Nações Unidas sobre o Transporte de Mercadorias por Mar, concluída em Hamburgo, em 31/3/78.

A Convenção de Hamburgo representa uma ruptura face à Convenção de Bruxelas, que se destina a substituir. Uma ruptura que se manifesta naturalmente no conteúdo normativo, mas também, desde logo, na técnica seguida. As “regras de Hamburgo” não regulam apenas certos aspectos relativos ao conhecimento de carga e à responsabilidade do transportador por avarias de carga. Prossegue-se agora um escopo mais vasto: a unificação do regime do transporte marítimo de mercadorias sob conhecimento. Embora este regime se inspire, em muitos aspectos, na lei francesa de 1966, a ruptura verificada exprime, principalmente, as aspirações dos países em desenvolvimento. O desígnio de conceder ao carregador e ao destinatário uma protecção inderrogavelmente injuntiva é também prosseguido ao nível da esfera de aplicação no espaço da convenção e da competência jurisdicional. Por força do n.ºs 3 e 5 do art. 21.º os pactos de jurisdição só são válidos quando celebrados depois da eclosão do litígio. Também a cláusula de arbitragem não obsta à possibilidade de escolha entre os vários foros concedida ao autor (art. 22.º).

A autonomia privada no domínio do transporte marítimo ficaria assim muito limitada, sem paralelo noutras relações do comércio internacional, designadamente no concernente à venda interna-

cional, com a qual está na maioria dos casos conexo o transporte marítimo internacional de mercadorias.

Diferença de tratamento difícil de entender quando se suporia ser exactamente na relação de venda internacional que se localiza o centro de gravidade de toda a operação, e, com ele, eventuais desequilíbrios negociais em prejuízo de uma das partes. Aparentemente, a convenção põe a cargo do transportador marítimo o restabelecimento deste equilíbrio.

A funcionalidade desta protecção é, porém, duvidosa. O incremento dos riscos suportados pelo transportador levará inevitavelmente ao aumento dos prémios de seguro por si pagos. As apertadas margens de rendibilidade com que os transportadores marítimos actualmente operam excluem a possibilidade de uma absorção deste e de outros custos. A repercussão do aumento de custos na subida dos níveis de fretes será directa ou indirectamente suportada pelos agentes económicos que a convenção procura proteger. Talvez esta objecção não seja decisiva, porquanto o aumento do nível de fretes não significa necessariamente um agravamento da relação qualidade/preço na operação globalmente considerada. Mas pode legitimamente perguntar-se se a convenção não fomentará a ineficiência económica ao restringir extremamente a autonomia dos contraentes; ao imputar ao transportador a responsabilidade por operações que em certas circunstâncias são controladas, ou são mais facilmente controláveis, pelo carregador, por exemplo, à luz do art. 4.º, certas operações de carregamento e descarga que correm por conta do carregador; enfim, ao transferir para a relação de transporte a correcção de desequilíbrios nascidos do contrato de venda.

É defensável, em contrapartida, que a presunção de responsabilidade do transportador pelos prejuízos relativos a avarias e atrasos na entrega da carga posta sob a sua custódia — que aproxima o regime do transporte marítimo do aplicável a outros modos de transporte — promove a diligência na execução do transporte, designadamente a diligência na prevenção dos riscos envolvidos.

Mas esta vantagem não parece compensar os inconvenientes atrás assinalados.

Certo é que, embora se trate de uma convenção elaborada sob os auspícios da Comissão das Nações Unidas para o Direito Comércio Internacional, e que entrou internacionalmente em vigor em 1992, não exprime um alargado consenso internacional e não conta entre as partes contratantes com os principais países marítimos, que se mantêm vinculados à Convenção de Bruxelas e (ou) aos seus Protocolos. É também o que se verifica com Hong Kong, onde estão em vigor apenas os Protocolos de Bruxelas de 1968 e 1979. Diferentemente, a RPC não é parte em nenhuma destas convenções, embora o Capítulo IV do seu Código Marítimo se baseie num compromisso entre o regime da Convenção de Bruxelas de 1924, modificada pelos Protocolos de 1968 e 1979, e o contido na Convenção de Hamburgo.

15. O transporte de mercadorias surge na grande maioria dos casos associado a uma operação económica mais ampla, normalmente uma venda de mercadorias.

Com frequência, a operação económica inclui uma deslocação da mercadoria por dois ou mais meios de transporte de natureza diferente, por exemplo rodoviário e marítimo, marítimo e fluvial, aéreo e rodoviário. A operação de transporte multimodal é mesmo a regra em certos tráfegos, como é o caso do tráfego de contentores.

A operação de transporte multimodal não implica a celebração de um contrato de transporte multimodal. Tradicionalmente, salvo quando um dos segmentos é encarado como meramente complementar, são celebrados contratos juridicamente independentes para cada um dos segmentos do transporte. Mas a tendência actual vai no sentido da celebração de um contrato único cobrindo a operação global.

Dada a diferença acentuada dos regimes jurídicos a que estão sujeitos os diferentes modos de transporte, suscitam-se dificuldades de vária ordem. Designadamente, nem sempre é fácil concatenar os diferentes regimes por forma a definir uma regulação jurídica clara e coerente para o contrato de transporte multimodal. Por outro lado, surgem frequentemente dificuldades de prova com respeito à determinação do momento em que ocorre o dano ou perda das mercadorias.

Bem se compreende que a unificação do Direito aplicável ao transporte multimodal tenha entrado na ordem do dia. Em 1963, o UNIDROIT concluiu um projecto de convenção centrado no sistema de responsabilidade do transportador. Alguns anos mais tarde (1969), foi a vez de o Comité Marítimo Internacional apresentar um projecto de convenção, projecto que dá ênfase à introdução de um documento de transporte com valor idêntico ao do conhecimento de carga. Da fusão destes dois projectos nasceu, em 1971, o projecto de Convenção sobre o Transporte Internacional Combinado de Mercadorias. Este projecto deparou com uma forte oposição dos países em desenvolvimento, adeptos de um regime de responsabilidade mais favorável aos carregadores/destinatários, e de natureza injuntiva.

É esta tendência que prevaleceu após demorados trabalhos sob os auspícios da Conferência das Nações Unidas para o Comércio e o Desenvolvimento, e que foram coroados pela adopção, na conferência diplomática reunida em Genebra, da Convenção das Nações Unidas sobre o Transporte Internacional Multimodal de Mercadorias, em 24/5/80.

Segundo esta convenção é “operador de transporte multimodal” aquele que se obriga a realizar globalmente o transporte por sua conta. Mas na prática negocial é frequente que um “operador” se limite a contratar os diferentes segmentos de transporte por conta do carregador. Se tomarmos a expressão “operador de transporte multimodal” em sentido amplo, por forma a abranger esta segunda categoria, poderemos verificar que de entre os diferentes agentes económicos, os que se têm mostrado mais vocacionados para desempenhar este papel são os transitários e os armadores.

É frequente que os armadores se comprometam a realizar por sua conta o segmento marítimo do transporte, e a celebrar por conta do carregador contratos tendo por objecto os outros segmentos de transporte. Aliás note-se que o mesmo se pode verificar no caso do transporte marítimo sucessivo, i.e., aquele que envolve vários segmentos marítimos, que têm por charneira operações de transbordo da mercadoria de um navio para outro. Embora, neste caso, seja mais frequente o armador obrigar-se a realizar por sua conta toda a operação, contanto que subcontrate com outros armadores a execução de alguma (ou de todas) as etapas do transporte.

O conhecimento de carga emitido nesta segunda hipótese é designado por conhecimento directo [*Through Bill of Lading*].

Por vezes o armador também se obriga a realizar uma operação global de transporte que comporta, pelo menos, um segmento não marítimo. Trata-se agora de um contrato de transporte multimodal. O paralelo com a hipótese de um transporte marítimo sucessivo, em que, como acabámos de assinalar, é usual o armador realizar por sua conta a operação global, levou à extrapolação das expressões “*Through Bill of Lading*” ou “*Through Transport Bill of Lading*”, agora aplicadas também ao documento emitido por um transportador marítimo, que titula um transporte multimodal, em que um dos segmentos é marítimo.

Os transitários, por seu lado, assumem normalmente uma posição unitária na realização global da operação de transporte; mas esta posição pode ser ambígua: apesar de as cláusulas gerais dos seus documentos contratuais uniformizados os colocarem na posição de comissários de transporte, não é raro que se apresentem e intervenham nas negociações como transportadores.

A presunção de responsabilidade do operador multimodal (em sentido estrito) estabelecida pela Convenção de Genebra corresponde ao sistema instituído pela Convenção de Hamburgo, cobrindo todos segmentos de transporte (art. 14.º), independentemente dos subcontratos de transporte celebrados com outros transportadores (ver art. 15.º). A Convenção de Genebra também contém normas sobre competência e arbitragem semelhantes às da Convenção de Hamburgo (arts. 26.º e 27.º).

A Convenção de Genebra tem encontrado reduzido acolhimento junto dos Estados e ainda não entrou em vigor internacionalmente. Isto decorre, em boa parte, das razões que ficaram expostas relativamente à Convenção de Hamburgo. Mas soma-se-lhes a dificuldade de introduzir no sistema de crédito documentário um novo título negociável. Para além da inércia do próprio sistema, é compreensível que os bancos não possam depositar num documento emitido por qualquer pessoa que se obrigue como “operador de transporte multimodal” a mesma confiança que lhes merece um conhecimento de carga emitido por um armador, ou que responsabiliza o armador do navio utilizado no transporte.

Neste quadro, qualquer regulação do transporte multimodal por Direito interno tem de respeitar os regimes injuntivos contidos nas convenções internacionais que, na ordem jurídica em causa, forem aplicáveis, relativamente a cada modo de transporte, ao respectivo contrato de transporte unimodal, bem como as disposições sobre transporte multimodal que aí porventura se encontrem (como é o caso da Convenção Relativa ao Transporte Internacional de Mercadorias por Estrada — CMR relativamente ao tráfego *roll-on/roll-off*). Não se afigura, portanto, admissível, a elaboração de um regime autónomo do transporte multimodal.

Já é possível, e desejável, que o Direito Comercial Marítimo disponha de algumas normas subsidiárias, que se destinam a resolver alguns dos problemas de regulação suscitados pelo transporte multimodal com segmento marítimo. Com o modesto capítulo sobre o transporte multimodal com segmento marítimo que se faz inserir no Título II procura-se contribuir para o desenvolvimento destas normas. Foi também este o caminho seguido pelo Código Marítimo da RPC (secção 8.º do Capítulo IV), conquanto algumas das normas aí contidas pareçam dispensáveis, uma vez que o mesmo resulta aparentemente de regras gerais de Direito das Obrigações.

A responsabilidade do transportador multimodal por avarias de carga, quando não for determinável o segmento do transporte em que ocorreu o facto lesivo, é submetida ao regime do contrato unimodal, relativo a um dos modos de transporte utilizados, que for mais favorável ao lesado. É a solução favorecida pela opinião dominante na Alemanha. Uma solução alternativa, acolhida no Código Marítimo da RPC, consistiria na aplicação do regime do contrato de transporte marítimo. Esta solução teria a vantagem de evitar que o transportador fique submetido ao regime mais severo sempre que não seja possível provar que o facto lesivo ocorreu num segmento do transporte sujeito a outro regime. A favor da primeira solução pesam, porém, duas considerações decisivas. Primeiro, cabe àquele que causa um prejuízo demonstrar que se verificam os pressupostos de uma limitação ou exoneração de responsabilidade. Segundo, o fornecimento de meios de prova para a determinação do segmento de transporte em que ocorreu o facto lesivo depende principalmente do transportador.

16. O transporte de passageiros por mar é uma actividade com longa tradição em Macau e que, pese embora o terreno perdido a favor do transporte rodoviário e aéreo, continua a ser importante no tráfego entre este território e Hong Kong. Para além disso, como decorre da norma de conflitos adiante referida, não é de excluir que o Direito de Macau possa ser aplicado a certos transportes de passageiros em que nem o lugar de partida nem o lugar de destino se situam no respectivo território.

A disciplina jurídica desta modalidade de transporte deve ter em conta a Convenção de Atenas sobre o Transporte de Passageiros e sua Bagagem por Mar, de 13/12/74: é o instrumento internacional mais recente nesta matéria e as suas disposições encontram-se em vigor em Hong Kong e estão na base do Cap. V do Código Marítimo da RPC, que é parte nesta convenção. Também o Reino Unido é parte nesta convenção e outros países, como é o caso da Alemanha, adoptaram legislação interna nela inspirada.

A convenção foi alterada por dois protocolos de Londres, de 1976 e 1990. Este segundo protocolo, que dá nova redacção a todos os preceitos que haviam sido alterados pelo protocolo anterior, aumenta os montantes fixados como limites de indemnização, desaparecendo assim o óbice à ratificação por parte de muitos países que tinham por demasiado baixos os montantes fixados pela convenção.

O presente anteprojecto contém uma norma de remissão para as disposições da Convenção de Atenas, alterada pelo Protocolo de Londres de 1990, tornando claro que estas disposições, para além do âmbito de aplicação que resulta da própria convenção, são aplicáveis, enquanto normas incorporadas no Direito interno de Macau, sempre que este Direito for chamado a reger o contrato, e mesmo que se trate de navio afecto ao transporte por águas interiores ou que se desloque sobre almofada de ar.

A técnica de remissão torna inútil a reprodução das disposições convencionais feita pelo DL n.º 51/89/M, de 21/8.

Sucede, porém, que a convenção de Atenas regula apenas a responsabilidade do transportador por danos pessoais e por danos na bagagem. Todos os outros aspectos do regime do contrato de transporte marítimo de passageiros carecem de ser objecto de regulação autónoma. Porquanto a técnica legislativa e as soluções de

fundo seguidas pelo DL n.º 51/89/M, na linha do DL n.º 349/86, de 17/10, nem sempre se afiguram as mais apropriadas, optou-se por um texto inteiramente inovador.

Assinale-se, desde logo, o diferente âmbito de aplicação do regime do contrato de transporte marítimo de passageiros. Enquanto no DL n.º 51/89/M se manda aplicar este regime ao transporte gratuito efectuado em navio explorado comercialmente, o Título III do presente Anteprojecto determina que apenas as disposições relativas à responsabilidade do transportador são aplicáveis ao contrato de transporte gratuito. Com efeito, muitas disposições do regime do contrato de transporte marítimo, por dizerem respeito ao frete ou serem próprias dos contratos sinalagmáticos, só são por natureza aplicáveis ao contrato de transporte oneroso. Além disso, no que toca à aplicabilidade das normas sobre responsabilidade do transportador ao transporte gratuito, o que interessa não é se o navio em que o transporte é efectuado está ou não afecto a fins de exploração comercial mas se há ou não uma obrigação de transporte. Se não há obrigação de transporte, porque não há contrato, o transportador só pode responder segundo as regras da responsabilidade extra-contratual.

O Anteprojecto também se afasta do Direito vigente ao não conter normas sobre o cruzeiro marítimo. Esta opção resulta de duas ordens de considerações. Por um lado, entende-se que qualquer regulação nesta matéria, para ser coerente, tem de atender à qualidade em que intervém o organizador do cruzeiro marítimo. Importa saber se este sujeito intervém como transportador — e, neste caso, todas as pretensões fundadas no incumprimento do contrato de transporte devem ser formuladas contra ele — ou se obriga apenas a organizar a viagem, contratando o transporte por conta do passageiro. Ora, as normas introduzidas pelo DL n.º 51/89/M, à semelhança do que se verifica nos sistemas francês e português, não traçam esta diferenciação. Por outro lado, os problemas de regulação aqui envolvidos não são específicos dos cruzeiros marítimos, antes dizendo respeito a todos os contratos, que poderemos designar por contratos de viagem, em que um prestador de serviços se obriga, pelo menos, a organizar a viagem, qualquer que seja o meio ou meios de transporte utilizados. Portanto, não é matéria que deva ser regulada pelo Direito Marítimo. Em todo o

caso, observe-se que a norma sobre comissão de transporte de passageiros pode cobrar alguma relevância neste contexto.

Quanto à determinação do Direito aplicável ao contrato de transporte marítimo de passageiros, as soluções adoptadas vêm na linha das já consagradas para outros contratos regulados no Anteprojecto, mas tendo em conta a especificidade do transporte de passageiros e o âmbito de aplicação estabelecido pela Convenção de Atenas. É esta última consideração que leva a salvaguardar a aplicação das disposições sobre responsabilidade do transportador por danos pessoais ou na bagagem, não só quando o lugar de partida ou de destino se situe no território de Macau, mas também quando o navio esteja registado no território de Macau ou que contrato tenha sido celebrado neste território (art. 131.º/2), apesar de o registo do navio ou do lugar da celebração não exprimirem necessariamente a existência de um laço significativo entre o contrato e o território de Macau.

As disposições sobre incumprimento do contrato contidas no Título III encontram a sua principal inspiração nos arts. 400.º e segs. do Código de navegação italiano e nos arts. 67.º e segs. do Decreto francês n.º 66-1078, de 31/12/66.

Enfim, quanto à prescrição do direito de indemnização decorrente do incumprimento culposo do contrato, não se julgou necessário introduzir um desvio às regras gerais, para além do que decorre da Convenção de Atenas com respeito à responsabilidade do transportador por danos pessoais ou danos na bagagem.

17. O reboque efectuado por navio é uma operação que pode ter lugar em circunstâncias muito diversas e que pode ser objecto de contratos com conteúdo e função substancialmente diferentes.

Em primeiro lugar, o rebocado tanto pode ser um navio como uma embarcação sem propulsão própria, por exemplo uma barcaça, ou outra estrutura, por exemplo uma plataforma de exploração petrolífera ou uma doca flutuante.

Em segundo lugar, o reboque efectuado por navio tanto pode ter lugar no mar, como em águas interiores, no interior dos portos e até, ocasionalmente, em águas fluviais.

Em terceiro lugar, a salvação é na maior parte dos casos feita por rebocadores, caso em que a operação de reboque e, designadamente, a retribuição devida, está submetida ao regime da salvação.

Enfim, do ponto de vista contratual, há uma diferença fundamental entre os casos em que o rebocado entra na detenção do armador do reboque e aqueles, mais comuns, em que o rebocado permanece sob custódia do respectivo armador ou proprietário.

Vejamos qual a incidência desta diversidade sobre o regime contido no presente Anteprojecto.

O Título IV do Anteprojecto propõe-se regular um conjunto muito amplo de contratos de reboque efectuado por um navio, quaisquer que sejam as águas onde o reboque é efectuado e quer o rebocado seja um navio quer outro objecto flutuante.

Abra-se um parêntesis para sublinhar que o reboque aqui regulado é o efectuado por um navio, segundo a noção de navio atrás adoptada (art. 1.º), e que aquele que o utiliza é um armador, sendo-lhe aplicáveis as disposições contidas no Capítulo V do Título I.

Relativamente à salvação, a delimitação é traçada segundo o critério que tem prevalecido nos sistemas do *Common Law* e, em especial, na jurisprudência dos EUA. Segundo este critério, mesmo que se verifique uma situação de perigo pressuposta pela salvação, não há lugar a remuneração segundo as regras próprias deste instituto quando o contrato de reboque foi celebrado com base na representação, por ambas as partes, desta situação de perigo, e em termos que excluem qualquer pretensão por salvação..

Segundo a concepção que triunfou no Código de navegação italiano e que encontra algum eco, na ordem jurídica portuguesa, no DL n.º 431/86, de 30/12, o Anteprojecto submete aqueles contratos em que o rebocado entra na detenção do armador do rebocador (“reboque-transporte”) ao regime do contrato de transporte marítimo de mercadorias, com as devidas adaptações.

É o que se verifica quando o rebocado não é tripulado ou — como é geralmente reconhecido nos sistemas do *Common Law* e se encontra previsto no art. 164.º do Código Marítimo da RPC — quando são rebocadas barcaças de propriedade do contratante-rebocador ou por si operadas.

Pelo contrário, quando a bordo do rebocado há uma tripulação subordinada ao respectivo armador ou proprietário, e que actua como seu auxiliar de cumprimento na execução do reboque, o rebocado permanece na detenção do contratante-rebocado e a execução do reboque implica uma colaboração entre as partes que é estranha ao contrato de transporte. Caberá à ciência jurídica indagar da construção que melhor se adequa a esta última conformação contratual.

Ficou atrás sublinhado que, em matéria de forma do contrato de reboque, rege o princípio da consensualidade. Vai neste sentido a tendência revelada pelo Direito Comparado, pese embora a exigência de forma escrita feita, no Direito português, pelo art. 6.º do DL n.º 431/86, e no Direito da RPC, pelo art. 156.º do Código Marítimo.

Quanto à tipificação das obrigações das partes entendeu-se, na esteira da jurisprudência e da doutrina dos sistemas do *Common Law*, que também parece ter exercido certa influência sobre o art. 157.º do Código Marítimo da RPC, que é possível imputar a cada uma das partes um conjunto de obrigações, independentemente da questão de saber qual delas tem a direcção da operação de reboque. Também neste ponto se diverge do DL n.º 431/86, concedendo-se, porém, que tal diferenciação é necessária quanto a algumas obrigações complementares.

No que toca à obrigação de retribuição, levou-se em conta a circunstância de nas operações de reboque portuário o preço ser frequentemente estabelecido por uma tarifa homologada pelas autoridades locais ou por elas fixada.

Algumas legislações estabelecem regras supletivas para a determinação da parte que tem a seu cargo a direcção da operação de reboque. Assim, a Lei francesa n.º 69-8, de 3/1/69, estabelece que as operações de reboque portuário se efectuam sob a direcção do comandante do navio rebocado (art. 26.º) e que as operações de reboque de alto mar se efectuam sob a direcção do comandante do rebocador (art. 28.º). Embora estas regras reflectam, até certo ponto, a diversidade de circunstâncias que envolvem o reboque portuário e o reboque de alto mar, são várias as razões por que não podem ser acolhidas.

Primeiro, dada a heterogeneidade das operações de reboque portuário entre si, e o mesmo se diga das operações de reboque de alto mar, tais regras constituem uma generalização que nem sempre é adequada à realidade subjacente.

Segundo, no reboque portuário, a operação de reboque é na maior parte dos casos dirigida pelo piloto obrigatório; nestes casos só se justificará atribuir ao contratante-rebocado a direcção quando se entenda que o armador é responsável pelos actos do piloto. Outro é, porém, o entendimento atrás sufragado (*supra* n.º 6).

Terceiro, a especificidade dos portos de Macau também não aconselha ao estabelecimento de uma regra geral sobre a direcção das operações de reboque portuário.

Por maioria de razão, é de afastar a solução acolhida no art. 8.º do DL n.º 431/86, que mesmo no reboque de alto mar atribui a direcção da operação de reboque ao contratante-rebocado, com ressalva de alguns casos excepcionais.

Com isto não se nega à distinção entre reboque portuário e reboque de alto mar toda a relevância para efeitos de determinar quem exerce a direcção da operação de transporte. Mas considera-se que ela deve fundamentar apenas uma presunção, em sede de responsabilidade civil, e que esta presunção não funciona, no caso do reboque portuário, quando haja lugar a pilotagem obrigatória (art. 144.º).

Tendo fundamentalmente em vista o reboque de alto mar pareceu conveniente inserir uma norma sobre o desvio de rota, paralela à estabelecida para o contrato de transporte marítimo de mercadorias, mas com esta diferença: a prestação de socorro por parte do rebocador implica, em princípio, uma interrupção do reboque, e não um desvio.

As regras gerais sobre incumprimento das obrigações são aplicáveis às situações de impossibilidade de execução do reboque, não se mostrando por conseguinte necessário introduzir neste Título disposições sobre a matéria, com excepção da interrupção do reboque por causa não imputável a qualquer das partes, que assume certa especificidade.

Regista-se uma profunda divergência entre os sistemas jurídicos na disciplina da responsabilidade civil por danos causados durante o reboque.

No que se refere às relações entre as partes do contrato de reboque, é de assinalar que a responsabilidade é frequentemente objecto de cláusulas gerais, inseridas nos formulários utilizados pelos armadores de rebocadores. A validade destas cláusulas, ou de parte delas, também é uma questão que suscita respostas contraditórias da parte dos diferentes sistemas jurídicos. Tem-se por certo que, à face do Direito vigente em Macau, certas cláusulas de exoneração de responsabilidade serão inválidas perante as regras e cláusulas gerais do Direito das Obrigações. Não se julgou oportuno introduzir regras injuntivas específicas do contrato de reboque, uma vez que o problema é mais geral, dizendo respeito à validade das cláusulas de exoneração e limitação de responsabilidade e ao controlo do conteúdo das cláusulas contratuais gerais, qualquer que seja a modalidade de contrato em causa.

Assim, a norma contida no n.º 1 do art. 144.º, embora também seja aplicável às relações *inter partes*, pode, em princípio, ser nestas relações afastada por diferente estipulação das partes.

Esta norma inspira-se na doutrina da “*dominant mind*” desenvolvida pela jurisprudência dos EUA, e com que convergem, em resultado, as principais decisões judiciais inglesas. Segundo esta doutrina, o rebocador e o rebocado são considerados como um conjunto; a “embarcação” que controla o conjunto é responsável pelos actos tanto do “rebocador” como do “rebocado”. Na formulação adoptada houve o cuidado de precisar dois pontos. Por um lado, o que conta é quem dirige efectivamente a operação, não sendo por conseguinte relevante, pelo menos nas relações com terceiros, que seja outra a pessoa a quem competiria, segundo o contrato, tal direcção. Por outro lado, a imputação dos danos a uma das partes obedece às regras, atrás estabelecidas, sobre a responsabilidade civil do armador por facto da tripulação.

Sendo esta norma aplicável à responsabilidade por danos causados “durante o reboque”, poderá suscitar dificuldades a questão de saber se determinado acidente ocorreu ou não durante o reboque. As tentativas de delimitação precisa da operação de reboque têm sido votadas ao fracasso, como dá conta a doutrina francesa. Na verdade, será necessário indagar, caso a caso, à luz dos relevantes critérios de interpretação, da aplicabilidade da norma à situação em causa.

Por último, e contrariamente ao caminho seguido pelo DL n.º 431/86, também aqui não se encontra razão suficiente para consagrar um desvio às regras gerais quanto à prescrição do direito de indemnização decorrente do incumprimento culposo do contrato.

18. A actividade seguradora contra riscos de navegação é uma daquelas actividades económicas, com carácter eminentemente transnacional, que são desenvolvidas num pequeno número de centros internacionais. Londres é o principal mercado de seguro marítimo do mundo, seguindo-se-lhe Nova Iorque. É ainda de referir que o mercado de seguro marítimo de Hong Kong tem laços estreitos com o mercado londrino.

Um segundo factor a ter em conta é a importância da auto-regulação no domínio do seguro contra riscos de navegação. Neste domínio não se empreendeu qualquer unificação internacional do Direito aplicável e os Direitos nacionais, por conterem fundamentalmente regras dispositivas, têm um campo de aplicação em vasta medida residual relativamente a extensos e pormenorizados clausulados contratuais. Em certas modalidades de seguro os contratos baseiam-se geralmente em cláusulas gerais elaboradas por grupos de peritos sob os auspícios de associações de seguradores, designadamente as *London Institute Clauses* e as *American Institute Clauses*; noutras modalidades regista-se a concorrência de cláusulas gerais elaboradas por associações de certas categorias de segurados; enfim, nos seguros de protecção e indemnização [*P & I*] o conteúdo do contrato é geralmente conformado pelas regras da associação formada pelos armadores [*P & I Club*].

Embora o campo de aplicação dos Direitos nacionais seja em vasta medida residual, é importante notar que os formulários normalmente utilizados, designadamente nos mercados de Londres e Nova Iorque, são elaborados tendo em conta as soluções e os conceitos das respectivas legislações. Acrescente-se ainda que há uma grande proximidade entre o Direito inglês e o Direito dos EUA nesta matéria, e uma considerável afinidade dos formulários utilizados nos respectivos mercados de seguro marítimo.

Os trabalhos realizados pela UNCTAD (*United Nations Commission for Trade and Development*), que culminaram com a adopção de cláusulas-modelo sobre seguros de navio e de mercadorias,

também exerceram uma certa influência nos modelos de cláusulas e apólices actualmente utilizados.

Perante o quadro que se acaba de traçar, entendeu-se que na elaboração do Anteprojecto do Título V se deveria ter em conta, em primeira linha, a lei inglesa em matéria de seguro marítimo, que é o *Marine Insurance Act 1906*, e as cláusulas gerais e modelos contratuais usuais no mercado londrino. Verifica-se que também foi este o caminho seguido na elaboração do Capítulo XII do Código Marítimo da RPC.

Sem afastamento dos “padrões internacionais” definidos pelos principais mercados de seguro marítimo, algumas soluções acolhidas no presente Anteprojecto encontram a sua inspiração nos arts. 514.º e segs. do Código de Navegação italiano. Com efeito a lei italiana regula sistematicamente aspectos que não são contemplados pelo *Marine Insurance Act 1906*, dá uma formulação mais clara a certas soluções e, neste ou naquele ponto, parece conseguir um melhor equilíbrio dos interesses em presença.

É importante sublinhar que as disposições contidas no Título V são, em princípio, dispositivas. Por conseguinte, podem ser afastadas por estipulação das partes em sentido diferente. Não quer isto dizer que não vigorem normas injuntivas em matéria de seguros. É o que se verifica, designadamente, com os n.ºs 3 e 4 do art. 178.º: serão inválidas as cláusulas pelas quais o segurador deva responder mesmo que a expedição marítima seja ilícita ou o incumprimento do dever de participação com mera culpa desencadeie a perda do direito a indemnização. São ainda aplicáveis ao seguro contra riscos de navegação as normas injuntivas que se incluam entre as disposições aplicáveis aos seguros em geral e às disposições gerais aplicáveis ao seguro contra riscos (*ex vi* art. 145.º). Acrescente-se ainda que resulta expressamente da redacção de certas normas do Título V que só a convenção *expressa* das partes tem eficácia derogatória.

O contrato de seguro contra riscos de navegação caracteriza-se pela obrigação, posta a cargo do segurador, de indemnizar pelos prejuízos resultantes de riscos de navegação. Estes prejuízos tanto podem consistir na perda ou deterioração de uma coisa corpórea, como na perda de um crédito ou na contracção ou cumprimento de uma obrigação perante terceiros.

Relativamente à exigência de forma escrita é de sublinhar que, diferentemente do regime contido no Código Comercial vigente, esta forma pode encontrar-se satisfeita antes de ser emitida a apólice. Na prática é frequente que a emissão da apólice seja posterior à conclusão do contrato por troca de telefaxes ou de outros meios de telecomunicação. O n.º 5 do art. 149.º torna claro que a responsabilidade do segurador não fica dependente da emissão da apólice.

A indicação na apólice do valor do objecto seguro e da quantia segurada são facultativas. No caso de omissão, a determinação destes valores é feita pela forma definida nos arts. 172.º e 173.º. No seguro de coisas, se a quantia segurada for inferior ao valor do objecto seguro, o segurador só responde até à quantia segurada.

Só os seguros de navio, de mercadorias ou outros bens móveis e de protecção e indemnização são objecto de disposições individualizadas. A cobertura de prejuízos resultantes de pretensões de terceiros por factos relativos à utilização do navio, de despesas de armamento e equipagem, de fretes em risco e de prémios de seguro surge como extensão do seguro de navio. A cobertura de prejuízos resultantes da perda de lucro esperado ou de pretensões de terceiros por factos relativos ao transporte de bens surge como extensão do seguro de mercadorias ou outros bens móveis. Na prática dos seguros é isto que normalmente sucede. Mas nada impede que estes riscos sejam objecto de um seguro separado.

De entre as pretensões de terceiros por factos relativos à utilização do navio que podem ser cobertas são de salientar as contribuições para avaria comum, indemnização por danos sofridos com abaloamento, indemnização por danos sofridos com colisão com objecto fixo ou objecto flutuante que não seja navio e despesas de salvação.

Como aspecto mais distintivo do seguro de protecção de indemnização é geralmente mencionado que a posição do segurador é assumida por uma associação de armadores e proprietários de navios [*P & I Club*]. Mas o que verdadeiramente caracteriza este contrato de seguro é a circunstância de o dever de indemnizar do segurador só surgir quando o segurado paga a indemnização ao terceiro que tenha formulado uma pretensão coberta pelo seguro.

Tradicionalmente, nos seguros de navio, a cobertura é feita para riscos taxativamente enumerados [*named perils*], enquanto nos seguros de mercadorias a cobertura é feita para uma generalidade de perigos, delimitada por excepções [*all risks*]. Seguindo a concepção que triunfou no Código de Navegação italiano, que foi acolhida nas recomendações da UNCTAD e que tem vindo a realizar alguns progressos nas práticas contratuais, o Anteprojecto parte do princípio que o seguro contra riscos de navegação cobre uma generalidade de riscos. Salvo disposição expressa contida na lei ou no contrato, o segurador responde pelos prejuízos resultantes de quaisquer riscos de navegação.

A convenção expressa em contrário pode consistir numa enumeração taxativa dos riscos cobertos ou, mais limitadamente, na exclusão de riscos determinados.

Acompanhando o entendimento comum, o Anteprojecto exclui, em princípio, a responsabilidade do segurador pelos prejuízos decorrentes de vício próprio ou inerente, exclusivamente, às mercadorias ou outros bens móveis embarcados, ou do seu acondicionamento inadequado, bem como de riscos de guerra.

A diferença entre cobertura *all risks* e *named perils* tem consequências no plano do ónus da prova do risco causador do prejuízo. O n.º 1 do art. 164.º determina que, em caso de dúvida sobre a causa dos prejuízos, se presume que resultam de riscos de navegação. Portanto, o segurador só não responde se provar que os prejuízos não resultam de riscos de navegação ou que o risco verificado se encontra excluído da cobertura por uma excepção específica contida na apólice. Caso se trate, porém, de uma cobertura *named perils*, resulta do n.º 2 do mesmo artigo que o segurador só responde se o segurado demonstrar que o risco que causou o prejuízo se encontra coberto.

A tendência para aproximar a cobertura *named perils* da cobertura *all risks*, que se manifesta designadamente nas *Institute Clauses*, pode criar situações intermédias que suscitem dificuldades na aplicação das regras atrás enunciadas. É um problema que terá de ser resolvido caso a caso, perante as apólices concretamente em causa.

O regime do risco putativo e do agravamento do risco segue de perto o disposto nos arts. 514.º/1 e 522.º do Código da navegação italiano.

À semelhança dos arts. 45.º e 46.º do *Marine Insurance Act 1906*, distingue-se entre as consequências jurídicas do desvio de rota e da mudança da viagem voluntários; mas, quanto ao primeiro, consagra-se a solução do art. 523.º/2 do Código de navegação italiano, que se afigura mais razoável: o segurador responde se o acidente de navegação se produz depois de o navio voltar à rota sem que o desvio tenha tido qualquer influência na sua verificação.

Quanto à responsabilidade pelos prejuízos resultantes da inavegabilidade do navio, o art. 163.º parte do disposto nos arts. 39.º e 40.º do *Marine Insurance Act 1906*, atendendo igualmente ao Direito dos EUA e à cl. 5.ª das *Institute Cargo Clauses*. São duas as ideias rectores deste regime.

No seguro de navio à viagem o segurado garante a navegabilidade do navio no começo da viagem e o segurador não responde em caso de violação desta garantia.

No seguro de navio a tempo e no seguro de mercadorias o segurado não garante a navegabilidade do navio e, por conseguinte, o segurador só não responde se o estado de inavegabilidade no começo da viagem se dever a culpa pessoal do segurado ou dos seus subordinados. A redacção do preceito torna claro que o segurador responde quando o estado de inavegabilidade resulte de factos culposos do armador ou dos seus auxiliares de cumprimento. O que constitui, aliás, manifestação de um princípio mais geral segundo o qual a culpa do armador ou do comandante e da restante tripulação no facto causador de prejuízo não exonera o segurador da obrigação de indemnizar

A última parte do n.º 4 do art. 163.º, que se destina a tutelar a posição de terceiros de boa fé que tenham adquirido o objecto seguro, inspira-se na cl. 5.ª/2 das *Institute Commodity Trades Clauses* da *Federation of Commodity Associations*.

O Anteprojecto pressupõe que o regime geral dos seguros contra riscos atribua ao segurado o direito a ser reembolsado das despesas feitas para evitar ou diminuir os prejuízos e o regule. Daí a ressalva feita na segunda parte do n.º 3 do art. 174.º.

As regras para a determinação da medida da indemnização, que constam do art. 173.º, baseiam-se principalmente nos arts. 68.º, 69.º e 71.º do *Marine Insurance Act 1906*. São todavia de sublinhar duas modulações.

Primeiro, no caso de avaria no navio que tenha sido reparada, o segurado tem direito ao custo razoável da reparação, menos as deduções que decorram de usos do comércio. Perante este preceito, a dedução de “novo por antigo” só é admitida se corresponder a um uso do comércio. Ora, parece hoje dificilmente demonstrável a existência de um uso com este conteúdo, uma vez que são raros os seguros de navio em que não se inclui uma cláusula segundo a qual as reclamações são pagas sem dedução “novo por antigo” (cf., designadamente, cl. 14.^a das *Institute Time Clauses Hulls*).

Segundo, o segurado tem direito a ser indemnizado pela depreciação razoável que tenha resultado no valor do mercado em caso de avaria no navio não reparada. Com referir-se a “depreciação razoável” ao “valor de mercado” procurou-se, na linha da cl. 18.^a/1 das *Institute Time Clauses Hulls*, obviar às grandes divergências e incertezas que tem suscitado o cálculo da indemnização por depreciação razoável.

Quanto às obrigações do segurado, verifica-se que o art. 178.º não contém outras regras sobre dever de informação do segurado que não a relativa à participação do acidente, no que difere visivelmente do *Marine Insurance Act 1906* e do Código Marítimo da RPC. Entendeu-se que tais regras sobre o dever de informação do segurado têm a sua sede própria nas disposições sobre os seguros em geral.

19. A avaria comum, também designada por avaria grossa, é um dos mais vetustos institutos do Direito Marítimo. A sua origem remonta às regras observadas pelos navegadores da ilha de Rodes, que foram recebidas no Direito romano. Na base do instituto está a ideia de uma assunção em comum dos riscos da expedição marítima por parte dos que nela participam. O sacrifício realizado para o bem comum não deve ser suportado por aquele que é acidentalmente atingido, mas pelo conjunto dos participantes na expedição. De acordo com esta ideia, os prejuízos causados a um dos participantes por actos que se destinam a evitar um perigo para a segu-

rança comum do navio e da carga são repartidos por todos os participantes em razão do valor dos bens salvos.

Apesar das críticas que lhe têm sido dirigidas, o instituto da avaria comum mantém-se nos modernos sistemas jurídicos. E, sendo geralmente reconhecido o carácter supletivo das normas que, nestes sistemas, regulam a avaria comum, verifica-se que as partes não afastam a contribuição para avarias comuns. Esta persistência do instituto é justificada: na sua falta o comandante, quando confrontado com um perigo para a segurança comum do navio e da carga, seria tentado a escolher a solução menos onerosa para o armador, ainda que esta solução representasse um maior sacrifício para o conjunto de interesses em jogo. Razão por que, em última análise, são os interesses da carga que mais beneficiam com o instituto.

Os participantes na expedição fazem amplo uso da autonomia negocial que lhes é permitida neste domínio. Na esmagadora maioria dos casos os contratos de transporte e de seguro contra riscos de navegação incorporam, mediante uma remissão apropriada, as *Regras de Torque/Antuérpia* (RIA). Estas “regras” são cláusulas gerais que vinculam as partes mediante a sua incorporação nos contratos singulares. Dada a sua utilização reiterada, estas cláusulas também são susceptíveis de cobrar relevância enquanto usos do comércio, ainda que não sejam estipuladas pelas partes.

A última versão das RIA foi aprovada, em 1994, pelo *Comité Marítimo Internacional*, na conferência realizada em Sydney. Na revisão das “regras” este Comité cooperou com organizações representativas da indústria seguradora e armadora e com a UNCTAD.

Considerando que as avarias comuns são geralmente reguladas segundo as RIA, as organizações que colaboraram na elaboração destas regras e a sua aprovação pelo *Comité Marítimo Internacional*, entendeu-se que o regime aplicável à avaria comum se deve basear nas soluções contidas nestas “regras”, na versão mais recente. Assinale-se que também o Cap. X do Código Marítimo da RPC segue de perto as soluções consagradas nas RIA. Mas há diferenças assinaláveis, a este respeito, entre o presente Anteprojecto e o Código Marítimo da RPC, quer no que toca à formulação, quer relativamente a algumas soluções. As diferenças, no plano das

soluções, resultam principalmente de o Código Marítimo da RPC se basear na versão de 1974 das RIA e de se afastar, em alguns pontos, destas regras.

Formalmente, poucas semelhanças se encontrarão entre o texto das RIA e o normativo contido no Anteprojecto. O texto das RIA apresenta uma extensa e intrincada combinação de regras gerais, por vezes repetidas, e de excepções, sem qualquer ordem lógica. Não é de estranhar que assim seja, porquanto resulta de um processo de sedimentação realizado ao longo de mais de 100 anos, de alterações e aditamentos introduzidos por sucessivas revisões, sem preocupações de técnica legislativa e pressupondo por vezes regras e princípios do *common law* que não são enunciados. No presente Anteprojecto foi realizado um grande esforço de sistematização e reformulação, por forma a apresentar um quadro unitário, coerente e, tanto quanto possível, de fácil apreensão por todos os interessados.

Além da explicitação de algumas normas fundamentais que são meramente pressupostas pelas RIA, também se mostrou necessário suprir algumas lacunas destas regras. Esta tarefa foi realizada tendo em conta, em primeira linha, as soluções consagradas pela *common law*, que, como já se sublinhou, exerce uma grande influência no Direito Marítimo e vigora no território vizinho de Hong Kong. Pontualmente, encontrou-se também alguma inspiração nas soluções do Código de Navegação italiano.

Do ponto de vista terminológico, é de assinalar que se abandonou conscientemente as palavras “repartição” e “repartidores” que o Código Comercial e o Código de Processo Civil português utilizam, a par de “regulação”, deixando sobejas dúvidas sobre a relação entre o conceito de “repartição” e o de “regulação”. O conjunto das operações destinadas a determinar o valor das contribuições e compensações passou a ser designado “regulação”, as pessoas encarregadas da sua realização passaram a ser designadas “reguladores” e a relevante acção judicial “acção de regulação”. Esta terminologia está mais de acordo com a prática, e corresponde melhor à terminologia utilizada noutros sistemas jurídicos.

A avaria é “comum” porque é feita *no interesse comum* dos participantes na expedição. A avaria pode consistir num *sacrifício* (deterioração ou perda de um bem) ou numa *despesa extraordinária*

ria (desembolso em dinheiro). O acto de avaria comum tem de ser realizado com a intenção de evitar um perigo real para a segurança comum. O n.º 2 do art. 179.º, em conformidade com a RIA VI/a, constitui um desvio à noção geral contida no n.º 1, pois permite considerar como avaria comum a despesa feita com a compensação de socorro espontâneo.

Não se ignora que a grande maioria dos problemas suscitados pela regulação da avaria comum são, na prática, resolvidos à luz das RIA e, porventura, de outras cláusulas contratuais, sem que se trate de determinar o Direito aplicável. Em rigor, porém, a avaria comum ocorrida numa expedição marítima que está em contacto com mais de um Estado ou com mais de uma unidade territorial dotada de um sistema jurídico próprio suscita sempre um problema de determinação do Direito aplicável. As normas supletivas do Direito competente só são aplicáveis subsidiariamente relativamente às RIA. Mas além das lacunas existentes nestas “regras”, suscitam-se frequentemente problemas de interpretação das mesmas.

Regista-se larga divergência entre os sistemas jurídicos quanto ao *Direito aplicável à avaria comum*. As soluções mais seguidas são a da competência da lei do lugar onde a carga é entregue (Código Comercial português e jurisprudência e doutrina e francesas) e onde a viagem termina (doutrina e jurisprudências inglesas e estadunidenses). Diferentemente, no Anteprojecto admite-se a escolha, pelas partes, do Direito aplicável à avaria comum. Com efeito, tratando-se de uma matéria em que impera a autonomia privada, nenhuma razão se opõe à liberdade de designação do Direito aplicável. Esta solução é aliás admitida por alguns autores perante o Direito alemão e os sistemas do *common law*, bem como pelo art. 203.º do Código Marítimo da RPC.

Na falta de escolha, distingue-se entre os pressupostos e os efeitos da avaria comum. O Direito aplicável aos pressupostos tem de ser determinável no momento em que é praticado o acto. De harmonia com a solução já adoptada com respeito aos Direitos sobre o navio, dá-se preferência ao Direito do lugar onde a matrícula é efectuada sobre o Direito do pavilhão do navio (que é a solução retida na Alemanha e em Itália). Se a avaria comum ocorrer em porto aplica-se o Direito local. Aos efeitos da avaria comum

manda-se aplicar o Direito do lugar onde a regulação é realizada. É este o Direito com que, normalmente, os reguladores estão mais familiarizados. Como a regulação deve ser realizada no lugar onde a viagem termina, o lugar da regulação coincide com o lugar onde a carga é descarregada (seja no porto de destino ou em porto de refúgio em que a viagem seja abandonada).

Segundo o Direito de Conflitos geral, o critério de interpretação das cláusulas do contrato é definido pelo Direito regulador do contrato que, sendo determinado pelas normas de conflitos contidas nos arts. 63.º, 109.º e 147.º, não coincide necessariamente com o Direito regulador da avaria comum. Ora, tratando-se de cláusulas sobre a avaria comum, e tendo sido escolhido pelas partes o Direito aplicável à avaria comum, entendeu-se ser este o Direito que se encontra em melhor posição para definir os critérios interpretativos. No caso das RIA e outras cláusulas gerais, os critérios interpretativos estabelecidos pelo Direito aplicável permitirão normalmente ter em conta o sistema jurídico que influenciou a sua elaboração. Para evitar dúvidas que, porém, se poderiam suscitar a este respeito, consagrou-se expressamente a relevância autónoma deste elemento de interpretação do negócio jurídico, a par das práticas usuais dos reguladores de avarias.

Não são considerados compensáveis, por força do art. 182.º, os danos de pertenças não descritas no inventário, de mercadorias embarcadas clandestinamente, que o carregador declarou conscientemente por forma inexacta ou que são transportadas no convés sem que tal corresponda a um uso do tráfego ou tenha sido consentido por todos os participantes. O dano de mercadorias que tenham sido declaradas com valor inferior ao real só é compensável pelo valor declarado. Quando estes bens, porém, tenham sido salvos, os respectivos interessados estão obrigados a contribuir com base no seu valor efectivo, nos termos dos arts. 195.º e 196.º.

Em conformidade com a RIA XIII, não há lugar a dedução “novo por antigo” no caso de reparações de danos causados ao navio ou suas pertenças por sacrifícios de avaria comum. As únicas deduções admitidas são as previstas nos n.ºs. 2 e 3 do art. 192.º.

Relativamente aos *juros*, a norma do art. 194.º representa um desvio relativamente à RIA XXI, que estabelece uma taxa de 7% por ano, aplicável até três meses após a apresentação do regula-

mento da avaria. Quando esta regra for aplicável, só serão devidos juros à taxa fixada pelo Direito competente depois de decorridos três meses após a apresentação do regulamento. A consagração de uma taxa unitária afigura-se inconveniente, porque as taxas de juros devem ter em conta a depreciação da moeda em causa. Daí que se estabeleça, como solução supletiva, a aplicação da taxa de juros legais do Direito da moeda utilizada no regulamento da avaria comum. Na omissão da RIA sobre o momento em que os juros se começam a vencer, consagrou-se as soluções que melhor parecem corresponder ao fim da regra — que é o de assegurar uma compensação plena e razoável dos interesses sacrificados pelo acto de avaria comum — e à prática dos reguladores.

Seguindo a solução mais comum, determina-se que a avaria é regulada no lugar onde a viagem termina (art. 207.º). Nos termos do art. 189.º/2, considera-se a viagem terminada quando for alcançado o destino previsto ou no momento em que viagem seja abandonada. Esta regra não é prejudicada pela verificação de uma sucessão de actos de avaria comum ao longo da mesma viagem. Entende-se que, nesta hipótese, se deve proceder a um regulação unitária no fim da viagem.

Regista-se uma profunda divergência entre os sistemas da família romano-germânica e os sistemas do *common law* relativamente à *regulação da avaria comum*. Para os primeiros, a regulação é antes de mais encarada como um processo judicial, em que os reguladores intervêm como peritos, e em que o regulamento, salvo oposição deduzida por um dos interessados, é homologado. É um processo deste tipo que se encontra regulado nos arts. 1063.º e segs. do Código de Processo Civil português, bem como nos Direitos alemão e francês. Deve, no entanto, acrescentar-se que as doutrinas francesa e portuguesa admitem a regulação extra-judicial. Nos sistemas do *common law* os regulamentos da avaria são pareceres privados que só *a posteriori*, no estágio da realização coactiva, podem ser examinados em processo contencioso.

Esta divergência suscita especiais dificuldades em relação às consequências da *imputação do perigo a facto culposo de um dos participantes*. A este respeito, a RIA D está moldada nos quadros dos sistemas do *common law*, suscitando consideráveis dificuldades no seu ajustamento aos sistemas da família romano-germânica

ou por eles influenciados. O objectivo desta regra é manter todas as questões relativas a factos culposos dos participantes fora da regulação, remetendo a sua apreciação para o estádio da realização coactiva.

Os arts. 200.º e 205.º procuram superar estas dificuldades, consagrando uma solução de compromisso entre as duas concepções em confronto. Em conformidade com as RIA, 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. Os participantes que no momento do acto da avaria comum sejam titulares de uma pretensão, fundada no facto culposo, susceptível de realização coactiva contra o participante culpado, são exonerados da obrigação de contribuir para a compensação do prejuízo sofrido pelo participante culpado. Esta exoneração é oponível ao regulamento.

Segundo a concepção acolhida, a regulação e liquidação pode ser inteiramente extra-judicial ou, mais amplamente, extra-jurisdicional. É o que se verifica quando os interessados chegarem a acordo sobre a nomeação dos reguladores e executarem voluntariamente o regulamento. Caso não haja acordo sobre a nomeação dos reguladores ou se pretenda conferir ao regulamento, através da homologação, a força vinculativa de uma decisão jurisdicional, qualquer dos participantes pode recorrer à acção de regulação. O armador tem o dever de propor a acção de regulação se não houver acordo sobre a nomeação dos reguladores. Também nada impede que, por acordo entre todos os interessados, os litígios relativos à avaria comum sejam submetidos a arbitragem.

Nas hipóteses, pouco frequentes, em que a imputação do perigo a facto culposo de um participante seja incontroversa, e tenha sido ele o único lesado pelo acto de avaria comum, poderia questionar-se a utilidade da regulação. É certo que neste caso não há repartição da avaria comum, uma vez que os outros participantes estão exonerados da obrigação de contribuir. Admite-se, porém, que mesmo neste caso a regulação possa ter um sentido útil. Assim, por exemplo, quando ocorra um sacrifício do navio para evitar um perigo que tenha resultado de falta de diligência do armador na apresentação do navio em estado de navegabilidade no início da viagem, a regulação da avaria pode ser necessária para

que o armador possa reclamar a quota de contribuição do navio dos seguradores do navio (cujas apólices normalmente excluem a negação de responsabilidade com fundamento em inavegabilidade) e a quota de contribuição da carga do seu *P & I Club*.

O art. 202.º obriga o transportador a exercer o direito de retenção de que goza, nos termos dos arts. 61.º e 103.º, até à prestação pelos destinatários do *compromisso* de pagamento das contribuições que sejam devidas, segundo o regulamento da avaria, pelos proprietários da carga e das *garantias usuais*. O compromisso de pagamento, que é geralmente designado *average bond*, não prejudica a exoneração fundada no art. 200.º, nem impede os destinatários de se oporem à homologação do regulamento. As garantias usuais são o depósito de uma quantia que cubra o valor razoavelmente estimado das contribuições devidas pelos interessados na carga, ou garantias pessoais prestadas pelos seguradores da carga ou por um banco. A solução mais corrente é a prestação de uma garantia ilimitada pelos seguradores da carga.

20. Em matéria de responsabilidade extracontratual por abalroação regista-se um elevado grau de unificação internacional do regime material aplicável. Isto resulta, em parte, da vigência da Convenção de Bruxelas para a Unificação de Certas Regras em Matéria de Abalroamento, de 23/9/10. Esta convenção aplica-se à abalroação ocorrida entre navios que “pertencem” aos Estados contratantes “e nos demais casos previstos pelas leis nacionais”, com excepção, porém, dos casos em que todos os “interessados”, bem como o tribunal que for chamado a apreciar o caso, “pertencem” ao mesmo Estado. Por conseguinte, mesmo nos Estados partes na convenção, as normas de fonte interna continuam a ser aplicadas às abalroações que estão fora do âmbito de aplicação da convenção. E são ainda aplicáveis, relativamente a qualquer abalroação, aos aspectos que não são regulados pela Convenção nem são abrangidos pelos princípios que dela se podem inferir. Mas muitos sistemas jurídicos ajustaram as suas normas internas sobre responsabilidade extracontratual por abalroação ao regime convencional, por forma a que também a este nível se verifica uma grande homogeneidade. É o que verifica, com muitos sistemas

européus, tais como o alemão, o francês e o italiano, e também com o Cap. VIII do Código Marítimo da RPC.

Por forma geral, verifica-se que o regime aplicável à responsabilidade extracontratual por abalroação continua submetido ao princípio da culpa. Não se encontrará, neste domínio, nada de semelhante à responsabilidade objectiva que foi estabelecida para a colisão de veículos terrestres. Em matéria de colisão de veículos terrestres, o legislador entendeu que quem beneficia da utilização do veículo deve arcar com os riscos próprios da sua utilização. De onde decorre que aquele que tiver a direcção efectiva do veículo responde pelos danos causados mesmo que não sejam imputáveis a facto ilícito. O Direito Marítimo conserva a ideia de que todos os participantes numa expedição marítima devem suportar os riscos envolvidos na navegação. Por conseguinte, cada um dos participantes suporta os respectivos prejuízos quando a abalroação seja devida a caso fortuito ou a força maior.

Assim, a razão de ser das normas especiais sobre abalroação reside menos nos desvios às regras gerais da responsabilidade civil fundada em facto ilícito e culposo que na necessidade de, em alguns pontos fundamentais, concretizar estas regras e esclarecer algumas dúvidas que a sua aplicação poderia suscitar.

Como já se assinalou, a Convenção de Bruxelas goza de vasta aceitação internacional e encontra-se em vigor, no Território de Macau, bem como na RPC e na região de Hong Kong. Não carece por isso de mais justificação que o Título VII do Anteprojecto comece por submeter a responsabilidade por abalroação às regras contidas neste instrumento internacional. É de sublinhar que se atribui a estas regras um âmbito de aplicação mais vasto do que aquele que resulta da própria convenção, pois determina-se a sua aplicação à abalroação ocorrida entre quaisquer navios no sentido do art. 1.º do Anteprojecto. Vêm assim a ser abrangidos os navios afectos ao transporte em águas interiores e os navios pertencentes ao Estado e exclusivamente empregues em serviço público, que a convenção exclui do seu âmbito de aplicação. Com efeito, nada obsta a que o Direito interno estenda a aplicação da convenção à abalroação em que intervenham estes navios, designadamente perante o disposto nos arts. 1.º e 3.º/§ 1 da Convenção Internacio-

nal para o Estabelecimento de Regras Uniformes sobre as Imunidades de Navios do Estado.

Decorre do anteriormente exposto que as normas de fonte interna continuam a desempenhar um papel importante nesta matéria. O que torna indispensável a determinação do sistema jurídico competente. A este propósito cumpre assinalar que a norma de conflitos contida no art. 674.º do Código Comercial português apresenta um quadro de soluções bastante avançado para a época em que o código foi elaborado, contrariando a tendência, que ainda hoje pontua nos sistemas francês, italiano e do *common law* para, em caso de abalroação no alto mar, aplicar o Direito material do foro.

Seguindo a moderna tendência para admitir a actuação da autonomia privada na determinação do Direito aplicável à responsabilidade extracontratual, o n.º 1 do art. 214.º permite que as partes escolham o Direito aplicável à responsabilidade por abalroação. As soluções supletivas dão primazia ao Direito do lugar da matrícula comum, mesmo no caso de a abalroação ocorrer em porto ou em águas territoriais ou interiores, o que está de acordo com a relevância conferida ao Direito da nacionalidade ou da residência habitual comum nos termos do n.º 3 do art. 45.º do Código Civil português. O Direito do lugar da abalroação só será aplicado quando os navios não se encontrem matriculados na mesma unidade territorial e a abalroação ocorra em portos ou águas territoriais ou interiores. Quando a abalroação ocorra no alto mar a responsabilidade do armador de um navio é sempre regulada pelo Direito onde o respectivo navio se encontra matriculado. Esta solução corresponde à regra tradicional da competência da lei do lugar do delito em matéria de responsabilidade extracontratual (cf. arts. 45.º/1 e 24.º/1 do Código Civil português). É a única solução que pode assegurar a previsibilidade do Direito aplicável. Vem na linha do disposto no n.º 3 do art. 674.º do Código Comercial português, mas com duas diferenças. Por um lado, dentro da linha geral seguida no Anteprojecto, dá-se preferência ao Direito do lugar da matrícula relativamente ao Direito do pavilhão. Por outro lado, abandona-se a conexão cumulativa quanto à determinação da indemnização, que actua, por forma injustificada, em desfavor do lesado.

Claro é que a competência do Direito escolhido pelas partes ou do Direito do lugar da matrícula não pode afastar a aplicação

das normas internacionais ou locais que regulam a navegação. Estas normas têm de ser aplicadas para determinar a ilicitude do facto, que constitui um dos pressupostos da responsabilidade pelos prejuízos causados por abalroação. De entre as normas internacionais que têm de ser aplicadas a este título avulta o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, que está em vigor no Território de Macau.

As normas contidas nos arts. 215.º e segs. acompanham a tendência internacional atrás assinalada para uma harmonização das normas internas sobre abalroação, com base no regime contido na Convenção de Bruxelas.

Na interpretação destas normas deve ser tido em conta o sentido normativo que, segundo os critérios de interpretação aplicáveis aos tratados internacionais, seja atribuído às disposições convencionais em que se baseiam. Acrescente-se que na formulação destas normas também se atendeu ao Direito Comparado e, em especial, aos arts. 734.º e segs. do Código Comercial alemão e aos arts. 482.º e segs. do Código da Navegação italiano.

Num plano geral, é de sublinhar que se evitou a metafórica atribuição de “culpas” e de obrigações aos navios, tradicionalmente feita nesta matéria. As normas sobre abalroação contidas no Anteprojecto reportam-se antes a factos culposos imputáveis à tripulação e ao piloto e à obrigação de indemnizar do armador.

Nos termos do n.º 3 do art. 212.º, as normas sobre abalroação aplicam-se à responsabilidade pelos danos causados a um navio, ou às pessoas ou coisas que se encontrem a bordo, por facto culposo da tripulação de outro navio, sem que ocorra uma abalroação, por exemplo, mediante uma deslocação de água provocada por uma manobra irregular. Esta norma corresponde à contida no art. 13.º da Convenção de Bruxelas.

O art. 215.º, relativo à abalroação devida a caso fortuito ou força maior, segue de perto o art. 2.º da Convenção de Bruxelas. Pareceu desnecessário explicitar que esta regra se aplica mesmo que ambos os navios ou um deles se encontre fundeado. Constitui obviamente uma hipótese de abalroação fortuita aquela que for causada por terceiro navio, designadamente por meio da deslocação de água causada pela sua passagem. A aplicabilidade das normas do Título VII à responsabilidade do terceiro navio resulta do

disposto no n.º 3 do art. 212.º, sendo por conseguinte dispensável uma norma como a que consta do art. 667.º do Código Comercial português.

Também não se viu necessidade de afastar expressamente as presunções legais de culpa na responsabilidade por abalroação (como faz o art. 6.º/2 da Convenção de Bruxelas), uma vez que a responsabilidade por abalroação é, de harmonia com as regras gerais, uma responsabilidade fundada em facto ilícito e culposo. Naturalmente que a responsabilidade se encontra *prima facie* estabelecida quando se demonstre a violação de um regulamento de navegação.

O art. 668.º do Código Comercial português, porém, determina que em caso de dúvida sobre qual dos navios deu causa à abalroação, suporta cada um deles os prejuízos que sofreu, mas todos respondem solidariamente pelos prejuízos causados às cargas e pelas indemnizações devidas às pessoas. Esta solução vem a traduzir-se numa presunção legal da ilicitude e da culpa no que toca à responsabilidade por danos causados às pessoas ou às coisas que se encontram a bordo, que não é compatível com o princípio da culpa. Aquele que invoca contra um armador uma pretensão fundada em abalroação tem de demonstrar que a abalroação resultou de um facto ilícito da sua tripulação (ou de um facto pessoal do próprio armador).

O art. 216.º estabelece a responsabilidade do armador pelos prejuízos causados por abalroação imputável a facto culposo da tripulação. O armador é responsável enquanto comitente, em conformidade com o disposto no art. 28.º/1. O que não exclui a responsabilidade do tripulante culpado, nos termos gerais, sendo dispensável a norma que consta do art. 671.º do Código Comercial português.

No que se refere à abalroação imputável a facto culposo da tripulação de ambos os navios, o n.º 2 do art. 217.º (que corresponde ao art. 4.º/2 e /3 da Convenção de Bruxelas) afasta a responsabilidade solidária dos armadores, que resultaria da regra geral contida no art. 497.º/1 do Código Civil, com respeito aos danos causados aos navios ou às coisas que se encontrem a bordo, mantendo-a apenas com respeito aos danos pessoais. O armador que, sendo solidariamente responsável por danos pessoais, satis-

faça pretensões indemnizatórias que excedam a proporção dos prejuízos que lhe cabe suportar tem direito de regresso sobre o outro armador, nos termos do art. 497.º/2 do Código Civil.

O art. 4.º da Convenção de Bruxelas remete para as legislações nacionais a determinação, com respeito ao direito de regresso do navio que tiver pago uma indemnização por danos causados por morte ou ferimentos em parte superior à que lhe cabe definitivamente suportar, do “alcance e os efeitos das disposições contratuais ou legais que limitem a responsabilidade dos proprietários dos navios para com as pessoas que se encontram a bordo.” Está aqui em fundamentalmente em causa a responsabilidade do armador, enquanto transportador, pelos danos pessoais causados a passageiros, que nos termos do art. 131.º 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, contanto que se verifiquem os pressupostos de aplicabilidade definidos pelo n.º 2 do art. 131.º. Destas disposições (art. 18.º) decorre a nulidade das cláusulas que exonerem o transportador da responsabilidade, ou limitem o montante da indemnização, por danos pessoais. Observe-se que a possibilidade de exigir a totalidade da indemnização do armador de um navio, pelos danos pessoais causados aos passageiros do outro navio, permite torneá-lo o “limite de responsabilidade” estabelecido pelo art. 7.º da referida convenção.

Relativamente à abalroação imputável a facto culposo do piloto, consagra-se um desvio à regra geral do art. 28.º/4, desvio este que se fundamenta no disposto art. 5.º da Convenção. Dispensa-se a referência, feita no art. 672.º do Código Comercial português, à responsabilidade da “corporação” de pilotos, porque esta resulta das regras gerais (arts. 500.º e 501.º do Código Civil).

As normas contidas no art. 219.º, com respeito às obrigações de socorro e de informação em caso de abalroação, correspondem ao art. 8.º da Convenção de Bruxelas. Não se julgou necessário reproduzir o disposto no art. 8.º/3 da Convenção, sobre a irresponsabilidade do proprietário do navio pela infracção destas regras, pois tal decorre já do art. 28.º/3 do Anteprojecto.

O art. 673.º do Código Comercial português subordina a pretensão indemnizatória fundada em abalroação à apresentação de

uma reclamação à autoridade do lugar onde sucedeu ou do primeiro a que aportar o navio abalroado. Parece que esta norma se deve considerar revogada, porque se relacionava com o exercício de funções jurisdicionais pelos capitães do porto. Claro é que perante o regime estabelecido no Anteprojecto, à semelhança do que se verifica face à Convenção de Bruxelas, por força do seu art. 6.º, a pretensão indemnizatória fundada em abalroação não depende de reclamação, de protesto ou de qualquer outra formalidade especial.

21. O Título VIII remete a disciplina jurídica da salvação para a Convenção de Londres sobre Salvação, de 28/4/89. Esta convenção foi adoptada numa conferência diplomática organizada pela Organização Marítima Internacional, na cidade de Londres, em Abril de 1989, e encontrou já considerável aceitação internacional, tendo entrado em vigor internacionalmente em 14/7/96 ⁽⁴⁾.

A Convenção de Londres está em vigor em Hong Kong e foi ratificada pela RPC que reproduziu as disposições convencionais no cap. IX do seu Código Marítimo. Também a última versão do *Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement* [LOF 1995] — que é o principal modelo contratual de contrato de salvação — se baseia nessa convenção, além de remeter para o Direito inglês, que incorporou as disposições convencionais.

A convenção tem *carácter uniformizador e universal*, aplicando-se tanto a relações internas como internacionais e independentemente de qualquer conexão com os Estados contratantes. Com efeito, salvo reserva em contrário (art. 30.º/1/c), a convenção aplica-se mesmo que todos os interessados sejam nacionais do Estado contratante em causa.

Dado o seu *carácter uniformizador*, as disposições da convenção substituem-se às disposições internas relativamente às questões por ela reguladas. Mas a convenção, embora regule sistematicamente a salvação, não é exaustiva, nem parece excluir liminarmente a possibilidade de em certos aspectos as normas internas irem além do regime convencional. Daí que o presente Anteprojecto venha

⁽⁴⁾ Em 10/7/98 foi publicado em Portugal o DL n.º 203/98 que contém o regime jurídico da salvação marítima e que revogou os arts. 676.º a 691.º C. Com.

estabelecer normas complementares e integradoras ou regular aqueles pontos que a convenção remete para o Direito interno.

No que toca à determinação do *Direito subsidiariamente aplicável*, deve assinalar-se que a convenção contém diversas normas de conflitos, que limitam o âmbito de aplicação do Direito de Conflitos de fonte interna.

A salvação pode ser objecto de contrato, falando-se então de *salvação contratual*. Os direitos e obrigações na salvação contratual são regulados principalmente pelo contrato, com os limites adiante referidos. A determinação do Direito aplicável ao contrato, que, em vasta medida, é o Direito que rege a salvação contratual, é objecto das normas de conflitos contidas no art. 221.º, que obedecem às orientações gerais seguidas no Anteprojecto com respeito ao Direito aplicável aos contratos.

As soluções propostas em relação ao Direito aplicável à obrigação de remunerar por *salvação espontânea* são até certo ponto paralelas às estabelecidas relativamente à abalroação. Também aqui se contrariou a tendência, manifestada em alguns sistemas, para o recurso ao Direito material do foro. Na falta de um lugar de matrícula comum, manda-se aplicar, à salvação no alto mar, o Direito do lugar onde se encontra matriculado o navio salvo. A preferência por esta solução, em detrimento da competência do Direito do navio salvador, encontra justificação em duas ordens de considerações. Primeiro, a solução adoptada possibilita que o armador do navio salvo responda com base e dentro dos limites fixados pelo seu Direito. Segundo, a conexão com o Direito do navio salvador seria inexequível no caso de pluralidade de navios salvadores. Assinale-se ainda que o Direito do lugar da matrícula também é aplicável às obrigações de remuneração dos interessados na carga, dada a necessidade de submeter a obrigação de remunerar a um Direito único. Só não é assim quando a salvação tenha exclusivamente por objecto carga ou outros bens que não constituam um navio, caso em que se remete para o Direito da residência habitual do proprietário dos bens salvos.

De harmonia com a Convenção de Londres, adopta-se um *conceito amplo de salvação*, que abrange aquilo que nos sistemas da família romanogermânica é tradicionalmente designado por assistência. Mesmo nestes sistemas a distinção entre salvação e

assistência, aliás traçada segundo critérios divergentes, deixou de ter utilidade perante um regime inteira ou basicamente comum. É irrelevante o meio de salvação utilizado e considera-se que os navios ou objectos naufragados, afundados ou encalhados, enquanto se encontrem na água, estão sujeitos a perigo e podem constituir objecto de salvação.

Como foi atrás sublinhado, os *direitos e obrigações na salvação contratual* são regulados principalmente pelo contrato. Mas além do dever de socorro, que está naturalmente subtraído à autonomia privada, o art. 7.º da convenção estabelece certos fundamentos especiais de anulação e modificação do contrato, e os arts. 226.º e segs. do Anteprojecto contêm normas relativas à repartição da remuneração entre o armador, o comandante e a tripulação, à acção de cumprimento, à proibição da ocupação de bens salvos, ao dever de entrega dos bens salvos e às atribuições da autoridade competente com respeito aos bens salvos que não podem ser afastados pelas partes.

O art. 225.º, em conformidade com o art. 12.º da convenção, atribui *direito à remuneração* a todos os que voluntariamente prestem serviços de salvação com resultado útil. Este condicionamento do direito à remuneração ao resultado útil corresponde à cláusula *no cure-no pay* há muito consagrada no modelo contratual LOF.

O art. 16.º/1 da convenção determina que não é devida remuneração pelas pessoas cujas vidas tenham sido salvas, sem prejuízo do disposto no Direito nacional. O n.º 2 deste artigo, porém, confere ao salvador de vida humana direito a uma quota razoável do pagamento concedido ao salvador por salvação do navio ou outros bens ou por evitar ou minimizar danos ao ambiente. O Anteprojecto nada acrescenta a este respeito, por se entender que as soluções contidas na convenção são adequadas e correspondem à tendência largamente dominante nos principais sistemas jurídicos.

Mas se é de aceitar que o salvador não possa reclamar uma remuneração das pessoas salvas, já não é justo que o salvador de vidas humanas fique privado de qualquer compensação quando não houve salvamento do navio nem de outros bens. A exemplo de alguns sistemas jurídicos, seria desejável a instituição de um fundo público que permitisse, nestas circunstâncias, assegurar uma compensação ao salvador de vidas.

No que toca ao *dever de socorro* que impende sobre o comandante de todo o navio, é de assinalar que o 41.º/1 do Anteprojecto, nas suas alíneas j e l, vai além do estabelecido pela convenção. Nestes termos, o comandante tem o dever de socorrer não só as pessoas que se encontrem em perigo mar mas também as embarcações que se encontrem em perigo.

A convenção não estabelece um *dever de solicitar ou aceitar a salvação*. Mas é claro que este dever decorre até certo ponto do disposto nos arts. 38.º/1 e 41.º/1/a. Com efeito, segundo o art. 41.º/1/a, o comandante deve zelar pela segurança do navio e das pessoas que se encontram a bordo; e, por força do art. 38.º/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. Mas isto não significa que o comandante ou o armador não possam, quando só estejam em causa bens patrimoniais e não exista o risco de danos substanciais para terceiros, recusar a salvação. O art. 19.º da convenção prevê-o, ao determinar que os serviços prestados apesar da proibição expressa e razoável do armador ou do comandante do navio não conferem direito a remuneração.

O art. 13.º/2 da convenção, depois de determinar que todos os interessados nos bens estão obrigados a remunerar na proporção dos respectivos valores salvos, vem admitir que o Direito interno ponha a cargo de um dos interessados o pagamento integral da remuneração, ficando salvaguardado o direito de regresso contra os outros interessados pelas suas quotas respectivas. O Anteprojecto não estabelece o dever de pagamento integral por um dos interessados. Mas admite que este pagamento integral possa ter lugar, como sucederá normalmente na salvação contratual. Neste caso, a remuneração poderá ser compensável em avaria comum, nos termos dos arts. 179.º/2 e 224.º/2. A repartição da remuneração faz-se então segundo o regime aplicável à avaria comum, e não por via do direito de regresso. Todavia, para efeitos de remuneração de salvação, o valor dos bens salvos deve ser determinado com referência ao momento e lugar em que termina o serviço de salvação, o que justifica um desvio às regras aplicáveis à avaria comum (que mandam atender ao momento e lugar em que termina viagem).

Nos termos do art. 5.º/3 da convenção, a medida em que uma *autoridade pública* que tenha o dever de realizar operações de salvamento pode beneficiar dos direitos e meios processuais estabelecidos por esta convenção deve ser determinada pelo Direito do Estado em que tal autoridade está situada. O art. 225.º/3 do Anteprojecto determina que as autoridades públicas, bem como os respectivos agentes, só têm direito a remuneração quando prestarem um serviço de salvação que vá além dos seus normais deveres funcionais. Esta norma, que converge com a solução adoptada pelos Direito inglês e dos EUA, será aplicável quando as autoridades públicas de Macau prestarem um serviço de salvação.

O art. 223.º contém uma conexão especializada com respeito à *repartição da remuneração entre o armador, o comandante e a tripulação*, em conformidade com o art. 15.º/2/1.ª parte da convenção. Este preceito convencional atribui competência ao Direito do pavilhão do navio, razão por que não é possível dar aqui preferência ao Direito do lugar da matrícula do navio. No entanto, já é compatível com a convenção que, no caso de vigorar no Estado do pavilhão uma pluralidade de sistemas jurídicos, se considere relevante o Direito do lugar da matrícula (contanto que este lugar esteja situado no Estado do pavilhão).

Regista-se a maior divergência entre os sistemas nacionais relativamente ao critério de repartição da remuneração entre o armador, o comandante e a tripulação. Alguns sistemas, como é o caso do francês e inglês, prescindem de um critério fixo, remetendo para uma avaliação das circunstâncias do caso concreto. A respectiva jurisprudência atribui geralmente ao armador a maior parte da remuneração. O Código Marítimo da RPC não contém qualquer disposição sobre a repartição da remuneração entre o armador, o comandante e a tripulação. O art. 749.º do Código Comercial alemão atribui ao armador uma quota da remuneração correspondente aos danos causados ao navio e custos adicionais e a dois terços do restante, cabendo um sexto ao comandante e um sexto à tripulação. O art. 496.º do Código da Navegação italiano atribui um terço ao armador e dois terços à tripulação. A solução retida mantém as proporções que se encontravam consagradas no Código Comercial português (metade para o armador, um quarto para o comandante e um quarto para a tripulação), mas flexibiliza

este critério por duas vias. Por um lado, as proporções são determinadas depois de deduzido o valor dos danos sofridos pelo navio e dos custos adicionais devidos à salvação, que é atribuído ao armador. Por outro lado, confere-se ao tribunal o poder de corrigir as quotas atribuídas segundo um critério de equidade (art. 226.º).

Também se admite que esta repartição seja feita por acordo. Mas, de harmonia com a tendência largamente maioritária nos sistemas nacionais, salvaguarda-se o direito do comandante e da tripulação a uma remuneração equitativa (art. 226.º/3).

É abolida a *fiscalização da salvação pela autoridade competente* (que é prescrita pelo art. 679.º do Código Comercial português). Esta fiscalização é dificilmente exequível e não encontra paralelo nos outros sistemas jurídicos consultados. Isto não exclui que, ao abrigo de legislação especial, que se encontra ressalvada no art. 231.º, certas operações de salvação ou remoção sejam realizadas por ou sob o controlo de autoridades públicas.

O conceito amplo de salvação adoptado no Anteprojecto abrange o *achamento ou recuperação* de navios naufragados ou encalhados, de seus fragmentos, carga ou outros objectos que se encontrem no mar. Com efeito, tem-se entendido que o facto de o navio ou objecto naufragado jazer imobilizado no fundo marinho constitui um perigo no sentido do art. 1.º/a da convenção.

A legislação portuguesa tem incluído no conceito de “objectos achados no mar” não só os navios e objectos encontrados acidentalmente mas também os que são objecto de operações de recuperação. E estabeleceu regimes especiais para certas categorias de objectos que se encontram no mar. O art. 231.º ressalva a legislação especial que vigore ou venha em vigor nesta matéria em Macau. De resto, o Anteprojecto não contém normas especiais sobre o achamento ou recuperação. Mas considerou-se necessário manter certas regras gerais sobre a ocupação, dever de entrega e atribuições da autoridade competente, que se aplicam a qualquer salvação em que os bens salvos entrem na posse do salvador, bem como ao achamento de navios ou objectos naufragados que sejam arrojados a terra. O regime aplicável à compensação do achador de navios ou objectos naufragados arrojados a terra será, na falta de legislação especial, o que decorrer da regra geral contida no art. 1323.º/3 do Código Civil.

Em conformidade com os princípios gerais que já se encontravam consagrados no Código Comercial português, *proíbe-se a ocupação* desses bens e *prescreve-se a entrega dos bens salvos ou achados* que entrem na posse do salvador ou achador à autoridade competente, caso o proprietário seja desconhecido ou não se apresente para receber os bens contra pagamento da remuneração devida (art. 229.º). Deste modo evita-se também as dúvidas que se têm suscitado sobre o direito de retenção do salvador, quando os bens salvos entrem na sua posse. Assinale-se que, no que toca ao navio, este direito de retenção parece incompatível com a Convenção de Genebra sobre Privilégios e Hipotecas Marítimas, concluída em 6/5/93, cujas disposições são incorporadas no Direito interno de Macau nos termos do 47.º. Assim, quando o proprietário dos bens não oferecer a remuneração ou compensação, o salvador ou achador deve entregá-los à autoridade competente. Em caso de litígio sobre a remuneração ou compensação, que não se resolva no prazo fixado pela administração, os bens serão vendidos extrajudicialmente, sendo mantida em depósito a quantia reclamada pelo salvador ou achador até ao trânsito em julgado da sentença que resolva o pleito (art. 230.º/3 e /8).

Enfim, o prazo de caducidade do direito de remuneração, estabelecido pelo art. 230.º/8/2.ª parte, corresponde ao disposto no art. 23.º/1 da Convenção de Londres.

MEMORANDUM

1. Admitindo que a nova legislação de Direito Comercial Marítimo seja inserida no Código Comercial, deverá ser incluído, entre as disposições gerais deste código, o seguinte artigo sobre a relevância dos usos do comércio:

“(Usos do comércio)

“Nos contratos referidos nos artigos anteriores as partes são vinculadas:

- a) por qualquer uso que tenham estipulado e por quaisquer práticas que tenham estabelecido entre si;

- b) pelo uso que seja largamente conhecido e regularmente observado no comércio internacional pelas partes no ramo do comércio em causa, salvo se a aplicação de tal uso for desrazoável.”

A redacção deste artigo inspira-se no disposto na Convenção das Nações Unidas sobre os Contratos de Venda Internacional de Mercadorias e nos *Principles of International Commercial Contracts* do UNIDROIT.

2. Quanto à construção e transmissão de navios, creio que se deveria publicar um diploma avulso com disposições semelhantes às que constam dos arts. 1.º, 2.º, 6.º e 8.º do DL n.º 150/88, de 28/4, que são disposições de Direito da Economia, com o seguinte teor:

“Artigo 1.º — O presente diploma aplica-se às embarcações de comércio, rebocadores e embarcações auxiliares registados em Macau.

“Artigo 2.º — Qualquer pessoa, singular ou colectiva, capaz segundo a sua lei pessoal, pode ser titular do direito de propriedade das embarcações referidas no artigo anterior.

“Artigo 3.º — Não dependem de autorização a construção, transmissão ou modificação das embarcações referidas no artigo 1.º.

“Artigo 4.º — A construção ou modificação deve ser precedida de uma comunicação a ... acompanhada do respectivo projecto e da indicação do estabelecimento que a realizará.”

“Artigo 5.º — A aquisição ou alienação das embarcações referidas no artigo primeiro deverão ser comunicadas a ... no prazo de quinze dias a contar da celebração do contrato de venda.

“Artigo 6.º — A entidade competente para o registo comercial dos factos relativos à embarcação deve comunicar a ... todas as inscrições e averbamentos no prazo de quinze dias a contar da sua feitura.”

A entidade a indicar nos art. 4.º, 5.º e 6.º será a que segundo o Regulamento da Capitania tiver competência para as vistorias de

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 in navegabilidade, 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 apresenta 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 da 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 pertencças 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 fáctico 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 officiosamente 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 exceções 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 exoneram 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 culposo 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 tráfico, 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 apresenta 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 a 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 efectua-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 complementem.

ARTIGO 162.º

(Riscos por que responde o segurador)

1. Salvo convenção expressa 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 subseqüentes 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 inavaliabilidade 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

(Obrigaçào 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 descarga, 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 culposo de um dos participantes)

1. A imputação do perigo que fundamenta o acto de avaria comum a facto culposo 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 culposo, 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 culposo de terceiro)

1. A imputação do perigo a facto culposo 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 salvado.

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.