PROPOSTA DE LEI N.º 281/X

Exposição de Motivos

Com a presente proposta de lei pretende-se aprovar a Lei da Navegação Comercial Marítima com a finalidade de agregar diversas fontes relativas à matéria da navegação comercial marítima. Algumas regras de Direito Marítimo, ainda vigentes no século XXI, foram elaboradas, aprovadas e publicadas no século XIX, coexistindo com normas mais recentes, todas reflectindo já uma influência muito significativa de ordenamentos estrangeiros e de regras internacionalmente aceites.

A Lei da Navegação Comercial Marítima não pretende constituir uma codificação de normas de Direito Marítimo, embora procure agrupar de forma coerente e ordenada de regras que, há muito, se encontram dispersas na ordem jurídica nacional e que se impunha organizar, de preferência, concentrando tudo num único instrumento. Esta lei não é alheia ao movimento legislativo que nesta matéria se assiste na Europa, registando-se, em alguns países mais próximos de Portugal, o aparecimento de novos diplomas que dispensam um tratamento unitário à matéria.

Não constitui escopo da lei fixar a matéria do Direito Marítimo português, nem tão pouco impor a autonomização formal e material deste ramo do Direito. O Direito Marítimo classicamente faz parte do Direito Comercial, com o qual, aliás, se confunde na Idade Média, dada a relevância que as regras criadas para disciplinar a navegação e o transporte marítimo então assumiu. Tais normas regulavam a actividade dos mercadores e, nessa medida, caracterizaram, durante séculos, o Direito Comercial, no seio do qual se desenvolveram. Essa razão histórica remeteu as regras de Direito Marítimo para os Códigos Comerciais, de que é exemplo claro o ainda actual Código Veiga Beirão de 1888, dos quais só no século passado começariam a sair, como sucedeu primeiro, em Itália, com o Código da Navegação.

O afastamento do Direito Marítimo do núcleo central do Direito Comercial corresponde, aliás, à fragmentação deste ramo do Direito, após a objectivação sofrida e a generalização ao Mercado dos seus institutos e regras básicas. Este fenómeno, de fragmentação do Direito Mercantil, correspondeu tecnicamente a uma descodificação e gerou a criação de normas avulsas e de novos institutos em diferente ambiente: o mercado.

O nosso País, conservando uma lei comercial que tangeu já três séculos, constitui um exemplo paradigmático de proliferação de leis avulsas, ditadas por razões da mais diversa índole.

No que respeita às normas aplicáveis à navegação marítima, em especial, é possível, de entre as várias reformas ocorridas em Portugal e múltiplas alterações introduzidas na legislação marítima, identificar duas correntes mais significativas no final do século XX, uma na década de oitenta e a outra na década de noventa.

De comum, encontramos nessas reformas, que então actualizaram e adaptaram o Direito Marítimo a situações imprevisíveis aquando da sua entrada em vigor, uma nítida tendência para a "descodificação" e substituição do quadro normativo existente por diversas normas avulsas. Perdeu-se o tronco comum e surgiram necessariamente áreas de sobreposição, resultando as reformas empreendidas num sistema confuso caracterizado pela falta de articulação entre os diversos micro complexos normativos que surgiram para actualizar o sistema legal em face das novas exigências do comércio marítimo.

Com este cenário, justifica-se agora tentar sistematizar, num único diploma, as regras comuns ao Direito Marítimo, concentrando e reunindo num só instrumento normas dispersas por diversas fontes, conferindo-se, assim, maior certeza ao Direito vigente.

Na Lei da Navegação Comercial Marítima procura-se acolher normas já existentes, estruturando-as em conformidade e sistematizando o respectivo enquadramento, visando-se essencialmente compilar e acomodar as regras que regulam aspectos inerentes ao Direito do Mar, no qual assume particular relevância o Direito da Navegação.

Constituindo a navegação marítima um dos factores de potencial desenvolvimento económico de uma nação que, em tempos já longínquos, ergueu o seu império precisamente através dos oceanos justifica-se, no dealbar do século XXI, a elaboração de um quadro normativo sólido e transparente que harmonize a legislação vigente. É esse o fim e critério que preside à Lei da Navegação Comercial Marítima.

Atento o objecto da presente proposta de lei – o estabelecimento do quadro geral da navegação comercial marítima – são de assinalar as exclusões do âmbito de aplicação da Lei da Navegação Comercial Marítima constante do Título I, ali se esclarecendo que a lei não é aplicável à actividade de navegação que ocorra nas águas interiores sob soberania ou jurisdição nacional que não sejam acessíveis às embarcações desde o mar, com excepção do disposto em matéria de jurisdição dos juízos marítimos, bem como que a lei não prejudica o disposto na Lei n.º 34/2006, de 28 de Julho, que determina a extensão das zonas marítimas sob soberania ou jurisdição nacional e os poderes que o Estado Português nelas exerce, bem como os poderes exercidos no alto mar, o disposto na Lei dos Portos.

Ficam ainda excluídas da presente proposta de lei todas as matérias reguladas em diplomas especiais no âmbito de atribuições da Marinha, enquanto Autoridade Marítima Nacional, excepto nos casos em que, em razão da sua natureza ou enquadramento específico, sejam regulados pela presente proposta de lei.

Ainda em matéria de disposições gerais, é de realçar a consagração do conceito de Administração Marítima Nacional, entendendo-se esta como o conjunto de autoridades, entidades e serviços sob a tutela do Governo que dispõem de atribuições e exercem competências no domínio da navegação marítima, como são os casos do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I. P., e da Autoridade Nacional de Controlo de Tráfego Marítimo.

O Título II da Lei da Navegação Comercial Marítima, respeitante aos meios de navegação, procura seguir, em traços gerais, o regime actualmente vigente em matéria de classificação das embarcações e dos instrumentos e mecanismos para a sua segurança e protecção. Por

essa razão, e tendo desde logo em atenção o disposto no Regulamento Geral das Capitanias ainda vigente, a noção de embarcação e a classificação das embarcações mantém, *grosso modo*, os conceitos em vigor e que continuam plenamente operativos no âmbito da actividade marítima.

Também em matéria de segurança e protecção, há a preocupação de manter em vigor a legislação actual, limitando-se a Lei da Navegação Comercial Marítima a enunciar os princípios gerais que regem a matéria em causa.

No respeitante aos sujeitos e actividades, de que se ocupa o Título III da Lei da Navegação Comercial Marítima, procura-se apresentar uma regulamentação tanto quanto possível exaustiva dos principais actores da actividade marítima, dispondo por isso sobre os requisitos de acesso à actividade e sobre os direitos e deveres dos sujeitos mencionados, revogando integralmente a legislação em vigor nesta matéria.

Nesta matéria, é de realçar a clarificação do conceito de armador de comércio como aquele que exerce a actividade de transporte marítimo, assim como a opção pelo conceito uniforme de comandante, o qual, não eliminando o conceito de capitão, tem em vista atribuir a dois conceitos diversos uma designação distinta: enquanto "comandante" indica o exercício de uma actividade, "capitão" indica a titularidade de uma categoria dentro da tripulação.

O quadro legal regulador de grande parte das matérias compreendidas no Título IV da Lei da Navegação Comercial Marítima – acontecimentos de mar – encontra-se em muitos aspectos obsoleto ou carente de profundas alterações, mais concretamente, os regimes previstos nos Títulos V (*Das Avarias*), VI (*Das Arribadas Forçadas*) e VII (*Da Abalroação*) do Livro III do Código Comercial e que se pretende que sejam revogados com a presente proposta de lei.

O restante enquadramento normativo em matéria dos acontecimentos de mar, porque mais recente, designadamente o Decreto-Lei n.º 416/70, de 27 de Junho, relativo aos achados marítimos, o Decreto-Lei n.º 202/98, de 10 de Julho, relativo ao abandono, o Decreto-Lei n.º 203/98, de 10 de Julho, relativo à salvação marítima, e o Decreto-Lei n.º 64/2005, de 15

de Março, sobre a remoção de destroços dos navios, não carecia da mesma forma de uma reforma profunda, pelo que, salvo algumas actualizações pontuais, procede-se essencialmente a uma harmonização estrutural e terminológica.

Em matéria de contratos marítimos, a que se refere o Título V da Lei da Navegação Comercial Marítima, teve-se em conta que o actual quadro legal é relativamente recente,, com excepção do contrato de seguro marítimo, pelo que a opção tomada foi a de realizar, também aqui, a par de ajustamentos pontuais, uma harmonização estrutural e terminológica, tendo em conta que o Direito carece de estabilidade para que possa ser suficiente e devidamente apreendido, tanto pelos especialistas como pelos cidadãos comuns e pelas empresas. Por outro lado, procura-se evitar tomar posição em questões que ainda não estão totalmente amadurecidas doutrinariamente, optando-se por manter algumas soluções não isentas de controvérsia, como seja a manutenção do regime do fretamento em casco nu.

Por se entender como a mais adequada no actual contexto, mantém-se a tendência imanente ao quadro legislativo em vigor para a supletividade e residualidade das normas legais atinentes a estas matérias, sobretudo nas relações entre profissionais. Efectivamente, é de reconhecer que neste tipo de relações é determinante a autonomia das partes, que habitualmente recorrem a extensas, pormenorizadas e complexas cláusulas contratuais, muitas das quais com base em regras e cláusulas-modelo elaboradas por painéis de especialistas (por exemplo, os chamados "*Incoterms*", da autoria da Câmara de Comércio Internacional).

Quanto ao contrato de seguro marítimo, constata-se que as regras ainda vigentes, essencialmente constantes do Título II do Livro Terceiro do Código Comercial, têm coexistido com normas mais recentes, todas reflectindo já uma influência muito significativa de experiências e ordenamentos estrangeiros e de regras sobre seguro marítimo internacionalmente aceites.

Neste sentido, procura-se seguir as tendências mencionadas e promover uma necessária actualização e adaptação terminológicas do regime até agora em vigor, o que justifica o facto de se proceder à revogação em bloco dos Títulos II e III do Livro Terceiro do Código Comercial. Adicionalmente, procede-se à eliminação do Título IV daquele Código, incidente sobre o contrato de risco, eliminando, assim, a tipicidade deste tipo contratual no ordenamento jurídico português uma vez que o mesmo caiu em desuso.

A redacção das disposições relativas ao contrato de seguro marítimo teve igualmente em atenção o novíssimo regime jurídico do contrato de seguro, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 72/2008, de 16 de Abril, e que entrou em vigor em 1 de Janeiro de 2009. Como regra geral propõe-se a manutenção do carácter residual e dispositivo das regras incidentes sobre o contrato de seguro marítimo, o que significa que estas regras podem, em geral, ser afastadas por estipulação das partes em sentido contrário.

Reconhece-se, deste modo, que no âmbito do seguro marítimo é determinante a importância da autonomia das partes que normalmente recorrem a complexos, extensos e pormenorizados clausulados contratuais, os quais, na sua maioria, tem por base cláusulas gerais elaboradas por especialistas de associações de seguradores, das quais são um exemplo as *London Institute Clauses* e as *American Institute Clauses* ou de segurados, ou ainda as cláusulas-modelo sobre seguros de navio e de mercadorias adoptadas no âmbito da UNCTAD (*United Nations Commission for Trade and Development*).

Mas a regra geral referida comporta excepções consubstanciadas em determinadas regras imperativas em matéria de contrato de seguro, como sejam as que se incluam entre as disposições aplicáveis aos contratos de seguro em geral e às disposições gerais aplicáveis ao seguro de danos. No que respeita ao tratamento dos tipos de seguro individualizados, deve também referir-se como novidade, no âmbito do seguro marítimo, a autonomização da cobertura da responsabilidade civil, no seguimento do que já acontece no âmbito do novo

regime jurídico do contrato de seguro e com expressa salvaguarda da legislação aplicável aos seguros obrigatórios de responsabilidade civil aplicáveis às actividades marítimas, da qual constitui um exemplo o seguro obrigatório de responsabilidade civil aplicável à actividade marítimo-turística.

Por fim, a matéria da tutela da navegação é tratada no Título VI da Lei da Navegação Comercial Marítima. Ao nível das garantias marítimas procura-se, essencialmente, uma harmonização estrutural e terminológica das questões relativas à hipoteca das embarcações e aos privilégios creditórios que ainda se encontram sedeadas no Código Comercial. No que se refere aos procedimentos processuais, como sejam o caso do arresto e da penhora, a opção é semelhante, procurando-se incorporar, com as devidas adaptações, o regime legal vigente, designadamente o constante do Código do Processo Civil. De igual modo, se procede em matéria da jurisdição e do processo, sendo todavia de realçar a consagração expressa da possibilidade de recurso à arbitragem marítima.

No que se refere às questões da responsabilidade civil, procura-se organizar as disposições que, até agora, se encontram dispersas pelos vários diplomas em vigor, oportunidade suscitada pelo facto de a matéria relativa aos sujeitos passar a ser praticamente regida pela Lei da Navegação Comercial Marítima, sendo certo, contudo, que as soluções adoptadas não comportem particular inovação, tendo-se apenas procedido à sua sistematização.

No que concerne à responsabilidade penal, procede-se a à revogação total do Código Penal e Disciplinar da Marinha Mercante, cujas soluções com mais de meio século se encontram já, face ao actual quadro de Direito Penal português, não só desactualizadas como, em muitos casos, suscitam problemas de legalidade e inconstitucionalidade. Opta-se, no entanto, por manter, após uma profunda actualização terminológica, a maioria das soluções de fundo adoptadas pelo legislador do Código, efectuando-se contudo, as necessárias adaptações às necessidades e requisitos actuais. Teve-se em conta, nomeadamente, a jurisprudência dos tribunais superiores em matéria de incompatibilidades do regime criado

em 1943 com as actuais regras constitucionais.

A matéria referente à responsabilidade disciplinar é uma inovação da Lei da Navegação Comercial Marítima no ordenamento jurídico português, sendo tributário, quase em exclusivo, do capítulo correspondente do Regulamento das Actividades Marítimas de Macau, aprovado sob a administração portuguesa a 25 de Novembro de 1999, e que se entendeu adequado consagrar pela presente proposta.

Foram promovidas consultas à Associação dos Armadores da Marinha do Comércio, à Associação dos Agentes de Navegação de Portugal da Marinha do Comércio, ao Sindicato dos Capitães, Oficiais Pilotos, Comissários e Engenheiros da Marinha Mercante e à Federação dos Sindicatos dos Trabalhadores de Mar.

Foram desencadeadas as consultas aos órgãos de governo próprio das Região Autónomas.

Assim:

Nos termos da alínea *d)* do n.º 1 do artigo 197.º da Constituição, o Governo apresenta à Assembleia da República a seguinte proposta de lei:

Artigo 1.º

Aprovação

É aprovada a Lei da Navegação Comercial Marítima (LNCM), publicada como Anexo à presente lei, da qual faz parte integrante.

Artigo 2.º

Normas transitórias

1 - Os armadores de comércio, os gestores de navios e os agentes de navegação que exerçam a actividade ao abrigo e nos termos da legislação anterior dispõem do prazo de 90 dias, a partir da data da entrada em vigor da LNCM, para se ajustarem aos requisitos nela previstos.

2 - A comprovação do cumprimento dos requisitos a que se refere o número anterior é efectuada junto das entidades competentes, mediante a apresentação dos documentos

previstos nas disposições da LNCM para a inscrição ou licenciamento para o exercício da actividade, consoante os casos.

3 - A violação do disposto nos números anteriores determina o cancelamento da inscrição ou do licenciamento para o exercício da actividade, consoante os casos.

Artigo 3.º

Norma transitória especial

Eventuais remissões legais ou contratuais para normas revogadas pela LNCM entendem-se como feitas para as normas constantes da presente lei, excepto se resultar da respectiva interpretação dever prevalecer o conteúdo material dos preceitos revogados, caso em que é aplicável o regime destes constante.

Artigo 4.º

Regiões Autónomas

A presente lei aplica-se às Regiões Autónomas, sendo as competências cometidas a serviços ou organismos da administração do Estado exercidas pelos correspondentes serviços e organismos das administrações regionais com idênticas atribuições e competências.

Artigo 5.º

Norma revogatória

São revogadas todas as normas que incidem sobre a matéria regulada na LNCM, designadamente, as seguintes disposições e diplomas legais:

a) O artigo 488.º, o Capítulo VIII do Título I e os Títulos II, III, IV, V, VI e VII do Livro III do Código Comercial, aprovado pela Carta de Lei, de 28 de Junho de 1888;

b) O Código Penal e Disciplinar da Marinha Mercante, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 33.252, de 20 de Novembro de 1943;

c) O Decreto-Lei n.º 37.748, de 1 de Fevereiro de 1950;

d) O artigo 409.º do Código do Processo Civil;

e) O Decreto-Lei n.º 416/70, de 1 de Setembro;

f) O Decreto-Lei n.º 349/86, de 16 de Outubro;

g) O Decreto-Lei n.º 352/86, de 21 de Outubro;

h) O Decreto-Lei n.º 431/86, de 30 de Dezembro;

i) O Decreto-Lei n.º 191/87, de 29 de Abril;

j) O n.º 1 do artigo 1.º e os artigos 3.º a 6.º, 9.º e 10.º do Decreto-Lei n.º 150/88, de 28 de Abril;

l) O Decreto-Lei n.º 76/89, de 3 de Março;

m) O Decreto-Lei n.º 196/98, de 10 de Julho;

n) O Decreto-Lei n.º 198/98, de 10 de Julho;

o) O Decreto-Lei n.º 201/98, de 10 de Julho;

p) O Decreto-Lei n.º 203/98, de 10 de Julho;

q) O Decreto-Lei n.º 384/99, de 23 de Setembro;

r) O Decreto-Lei n.º 64/2005, de 15 de Março.

Artigo 6.º

Entrada em vigor

A LNCM entra em vigor 90 dias após a data de publicação da presente lei.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 30 de Abril de 2009

O Primeiro-Ministro

O Ministro da Presidência

O Ministro dos Assuntos Parlamentares

LEI DA NAVEGAÇÃO COMERCIAL MARÍTIMA

TÍTULO I

Disposições gerais

Capítulo I

Objecto e âmbito de aplicação

Artigo 1.º

Objecto

A presente lei estabelece o quadro geral da navegação comercial marítima.

Artigo 2.º

Exclusões do âmbito de aplicação

1 - Fica excluída do âmbito de aplicação da presente lei a actividade de navegação que ocorra nas águas interiores sob soberania ou jurisdição nacional que não sejam acessíveis às embarcações desde o mar, com excepção do disposto em matéria de jurisdição dos juízos marítimos.

2 - O regime constante da presente lei não prejudica:

a) O disposto nas normas constantes dos tratados e das convenções internacionais vigentes na ordem jurídica nacional e nas normas comunitárias;

b) O disposto na Lei n.º 34/2006, de 28 de Julho, que determina a extensão das zonas marítimas sob soberania ou jurisdição nacional e os poderes que o Estado Português nelas exerce, bem como os poderes exercidos no alto mar;

c) O disposto na Lei dos Portos;

d) O disposto no regime jurídico de entrada, permanência, saída e afastamento de estrangeiros de território nacional;

e) O disposto nas normas nacionais e comunitárias reguladoras das formalidades aduaneiras inerentes à entrada e saída das embarcações do território aduaneiro da União Europeia e da respectiva fiscalização aduaneira sobre as mercadorias nelas transportadas.

3 - Ficam, ainda, excluídas do âmbito de aplicação da presente lei todas as matérias tratadas e reguladas em legislação da especialidade no âmbito de atribuições da Marinha, no seu quadro de intervenção como Autoridade Marítima Nacional, a não ser aquelas que, em razão da sua natureza ou enquadramento específico, designadamente face ao âmbito de competências dos capitães dos portos, se encontram reguladas na presente lei.

Artigo 3.º

Direito subsidiário

Na falta de regulação ou remissão para lei especial, os casos não previstos na presente lei são regulados pelas normas constantes dos tratados e das convenções internacionais vigentes na ordem jurídica nacional e pelas normas comunitárias e, na falta destas, pelas normas de direito comum.

Capítulo II

Administração Marítima Nacional

Artigo 4.º

Administração Marítima Nacional

1 - Para efeitos da presente lei, entende-se por Administração Marítima Nacional o conjunto de autoridades, entidades e serviços sob dependência ou tutela do Governo, que dispõem de atribuições e exercem competências no domínio da navegação marítima.

2 - Fazem parte da Administração Marítima Nacional, designadamente:

a) O Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I. P.;

b) A Autoridade Nacional de Controlo de Tráfego Marítimo;

c) A Autoridade Nacional de Navegação;

d) A Autoridade Competente para a Protecção do Transporte Marítimo e dos Portos.

Artigo 5.º

Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I. P.

O Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I. P. (IPTM, I. P.), é a entidade da administração indirecta do Estado que tem por missão regular, fiscalizar e exercer funções de coordenação e planeamento do sector marítimo-portuário, supervisionar e regulamentar as actividades desenvolvidas neste sector.

Artigo 6.º

Atribuições do IPTM, I. P.

Sem prejuízo do disposto na sua lei orgânica, são atribuições do IPTM, I. P.:

a) Contribuir para a definição de políticas para o sector dos transportes marítimos, navegação, controlo do tráfego marítimo e segurança e protecção marítima e portuária nacional;

b) Supervisionar o sector marítimo-portuário, exercendo a coordenação do seu planeamento e desenvolvimento estratégico e promovendo a articulação entre o transporte marítimo e outros meios de transporte a nível nacional;

c) Regular a economia das actividades marítimo-portuárias, designadamente de serviços de transporte marítimo e de exploração portuária, autorizando, licenciando e fiscalizando as entidades do sector no exercício dessas actividades nos termos da lei e desenvolvendo sistemas de observação dos mercados, visando, nomeadamente, a protecção dos utilizadores;

d) Estudar e propor normas e critérios técnicos aplicáveis ao sector marítimo-portuário e assegurar o cumprimento das normas nacionais e internacionais aplicáveis ao sector, designadamente as relativas às embarcações e aos seus tripulantes.

Artigo 7.º

Competências do IPTM, I. P.

Para além do previsto na presente lei, as competências dos órgãos e serviços do IPTM, I. P., regulam-se pela sua lei orgânica, pelos seus estatutos e o demais previsto em legislação especial.

Artigo 8.º

Autoridade Nacional de Controlo de Tráfego Marítimo

A Autoridade Nacional de Controlo de Tráfego Marítimo (ANCTM) é o órgão que coordena o Sistema Nacional de Controlo de Tráfego Marítimo (SNCTM) enquanto quadro geral de intervenção dos órgãos e serviços públicos responsáveis pelo controlo do tráfego marítimo nas zonas marítimas sob soberania ou jurisdição nacional.

Artigo 9.º

Missão e atribuições da ANCTM

1 - A ANCTM tem por missão garantir as condições indispensáveis à segurança do tráfego marítimo.

2 - Para além de outras que lhe sejam cometidas por lei, são atribuições da ANTCM:

a) Zelar pelo cumprimento das normas nacionais e internacionais relativas ao controlo de tráfego marítimo e à segurança da navegação;

b) Assegurar que o SNCTM é estruturado e operado de acordo com as normas nacionais e internacionais aplicáveis, designadamente as Resoluções da Organização Marítima Internacional e as Recomendações da Associação Internacional de Sinalização Marítima/Associação Internacional das Autoridades de Faróis elaboradas na matéria;

c) Assessorar o Governo, a pedido deste ou por iniciativa própria, na definição de políticas gerais sobre controlo de tráfego marítimo e segurança da navegação,

designadamente através da emissão de pareceres e, se tal for solicitado, colaborando activamente na elaboração de legislação no domínio do SNCTM;

d) Colaborar com outras entidades, nacionais ou estrangeiras, com a finalidade de aprofundar os mecanismos tendentes ao aumento da segurança marítima;

e) Assegurar a participação e representação nacional junto das organizações internacionais com competência em matérias de controlo do tráfego marítimo.

Artigo 10.º

Funcionamento

As regras aplicáveis ao funcionamento do SNCTM e da ANTCM são as previstas em lei especial.

Artigo 11.º

Autoridade Nacional de Navegação

1 - A Autoridade Nacional de Navegação (ANN) é o órgão a quem compete o exercício da direcção da navegação mercante nacional, incluindo a de pesca e recreio, excepto em situação de crise ou de guerra, a fim de assegurar a sua eficiente utilização e emprego no esforço conjunto de defesa nacional.

2 - As regras aplicáveis à ANN são as previstas em lei especial.

Artigo 12.º

Autoridade Competente para a Protecção do Transporte Marítimo e dos Portos

1 - A Autoridade Competente para a Protecção do Transporte Marítimo e dos Portos (ACPTMP) é a entidade que, ao nível nacional, coordena, implementa e supervisiona a

aplicação das medidas de protecção previstas no Regulamento n.º 725/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de Março de 2004, e na Directiva n.º 2005/65/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Outubro de 2005, em relação aos navios, às instalações portuárias e aos portos.

2 - As regras aplicáveis à ACPTMP são as previstas em lei especial

Artigo 13.º

Autoridade Marítima Nacional

A Autoridade Marítima Nacional é a estrutura superior de administração e coordenação dos órgãos e serviços que, integrados na Marinha, detêm o quadro de atribuições e exercem a sua actividade nos termos definidos em legislação própria.

Artigo 14.º

Comunicações

Todas as comunicações entre entidades públicas, no âmbito da presente lei, são efectuadas, preferencialmente, por via electrónica.

TÍTULO II

Meios de navegação

Capítulo I

Das embarcações e dos seus tipos

Artigo 15.º

Noção

1 - Entende-se por embarcação ou navio todo o engenho flutuante ou aparelho aquático utilizado ou susceptível de ser utilizado como meio de transporte na água.

2 - Toma a designação particular de submersível ou submarino, a embarcação ou navio que pode prescindir de flutuabilidade para imergir temporariamente.

Artigo 16.º

Personalidade e capacidade judiciárias

As embarcações têm personalidade e capacidade judiciárias nos casos e para os efeitos previstos na lei.

Artigo 17.º

Classificação das embarcações

1 - As embarcações classificam-se em:

a) Embarcações de comércio;

b) Embarcações de pesca;

c) Embarcações de recreio;

d) Rebocadores;

e) Embarcações de investigação;

f) Embarcações auxiliares;

g) Outras do Estado.

2 - As embarcações a que se referem as alíneas *a)* e *b*), e as embarcações a que se referem as alíneas *d*) a *f)* quando utilizadas para actividades comerciais, constituem a marinha mercante e designam-se por embarcações mercantes.

3 - Embarcações de comércio são as destinadas ao transporte de pessoas, de carga ou outras actividades de natureza comercial mesmo quando desprovidas de meios de propulsão, considerando-se como tais as que só podem navegar com o auxílio de rebocadores, sem prejuízo do disposto nos números seguintes.

4 - Embarcações de pesca são as equipadas ou utilizadas comercialmente para a captura de peixe ou outros recursos vivos do mar.

5 - Embarcações de recreio são as utilizadas em desportos náuticos ou em simples lazer.

6 - Rebocadores são embarcações de propulsão mecânica destinadas a conduzir outras embarcações por meio de cabos ou outros meios não permanentes.

7 - Embarcações de investigação são as que, dotadas de meios de propulsão mecânica, se destinam, consoante a sua aptidão técnica, à investigação científica, oceânica ou costeira.

8 - Embarcações auxiliares são as que se empregam em actividades não abrangidas nos números anteriores, incluindo as desprovidas de meios de propulsão, e cuja designação lhes é dada conforme a actividade a que se destinam.

9 - As embarcações podem ser classificadas de acordo com outros critérios, bem como ser objecto de classificações adicionais, de acordo com o disposto em legislação especial.

Artigo 18.º

Embarcações de comércio

As embarcações de comércio nacionais dividem-se, consoante o transporte que efectuem ou a actividade que exerçam, em:

a) Embarcações de passageiros, as destinadas ao transporte de mais de 12 passageiros;

b) Embarcações de carga, as que não se destinam ao transporte de passageiros;

c) Embarcações especializadas, as destinadas a actividades marítimas específicas.

Capítulo II

Da segurança e protecção das embarcações

Artigo 19.º

Segurança da embarcação

1 - A segurança da embarcação é a característica que lhe permite navegar sem constituir

um risco para si própria ou para as pessoas e bens embarcados, bem como para a navegação em geral e que não constitua um risco para o meio marinho.

2 - A segurança da embarcação depende da sua conformidade com as normas e requisitos técnicos aplicáveis e do preenchimento das condições necessárias à realização em segurança da viagem que vai empreender.

Artigo 20.º

Requisitos técnicos de segurança

1 - As embarcações devem observar o cumprimento dos requisitos técnicos de segurança que lhe são aplicáveis, em especial no que respeita a:

a) Construção, compartimentação e estabilidade;

b) Estrutura do casco, flutuabilidade e características internas;

c) Máquinas e instalações eléctricas;

d) Linhas de carga;

e) Condições de higiene e de habitabilidade;

f) Prevenção, detecção e extinção de incêndios;

g) Aparelhos, meios de salvação, acessórios e demais equipamentos necessários à operacionalidade da embarcação;

h) Prevenção de poluição;

i) Radiocomunicações e auxiliares de navegação.

2 - As regras aplicáveis ao fabrico, ensaios, avaliação de conformidade, marcação, aprovação e vistorias aos equipamentos marítimos constam de legislação especial

Artigo 21.º

Requisitos de segurança e de protecção das embarcações

1 - A construção, modificação e utilização das embarcações deve ser efectuada em condições que garantam a segurança da embarcação, das pessoas e da carga nela

embarcadas, nos termos da legislação especial aplicável.

2 - A gestão da embarcação deve ser efectuada tendo em vista garantir a segurança da exploração da embarcação, das pessoas, da carga e da prevenção da poluição, nos termos da legislação especial aplicável.

3 - As embarcações devem cumprir as prescrições constantes de legislação especial aplicável relativa à protecção dos navios.

4 - As prescrições mínimas de habitabilidade, de saúde e higiene a bordo das embarcações constam de legislação especial.

Artigo 22.º

Vistorias

1 - As vistorias consistem em processos de verificação das condições de segurança e de habitabilidade das embarcações e dos equipamentos nelas instalados, tendo em vista a emissão, renovação ou manutenção dos certificados da embarcação.

2 - As embarcações não podem operar sem se encontrarem devidamente certificadas, nos termos da legislação aplicável.

Artigo 23.º

Inspecções

1 - As inspecções são actos de fiscalização do cumprimento dos requisitos de segurança, de protecção, de prevenção da poluição e das condições de vida e de trabalho a bordo das embarcações, segundo as normas nacionais e internacionais aplicáveis, incluindo a validade dos certificados e outros documentos pertinentes.

2 - As inspecções são efectuadas, nos termos da legislação aplicável em:

a) Embarcações de bandeira nacional no âmbito das responsabilidades de Estado de bandeira;

b) Embarcações de bandeira estrangeira que escalem ou se encontrem fundeadas num porto nacional ou numa instalação offshore, no âmbito das responsabilidades de Estado de porto.

3 - Caso os resultados da inspecção apontem para a existência de anomalias que representem um perigo para a segurança, protecção, saúde ou ambiente, a embarcação pode ser, nos termos da legislação aplicável:

a) Impedida de prosseguir as operações comerciais que estiverem em curso;

b) Detida.

Artigo 24.º

Entidades competentes

1 - As vistorias são efectuadas pelas entidades competentes ou por organizações reconhecidas que tenham celebrado um acordo de delegação de tarefas estatutárias com o Estado Português.

2 - As inspecções só podem ser efectuadas pela entidade competente da Administração Marítima Nacional.

3 - As regras aplicáveis ao reconhecimento prévio e acompanhamento da actividade das organizações reconhecidas constam de legislação especial.

Artigo 25.º

Responsabilidade do comandante e da tripulação

1 - As atribuições do Estado, mesmo quando delegadas, não isentam o comandante, mestre ou arrais de ser o primeiro responsável pela segurança e protecção da embarcação que comanda, nem excluem a responsabilidade dos restantes membros da tripulação.

2 - O comandante, mestre ou arrais enquanto responsável pela segurança e protecção da embarcação, deve, quando a mesma se encontre na área do porto, tomar todas as precauções para evitar riscos de qualquer natureza, incluindo as condições de tempo e

de mar, incêndio, roubo e sabotagem.

Capítulo III

Direitos reais sobre a embarcação

Artigo 26.º

Lei reguladora dos direitos reais

1 - Os direitos reais e os privilégios creditórios gerais sobre a embarcação regem-se pela lei da nacionalidade que aquela tiver ao tempo da constituição, modificação, transmissão ou extinção dos direitos em causa.

2 - O disposto no número anterior aplica-se ainda às questões relativas a privilégios creditórios sobre a carga da embarcação em causa.

3 - A mudança de nacionalidade da embarcação não prejudica os direitos reais constituídos até à data da respectiva produção de efeitos.

4 - O presente artigo não prejudica o disposto na legislação aplicável ao Registo Internacional de Navios da Madeira nem nas convenções internacionais que vinculam o Estado Português.

Artigo 27.º

Forma dos contratos e instrumentos relativos a direitos reais

Os contratos e instrumentos que impliquem a constituição, modificação, transmissão ou extinção de direitos reais sobre a embarcação devem ser celebrados por escrito.

Capítulo IV

Nacionalidade e bandeira

Artigo 28.º

Nacionalidade e bandeira

1 - Consideram-se nacionais as embarcações que se encontrem registadas nas Capitanias dos Portos e, nos termos da legislação aplicável, no Registo Internacional de Navios da Madeira.

2 - A atribuição da nacionalidade portuguesa confere à embarcação o direito ao uso da

bandeira nacional como indicação da nacionalidade, com os direitos e obrigações inerentes a esse uso.

3 - A nacionalidade da embarcação e o direito a usar a respectiva bandeira também pode ser conferida mediante registo temporário, pelo período de duração do registo, em conformidade com a legislação aplicável no Estado em questão.

4 - As embarcações só podem usar uma bandeira.

Capítulo V

Identificação e registo

Artigo 29.º

Identificação das embarcações

1 - A embarcação é identificada com o nome e o número de registo, sem prejuízo do disposto em legislação especial.

2 - Todas as embarcações devem ter marcadas, em local apropriado, as inscrições de identificação referidas no número anterior.

Artigo 30.º

Registo de embarcações

As embarcações nacionais estão sujeitas a registo, nos termos da lei.

TÍTULO III

Sujeitos e actividades

Capítulo I

Sujeitos

Secção I

Proprietário

Artigo 31.º

Proprietário

O proprietário de uma embarcação é aquele que, nos termos da lei, goza de modo pleno e exclusivo dos direitos de uso, fruição e disposição da embarcação.

Secção II

Armador de comércio

Artigo 32.º

Armador de comércio

O armador de comércio é aquele que exerce a actividade de transporte marítimo.

Artigo 33.º

Inscrição como armador de comércio

1 - O exercício da actividade de armador de comércio carece de inscrição no IPTM, I .P.

2 - Só podem inscrever-se como armadores de comércio as sociedades comerciais, regularmente constituídas, cuja actividade principal seja o transporte marítimo e que cumpram os seguintes requisitos:

a) Disponham de, pelo menos, uma embarcação de comércio de que sejam proprietárias, locatárias ou afretadoras em casco nu;

b) Disponham de meios materiais e humanos, designadamente instalações e pessoal permanente com qualificações técnicas adequadas ao exercício da actividade.

3 - A inscrição como armador de comércio é efectuada a pedido do interessado, devendo o requerimento ser acompanhado de:

a) Certidão do registo comercial do requerente;

b) Comprovativo de que a sociedade dispõe de, pelo menos, uma embarcação de comércio, de que seja proprietária, locatária ou afretadora em casco nu.

4 - A inscrição do armador de comércio é efectuada no prazo de 15 dias úteis a contar da data de entrada do requerimento no IPTM, I. P., devendo ser emitido e enviado ao

requerente o respectivo documento comprovativo da inscrição no mesmo prazo.

5 - O pedido de inscrição considera-se deferido se, no prazo referido no número anterior, nada for comunicado ao requerente.

6 - O IPTM, I. P., deve publicitar na sua página electrónica e comunicar às autoridades portuárias e às Capitanias dos Portos as inscrições dos armadores de comércio que tenha efectuado.

Artigo 34.º

Cancelamento da inscrição como armador de comércio

1 - O cancelamento da inscrição como armador de comércio é efectuado pelo IPTM, I. P.:

a) Com o fundamento de que o armador de comércio deixou de cumprir o requisito previsto na alínea *a)* do n.º 2 do artigo 33.º;

b) Com o fundamento de que armador de comércio não exerce a actividade há mais de um ano; ou

c) A pedido do próprio armador de comércio.

2 - Nos processos de cancelamento a que se referem as alíneas *a)* e *b)* do número anterior, o armador de comércio visado é obrigatoriamente ouvido pelo IPTM, I. P.

Artigo 35.º

Direitos do armador de comércio

O armador de comércio tem direito a:

a) Exercer a actividade de transporte marítimo, incluindo proceder à prática dos actos referidos no n.º 2 do artigo 42.º;

b) Beneficiar de ajudas ou de apoios que venham a ser concedidos à marinha de comércio nacional;

c) Receber dos serviços competentes a informação ou a documentação do seu interesse, de âmbito nacional ou internacional, respeitante ou relacionada com a actividade de transporte marítimo.

d) Todos os demais direitos decorrentes da condição de armador de comércio.

Artigo 36.º

Deveres do armador de comércio

O armador de comércio tem o dever de:

a) Comunicar ao IPTM, I. P., as alterações que venham a ocorrer, relativamente aos elementos constantes do seu pedido de inscrição;

b) Identificar as embarcações que explore, próprias ou de terceiros;

c) Fornecer todos os elementos solicitados, sem prejuízo do direito à confidencialidade ou à reserva de informação inerentes à gestão comercial.

Secção III

Gestor de navios

Artigo 37.º

Gestor de navios

O gestor de navios é aquele que é contratualmente encarregado pelo armador de comércio de praticar o conjunto ou alguns dos actos jurídicos e materiais necessários para que qualquer embarcação fique em condições de empreender viagem.

Artigo 38.º

Inscrição como gestor de navios

1 - O exercício da actividade do gestor de navios carece de inscrição prévia no IPTM, I. P.

2 - A inscrição dos gestores de navios é efectuada a pedido dos interessados, devendo o requerimento ser acompanhado de:

a) Certidão do registo comercial do requerente, se for o caso;

b) Cópia do cartão de empresa, caso o gestor não esteja sujeito a registo comercial.

3 - A inscrição dos gestores de navios é efectuada no prazo de 15 dias úteis a contar da data de entrada do requerimento no IPTM, I. P., devendo ser emitido e enviado ao requerente o respectivo documento comprovativo da inscrição no mesmo prazo.

4 - O pedido de inscrição considera-se deferido se, no prazo referido no número anterior, nada for comunicado ao requerente.

5 - O IPTM, I. P., deve publicitar na sua página electrónica e comunicar às administrações portuárias as inscrições dos gestores de navios que tenha efectuado.

Artigo 39.º

Cancelamento da inscrição como gestor de navios

1 - O cancelamento da inscrição de um gestor de navios é efectuado pelo IPTM, I. P., a pedido do próprio, ou com o fundamento de que o mesmo não exerce a actividade há mais de um ano.

2 - Nos processos de cancelamento a que se refere a segunda parte do número anterior, o gestor de navios visado é obrigatoriamente ouvido pelo IPTM, I. P.

Artigo 40.º

Actos próprios dos gestores de navios

Consideram-se actos próprios do gestor de navios os praticados por este no exercício da sua actividade, designadamente:

a) Seleccionar, recrutar e promover a contratação de tripulações, com respeito pelo

disposto no regime jurídico de entrada, permanência, saída e afastamento de estrangeiros de território nacional;

b) Dar cumprimento a disposições legais ou contratuais, executando e promovendo os actos ou diligências relacionados com a gestão de armamento das embarcações que lhes estejam confiadas e a defesa dos respectivos interesses;

c) Promover a contratação de seguros marítimos e a sua administração;

d) Praticar os actos relacionados com o aprovisionamento das embarcações;

e) Praticar actos relacionados com a manutenção das embarcações, incluindo reparações e sobressalentes.

Artigo 41.º

Obrigações dos gestores de navios

1 - Os gestores de navios são obrigados a:

a) Defender os interesses dos representados, no exercício dos seus poderes de representação;

b) Colaborar com as autoridades e com as entidades de estrangeiros e fronteiras, marítimas, sanitárias e portuárias, no cumprimento de formalidades relacionadas com a gestão de embarcações;

c) Informar anualmente o IPTM, I. P., sobre a actividade desenvolvida;

d) Fornecer ao IPTM, I. P., as alterações que venham a ocorrer relativamente aos elementos constantes do seu pedido de inscrição.

2 - Constituem obrigações especiais do gestor de navios, no âmbito da actividade relacionada com a selecção, o recrutamento e a contratação de tripulações a que se refere a alínea *a)* do artigo 40.º:

a) Organizar e manter actualizado um registo dos marítimos recrutados ou contratados por seu intermédio;

b) Verificar se os marítimos possuem as qualificações, certificados e documentos de

viagem e vistos válidos, exigíveis para o exercício das funções para as quais venham a ser seleccionados ou contratados;

c) Assegurar que os contratos a celebrar com os marítimos estão de acordo com a legislação e as convenções colectivas de trabalho aplicáveis;

d) Informar os marítimos dos direitos e obrigações resultantes do contrato de trabalho celebrado;

e) Assegurar que o marítimo contratado, em especial quando destinado ao estrangeiro, não é abandonado em porto, garantindo-lhe o repatriamento;

f) Proteger a confidencialidade dos elementos de carácter pessoal e privados dos marítimos recrutados ou contratados.

3 - Em nenhum caso pode ser pedido aos marítimos o pagamento, directa ou indirectamente, no todo ou em parte, de despesas a título do processo de selecção, recrutamento ou contratação, sem prejuízo de custos resultantes da obtenção de certificados, documentos profissionais ou de viagem e vistos.

Secção IV

Agente de navegação

Artigo 42.º

Agente de navegação

1 - O agente de navegação é aquele que, em nome e em representação do armador de comércio, se encarrega dos actos necessários ao despacho da embarcação no porto e das operações comerciais a que a mesma se destina, bem como de assistir o comandante na prática dos actos jurídicos e materiais necessários à conservação da embarcação e à continuação da viagem, e ainda os actos e contratos de que seja encarregue pelo armador de comércio.

2 - O agente de navegação tem de ser uma sociedade comercial regularmente constituída que, em representação do armador de comércio, e por sua conta e ordem, pratique os seguintes actos e procedimentos:

a) Dar cumprimento, em nome e por conta e ordem de armadores de comércio, a

disposições legais ou contratuais, executando e promovendo, junto das autoridades portuárias ou de outras entidades os actos ou diligências relacionados com a estadia das embarcações que lhes estejam consignadas e suas cargas, tripulações e passageiros, defendendo os respectivos interesses;

b) Promover, em nome e por conta e ordem de armadores de comércio, a celebração de contratos de transporte marítimo, nomeadamente dos que resultem da actividade de angariação de carga por eles desenvolvida;

c) Actuar como mandatário dos armadores de comércio, podendo, em tal qualidade, ser-lhe cometido poderes, nomeadamente para emitir, assinar, alterar ou validar conhecimentos de carga, proceder ou mandar proceder aos trâmites exigidos à recepção de mercadorias, tripulantes e passageiros para embarque ou à entrega de mercadorias desembarcadas e ao tratamento de tripulantes e passageiros desembarcados;

d) Em geral, prestar protecção, apoio e assistência aos armadores de comércio de que seja representante, competindo-lhe a defesa dos interesses das embarcações que lhes estejam consignados, cabendo-lhe facultar, em particular aos respectivos comandantes, todas as informações da sua especialidade, bem como, directa ou indirectamente, proporcionar-lhes os serviços que por eles sejam solicitados.

3 - As actividades referidas no número anterior podem ser exercidas directamente pelos armadores de comércio em relação às embarcações por si exploradas.

4 - Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, são ainda consideradas agentes de navegação as sociedades comerciais regularmente constituídas que, embora exercendo as funções mencionadas no n.º 2, não agenciem embarcações em porto, por representarem armadores de comércio que não escalam os portos portugueses ou aqueles em que se encontram licenciados, desde que comprovadamente mantenham essa representação.

5 - As referências feitas nos números anteriores a armadores de comércio abrangem também os afretadores, os fretadores, os gestores de navios e ainda os proprietários de navios que os não explorem directamente.

6 - Sem prejuízo do disposto em lei especial, a actividade do agente de navegação rege-se pelas disposições legais aplicáveis ao mandato com representação e, supletivamente, pelas disposições respeitantes ao contrato de agência.

7 - Nos poderes do agente de navegação incluem-se sempre os de receber citações e notificações judiciais em representação dos proprietários, dos armadores de comércio e dos gestores de navios cujo despacho o agente tenha requerido.

Artigo 43.º

Acesso à actividade agente de navegação e seu exercício

1 - O acesso à actividade de agente de navegação carece de inscrição no IPTM, I. P.

2 - A inscrição tem validade de cinco anos, renovável por iguais períodos, mediante comprovação dos requisitos necessários à inscrição para o acesso à actividade.

3 - O pedido de renovação da inscrição deve ser solicitado pelo agente inscrito nos seis meses anteriores ao termo da respectiva validade.

4 - O exercício da actividade de agente de navegação, em cada porto, depende de licenciamento a conceder pela respectiva autoridade portuária.

5 - É expressamente vedado a qualquer pessoa, não inscrita como agente de navegação, utilizar as denominações “agente de navegação”, “agência de navegação”, “agência marítima” ou “consignatário de navios”, assim como quaisquer outras denominações que possam confundir-se com as referidas.

6 - São devidas taxas pela inscrição, renovação e licenciamento para o exercício da actividade a fixar pelas entidades intervenientes em regulamentação própria.

Artigo 44.º

Requisitos de acesso à actividade de agente de navegação

O acesso à actividade de agente de navegação depende do preenchimento cumulativo dos seguintes requisitos:

a) O objecto da sociedade deve abranger a prática dos actos e procedimentos previstos no n.º 2 do artigo 42.º;

b) A sociedade deve possuir idoneidade comercial, capacidade profissional e capacidade financeira.

Artigo 45.º

Idoneidade

Para efeitos da alínea *b)* do artigo anterior, considera-se que não possui idoneidade comercial a sociedade cujos administradores, gerentes ou responsáveis técnicos, se verifique:

a) Proibição legal ou judicial para o exercício do comércio;

b) Condenação, com trânsito em julgado, por crimes de insolvência dolosa ou de favorecimento de credores;

c) Condenação, com trânsito em julgado, pela prática de concorrência ilícita ou desleal;

d) Proibição legal ou judicial do exercício da actividade de agente de navegação, durante o respectivo período de duração.

Artigo 46.º

Capacidade profissional

1 - Para efeitos da alínea *b)* do artigo 44.º, considera-se que a sociedade dispõe de capacidade profissional quando tenha ao seu serviço um responsável técnico, em regime de exclusividade, com comprovada experiência profissional na actividade de agente de navegação por um período de tempo não inferior a cinco anos ou com formação profissional adequada.

2 - A formação profissional referida no número anterior considera-se adequada quando comprovada pela frequência com aproveitamento em curso reconhecido oficialmente de cujo programa constem matérias directa ou indirectamente relacionadas com a actividade de agentes de navegação.

3 - O cargo de responsável técnico pode ser exercido por um administrador ou gerente devidamente habilitado para o efeito nos termos dos números anteriores.

4 - Para efeitos do disposto nos n.ºs 1 e 2, pode o IPTM, I. P., ouvir as associações representativas dos agentes de navegação.

Artigo 47.º

Capacidade financeira

Para efeitos da alínea *b*) do artigo 44.º, considera-se que a sociedade dispõe de capacidade financeira quando:

a) Disponha de capital social igual ou superior a € 50 000 inteiramente realizado;

b) Possua um seguro de responsabilidade civil no montante mínimo de € 100 000, para cobertura de riscos decorrentes do exercício da sua actividade.

Artigo 48.º

Pedido de inscrição como agente de navegação

1 - Do requerimento com o pedido de inscrição para o acesso à actividade de agente de navegação deve constar:

a) A identificação da sociedade requerente;

b) A identificação dos administradores, gerentes e do responsável técnico;

c) A indicação do valor do capital social e grau de realização.

2 - O requerimento deve ser instruído com os seguintes documentos:

a) Certidão do registo comercial da sociedade;

b) Certificado de registo criminal dos administradores, gerentes e responsável técnico;

c) *«Curriculum vitae»* do responsável técnico, acompanhado de elementos comprovativos da experiência profissional ou da formação profissional adequada, nos termos do artigo 46.º;

d) Declaração comprovativa do exercício do cargo de responsável técnico em regime de exclusividade;

e) Certidão da apólice do seguro de responsabilidade civil.

Artigo 49.º

Cancelamento da inscrição como agente de navegação

1 - A inscrição de agente de navegação é cancelada:

a) Com a extinção, por qualquer forma, da sociedade titular;

b) Com a declaração de insolvência da sociedade;

c) A pedido do agente de navegação inscrito;

d) Quando o agente de navegação deixe de reunir qualquer dos requisitos previstos no artigo 44.º para a inscrição e quando notificado para esse efeito, os não reponha em prazo não superior a 60 dias;

e) Quando o agente de navegação não se licencie, em qualquer porto, no prazo de seis meses, a contar da data de inscrição;

f) Quando o agente de navegação deixe de estar licenciado em pelo menos um porto.

2 - O cancelamento da inscrição determina, automaticamente, a caducidade de todas as licenças para o exercício da actividade.

3 - Para efeitos do disposto no número anterior, o IPTM, I. P., deve informar as autoridades portuárias onde o agente se encontre licenciado.

Artigo 50.º

Requisitos de licenciamento

1 - O licenciamento é concedido às sociedades inscritas como agentes de navegação que cumpram os seguintes requisitos:

a) Disponham de meios materiais e humanos necessários, designadamente, instalações, pessoal permanente com qualificações técnicas adequadas ao exercício da actividade, equipamento informático e tecnologias de informação, que lhes permitam cumprir com os requisitos exigidos em cada porto;

b) Prestem, caução em numerário, ou garantia bancária, junto da respectiva autoridade portuária.

2 - O valor e as condições de prestação da caução prevista no número anterior é fixado por cada autoridade portuária e deve constar do respectivo regulamento de exploração.

Artigo 51.º

Pedido de licenciamento

O pedido de licenciamento para o exercício da actividade, em cada porto, é dirigido à respectiva autoridade portuária e instruído com os seguintes documentos:

a) Certidão comprovativa da inscrição no IPTM, I. P.;

b) Cópia dos documentos que titulam a utilização das instalações destinadas ao exercício da actividade;

c) Indicação dos meios técnicos e humanos com que a sociedade se propõe exercer a actividade;

d) Quadro de pessoal permanente;

e) Outros elementos que comprovem a satisfação dos requisitos previstos no n.º 1 do artigo 50.º

Artigo 52.º

Cancelamento do licenciamento

A licença para o exercício da actividade num determinado porto é cancelada pela autoridade portuária sempre que:

a) O titular deixe de reunir qualquer dos requisitos previstos no artigo 50.º e, quando notificado para esse efeito, os não reponha em prazo não superior a 60 dias;

b) O titular não tiver agenciado qualquer navio ou não tiver praticado qualquer acto ou procedimento ou celebrado qualquer contrato do âmbito da sua actividade de que resulte a requisição de serviços junto da autoridade portuária, durante um período de um ano civil completo, não contando para esse efeito o ano civil em que é concedida a licença para o exercício da actividade.

Artigo 53.º

Registo de agentes de navegação

1 - O IPTM, I. P., deve criar, manter actualizado e publicitar na sua página electrónica um registo nacional dos agentes de navegação inscritos e licenciados nos portos.

2 - Para efeitos do número anterior, as autoridades portuárias devem informar o IPTM, I. P., das licenças emitidas para o exercício da actividade, de eventuais alterações e dos respectivos cancelamentos.

3 - O IPTM, I. P., deve manter as autoridades portuárias informadas das renovações de inscrição que efectuar, nos termos do n.º 3 do artigo 43.º

Artigo 54.º

Direitos dos agentes de navegação

São direitos do agente de navegação:

a) Exercer, nos portos para que esteja licenciado, as actividades referidas na presente secção;

b) Assumir, em nome próprio ou em nome dos seus clientes, toda e qualquer forma

legítima de defesa ou protecção dos interesses correspondentes, nomeadamente as relativas à retenção de cargas por créditos seus ou dos seus clientes sobre o dono, destinatário ou interessado na carga a reter;

c) Todos os demais direitos decorrentes do contrato de mandato.

Artigo 55.º

Obrigações do agente de navegação

Constituem obrigações do agente de navegação:

a) Colaborar com as autoridades marítimas e portuárias e outros serviços públicos no cumprimento e execução das formalidades relacionadas com a estadia das embarcações e com o tratamento das tripulações e passageiros e com o encaminhamento das cargas;

b) Exercer com diligência todas as funções inerentes à prestação de serviços de agente de navegação e cumprir as normas de funcionamento do porto;

c) Assumir, por todos os meios lícitos, a defesa dos interesses que lhe estejam confiados;

d) Abster-se da prática de actos de concorrência desleal;

e) Guardar, nos limites legais, o segredo profissional em relação aos factos que o justifiquem e de que tenha conhecimento em virtude do exercício da actividade;

f) Identificar com o nome e número de inscrição todos os documentos ou formas que utilize na sua actividade para informação ou publicidade;

g) Prestar as informações que lhe forem solicitadas pelo IPTM, I. P., e pelas autoridades marítimas e portuárias;

h) Comunicar ao IPTM, I. P., todas as alterações que se verifiquem nos estatutos, na composição da sua administração ou gerência, do responsável técnico ou em

quaisquer outras condições ou requisitos exigidos para a inscrição;

i) Comunicar às autoridades portuárias todas as alterações respeitantes às condições do licenciamento;

j) Remeter ao IPTM, I. P., nos primeiros três meses de cada ano civil, informação respeitante à actividade desenvolvida no ano anterior e em particular sobre os portos em que actuam, os serviços que prestam e as embarcações e os armadores de comércio que representam.

Artigo 56.º

Tarifas

O agente de navegação responde, perante a autoridade portuária, por tarifas e demais encargos relativamente a serviços prestados à embarcação, por si requisitados.

Artigo 57.º

Fiscalização da actividade

1 - Compete ao IPTM, I. P., e às autoridades portuárias fiscalizar o acesso e exercício da actividade do agente de navegação.

2 - O disposto no número anterior não prejudica as competências de fiscalização dos órgãos do Sistema de Autoridade Marítima estabelecidos por lei.

Secção V

Tripulação

Subsecção I

Disposições gerais

Artigo 58.º

Tripulação e lotação de segurança da embarcação

1 - A tripulação é constituída pelo conjunto de todos os indivíduos, recrutados nos termos

da legislação aplicável, para exercer funções a bordo da embarcação.

2 - Designa-se por lotação de segurança o número mínimo de tripulantes, distribuídos por categorias e funções, fixado para cada embarcação pela entidade competente, com o objectivo de garantir a segurança da navegação, da embarcação, das pessoas e bens embarcados, das cargas ou capturas, bem como a protecção do meio marinho.

3 - O comandante pode recusar, com motivo justificado, o serviço a bordo de qualquer tripulante.

Artigo 59.º

Regimes jurídicos aplicáveis aos tripulantes

1 - As matérias relativas à actividade profissional dos tripulantes, nomeadamente a inscrição marítima e a emissão de cédulas marítimas, a aptidão física, a classificação, categorias, requisitos de acesso e funções a desempenhar, a formação, certificação e reconhecimento de certificados, o recrutamento e os regimes de embarque e de desembarque e a lotação de segurança das embarcações são objecto de regulamentação em legislação especial.

2 - O regime jurídico do trabalho a bordo das embarcações está igualmente sujeito a legislação especial.

Subsecção II

Comandante

Artigo 60.º

Comandante

1 - Entre os marítimos, a categoria mais elevada do escalão dos oficiais designa-se por capitão da marinha mercante.

2 - O tripulante investido em funções de comando da embarcação toma a designação genérica:

a) De comandante, quando pertencer ao escalão dos oficiais;

b) De mestre ou arrais, quando pertencer ao escalão da mestrança;

c) Da respectiva categoria, quando pertencer ao escalão da marinhagem.

3 - As funções de comando da embarcação só podem ser confiadas aos marítimos legalmente habilitados para o efeito.

Artigo 61.º

Designação do comandante

1 - Compete ao armador de comércio designar o comandante da embarcação.

2 - O armador de comércio pode destituir o comandante a qualquer momento, sem prejuízo dos direitos e obrigações decorrentes do respectivo contrato de trabalho.

3 - O impedimento permanente do comandante para o exercício das respectivas funções obriga o armador de comércio a designar um novo comandante.

Artigo 62.º

Imediato e substituto do comandante

1 - Designa-se por imediato o oficial de pilotagem cuja função se segue à do comandante e que a bordo é o seu substituto designado.

2 - Na falta ou impedimento do comandante, as funções de comando são exercidas pelo imediato e, na falta ou impedimento deste, sucessivamente, pelo tripulante de maior categoria, atendendo-se dentro de cada categoria à antiguidade.

3 - Os substitutos do comandante têm os direitos e as obrigações a atribuídos por lei ou contrato ao comandante.

Artigo 63.º

Atribuições e deveres legais do comandante

1 - O comandante é a pessoa encarregada do comando da embarcação, entendendo-se como tal a chefia da tripulação, a direcção da embarcação e o exercício da autoridade

sobre todas as pessoas que se encontram a bordo.

2 - No exercício das suas funções, constituem deveres legais do comandante:

a) Zelar pela segurança da embarcação e das pessoas que se encontram a bordo;

b) Garantir a boa estiva, arrumação, guarda, transporte, descarga e entrega das mercadorias;

c) Iniciar a viagem segundo as instruções do armador de comércio, verificando se a embarcação se encontra devidamente equipada, armada e abastecida para a realizar;

d) Levar a embarcação ao seu destino;

e) Permanecer a bordo durante a viagem quando ocorra perigo para a expedição, salvo quando a sua ausência seja justificada por necessidade imperiosa;

f) Tomar piloto ou prático sempre que a lei, o costume ou a normal diligência assim o determinem;

g) Garantir o cumprimento da legislação aplicável nos lugares onde a embarcação se encontre;

h) Assegurar os registos legalmente obrigatórios, bem como os determinados pelo armador de comércio;

i) Convocar a conselho os oficiais e os representantes dos afretadores ou interessados na carga que lhe seja possível reunir a bordo, quando a embarcação ou a carga estiverem em perigo, desde que a situação o permita;

j) Dirigir pessoalmente a embarcação à entrada e saída dos portos, canais e rios bem como em quaisquer circunstâncias em que a navegação apresente particulares dificuldades;

l) Em caso de abandono da embarcação, providenciar, na medida do possível, pela salvação e guarda dos documentos de bordo, meios financeiros e outros valores que lhe tenham sido especialmente confiados;

m) Informar o armador de comércio, os carregadores e os sobrecargas, sempre que possível e, em particular, depois de qualquer arribada, sobre os acontecimentos extraordinários ocorridos durante a viagem, sobre as despesas extraordinárias efectuadas ou a efectuar em benefício da embarcação e sobre os fundos para o efeito constituídos;

n) Exibir às autoridades competentes ou aos interessados na expedição os documentos e registos da embarcação, emitindo as competentes certidões ou cópias, quando requeridas;

o) Permitir o acesso a bordo e a realização de vistorias e inspecções por peritos credenciados pelas autoridades competentes ou pelos interessados na expedição marítima, desde que isso não envolva prejuízo para esta;

p) Os demais previstos na lei.

Artigo 64.º

Carregamento por conta da tripulação

É vedado ao comandante e aos restantes tripulantes carregar por sua conta, salvo estipulação escrita em contrário.

Artigo 65.º

Utilização, venda e oneração da carga

1 - Se for necessário para a continuação da viagem o comandante, enquanto representante do armador de comércio, 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, na proporção da distância já percorrida.

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

Artigo 66.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 da embarcação que não sejam propriedade do armador de comércio.

Artigo 67.º

Tutela de direitos dos interessados na carga

1 - Enquanto representante do armador de comércio, o comandante 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 marítima.

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 68.º

Alijamento

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

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

3 - É aplicável, com as devidas adaptações, o disposto no n.º 4 do artigo 65.º

Artigo 69.º

Representação em juízo

Fora dos lugares em que o armador de comércio 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 seu representante:

a) Promover a notificação de actos;

b) Demandar;

c) Ser notificado;

d) Ser demandado por acções relativas a facto seu ou da tripulação no exercício das funções que lhes estão confiadas.

Capítulo II

Outro pessoal

Secção Única

Piloto e actividade de pilotagem

Artigo 70.º

Piloto da barra

O piloto da barra é um profissional de pilotagem dos portos e barras, devidamente habilitado e certificado nos termos da legislação especial aplicável.

Artigo 71.º

Actividade de pilotagem

1 - A actividade de pilotagem de porto e barra é o serviço que consiste na assistência técnica aos comandantes das embarcações nos movimentos de navegação e manobras nas águas sob soberania e jurisdição nacionais, de modo a proporcionar que os mesmos se processem em condições de segurança.

2 - O serviço de pilotagem pode ser prestado por entidades públicas ou por privados, nos termos da legislação aplicável.

3 - As áreas de pilotagem obrigatória são estabelecidas em legislação especial.

Capítulo III

Outras actividades

Artigo 72.º

Actividade marítimo-turística

1 - A actividade marítimo-turística consiste na actividade comercial de prestação de serviços de natureza cultural, de lazer, de pesca turística, de táxi, prestados mediante a utilização de embarcações com fins lucrativos.

2 - As modalidades e a prestação dos serviços que compõem esta actividade encontram-se reguladas em legislação especial.

Artigo 73.º

Actividade piscatória

1 - A actividade piscatória consiste na actividade comercial de captura de peixe ou outros recursos vivos do mar mediante a utilização de embarcações.

2 - A actividade piscatória, em todas as suas vertentes, deve ser exercida tendo em atenção a necessidade de preservação dos recursos e ecossistemas marinhos, sem colocar em causa a subsistência de uma actividade fundamental para a economia e o tecido social nacional, não comprometendo as gerações futuras.

3 - As modalidades da actividade piscatória, a regulamentação das embarcações, registos, licenças, áreas de pesca, artes permitidas, instrumentos, espécies marítimas passíveis de ser capturadas e demais aspectos relacionados são regulados por legislação especial.

Artigo 74.º

Actividade de náutica de recreio

1 - A actividade de náutica de recreio consiste na utilização de embarcações de recreio, em desportos náuticos ou em simples lazer.

2 - A prática da actividade de náutica de recreio é regulada por legislação especial.

TÍTULO IV

Acontecimentos de mar

Capítulo I

Acontecimentos de mar e relatório de mar

Artigo 75.º

Acontecimento de mar

1 - Entende-se por acontecimento de mar todo o facto extraordinário que ocorra no mar, ou em águas sob qualquer jurisdição nacional, que tenha causado ou possa causar danos a embarcações, engenhos flutuantes, pessoas ou coisas que neles se encontrem ou por eles sejam transportadas ou ao meio marinho.

2 - Consideram-se acontecimentos de mar, nomeadamente, a tempestade, o naufrágio, o encalhe, a varação, a arribada, o abalroamento, a simples colisão ou toque, o incêndio, a explosão, o alijamento ou o simples aligeiramento, a pilhagem, a captura, o arresto, a detenção, a angária, a pirataria, o roubo, o furto, a barataria, a rebelião, a queda de carga, as avarias particulares da embarcação ou da carga, bem como as avarias grossas, a salvação, a presa, o acto de guerra, a violência de toda a espécie, a mudança de rota, de viagem ou de embarcação, a quarentena, a poluição e outros acidentes ambientais e, em geral, todos os acidentes ocorridos no mar que tenham por objecto a embarcação, engenhos flutuantes, pessoas, cargas ou outras coisas transportadas a bordo.

3 - É igualmente considerado acontecimento de mar a detecção de clandestinos a bordo e o resgate de pessoas do mar.

Artigo 76.º

Relatório de mar

1 - Após a ocorrência de acontecimento de mar, o comandante ou quem exerça as funções de comando deve elaborar um relatório de mar onde seja descrito pormenorizadamente o ocorrido.

2 - O relatório de mar deve conter a descrição de todos os elementos úteis que caracterizam o acontecimento de mar a que respeitam, designadamente os seguintes:

a) Identificação e qualidade do subscritor;

b) Elementos identificadores e características técnicas das embarcações e outras coisas relacionadas;

c) Identificação dos proprietários, armadores de comércio, afretadores, seguradores,

carregadores, lesados, credores e demais interessados conhecidos;

d) Indicação do local ou área geográfica onde se verificou o acontecimento de mar;

e) Descrição pormenorizada dos antecedentes, da sequência dos factos, das consequências e das eventuais causas do acontecimento;

f) Informação descritiva sobre a descoberta de clandestinos e de pessoas resgatadas do mar e a factualidade inerente a essa situação;

g) Identificação das testemunhas e indicação de outros meios de prova.

3 - O relatório de mar elaborado nos termos do número anterior é apresentado à autoridade ou consular, com jurisdição no primeiro porto de escala onde essa autoridade exista, no prazo de 48 horas contado a partir do momento em que a embarcação atracar ou fundear no mencionado porto.

4 - Em caso de perda total da embarcação, o prazo previsto no número anterior conta-se desde a data da chegada do comandante a esse local ou de quem o substitua.

5 - Caso o relatório de mar seja apresentado fora do prazo indicado no n.º 3, a autoridade marítima ou consular, sem prejuízo das investigações a que está obrigada, não pode confirmá-lo, devendo tal circunstância ficar expressamente referida nas conclusões que venham a ser lavradas.

6 - Enquanto o procedimento de confirmação do relatório de mar não estiver concluído, não podem iniciar-se as operações de descarga ou de desembarque da embarcação, salvo havendo urgência nesta e autorização concedida por escrito pela autoridade competente para a confirmação.

Artigo 77.º

Confirmação do relatório de mar

1 - A autoridade marítima ou consular que recebe o relatório de mar deve averiguar, com carácter de urgência, a veracidade dos factos relatados, inquirindo em separado as

testemunhas arroladas e os tripulantes, passageiros ou outras pessoas que considere necessário ouvir para esclarecimento da verdade.

2 - A autoridade competente para a confirmação do relatório de mar deve, igualmente, recolher as informações e demais meios de prova relacionados com os factos relatados.

3 - Nenhum tripulante, passageiro ou outra pessoa pode recusar-se a prestar depoimento feito sob a forma de auto de declarações, salvo impedimento legal, devendo a recusa de colaboração constar das conclusões do procedimento.

4 - Os interessados na expedição marítima, ou os seus representantes ou gestores de negócios, podem assistir ao depoimento das testemunhas e demais produção de prova, bem como solicitar a quem os detenha os documentos e registos da embarcação, respectivas certidões e cópias.

5 - No final da averiguação, a autoridade marítima ou consular encerra o procedimento, lavrando conclusões, nas quais confirma ou não, fundamentadamente, os factos constantes do relatório de mar.

6 - A autoridade referida no número anterior deve enviar, logo que possível, à autoridade marítima do porto de registo da embarcação em causa, cópia autenticada do procedimento e suas conclusões respeitantes ao relatório de mar.

7 - Os factos constantes de relatório de mar confirmado pela autoridade marítima ou consular competente, com observância do disposto no presente artigo e no artigo anterior, presumem-se verdadeiros, salvo prova em contrário.

Capítulo II

Avarias

Artigo 78.º

Conceito de avarias

1 - Entende-se por avarias todas as despesas extraordinárias feitas com a embarcação ou com a sua carga, conjunta ou separadamente, e todos os danos que acontecem à embarcação e carga desde que os riscos do mar comecem e até que acabem.

2 - Relativamente à embarcação, os riscos de mar começam com o início do carregamento e terminam assim que a descarga esteja completa.

3 - Relativamente a cada peça de carga, os riscos de mar iniciam-se com a conclusão do carregamento e terminam com a conclusão da respectiva descarga.

4 - Não são reputadas avarias, mas simples despesas a cargo da embarcação, as que ordinariamente se fazem com a sua saída e entrada, assim como o pagamento de direitos e outras taxas de navegação, e com as tendentes a aligeirá-lo para passar os baixos ou bancos de areia conhecidos à saída do lugar de partida e à entrada do lugar de chegada.

Artigo 79.º

Direito aplicável

1 - Aos pressupostos e efeitos da avaria 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 a embarcação se encontra registada, salvo se a avaria ocorrer em porto, caso em que se aplica o direito local;

b) Aos efeitos da avaria, o direito do lugar onde a regulação é realizada.

4 - Os critérios de interpretação dos preceitos negociais sobre avarias são os definidos pelo direito escolhido nos termos do n.º 1 e, na sua falta, pelo direito aplicável ao negócio jurídico.

5 - Quando se trate da interpretação de cláusulas gerais, são sempre tidos em conta os sistemas jurídicos que exerceram influência sobre a sua elaboração e as práticas usuais dos reguladores de avarias.

Artigo 80.º

Supletividade

1 - As avarias regulam-se por convenção dos participantes na expedição marítima e, na sua falta ou insuficiência, pelas disposições constantes da presente Secção.

2 - O armador de comércio é responsável, perante o participante com quem haja convencionado nos termos referidos no número anterior, pelos prejuízos que lhe possam advir da não estipulação dos mesmos preceitos com qualquer outro participante.

Artigo 81.º

Espécies de avarias

1 - As avarias são de duas espécies: avarias grossas ou comuns e avarias simples ou particulares.

2 - São avarias grossas ou comuns todas as despesas e sacrifícios de ordem extraordinária feitos de forma voluntária e razoável com o fim de evitar um perigo grave razoavelmente aferido para a segurança comum da embarcação e da carga.

3 - São avarias simples ou particulares as despesas causadas e o dano sofrido só pela embarcação ou só pela carga, sendo suportadas e reguladas nos termos gerais de direito.

Artigo 82.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.

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 de comércio 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, no embarque, com valor inferior ao real só é compensável pelo valor declarado.

Artigo 83.º

Regra geral sobre compensação do armador de comércio por despesas extraordinárias

São compensáveis as despesas extraordinárias, realizadas pelo armador de comércio, que constituam avaria comum, sejam a directa consequência do acto de avaria comum ou sejam feitas em sua substituição.

Artigo 84.º

Compensação por despesas extraordinárias incorridas em porto ou lugar de arribada

1 - Quando, por motivo de acidente ou outras circunstâncias extraordinárias que o imponham para a segurança comum, a embarcação tiver de entrar num porto ou em lugar de arribada ou voltar ao porto ou outro lugar de carregamento, são compensáveis as seguintes despesas:

a) Despesas portuárias;

b) Despesas de reparação;

c) Despesas com operações de carga que sejam necessárias para a segurança comum ou para possibilitar a reparação do dano causado à embarcação pelo acidente ou sacrifício, desde que exigida para a continuação segura de 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 para permitir a reparação do dano causado à embarcação ou a reestiva da carga que tenha sofrido deslocação durante a viagem, desde que exigida para a continuação segura da viagem;

f) Despesas com vencimentos e manutenção do comandante e dos tripulantes, bem como o combustível e provisões consumidos durante o prolongamento da viagem e a permanência da embarcação no porto ou em local de arribada;

g) Custo de quaisquer medidas tomadas para prevenir ou minorar danos ambientais que constituam condição de entrada, permanência ou saída do porto ou local de refúgio ou ligadas com as operações de carga e a armazenagem referidas nas alíneas anteriores.

2 - Em caso de declaração de perda da embarcação ou se este não prosseguir 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 daquela declaração ou do abandono da viagem ou até à data em que termina a descarga, se aquela 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 em local de arribada.

Artigo 85.º

Compensação por adiantamento de fundos

1 - 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.

2 - É também compensável o prémio do seguro de despesas de avaria comum.

Artigo 86.º

Despesas incorridas com respeito a salvação

1 - As despesas relativas a salvação, incluindo juros e custos legalmente associados, não correspondem a avaria comum.

2 - Se um participante tiver pago a totalidade ou parte das despesas de salvação devidas por outro participante, calculadas com base no valor dos bens salvos e não com base nos valores de contribuição para efeitos de avaria comum, essa totalidade ou parte é creditada no regulamento da avaria ao participante que a pagou e debitada ao participante por conta do qual foi paga.

3 - As despesas de salvação referidas no presente artigo incluem qualquer remuneração de salvação que tome em consideração a habilidade e os esforços dos salvadores para evitar ou minimizar danos ambientais nos termos do n.º 1 do artigo 140.º, ou de disposição semelhante, mas compreende qualquer remuneração especial devida nos termos do artigo 142.º ou disposição semelhante.

Artigo 87.º

Limite à compensação de despesas em substituição

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

Artigo 88.º

Regra geral quanto à determinação do prejuízo compensável em caso de sacrifício de carga, da embarcação ou das suas pertenças

1 - O prejuízo sofrido com sacrifício da carga, da embarcação 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 da embarcação no momento em que chega ao destino a última partida que se encontrava a bordo quando foi praticado o acto de avaria comum.

Artigo 89.º

Determinação do prejuízo compensável em caso de sacrifício de carga

1 - O valor da carga sacrificada corresponde ao seu valor, em bom estado, no porto de destino e ao tempo da descarga.

2 - Se o valor previsto no número anterior não puder ser determinado, corresponde ao preço da mesma no lugar e ao tempo do carregamento, acrescido do frete pago em avanço ou devido em qualquer caso, do prémio de seguro e, caso assim tenha sido convencionado, do lucro esperado.

3 - Do valor referido nos números anteriores são deduzidos os danos sofridos pela carga anteriormente ao acto de avaria comum.

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

Artigo 90.º

Determinação do prejuízo compensável em caso de sacrifício da embarcação ou das suas pertenças

1 - Em caso de sacrifício da embarcação 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, desde que não exceda o custo razoavelmente estimado das reparações.

3 - Quando a embarcação constitua perda total efectiva ou se os custos de reparação excederem o valor da embarcação, o prejuízo compensável corresponde à diferença entre o valor razoavelmente estimado da embarcação, caso não tivesse ocorrido a avaria comum, e o valor efectivo da embarcação.

4 - Para efeitos do número anterior, se vier a ocorrer a venda da embarcação, o valor efectivo deste corresponde ao resultado líquido da mesma.

Artigo 91.º

Deduções ao prejuízo compensável em caso de sacrifício da embarcação ou das suas pertenças

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

2 - Em caso de dano de embarcação com mais de 15 anos, para a determinação do prejuízo compensável, deve ser deduzido um terço do valor das reparações.

3 - Para efeito do disposto no número anterior, é tomada em conta, separadamente, a idade dos botes salva-vidas e afins, aparelhos de navegação e telecomunicações, máquinas e caldeiras, não havendo lugar a dedução com respeito a âncoras e correntes nem relativamente aos custos de deslocação e permanência.

4 - Os custos de limpeza, pintura e revestimento do casco só são compensáveis se o casco tiver sido limpo, pintado ou revestido nos 12 meses anteriores ao acto de avaria comum, devendo neste caso ser deduzidos metade dos custos.

Artigo 92.º

Deduções ao 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 93.º

Juros

1 - Ao prejuízo compensável acrescem juros à taxa legal 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 atende-se à taxa média aplicada pelos tribunais dessa mesma jurisdição.

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

Artigo 94.º

Obrigados à contribuição

1 - Estão obrigados a contribuir para a compensação da avaria comum todos os interessados nos bens compreendidos efectivamente na expedição marítima no momento do acto de avaria comum, que cheguem em segurança ao destino previsto ou a qualquer outro lugar em que a viagem seja abandonada.

2 - O destinatário está obrigado a contribuir quando seja o proprietário da mercadoria ou quanto 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, à bagagem, bens pessoais e veículos automóveis dos passageiros.

Artigo 95.º

Regra geral da determinação da contribuição

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 artigo 140.º ou de disposição semelhante.

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

Artigo 96.º

Determinação da contribuição devida pelos interesses na carga

1 - O valor da carga corresponde ao seu valor, em bom estado, no porto de destino e ao tempo da descarga.

2 - Se o valor previsto no número anterior não puder ser determinado, aquele corresponde ao preço da carga no lugar e ao tempo do carregamento, acrescido do frete pago em avanço ou devido em qualquer caso, do prémio de seguro e, caso assim tenha sido convencionado, do lucro esperado.

3 - 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 97.º

Remessa da carga para o destino por outros meios

1 - Quando a embarcação tiver entrado num porto ou outro local de refúgio ou voltar ao porto ou lugar de carregamento e a carga ou parte dela for remetida para o destino por outros meios, os direitos e obrigações resultantes da avaria comum devem, desde 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 o valor da carga é determinado com base no produto líquido efectivo da venda.

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 de comércio deve contribuir com base no valor efectivo líquido da embarcação no momento em que se completa a descarga.

Artigo 98.º

Perda da carga durante a continuação da viagem

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

Artigo 99.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 100.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 101.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 102.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 de comércio 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 103.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 104.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 artigo 98.º.

Artigo 105.º

Promoção da regulação da avaria

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

Artigo 106.º

Lugar da regulação da avaria

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

Artigo 107.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 108.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 da presente Secção.

Artigo 109.º

Recuperação dos bens sacrificados

1 - Em caso de recuperação total o parcial dos bens sacrificados, por parte dos respectivos interessados, depois de apresentado o regulamento, mas antes da sua execução, é 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 na proporção da sua contribuição.

Artigo 110.º

Prescrição

1 - Os direitos dos participantes na expedição marítima ao abrigo da presente Secção prescrevem no prazo de um ano contado da data do regulamento da avaria comum ou no prazo de seis anos contados do término da expedição marítima, consoante o que ocorrer em primeiro lugar.

2 - O número anterior não é aplicável entre as partes da avaria comum e os respectivos seguradores.

Artigo 111.º

Acção de regulação

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

Capítulo III

Abandono

Artigo 112.º

Abandono da embarcação

1 - Considera-se abandonada a embarcação que, encontrando-se na área de jurisdição dos tribunais portugueses, aí permaneça por um período superior a 30 dias sem comandante ou quem desempenhe as correspondentes funções de comando e sem agente de navegação, mesmo que tal não resulte de acontecimento de mar.

2 - A embarcação deixa de ter agente de navegação a partir da data em que este notifique a autoridade marítima e portuária competentes no espaço em que a embarcação se encontra de que cessou as suas funções relativamente a essa embarcação.

3 - Quando a situação de embarcação à deriva não resulte de acontecimento de mar e não tendo sido reclamada num prazo de 30 dias ou conhecido o proprietário da embarcação ou qualquer representante legal, o prazo referido no n.º 1 conta-se a partir do momento da ocorrência, independentemente das acções das entidades públicas competentes que se destinem a assegurar as condições de segurança e ambientais com a relocalização temporária da embarcação.

Artigo 113.º

Declaração e efeitos do abandono

1 - Se, em resultado de acontecimento de mar, o proprietário, o armador de comércio ou o respectivo representante legal pretender abandonar a embarcação ou declarar a sua perda total, deve exarar, no prazo máximo de cinco dias úteis contados da data do sinistro, declaração expressa nesse sentido dirigida à autoridade marítima.

2 - Na falta da declaração referida no número anterior, ou não sendo conhecido o proprietário da embarcação ou qualquer representante legal, a embarcação considera-se abandonada no prazo máximo de 30 dias contados da data do acontecimento de mar.

3 - No caso previsto no número anterior, a embarcação é entregue às autoridades

alfandegárias com jurisdição na área a fim de se proceder à sua venda, a qual se deve reger pelas normas aplicáveis à venda antecipada em processo de execução.

4 - O abandono da embarcação em resultado de acontecimento de mar não afasta a responsabilidade do proprietário, do armador de comércio ou representante legal pelos prejuízos ou danos causados.

Capítulo IV

Arribadas forçadas

Artigo 114.º

Noção

1 - Entende-se por arribada a entrada em porto ou outro local distinto dos determinados no início da viagem e por arribada forçada aquela em que essa entrada é determinada por causa justificativa.

2 - São aplicáveis as disposições do presente capítulo, com as devidas adaptações, quando a embarcação retarde a largada de um porto de escala por causa justificativa.

Artigo 115.º

Direito aplicável

Às matérias reguladas no presente capítulo é aplicável o direito vigente no local de registo da embarcação.

Artigo 116.º

Causa justificativa

1 - Entende-se por causa justificativa de arribada toda a situação em que esta se apresente como necessária ao bom êxito da expedição marítima.

2 - Constituem causas justificativas, designadamente:

a) A falta de mantimentos, água ou combustível;

b) A existência de risco ou ameaça susceptível de colocar em perigo a segurança de

tripulantes, passageiros, bens e a própria embarcação;

c) Actos de pirataria;

d) Qualquer acontecimento que impeça a embarcação de continuar a navegação em condições de segurança adequadas.

Artigo 117.º

Formalidades da arribada

1 - Sempre que possível, antes de efectuar a arribada, o comandante deve convocar a conselho os oficiais e os representantes dos afretadores ou interessados na carga que lhe seja possível reunir a bordo.

2 - Os armadores de comércio, carregadores e sobrecargas devem ser informados das despesas extraordinárias efectuadas ou a efectuar em benefício da embarcação e sobre os fundos para o efeito constituídos.

3 - O procedimento previsto no artigo 76.º não é condição para a arribada ser realizada, sem prejuízo do direito de indemnização dos lesados pela sua inobservância.

Artigo 118.º

Arribada ilegítima

1 - Considera-se ilegítima a arribada que proceda de culpa do armador de comércio, do comandante ou da tripulação.

2 - Para efeitos do disposto no número anterior, a culpa pode resultar de presunção, contanto que não seja feita prova do seu contrário.

3 - A arribada é ilegítima, designadamente, se:

a) A falta de mantimentos, água ou combustível proceder de se não ter feito o necessário fornecimento, ou de se haver perdido por má arrumação ou descuido;

b) O temor de existência de risco ou ameaça susceptível de colocar em perigo a

segurança de tripulantes, passageiros, bens e a própria embarcação não for causado justificadamente por factos positivos;

c) O acontecimento que impediu a embarcação de continuar a navegação resultar da falta de bom conserto, apercebimento, equipação, má arrumação ou de disposição desacertada ou de falta de cautela do comandante.

Artigo 119.º

Despesas e prejuízos

1 - São por conta do armador de comércio ou do fretador as despesas ocasionadas pela arribada forçada.

2 - Sendo a arribada legítima, nem o comandante nem quem o designou responde pelos prejuízos que da mesma possam resultar aos carregadores ou proprietários da carga.

3 - Sendo a arribada ilegítima, o comandante, na qualidade de comissário, e quem o designou, na qualidade de comitente, são responsáveis até à concorrência do valor da embarcação e respectivo frete.

Artigo 120.º

Carga

1 - Podendo contactar-se o dono da carga em tempo útil, só com autorização deste se pode descarregar no porto ou local da arribada, para efeitos de reparo de avaria na carga.

2 - Se o dono da carga não der a sua autorização à descarga que seja indispensável ao conserto da embarcação, pode descarregar-se, desde que obtida previamente autorização do juiz competente, se o porto ou local for português, e autorização do agente consular havendo-o e, na sua falta, da autoridade local competente, se o porto ou local for estrangeiro.

3 - Se não for possível contactar o dono da carga e a descarga que seja indispensável para o

reparo de avaria na carga, são aplicáveis os termos referidos no número anterior.

4 - O comandante responde pela guarda e conservação da carga descarregada, salvos nos acidentes de força maior.

5 - A carga avariada é reparada ou vendida, conforme o que o respectivo dono determinar.

6 - Se não for possível contactar o dono ou se este pretender que a carga seja carregada avariada, quando tal não se afigure razoável, a reparação ou venda da mesma depende de autorização obtida nos termos do n.º 2.

7 - O comandante é obrigado a comprovar ao carregador ou consignatário a legitimidade do seu procedimento, sob pena de responder pelo preço que a carga teria como boa no lugar do destino.

Artigo 121.º

Saída

1 - O comandante pode ouvir todos os interessados compreendidos no âmbito do disposto no n.º 1 do artigo 117.º quanto à oportunidade da largada do porto ou local de arribada.

2 - O comandante responde pelos prejuízos resultantes de toda a demora injustificada no porto ou local da arribada.

Capítulo V

Abalroamento

Artigo 122.º

Noção e âmbito

1 - Entende-se por abalroamento a colisão de embarcações.

2 - As disposições da presente Secção regulam a responsabilidade extracontratual por abalroamento.

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 outra embarcação, às pessoas ou às coisas que se encontrem a bordo, posto que não tenha havido abalroamento.

Artigo 123.º

Regras aplicáveis

A responsabilidade por abalroamento é regulada pelas disposições contidas nas convenções internacionais de que Portugal é parte e, subsidiariamente, pelo direito competente nos termos do artigo seguinte.

Artigo 124.º

Direito subsidiário

1 - A responsabilidade extracontratual por abalroamento é regulada pelo direito escolhido pelas partes.

2 - Na falta de escolha aplica-se o direito do local de registo da embarcação.

3 - Quando as embarcações não se encontrem registadas no mesmo território é aplicável o direito vigente no lugar do abalroamento.

4 - Se o abalroamento ocorrer no alto mar, a responsabilidade de cada armador de comércio é regulada pelo direito do local do registo da respectiva embarcação.

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

Artigo 125.º

Caso fortuito ou força maior

Em caso de abalroamento devido a caso fortuito ou de força maior ou havendo dúvida sobre as suas causas, os danos são suportados por aqueles que os tenham sofrido, mesmo

se um deles ou todos estiverem fundeados aquando do abalroamento.

Artigo 126.º

Culpa de membros da tripulação de uma das embarcações

Sendo o abalroamento causado por facto culposo de membros da tripulação de uma das embarcações, o armador de comércio desta embarcação é obrigado a indemnizar os prejuízos.

Artigo 127.º

Culpa de membros da tripulação de ambas as embarcações

1 - Sendo o abalroamento causado por facto culposo de membros da tripulação de ambas as embarcações, os armadores de comércio destas embarcações são obrigados a indemnizar os prejuízos, em proporção à gravidade da culpa de cada lado.

2 - Se as circunstâncias não permitirem estabelecer a proporção, os armadores de comércio são obrigados a indemnizar em partes iguais.

3 - Os armadores de comércio só respondem solidariamente pelos danos resultantes de morte ou ofensa corporal das pessoas que se encontrem a bordo da embarcação.

Artigo 128.º

Culpa do piloto

Para efeitos de responsabilidade por abalroamento, o facto culposo do piloto tomado a bordo é equiparado ao facto culposo da tripulação, tendo o armador de comércio direito de regresso contra o piloto.

Artigo 129.º

Socorro e deveres de informação

1 - Ocorrido um abalroamento entre embarcações, os respectivos comandantes são

obrigados a prestar socorro à outra embarcação, à sua tripulação e aos seus passageiros, contanto que tal não represente um perigo grave para a sua embarcação e para as pessoas que se encontrem a bordo.

2 - Cada um dos comandantes é igualmente obrigado, na medida do possível, a comunicar ao outro os elementos necessários à identificação da embarcação que comanda, do seu porto de origem e de destino.

Artigo 130.º

Prescrição

1 - Os direitos de indemnização ao abrigo do presente capítulo prescrevem no prazo de dois anos a contar do abalroamento.

2 - Os direitos de regresso previstos no presente capítulo prescrevem no prazo de um ano a contar dos pagamentos que originam esses direitos.

Capítulo VI

Salvação marítima

Artigo 131.º

Definições

1 - Para efeito do presente capítulo, considera-se:

a) «Salvação marítima», todo o acto ou actividade que vise prestar socorro a embarcações ou outros bens, incluindo o frete em risco, quando em perigo no mar;

b) «Salvador», o que presta socorro aos bens em perigo no mar;

c) «Salvado», o proprietário ou armador de comércio dos bens objecto das operações de socorro.

2 - Considera-se ainda salvação marítima a prestação de acção de socorro em quaisquer

outras águas sob soberania e jurisdição nacional, desde que desenvolvida por embarcações.

Artigo 132.º

Direito aplicável à salvação

1 - O contrato de salvação é regido pelo direito designado pelas regras de conflito aplicáveis.

2 - Na falta de contrato de salvação, a obrigação de remunerar é regida pelo direito do lugar em que as embarcações envolvidas se encontrem registadas, pelo direito do lugar da salvação, se as embarcações não se encontrarem registadas no mesmo território ou pelo direito do local de registo da embarcação salvada, se a salvação ocorrer no alto mar.

3 - Se a salvação tiver exclusivamente por objecto carga ou outros bens que não constituam uma embarcação, à obrigação de remunerar 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.

4 - À repartição da remuneração entre o armador de comércio, o comandante e a tripulação de embarcação salvadora é regulada pelo direito vigente no local onde se encontre registada.

Artigo 133.º

Contratos de salvação marítima

1 - Podem os interessados celebrar contratos de salvação marítima em que convencionem regime diverso do previsto na presente lei, excepto quanto ao preceituado pelos artigos 134.º, 135.º, 140.º e 147.º

2 - Os contratos de salvação marítima estão sujeitos a forma escrita.

3 - As disposições dos contratos de salvação marítima podem ser anuladas ou modificadas nos termos gerais de direito e ainda nos casos seguintes:

a) O contrato ter sido celebrado sob coacção ou influência de perigo, não se apresentando equitativas as respectivas cláusulas;

b) O salário de salvação marítima ser manifestamente excessivo ou diminuto em relação aos serviços prestados.

4 - Nos contratos referidos no presente artigo, o comandante da embarcação objecto de salvação, ou quem nela desempenhe funções de comando, actua em representação de todos os interessados na expedição marítima.

Artigo 134.º

Dever de prestar socorro

1 - O comandante de qualquer embarcação, ou quem nela desempenhe funções de comando, está obrigado a prestar socorro a pessoas em perigo no mar, desde que isso não acarrete risco grave para a sua embarcação ou para as pessoas embarcadas, devendo a sua acção ser conformada com o menor prejuízo ambiental.

2 - À omissão de prestar socorro nos termos do número anterior é aplicável o disposto no artigo 486.º do Código Civil, independentemente de outro tipo de responsabilidade consagrada na lei.

3 - O proprietário e o armador de comércio da embarcação só respondem pela inobservância da obrigação prevista no n.º 1 se existir culpa sua.

4 - O disposto no presente artigo não prejudica as competências que estão atribuídas ao Serviço de Busca e Salvamento Marítimo no âmbito do Sistema Nacional para a Busca e Salvamento Marítimo, e aos órgãos locais da autoridade marítima.

Artigo 135.º

Obrigações do salvador

1 - Constituem obrigações do salvador:

a) Desenvolver as operações de salvação marítima com a diligência devida, em face

das circunstâncias de cada caso;

b) Evitar ou minimizar danos ambientais;

c) Solicitar a intervenção de outros salvadores, sempre que as circunstâncias concretas da situação o recomendem;

d) Aceitar a intervenção de outros salvadores, quando tal lhe for solicitado pelo salvado;

e) Entregar, em caso de abandono, à guarda da autoridade aduaneira do porto de entrada, a embarcação e os restantes bens objecto de salvação marítima, desde que não exerça direito de retenção, conforme previsto no presente capítulo.

2 - Entende-se por danos ambientais todos os prejuízos causados à saúde humana, vida marinha, recursos costeiros, águas interiores ou adjacentes, em resultado de poluição, contaminação, fogo, explosão ou acidente de natureza semelhante.

Artigo 136.º

Remuneração do salvador

1 - Havendo resultado útil para o salvado, a salvação marítima é remunerada mediante uma retribuição pecuniária denominada «salário de salvação marítima».

2 - Se o salvador não obtiver resultado útil para o salvado, mas evitar ou minimizar manifestos danos ambientais, a sua intervenção é remunerada, nos termos dos artigos 139.º e 140.º, mediante uma retribuição pecuniária denominada «compensação especial».

3 - Não exclui o direito do salvador à remuneração o facto de pertencerem à mesma pessoa, ou por ela serem operadas, as embarcações que desenvolvem as operações de salvação marítima e as que destas constituem objecto.

Artigo 137.º

Salário de salvação marítima

1 - O salário de salvação marítima deve ser fixado em termos equitativos, tendo em consideração as circunstâncias seguintes:

a) O valor da embarcação e dos restantes bens que se conseguiram salvar;

b) Os esforços desenvolvidos pelo salvador e a eficácia destes a fim de prevenir ou minimizar o dano ambiental;

c) O resultado útil conseguido pelo salvador;

d) A natureza e o grau do risco que o salvador correu;

e) Os esforços desenvolvidos pelo salvador e a eficácia destes para salvar a embarcação, outros bens e as vidas humanas;

f) O tempo despendido, os gastos realizados e os prejuízos sofridos pelo salvador;

g) A prontidão dos serviços prestados;

h) O valor do equipamento que o salvador utilizou.

2 - Pelo pagamento do salário de salvação marítima, fixado nos termos do número anterior, respondem a embarcação e os restantes bens salvos, na proporção dos respectivos valores, calculados no final das operações de salvação marítima.

3 - O montante do salário de salvação marítima, excluídos os juros e as despesas com custas judiciais, não pode exceder o valor da embarcação e dos restantes bens que se conseguiram salvar, calculados no final das operações de salvação marítima.

4 - Não resulta afectado o salário de salvação marítima, sempre que o salvador tenha sido obrigado a aceitar a intervenção de outros, nos termos da alínea d) do artigo 135.º, e se demonstre a manifesta desnecessidade desta intervenção, mas esses intervenientes não têm direito a qualquer remuneração.

Artigo 138.º

Pagamento do salário

O pagamento do salário de salvação marítima é feito pelos salvados de harmonia com as regras aplicáveis à regulação da avaria comum.

Artigo 139.º

Repartição do salário entre os salvadores

1 - Na falta de acordo dos interessados, a repartição do salário de salvação marítima entre os salvadores é efectuada pelo tribunal, tendo em conta os critérios estabelecidos no artigo 137.º

2 - Na falta de acordo dos interessados, a repartição entre o salvador, o comandante, ou quem desempenhava as correspondentes funções de comando, a tripulação e outras pessoas que participaram na salvação marítima é efectuada pelo tribunal, nos termos do número anterior, não podendo a parte do comandante, ou de quem desempenhava as correspondentes funções de comando, e da tripulação, ser superior a metade nem inferior a um terço do salário de salvação marítima líquido.

3 - A repartição entre o comandante, ou quem desempenhava as correspondentes funções de comando, e os membros da tripulação é feita na proporção do salário base de cada um.

4 - Caso a salvação marítima haja sido prestada por rebocador ou outra embarcação especialmente destinada a esta actividade, o comandante, ou quem desempenhava as correspondentes funções de comando, e a tripulação ficam excluídos da repartição do respectivo salário.

Artigo 140.º

Compensação especial

1 - Se o salvador desenvolver actividades de salvação marítima em relação a embarcação que, por ela própria ou pela natureza da carga transportada, constitua ameaça para o ambiente e não vença salário de salvação marítima, tem direito a uma compensação especial, da responsabilidade do proprietário da embarcação e dos restantes bens que se conseguiram salvar, igual ao montante das despesas efectuadas, acrescido de 30%.

2 - Consideram-se despesas efectuadas pelo salvador todos os gastos realizados com pessoal e material, incluindo a amortização deste.

3 - Em situações de particular dificuldade para as operações de salvação marítima, pode o tribunal elevar a compensação especial até montante igual ao dobro das despesas efectuadas.

4 - O segurador da responsabilidade civil do devedor pode ser demandado pelo salvador, caso o segurado não efectue o pagamento da compensação especial prevista no presente artigo.

Artigo 141.º

Pagamento da compensação pelo Estado

1 - Não tendo o devedor da compensação especial procedido ao seu pagamento dentro de 60 dias contados da interpelação judicial ou extrajudicial pelo salvador, pode este exigir imediatamente ao Estado a respectiva satisfação.

2 - Sempre que o Estado pague a compensação especial ao salvador, nos termos do número anterior, fica sub-rogado nos direitos deste em relação ao devedor, podendo exercê-los dentro dos dois anos subsequentes à sub-rogação.

3 - O procedimento administrativo relativo ao pagamento pelo Estado previsto no presente artigo é objecto de regulamentação por despacho conjunto dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças, da defesa nacional, da justiça, do ambiente, do ordenamento do território e do desenvolvimento regional e das obras públicas, transportes e comunicações.

Artigo 142.º

Salvação de pessoas

1 - O salvador de vidas humanas que intervenha em operações que originem salário de salvação marítima tem direito a participar na repartição do respectivo montante.

2 - Não ocorrendo a situação prevista no número anterior, o salvador de vidas humanas tem direito a ser indemnizado pelas despesas que suportou na operação de salvamento, reclamando-as do proprietário, do armador de comércio ou do segurador da responsabilidade civil da embarcação em que se transportavam as pessoas salvas.

3 - O disposto no artigo anterior é aplicável, com as necessárias adaptações, à salvação de pessoas.

4 - O disposto no presente artigo não prejudica as competências que estão atribuídas ao Serviço de Busca e Salvamento Marítimo no âmbito do Sistema Nacional para a Busca e Salvamento Marítimo, e aos órgãos locais da autoridade marítima.

Artigo 143.º

Ocupação proibida

1 - Não podem ser adquiridos por ocupação os bens salvos, as embarcações naufragadas, seus fragmentos, carga ou quaisquer bens que o mar arrojar às costas ou sejam nele encontrados.

2 - A recusa injustificada da entrega dos bens referidos no número anterior ao proprietário ou seu representante determina a perda do direito ao salário de salvação marítima, se for aplicável, sem prejuízo de outras sanções que ao facto correspondam.

Artigo 144.º

Exercício dos direitos

1 - Os direitos decorrentes da salvação marítima devem ser exercidos no prazo de dois anos a partir da data da conclusão ou interrupção das operações de salvação marítima.

2 - Se o salvador não exigir o salário de salvação marítima, a compensação especial ou a indemnização das despesas referida no n.º 2 do artigo 142.º, o comandante, ou quem desempenhava as correspondentes funções de comando, e a tripulação podem demandar os salvados, pedindo a parte que lhes caiba, dentro do ano subsequente ao termo do prazo fixado no número anterior.

3 - Verificando-se a situação prevista no número anterior, o comandante da embarcação que desenvolveu as operações de salvação marítima, ou quem desempenhava as correspondentes funções de comando, tem legitimidade para, em nome próprio e em representação da tripulação, demandar os salvados.

4 - Para efeitos do disposto no número anterior, caso esse direito não seja exercido, podem os tripulantes interessados demandar conjuntamente os salvados, nos seis meses

imediatos.

Artigo 145.º

Direito de retenção

Salvo na medida em que contradiga algum instrumento de Direito Internacional, o salvador goza de direito de retenção sobre a embarcação e os restantes bens salvos para garantia dos créditos emergentes da salvação marítima.

Artigo 146.º

Salvação marítima por embarcações do Estado

O disposto no presente capítulo abrange a salvação marítima desenvolvida por navios de guerra ou outras embarcações não comerciais propriedade do Estado ou por ele operadas, salvo se tais embarcações forem o objecto das operações de salvamento.

Artigo 147.º

Condições técnicas

As especificações técnicas, as condições de aprovação, de certificação e de marcação, os requisitos de manutenção a bordo e as vistorias aos meios de salvação das embarcações nacionais é regulada por legislação especial.

Capítulo VII

Achados marítimos

Artigo 148.º

Aplicação subsidiária

O disposto no presente capítulo é de aplicação subsidiária face à legislação vigente em cada momento relativamente a achados ou objectos determinados ou de natureza determinada, designadamente ferros ou objectos de natureza arqueológica ou militar.

Artigo 149.º

Objectos da propriedade do Estado

Os objectos sem dono conhecido achados no mar, no fundo do mar ou por este arrojados, incluindo despojos de naufrágios de embarcações, de aeronaves ou de qualquer material flutuante e fragmentos de quaisquer deles ou de suas cargas e equipamentos que, de um ponto de vista científico, artístico ou outro tenham interesse para o Estado, constituem sua propriedade.

Artigo 150.º

Obrigação de comunicação e entrega

1 - Toda a pessoa que achar quaisquer dos objectos referidos no artigo anterior deve comunicar esse facto à capitania do porto com jurisdição no lugar do achado ou à primeira capitania em cuja área entre após o achado, no prazo de 48 horas, que, neste último caso, só começa a contar-se da data de entrada nessa área.

2 - A comunicação prevista no número anterior pode ser entregue à autoridade aduaneira competente aquando da entrega dos bens a esta autoridade.

3 - No mesmo prazo referido no n.º 1 devem os objectos ser entregues à guarda da autoridade aduaneira competente.

4 - A comunicação especifica a natureza e características do objecto achado, o local onde foi encontrado, data da descoberta e, sendo caso disso, a autoridade aduaneira a que foi ou vai ser entregue.

5 - A falta de comunicação a que se refere o n.º 1 ou da entrega a que se refere o n.º 3 importa a perda do direito a qualquer remuneração na qualidade de achador.

Artigo 151.º

Dúvida sobre o interesse do Estado

1 - Compete à capitania do porto que receber a comunicação referida no artigo anterior, se não for notório que se trata de objecto ou objectos sem interesse para o Estado,

solicitar parecer sobre se o objecto ou objectos mencionados naquela comunicação devem ser considerados de interesse para o Estado.

2 - Quando solicite o referido parecer, a capitania do porto deve notificar imediatamente desse facto a autoridade aduaneira respectiva.

3 - Quando não tenha recebido a notificação referida no número anterior, a autoridade aduaneira pode também solicitar parecer sobre se o objecto ou objectos entregues à sua guarda devem ser ou não considerados de interesse para o Estado, devendo mantê-los na sua guarda enquanto não obtiver confirmação de que não são considerados de interesse para o Estado.

Artigo 152.º

Comissão especializada

1 - O interesse para o Estado, do ponto de vista científico, artístico ou outro, dos objectos referidos no artigo 149.º, é declarado por despacho conjunto dos membros do Governo responsáveis pelas áreas da ciência, tecnologia e ensino superior e da cultura, sob parecer de uma comissão composta por um delegado de cada um dos respectivos membros do Governo e dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e da defesa nacional.

2 - A comissão referida no número anterior deve emitir parecer sobre a que entidade deve ficar afecto o achado e qual o seu valor que, para esse último efeito, deve ouvir o achador ou pessoa por ele designada.

3 - A entidade a que fica afecto o achado é determinada no despacho conjunto referido no n.º 1, enquanto que o valor do achado é objecto de despacho do membro do Governo responsável pela área das finanças.

4 - Da decisão sobre o valor do achado há recurso, no prazo de 90 dias contados da data da notificação do despacho ao achador, para uma comissão que resolve em definitivo.

5 - A comissão referida no número anterior é composta por três árbitros, sendo um designado pelo membro do Governo responsável pela área das finanças, outro designado pelo achador e um terceiro árbitro escolhido de comum acordo.

6 - Na falta de acordo sobre a escolha do terceiro árbitro, este é nomeado pelo presidente do Supremo Tribunal de Justiça.

7 - Cada uma das partes é responsável pelas despesas do seu árbitro e a parte vencida no recurso ainda pelas do terceiro árbitro e pelos encargos gerais resultantes do processo.

8 - A remuneração do terceiro árbitro é fixada pela própria comissão arbitral e, na falta de acordo, em definitivo, pelo presidente do Supremo Tribunal de Justiça.

Artigo 153.º

Remuneração do achador

1 - Quando o achado for classificado de interesse para o Estado, é atribuída ao achador uma percentagem do seu valor, fixada no despacho do membro do Governo responsável pela área das finanças referido no n.º 3 do artigo anterior, tendo em conta as condições em que se efectuou o achado, entre o mínimo de um terço e o máximo de metade daquele valor, percentagem que, em casos excepcionais, pode ser elevada até à totalidade daquele valor.

2 - O achado de interesse para o Estado está isento de quaisquer taxas ou impostos, isenção que não inclui a tributação da remuneração recebida pelo achador.

3 - O encargo da remuneração do achador e de todas as despesas de transporte, guarda, beneficiação, anúncios e da arbitragem, se a houver, são da responsabilidade da entidade a quem tiver sido decidido entregar o achado e são pagas directamente por esta entidade, salvo se outra alocação de responsabilidades e forma de pagamento houver sido decidida no despacho do membro do Governo responsável pela área das finanças referido no n.º 3 do artigo anterior.

Artigo 154.º

Recuperação de objectos submarinos ou flutuantes

1 - A recuperação de objectos do fundo do mar, incluindo achados de despojos de naufrágios de embarcações, de aeronaves, ou de qualquer material flutuante, e de fragmentos de quaisquer deles ou de suas cargas e equipamentos, carece de licença da

competente capitania do porto, ouvido o IPTM, I. P., a qual só tem validade depois de visada pela autoridade aduaneira.

2 - A licença referida no número anterior é válida de 1 de Janeiro a 31 de Dezembro de cada ano, podendo ser prorrogada por períodos sucessivos de um ano.

3 - O concessionário da licença referida no n.º 1 deste artigo é responsável pelos danos resultantes das actividades concessionadas.

4 - O membro do Governo responsável pela área da defesa pode vedar, por portaria ou despacho, a exploração de determinadas áreas do fundo do mar por razões de segurança do Estado.

Capítulo VIII

Remoção de embarcações ou destroços

Artigo 155.º

Acontecimento de mar de que resulte afundamento ou encalhe

Quando, na sequência de sinistro marítimo ou outro acontecimento de mar, resulte o afundamento ou encalhe de uma embarcação que cause prejuízo à navegação ou ao regime e à exploração de porto, bem como que cause danos para o ambiente, designadamente para os recursos aquícolas, ou para os recursos piscícolas, constitui obrigação do seu proprietário, armador de comércio ou legal representante efectuar a necessária remoção, ainda que só existam destroços, a recuperação dos danos ambientais e a assunção da totalidade das respectivas despesas da operação.

Artigo 156.º

Procedimentos em caso de poluição marítima

1 - Sem prejuízo do disposto no artigo anterior, no caso de ocorrência ou perigo de

ocorrência de poluição marítima, o proprietário da embarcação, armador de comércio ou representante legal apresenta ao capitão do porto, num prazo por este estipulado, não superior a 20 dias, um plano específico de remoção dos hidrocarbonetos, combustíveis e demais produtos considerados poluentes, de acordo com as listas constantes no apêndice I do anexo I e no apêndice II dos anexos II e V da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Embarcações, assinada em Londres em 2 de Novembro de 1973 (Convenção MARPOL 73/88).

2 - Nas áreas de jurisdição referidas no artigo 159.º, e antes da aprovação do plano referido no número anterior, o capitão do porto recolhe o parecer da respectiva entidade administrante.

3 - No caso previsto no n.º 1, aplicam-se as medidas previstas no artigo 21.º do Decreto-Lei n.º 235/2000, de 26 de Setembro, designadamente quanto à constituição de garantia.

4 - Às acções e operações de combate à poluição marítima regem-se pelo quadro legal estabelecido pelo Plano Mar Limpo, aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 25/93, de 4 de Fevereiro.

5 - No caso de ocorrência de poluição marítima e tornando-se necessário o recurso a fundos internacionalmente constituídos ao abrigo das convenções aplicáveis, os membros do Governo responsáveis pelas áreas dos negócios estrangeiros, da defesa nacional, dos assuntos do mar, do ambiente e dos transportes marítimos assumem a respectiva coordenação internacional do processo, decorridas as diligências internas no âmbito da autoridade marítima.

Artigo 157.º

Processo de remoção de embarcação ou destroços

1 - O processo de remoção de embarcação afundada ou encalhada segue os seguintes procedimentos:

a) No prazo de cinco dias úteis a contar da data do encalhe ou afundamento, os responsáveis da embarcação prestam a favor da autoridade marítima, directamente, através de entidade bancária, da respectiva companhia seguradora ou do agente de navegação, uma garantia ou caução considerada idónea, nos termos do número seguinte, a qual é devolvida no dia seguinte à finalização dos trabalhos de remoção efectuados;

b) O proprietário ou o armador de comércio da embarcação ou o respectivo representante legal apresenta um plano de remoção ao capitão do porto com jurisdição no local num prazo por este estipulado e não superior a 30 dias, com vista a serem analisados os aspectos relacionados com a segurança da navegação e poluição marítima;

c) Nos casos previstos no artigo 159.º, o plano referido na alínea anterior deve ser comunicado, para conhecimento, às respectivas entidades administrantes;

d) A reivindicação para recuperação de carga por parte do respectivo proprietário ou carregador depende da apresentação às autoridades marítimas do respectivo título de propriedade ou de autorização expressa do armador de comércio da embarcação sinistrada para a recuperar, sem prejuízo do disposto no n.º 5 do artigo 162.º;

e) Nos casos de não reivindicação da carga ou de não observância do estabelecido na alínea anterior, a mesma considera-se perdida a favor do Estado, devendo a entidade aduaneira competente dela tomar conta, para os devidos efeitos legais;

f) Se, em face da sua natureza ou estiva a bordo, a recuperação da carga interferir, de forma determinante, nas operações de remoção da embarcação, não pode haver intervenção sobre a mesma enquanto a autoridade marítima a não autorizar, ficando esta apreendida a favor do Estado;

g) Sempre que a carga compreenda mercadorias perecíveis, e sem prejuízo do estabelecido na alínea anterior, aplica-se, quanto a estas, o disposto no artigo 261.º;

h) Confirmando-se o abandono da embarcação, a respectiva capitania do porto solicita às autoridades judiciárias competentes que notifiquem os agentes de navegação, os

proprietários da embarcação ou os respectivos representantes legais para comunicarem que outros bens, nomeadamente embarcações, possuem o proprietário e o armador de comércio em causa.

2 - O valor da garantia ou caução a prestar nos termos da alínea a) do número anterior é estabelecido em função das características da embarcação, designadamente da tonelagem, da dimensão e valor da carga transportada pela embarcação em causa e sua perigosidade, podendo ainda ser considerada pela autoridade marítima a capacidade financeira da entidade obrigada à sua prestação.

3 - Desde a ocorrência do acontecimento e até à finalização dos trabalhos de remoção, deve ser implementado, pelo proprietário da embarcação, pelo armador de comércio ou representante legal, um programa de monitorização, o qual é aprovado pelo Instituto da Conservação da Natureza e da Biodiversidade, I. P., se a ocorrência tiver tido lugar em área protegida, ou pelo Instituto da Água, I. P., nos restantes casos.

Artigo 158.º

Auto sumário

Sem prejuízo do inquérito ao sinistro marítimo que corre termos na capitania do porto, é elaborado um auto sumário, a enviar aos membros do Governo responsáveis pelas áreas do ambiente, das pescas, dos transportes marítimos e das administrações portuárias, do qual conste a identificação da embarcação, bandeira, porto de registo, companhia seguradora, nome do proprietário, ou armador de comércio ou respectivo representante legal, agente de navegação, natureza da carga e respectiva companhia seguradora e circunstâncias factuais do sinistro.

Artigo 159.º

Ocorrência em área de jurisdição portuária ou em área protegida

1 - Se o acontecimento de mar ocorrer em área de jurisdição portuária, compete à respectiva administração portuária a realização dos procedimentos e diligências

processuais, nos termos das alíneas *d)* a *h)* do n.º 1 do artigo 157.º, dos artigos 161.º e 162.º e do n.º 2 do artigo 426.º.

2 - Caso a ocorrência se verifique em área protegida, o disposto no número anterior aplica-se, com as necessárias adaptações, à entidade competente respectiva.

3 - No caso específico do rio Douro, as competências estabelecidas no n.º 1 consideram-se cometidas à entidade com competências sobre a navegabilidade do rio Douro.

4 - Todas as ocorrências são comunicadas ao Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueológico, I. P., que se pronuncia no prazo de 48 horas sobre a existência de vestígios arqueológicos e sobre trabalhos de prevenção ou acompanhamento arqueológico que devam ter lugar.

Artigo 160.º

Comunicações ao Estado de bandeira

1 - Sendo a embarcação de bandeira não portuguesa, todas as diligências efectuadas pelas autoridades marítimas, portuárias ou ambientais são comunicadas às autoridades competentes do Estado de bandeira e ao cônsul ou embaixador daquele Estado, consoante exista ou não representação consular.

2 - As comunicações referidas no número anterior abrangem as informações relativas à verificação e homologação de determinados documentos e certificados da embarcação que esta deva ter.

Artigo 161.º

Remoção compulsiva no caso de risco de ocorrência de poluição ou de outro dano ambiental

1 - Verificando-se elevado risco de ocorrência de poluição ou de outro dano ambiental, e não sendo a remoção imediatamente efectuada ou suportada pelo proprietário, armador de comércio ou representante legal, é utilizado o procedimento de ajuste directo para a contratação de entidade idónea para a remoção de hidrocarbonetos, combustíveis e

outras substâncias poluentes, em conformidade com os procedimentos legalmente estabelecidos para aquela forma de contratação.

2 - No caso previsto no número anterior, o respectivo plano de remoção deve ser submetido à aprovação do capitão do porto com jurisdição na área, aplicando-se o procedimento referido no n.º 2 do artigo 156.º

Artigo 162.º

Responsabilidade do proprietário e do armador de comércio

1 - O proprietário e o armador de comércio são solidariamente responsáveis pelo pagamento de todas as despesas resultantes das operações de remoção efectuadas ao abrigo do presente capítulo sempre que as mesmas sejam suportadas por entidade administrativa.

2 - O proprietário e o armador de comércio são ainda solidariamente responsáveis por todos os prejuízos causados pelo afundamento, encalhe, abandono, não remoção da embarcação, bem como pelos danos originados quando a remoção deste seja efectuada de forma defeituosa ou não atempada.

3 - Para efeitos dos números anteriores, a entidade administrativa que suportou as despesas notifica o proprietário e o armador de comércio para procederem ao pagamento dos montantes devidos em prazo não superior a 60 dias.

4 - Não sendo efectuado o pagamento no prazo previsto no número anterior, é extraída certidão de dívida para efeitos de instauração pela administração fiscal de processo de execução fiscal.

5 - Se um dos obrigados ao pagamento dos montantes devidos nos termos do presente artigo for proprietário de carga cuja recuperação tiver sido reivindicada nos termos da alínea *d)* do n.º 1 do artigo 157.º, a devolução desta fica condicionada ao pagamento integral dos montantes em dívida.

6 - No caso de actuação das administrações portuárias e da entidade administrativa ambiental, quando as despesas previstas ultrapassarem a capacidade financeira da

entidade administrativa, a respectiva tutela deve autorizar e cabimentar, se for caso disso, os respectivos encargos financeiros.

TÍTULO V

Contratos marítimos

SUBTÍTULO I

Construção e modificação da embarcação

Capítulo I

Construção da embarcação

Artigo 163.º

Forma

O contrato de construção de embarcação e as suas alterações estão sujeitos a forma escrita.

Artigo 164.º

Regime

O contrato de construção de embarcação é disciplinado pelas cláusulas do respectivo instrumento contratual e, subsidiariamente, pelas normas aplicáveis ao contrato de empreitada que não contrariem o disposto no presente capítulo.

Artigo 165.º

Projecto

1 - O construtor deve executar a construção da embarcação em conformidade com o projecto aprovado pelo dono da obra e sem vícios que excluam ou reduzam o seu valor ou a sua aptidão para o uso previsto no contrato ou, na falta desta indicação, para o uso comum do tipo de embarcação em causa.

2 - O construtor não é responsável pelo projecto elaborado pelo dono da obra ou por terceiro por este contratado.

3 - Nos casos previstos no número anterior, o construtor deve avisar o dono da obra dos defeitos do projecto detectáveis por um técnico diligente e sugerir-lhe as necessárias alterações.

4 - Os projectos de construção de embarcações comerciais, reboques e embarcações auxiliares devem ser submetidos ao IPTM, I. P., para aprovação.

5 - A construção das embarcações referidas no número anterior deve ser comunicada ao IPTM, I. P., no prazo de cinco dias úteis a contar da aprovação do projecto de construção nos termos do número anterior.

Artigo 166.º

Fiscalização

1 - O dono da obra pode fiscalizar, à sua custa, a construção das embarcações desde que não perturbe o andamento normal da mesma.

2 - O construtor deve, durante a construção, conceder ao dono da obra e aos seus representantes as facilidades necessárias à fiscalização e dar-lhes a assistência de que razoavelmente careçam para o seu cabal desempenho.

3 - O disposto no presente artigo é aplicável aos subempreiteiros que realizem trabalhos destinados à construção.

Artigo 167.º

Sociedade classificadora

Quando haja lugar à intervenção de sociedade classificadora, as decisões tomadas por esta vinculam ambas as partes quanto à situação da embarcação face regras e regulamentos cujo cumprimento ou incumprimento caiba à sociedade classificadora fiscalizar.

Artigo 168.º

Propriedade da embarcação em construção

1 - Salvo acordo em contrário, durante a construção, a embarcação é propriedade do construtor, exceptuados os materiais fornecidos pelo dono da obra.

2 - A transferência da propriedade opera-se com a entrega da embarcação pelo construtor e a sua aceitação pelo dono da obra, sem prejuízo do disposto no número precedente.

3 - Salvo acordo em contrário, cada parte no contrato é proprietária dos projectos e desenhos por cujos eventuais defeitos seriam responsabilizáveis nos termos do n.º 2 do artigo 165.º

Artigo 169.º

Alterações

1 - Se durante a construção entrarem em vigor regras técnicas, regulamentos, convenções internacionais ou quaisquer outras normas legais que imponham alterações na construção, deve o construtor, no prazo de 30 dias contados do início da respectiva vigência, avisar o dono da obra e apresentar-lhe uma proposta do preço das alterações e, sendo caso disso, da nova data da entrega da embarcação.

2 - Se as partes não chegarem a acordo, o construtor deve proceder às alterações impostas, competindo ao tribunal fixar as correspondentes modificações quanto ao preço e ao prazo de execução.

Artigo 170.º

Preço das alterações

Se outra coisa não for acordada pelas partes, o custo de quaisquer alterações ao projecto de construção, legais ou convencionais, deve ser pago nas condições do preço inicial.

Artigo 171.º

Experiências

1 - Durante a construção, a embarcação e os seus equipamentos devem ser submetidos às

experiências previstas no contrato e na legislação aplicável, bem como às impostas pelo IPTM, I. P.

2 - Com a antecedência de 30 dias, o construtor deve informar o dono da obra do programa das experiências.

3 - As despesas com as experiências a que se refere o presente artigo correm por conta do construtor, exceptuadas as relativas à tripulação.

Artigo 172.º

Defeitos detectados durante as experiências

O construtor deve corrigir os defeitos detectados durante a realização das experiências e proceder às desmontagens e verificações que forem consideradas necessárias.

Artigo 173.º

Entrega e aceitação da embarcação

1 - A entrega da embarcação deve ser feita no estaleiro do construtor após a realização de todas as experiências e inspecções e a obtenção das aprovações dos serviços do IPTM, I. P.

2 - No momento da entrega, a embarcação deve estar munida dos aparelhos, aprestos, meios de salvação, acessórios e sobressalentes, de acordo com o contrato de construção.

3 - O dono da obra que não aceite a embarcação no prazo devido incorre em mora creditória, nos termos da lei civil.

Artigo 174.º

Retirada da embarcação do estaleiro

O dono da obra deve retirar a embarcação do estaleiro do construtor no prazo de 10 dias a contar da sua aceitação, se outro prazo não for acordado, aplicando-se em caso de incumprimento o disposto no n.º 3 do artigo anterior em matéria de mora creditória.

Artigo 175.º

Instruções e informação

O construtor deve fornecer ao dono da obra, na data da entrega da embarcação:

a) Certificados da embarcação e dos equipamentos;

b) Livros de instruções e de informações técnicas;

c) Desenhos;

d) Instruções e informações relativas à condução;

e) Inventários e listas de acessórios e sobressalentes;

f) Outros documentos eventualmente previstos no contrato de construção.

Artigo 176.º

Garantia

1 - O construtor garante a qualidade e funcionamento da embarcação, durante um ano, a contar da aceitação, relativamente aos defeitos da construção.

2 - Em caso de avaria resultante de defeito abrangido pela garantia estabelecida no número anterior, o construtor é obrigado a corrigir esse defeito ou a substituir o equipamento defeituoso.

3 - Quando a embarcação fique impossibilitada de alcançar o estaleiro do construtor ou quando se verifique manifesto inconveniente nessa deslocação, o construtor deve efectuar a reparação ou a substituição do equipamento em local adequado.

Artigo 177.º

Direito de retenção

O construtor goza do direito de retenção sobre a embarcação para garantia dos créditos

emergentes da sua construção.

Artigo 178.º

Comunicação dos defeitos

1 - O dono da obra deve comunicar ao construtor os defeitos da construção dentro dos 30 dias posteriores ao seu conhecimento, sob pena de caducidade dos direitos conferidos nos artigos seguintes.

2 - Equivale à comunicação o reconhecimento, por parte do construtor, da existência do defeito.

Artigo 179.º

Eliminação dos defeitos

1 - Os resultados das provas, a aprovação pelo dono da obra e a aceitação sem reservas não exoneram o construtor da responsabilidade pela correcção dos defeitos, salvo se aquele os conhecia.

2 - Presumem-se conhecidos os defeitos aparentes, tenha ou não havido verificação da obra.

Artigo 180.º

Não eliminação dos defeitos

Não sendo eliminados os defeitos, o dono da obra pode exigir a redução do preço, segundo juízo de equidade, ou a resolução do contrato, se os defeitos tornarem a embarcação inadequada ao fim a que se destinava.

Artigo 181.º

Indemnização

O exercício dos direitos conferidos nos artigos antecedentes não exclui a indemnização nos termos gerais.

Artigo 182.º

Caducidade

1 - Os direitos conferidos nos artigos anteriores caducam se não forem exercidos dentro de dois anos a contar da entrega da embarcação.

2 - Em caso de vício oculto, o prazo fixado no número precedente conta-se a partir da data do seu conhecimento pelo dono da obra.

Artigo 183.º

Pluralidade de construtores

As disposições anteriores relativas ao contrato de construção aplicam-se, com as necessárias adaptações, no caso de a obra ser adjudicada, através de instrumentos autónomos, a diferentes empreiteiros, assumindo cada um deles o encargo de parte da construção.

Capítulo II

Reparação de embarcações

Artigo 184.º

Regime

É aplicável ao contrato de reparação de embarcações, com as necessárias adaptações, o regime do contrato de construção.

Artigo 185.º

Garantias

Cabe às partes convencionar o prazo e os termos exactos das garantias a conceder ao abrigo do presente capítulo.

SUBTÍTULO II

Compra e venda de embarcações e negócios análogos

Artigo 186.º

Âmbito de aplicação

O disposto no presente subtítulo aplica-se apenas à compra e venda e aos negócios análogos, celebrados sobre embarcações de comércio, rebocadores e embarcações auxiliares.

Artigo 187.º

Direito subsidiário

A tudo o que não se encontre regulado no presente subtítulo aplica-se o regime da compra e venda previsto na lei comercial e civil, conforme aplicável.

Artigo 188.º

Capacidade

Qualquer pessoa, singular ou colectiva, pode ser titular do direito de propriedade de embarcações, observados os limites previstos na lei civil.

Artigo 189.º

Forma

Os contratos celebrados no âmbito do presente subtítulo, nomeadamente as declarações de venda (*bill of sale*), estão sujeitos a forma escrita.

Artigo 190.º

Deveres de comunicação

1 - A aquisição, ao abrigo do disposto no presente subtítulo, de embarcação já existente que se destine a obter bandeira nacional deve ser comunicada pelo adquirente ao IPTM, I. P., no prazo de cinco dias a contar da celebração do respectivo contrato.

2 - A aquisição e a alienação de embarcação ao abrigo do disposto no presente capítulo deve ser comunicada ao IPTM, I. P., no prazo de cinco dias, a contar da data do registo patrimonial da embarcação, momento a partir do qual se verifica a transferência da propriedade.

Artigo 191.º

Condicionamento

A transmissão de propriedade de embarcações abrangidas pelo presente subtítulo adquiridas com o auxílio do Estado e que implique mudança de pavilhão pode ser objecto de condicionamento.

Artigo 192.º

Regulamentação

Sem prejuízo do disposto nas normas relativas ao registo, podem os membros do Governo responsáveis pelas área da defesa nacional, da justiça, dos transportes e das pescas e aquicultura regulamentar o disposto no presente subtítulo.

SUBTÍTULO III

Fretamento

Capítulo I

Contrato de fretamento

Artigo 193.º

Noção

O contrato de fretamento de embarcação é aquele em que uma das partes, o fretador, se obriga em relação à outra, o afretador, a pôr à sua disposição uma embarcação, ou parte dela, para fins de navegação marítima, mediante uma retribuição pecuniária denominada frete.

Artigo 194.º

Forma

Designa-se carta-partida o documento particular exigido para a válida celebração do contrato de fretamento.

Artigo 195.º

Regime

O contrato de fretamento é disciplinado pelas cláusulas da carta-partida e, subsidiariamente, pelas disposições do presente subtítulo.

Artigo 196.º

Modalidades

O contrato de fretamento pode revestir as modalidades seguintes:

a) Fretamento por viagem;

b) Fretamento a tempo;

c) Fretamento em casco nu.

Capítulo II

Contrato de fretamento por viagem

Artigo 197.º

Noção

O contrato de fretamento por viagem é aquele em que o fretador se obriga a pôr à

disposição do afretador uma embarcação, ou parte dela, para que este a utilize numa ou mais viagens, previamente fixadas, de transporte de mercadorias determinadas.

Artigo 198.º

Carta-partida

1 - A carta-partida deve conter os elementos seguintes:

a) A identificação da embarcação, através do nome, nacionalidade e tonelagem;

b) A identificação do fretador e do afretador;

c) A quantidade e a natureza das mercadorias a transportar;

d) Os portos de carga e os de descarga;

e) Os tempos previstos para o carregamento e para a descarga, denominados estadias;

f) A indemnização convencionada em caso de sobrestadia;

g) O prémio convencionado em caso de subestadia;

h) O frete.

2 - Os danos resultantes da omissão de qualquer dos elementos referidos no número anterior são imputáveis ao fretador, salvo prova em contrário.

Artigo 199.º

Obrigações do fretador

Constituem obrigações do fretador:

a) Apresentar a embarcação ao afretador na data ou época e no local acordados;

b) Apresentar a embarcação, antes e no início de cada viagem, em estado de navegabilidade, devidamente armada e equipada, de modo a dar integral cumprimento ao contrato;

c) Efectuar as viagens previstas na carta-partida.

Artigo 200.º

Gestão náutica e gestão comercial

A gestão náutica e a gestão comercial da embarcação pertencem ao fretador.

Artigo 201.º

Obrigações do afretador

Constituem obrigações do afretador:

a) Entregar ao fretador as quantidades de mercadoria fixadas na carta-partida;

b) Efectuar as operações de carregamento e de descarga da embarcação dentro dos prazos estabelecidos na carta-partida;

c) Pagar o frete.

Artigo 202.º

Não apresentação da mercadoria para embarque

O afretador é obrigado a pagar o frete por inteiro, ainda que não apresente a totalidade da mercadoria para embarque, no prazo e no local fixados.

Artigo 203.º

Embarque de mercadoria que exceda a convencionada

Se a embarcação carregar quantidade de mercadoria superior à convencionada, o afretador é obrigado ao pagamento de um frete suplementar proporcional à quantidade excedente.

Artigo 204.º

Estadias

1 - Se a carta-partida nada dispuser sobre estadias, compete ao fretador fixá-las segundo critérios de razoabilidade, tendo em conta as circunstâncias do caso e os usos do porto.

2 - Se a carta-partida fixar, autonomamente, as estadias para as operações de carregamento e de descarga, estas não são cumuláveis e devem ser contadas em separado.

3 - Excluem-se da contagem das estadias os dias em que, por interrupção legal da actividade portuária ou por quaisquer outros factos objectivamente relevantes, as operações de carregamento e de descarga não se possam realizar.

4 - A contagem das estadias inicia-se no primeiro período de trabalho normal que se siga à entrega ao afretador do aviso de embarcação pronto, desde que este aviso tenha sido entregue até ao termo do período de trabalho normal antecedente.

5 - Considera-se horário de trabalho normal o que, nesses termos, seja praticado pelos trabalhadores portuários do respectivo porto.

6 - O momento a partir do qual é legítima a entrega do aviso de embarcação pronto é definido pelos usos do porto.

Artigo 205.º

Sobrestadias e subestadias

1 - Quando for ultrapassado o tempo de estadia, a embarcação entra em sobrestadia, dando lugar ao pagamento pelo afretador ou fretador de um suplemento do frete proporcional ao tempo excedente.

2 - Quando não for utilizado inteiramente o tempo de estadia, o afretador tem direito a um prémio de subestadia proporcional ao tempo não gasto.

3 - A taxa de subestadia corresponde a metade da taxa de sobrestadia.

Artigo 206.º

Impedimento à viagem não imputável às partes

Se a viagem ou viagens não puderem ser iniciadas nas datas ou épocas previstas por causa não imputável ao fretador ou ao afretador, qualquer das partes pode resolver o contrato, sem que impenda sobre elas responsabilidade alguma quanto aos danos sofridos.

Artigo 207.º

Impedimento à viagem por causa imputável ao fretador

1 - Tornando-se a viagem ou viagens impossíveis, nas datas ou épocas previstas, por causa

imputável ao fretador, torna-se este responsável como se faltasse culposamente ao cumprimento.

2 - Independentemente do direito à indemnização, o afretador pode resolver o contrato, exigindo a restituição da parte ou totalidade do frete já pago correspondente à viagem ou viagens não realizadas.

Artigo 208.º

Impedimento à viagem por causa imputável ao afretador

1 - Tornando-se a viagem ou viagens impossíveis nas datas ou épocas previstas por causa imputável ao afretador, torna-se este responsável como se faltasse culposamente ao cumprimento.

2 - No caso previsto no número anterior, o fretador tem a faculdade de resolver o contrato e o direito a uma indemnização que não pode exceder o montante do frete correspondente à viagem ou viagens não efectuadas, deduzido das despesas que deixou de suportar.

3 - O portador tem direito a fazer seu o frete já recebido, até ao limite fixado no número anterior.

Artigo 209.º

Impedimento prolongado à entrada da embarcação no porto de descarga

1 - Se, por facto não imputável ao fretador, se verificar no porto de descarga impedimento prolongado à entrada da embarcação ou ao normal desenvolvimento das suas operações comerciais, tem aquele a faculdade de desviar a embarcação para um porto próximo que ofereça condições idênticas e efectuar aí a descarga, com o que se considera cumprido o contrato, devendo o afretador ser informado de imediato.

2 - Considera-se impedimento prolongado o que se apresente superior a cinco dias.

3 - As despesas e encargos adicionais resultantes da situação prevista no n.º 1 são suportados pelo afretador.

4 - Se da situação prevista no presente artigo resultar benefício para o fretador, deve este entregar ao afretador o respectivo montante.

Artigo 210.º

Impedimento definitivo ao prosseguimento da viagem

Se, por facto não imputável ao fretador, ocorrer durante a viagem qualquer causa que impeça definitivamente o seu prosseguimento, o afretador deve pagar o frete proporcional à distância percorrida.

Artigo 211.º

Alteração do porto de destino

Se o afretador pretender descarregar toda a mercadoria ou parte dela em porto que não seja o de destino, é responsável pelo pagamento das despesas adicionais, havendo-as, e não tem direito a qualquer redução do frete na hipótese inversa.

Artigo 212.º

Despesas que cabem ao fretador

São suportadas pelo fretador todas as despesas inerentes à embarcação, designadamente com:

a) O combustível e os lubrificantes;

b) A água;

c) Os mantimentos;

d) Os seguros relativos à embarcação, independentemente da sua natureza;

e) Os custos com a tripulação.

Artigo 213.º

Direito de retenção

1 - Para garantia dos créditos emergentes do fretamento, o fretador goza do direito de retenção sobre as mercadorias transportadas.

2 - Sempre que pretenda exercer este direito, o fretador deve notificar o destinatário ou consignatário, dentro das 48 horas imediatas à chegada da embarcação ao porto de descarga.

3 - Em tudo o mais observa-se o disposto sobre direito de retenção no contrato de transporte de mercadorias por mar.

Capítulo III

Contrato de fretamento a tempo

Artigo 214.º

Noção

O contrato de fretamento a tempo é aquele em que o fretador se obriga a pôr à disposição do afretador uma embarcação, para que este o utilize durante certo período de tempo.

Artigo 215.º

Carta-partida

Além dos elementos referidos nas alíneas *a), b*) e *h)* do n.º 1 do artigo 198.º, a carta-partida deve ainda conter os seguintes:

a) O período de duração do fretamento

b) Os limites geográficos dentro dos quais a embarcação pode ser utilizada;

c) A indicação das mercadorias que a embarcação não pode transportar.

Artigo 216.º

Obrigações do fretador

Constituem obrigações do fretador as indicadas nas alíneas *a)* e *b)* do artigo 199.º

Artigo 217.º

Gestão náutica

A gestão náutica da embarcação pertence ao fretador.

Artigo 218.º

Gestão comercial

A gestão comercial da embarcação pertence ao afretador.

Artigo 219.º

Combustível

1 - É suportada pelo afretador a despesa com o combustível da embarcação.

2 - O afretador deve fornecer o combustível apropriado, que corresponda às características e especificações técnicas indicadas pelo fretador.

Artigo 220.º

Comandante

Em tudo quanto se relacione com a gestão comercial da embarcação, o comandante deve obedecer às ordens e instruções do afretador, dentro dos limites da carta-partida, sem prejuízo do cumprimento das obrigações específicas da sua função.

Artigo 221.º

Início e vencimento do frete

1 - O frete inicia-se a partir do dia em que a embarcação é posta pelo fretador à disposição do afretador, nas condições definidas pela carta-partida.

2 - O frete vence-se em cada quinzena e deve ser pago adiantadamente.

3 - O afretador pode deduzir nos pagamentos a fazer nos termos do número anterior as despesas que haja realizado por conta do fretador.

4 - O afretador tem a faculdade de deduzir, nos últimos pagamentos, as quantias que, atendendo à data da reentrega da embarcação, razoavelmente possam ser consideradas em dívida pelo fretador.

Artigo 222.º

Suspensão do frete

Não é devido frete durante os períodos em que se torne impossível a utilização comercial da embarcação, por facto não imputável ao afretador.

Artigo 223.º

Prolongamento do fretamento

1 - O fretador não é obrigado a iniciar uma viagem cuja duração previsível exceda a fixada na carta-partida.

2 - Caso o fretador inicie a viagem depois do prazo fixado no número anterior, apenas tem direito ao frete proporcional ao prolongamento do fretamento.

3 - Se, por facto imputável ao afretador, o afretamento exceder a duração prevista na carta-partida, o fretador tem direito, pelo tempo excedente, ao dobro do frete estipulado.

Artigo 224.º

Responsabilidade por avarias

O afretador é responsável pelas avarias causadas à embarcação em resultado das operações comerciais.

Capítulo IV

Contrato de fretamento em casco nu

Artigo 225.º

Noção

O contrato de fretamento em casco nu é aquele em que o fretador se obriga a pôr à disposição do afretador, na época, local e condições convencionados, uma embarcação, não armada nem equipada, para que este a utilize durante certo período de tempo.

Artigo 226.º

Carta-partida

A carta-partida deve conter os elementos mencionados nas alíneas *a)*, *b)* e *h)* do n.º 1 do artigo 198.º e na alínea *a)* do artigo 215.º

Artigo 227.º

Gestão náutica e gestão comercial

A gestão náutica e a gestão comercial da embarcação pertencem ao afretador.

Artigo 228.º

Armamento e equipagem

Compete ao afretador armar e equipar a embarcação.

Artigo 229.º

Reparação, manutenção e seguros

São suportados pelo afretador:

a) As despesas de conservação e reparação necessárias à navegabilidade da embarcação e todas as que não estejam abrangidas no artigo 230.º;

b) Os seguros relativos à embarcação, independentemente da sua natureza.

Artigo 230.º

Vício próprio da embarcação

1 - São suportadas pelo fretador as despesas com as reparações e substituições resultantes de vício próprio da embarcação.

2 - Durante o período das reparações e substituições previstas no número anterior não é devido frete.

Artigo 231.º

Utilização da embarcação

1 - O afretador pode utilizar a embarcação em todos os tráfegos e actividades compatíveis com a sua finalidade normal e características técnicas.

2 - Pode igualmente o afretador usar os materiais de bordo, devendo, no termo do contrato, restituir a embarcação com a mesma quantidade e qualidade de tais materiais, salvo o desgaste próprio do seu uso normal.

Artigo 232.º

Reentrega da embarcação

O afretador deve no termo do contrato restituir a embarcação ao fretador no mesmo estado e nas mesmas condições em que o recebeu, salvo o desgaste próprio do seu uso normal.

Artigo 233.º

Direitos de terceiro contra o fretador

O afretador deve reembolsar o fretador de todas as importâncias que este seja obrigado a pagar a terceiros em consequência da exploração comercial da embarcação.

Artigo 234.º

Direito subsidiário

São aplicáveis subsidiariamente ao contrato de fretamento em casco nu as normas relativas ao contrato de fretamento a tempo e a disciplina da lei geral sobre o contrato de locação, com as necessárias adaptações.

Capítulo V

Disposições gerais

Artigo 235.º

Sobrecarga

1 - Durante o tempo de duração do fretamento, por viagem ou a tempo, o afretador tem o direito de manter a bordo um representante seu, designado sobrecarga, para acompanhar a execução do contrato.

2 - O sobrecarga não pode interferir directamente na execução do contrato, mas tem a faculdade de fazer recomendações ao comandante da embarcação em tudo quanto se relacione com a administração da carga.

3 - O fretador é obrigado a fornecer alojamento ao sobrecarga, mas as despesas de alimentação são suportadas pelo afretador.

Artigo 236.º

Conduta do comandante

Quando a actuação do comandante da embarcação for de molde a prejudicar os interesses comerciais do afretador, tem este a faculdade de exigir ao fretador a sua substituição.

Artigo 237.º

Subfretamento e cessão da posição contratual do afretador

1 - O subfretamento ou a cessão da posição contratual pelo afretador carecem de autorização escrita do fretador.

2 - São aplicáveis ao subfretamento as disposições legais que regulam o contrato de fretamento.

Artigo 238.º

Regime da responsabilidade

O direito de indemnização decorrente da violação do contrato de fretamento deve ser exercido no prazo de dois anos a contar da data em que o lesado teve conhecimento do direito que lhe compete.

Artigo 239.º

Âmbito de aplicação

1 - O disposto no presente capítulo não se aplica a embarcações de tonelagem de arqueação bruta inferior a 10 toneladas.

2 - À locação financeira de embarcações é aplicável o regime do contrato de locação financeira e, subsidiariamente, as disposições relativas ao fretamento em casco nu que não se mostrem incompatíveis com a natureza da locação financeira.

SUBTÍTULO IV

Transporte por mar

Capítulo I

Transporte de mercadorias por mar

Artigo 240.º

Noção

O contrato de transporte de mercadorias por mar é aquele em que uma das partes se obriga em relação à outra a transportar determinada mercadoria, de um porto para porto diverso, mediante uma retribuição pecuniária, denominada «frete».

Artigo 241.º

Direito aplicável

Este contrato é disciplinado pelos tratados e convenções internacionais vigentes em Portugal e, subsidiariamente, pelas disposições do presente capítulo.

Artigo 242.º

Forma

O contrato de transporte de mercadorias por mar está sujeito a forma escrita.

Artigo 243.º

Declaração de carga

1 - O carregador deve entregar ao transportador uma declaração de carga, contendo os seguintes elementos:

a) A natureza da mercadoria e os eventuais cuidados especiais de que a mesma careça;

b) As marcas principais necessárias à identificação da mercadoria;

c) O número de volumes ou de objectos e a quantidade ou o peso;

d) O tipo de embalagem e o acondicionamento da mercadoria;

e) O porto de carga e o de descarga;

f) A indicação do cumprimento das formalidades aduaneiras, nomeadamente do número identificativo da respectiva declaração aduaneira, se for o caso;

g) A data.

2 - O carregador responde perante o transportador pelos danos resultantes das omissões ou incorrecções de qualquer elemento da declaração de carga.

3 - O disposto na alínea *f)* do n.º 1 deve ser cumprido até ao momento em que o transportador recebe as mercadorias.

Artigo 244.º

Recepção da mercadoria para embarque

1 - O transportador deve apresentar a embarcação, antes e no início da viagem, em estado de navegabilidade, devidamente armada e equipada, de modo a dar integral cumprimento ao contrato.

2 - Quando o transportador receber a mercadoria para embarque deve entregar ao carregador um recibo ou um conhecimento de carga, com a menção expressa «para embarque», contendo:

a) Os elementos referidos no n.º 1 do artigo anterior;

b) O acondicionamento e o estado aparente da mercadoria;

c) O nome da embarcação transportador;

d) Outros elementos que considere relevantes.

3 - O transportador responde perante o carregador pelos danos resultantes de omissões ou incorrecções de qualquer elemento do recibo ou conhecimento de carga.

Artigo 245.º

Responsabilidade do transporte até ao embarque

À responsabilidade do transportador pela mercadoria no período que decorre entre a recepção e o embarque são aplicáveis as disposições respeitantes ao contrato de depósito regular.

Artigo 246.º

Intervenção de terceiros

A intervenção de operador portuário ou de outro agente em qualquer operação relativa à mercadoria não afasta a responsabilidade do transportador, ficando, porém, este com o direito de agir contra os referidos operador ou agente.

Artigo 247.º

Emissão do conhecimento de carga

1 - Após o início do transporte marítimo, o transportador deve entregar ao carregador um conhecimento de carga de acordo com o que determinarem os tratados e convenções internacionais referidos no artigo 241.º

2 - O conhecimento de carga indicado no número anterior pode ser substituído pelo conhecimento de carga a que alude o artigo 244.º, depois de nele terem sido exaradas a expressão «carregado a bordo» e a data do embarque.

3 - O conhecimento de carga deve mencionar o número de originais emitidos.

4 - Depois de ter sido dado cumprimento a um dos originais mencionados no número anterior, todos os outros ficam sem efeito.

5 - Só o transportador da mercadoria tem legitimidade para emitir o respectivo conhecimento de carga.

Artigo 248.º

Transporte no convés

1 - O consentimento do carregador para o transporte da mercadoria no convés deve constar do conhecimento de carga.

2 - Dispensa-se o consentimento referido no número anterior, quando se trate de:

a) Mercadoria que, por imperativo legal, deva seguir no convés;

b) Contentores transportados em embarcação especialmente construída ou adaptada

para esse fim ou noutro tipo de embarcação segundo usos de tráfego prudentes.

3 - O sistema previsto na Convenção de Bruxelas de 25 de Agosto de 1924, relativa à unificação de certas regras em matéria de conhecimento de carga é aplicável, quanto às causas de exoneração legal da responsabilidade do transportador e quanto à limitação legal desta, quando o transporte no convés se processe nos termos dos números anteriores.

Artigo 249.º

Nulidade de conhecimento de carga

1 - São nulos os conhecimentos de carga emitidos por quem não tenha a qualidade de transportador marítimo.

2 - Quem, não sendo o transportador marítimo da mercadoria, emitir conhecimentos de carga responde pelos danos causados ao carregador ou a outros na mesma interessados.

3 - O disposto no presente artigo não prejudica a possibilidade de o agente do transportador assinar os conhecimentos de carga em sua representação.

Artigo 250.º

Natureza, modalidades e transmissão do conhecimento de carga

1 - O conhecimento de carga constitui título representativo da mercadoria nele descrita 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 251.º

Embarcação do transportador

O transportador deve efectuar o transporte na embarcação designada no contrato ou em embarcação que, em condições idênticas, possa efectuar o transporte.

Artigo 252.º

Impedimento à viagem não imputável ao transportador

Se a viagem não puder ser empreendida na data ou época previstas por causa não imputável ao transportador qualquer das partes pode resolver o contrato, sem que impenda sobre aquele responsabilidade alguma quanto aos danos sofridos pelo carregador.

Artigo 253.º

Impedimento à viagem imputável ao transportador

1 - Tornando-se a viagem impossível na data ou época previstas por causa imputável ao transportador, torna-se este responsável como se faltasse culposamente ao cumprimento.

2 - Independentemente do direito à indemnização, o carregador pode resolver o contrato, exigindo a restituição da parte ou totalidade do frete que já tenha pago.

Artigo 254.º

Revogação do contrato

1 - Se o carregador não apresentar a mercadoria para embarque ao transportador no prazo e no local fixados considera-se o contrato revogado, sendo aquele, porém, obrigado a pagar o frete respectivo.

2 - Se o carregador revogar o contrato, depois de ter entregue ao transportador a mercadoria para embarque, é obrigado a pagar, além do frete respectivo, as despesas que o transportador tenha feito com a mesma.

Artigo 255.º

Apresentação da mercadoria à borda

1 - Quando o carregador entregar a mercadoria para embarque à borda da embarcação e não haja disposição contratual que a regule, essa entrega deve efectuar-se ao ritmo pedido pelo transportador e no local por este indicado, de acordo com os usos do porto.

2 - O não cumprimento do disposto no número anterior torna o carregador responsável pelos danos causados ao transportador.

Artigo 256.º

Recepção da mercadoria à borda

A disciplina do artigo anterior é aplicável quando, no porto de descarga, o destinatário ou consignatário tome conta da mercadoria à borda da embarcação.

Artigo 257.º

Entrega da mercadoria à descarga da embarcação

Sem prejuízo do disposto nos tratados e convenções internacionais referidos no artigo 241.º, o transportador deve entregar a mercadoria no porto de descarga à entidade a quem, de acordo com os regulamentos locais, caiba recebê-la, sendo a esta aplicáveis as disposições respeitantes ao contrato de depósito regulado na lei civil.

Artigo 258.º

Recusa de receber a mercadoria

1 - No caso de o destinatário ou consignatário se recusar a receber a mercadoria ou não reclamar a sua entrega no prazo de 20 dias após a descarga da embarcação, o

transportador notifica-o por carta registada com aviso de recepção, se for conhecido, fixando-lhe mais 20 dias para proceder ao levantamento.

2 - Se o destinatário ou consignatário for desconhecido, a notificação prevista no número anterior é efectuada por via electrónica mediante anúncio publicado no sítio da Internet de acesso público com o endereço electrónico www.mj.gov.pt/publicacoes, mantido pelo Instituto dos Registos e do Notariado, contando-se os 20 dias a partir desta publicação.

3 - Findos os prazos indicados nos números anteriores, o transportador tem a faculdade de proceder à venda extrajudicial da mercadoria para pagamento do frete e de eventuais despesas decorrentes do contrato.

4 - A quantia que remanescer após o pagamento referido no número anterior é objecto de consignação em depósito, nos termos da lei geral.

Artigo 259.º

Várias pretensões de entrega

Se mais do que uma pessoa com título bastante pretender a entrega da mercadoria no porto de descarga, esta fica à guarda da entidade referida no artigo 257.º até que o tribunal competente a requerimento do transportador ou de qualquer dos interessados decida quem tem direito a recebê-la.

Artigo 260.º

Direito de retenção

1 - O transportador goza do direito de retenção sobre a mercadoria transportada para garantia dos créditos emergentes do transporte.

2 - Sempre que pretenda exercer este direito, o transportador deve notificar o destinatário

ou consignatário, dentro dos 15 dias imediatos à chegada da embarcação ao porto de descarga.

3 - Se o transportador mantiver a mercadoria a bordo, no exercício do direito de retenção, fica impedido de reclamar dos interessados a indemnização por danos resultantes da imobilização da embarcação.

4 - No exercício do direito de retenção, o transportador pode optar por proceder à descarga da mercadoria, assegurando com diligência a sua guarda e conservação.

5 - As despesas com a guarda e conservação referidas no número anterior ficam a cargo dos interessados na mercadoria.

6 - O titular do direito de retenção deve propor a competente acção judicial dentro dos 30 dias subsequentes à realização da notificação referida no n.º 2.

Artigo 261.º

Mercadorias perecíveis

1 - Quando as situações previstas nos artigos 258.º a 260.º se verificarem relativamente a mercadorias perecíveis, o transportador tem a faculdade de proceder à sua venda antecipada mediante prévia autorização judicial e notificação do pedido à parte contrária, se for conhecida.

2 - O tribunal decide sem audiência da parte contrária.

3 - Para efeitos da lei de processo, presume-se que os actos judiciais necessários à concretização da venda antecipada prevista no presente artigo se destinam a evitar danos irreparáveis.

4 - Sobre o produto da venda fica o transportador com os direitos que lhe cabiam em relação à mercadoria vendida, podendo o tribunal ordenar que o preço seja depositado.

5 - A parte contrária tem a faculdade de impedir a venda antecipada da mercadoria,

oferecendo caução idónea.

Artigo 262.º

Mercadoria carregada e descarregada

1 - Para efeitos do disposto no presente subtítulo, a mercadoria considera-se carregada ou descarregada no momento em que, no porto de carga ou descarga, entra em contacto físico com o aparelho de carga ou descarga, respectivamente.

2 - O princípio estabelecido no número anterior vigora quer os aparelhos de carga e descarga pertençam à embarcação quer não.

3 - Se houver lugar ao transporte das mercadorias em fragatas, batelões ou embarcações afins, a mercadoria só se considera carregada ou descarregada quando o seja nos termos do n.º 1 dessas embarcações para a embarcação, ou vice-versa, com excepção dos casos em que tenha sido o próprio transportador a fornecer por qualquer meio as referidas embarcações.

Artigo 263.º

Volumes ou unidades de carga

1 - Quando as mercadorias forem consolidadas para transporte em contentores, paletes ou outros elementos análogos consideram-se volumes ou unidades de carga os que estiverem enumerados no conhecimento de carga.

2 - O contentor, a palete ou o elemento análogo é considerado um volume ou unidade de carga, sempre que fornecido pelo carregador.

Artigo 264.º

Reservas no conhecimento de carga

1 - As reservas apostas pelo transportador no conhecimento de carga devem ser claras, precisas e susceptíveis de motivação.

2 - O transportador pode não incluir no conhecimento os elementos a que se referem as alíneas *b)* e *c)* do n.º 1 do artigo 243.º se, pela prática usual no tipo de transporte considerado e face às específicas condições da mercadoria e aos meios técnicos das operações de carga, as declarações prestadas pelo carregador não forem verificáveis, em termos de razoabilidade.

Artigo 265.º

Cartas de garantia

1 - As cartas ou acordos em que o carregador se compromete a indemnizar o transporte pelos danos resultantes da emissão de conhecimento de carga sem reservas responsabilizam o carregador solidariamente com o transportador perante terceiros, designadamente o destinatário e ao segurador.

2 - No caso de as reservas omitidas se referirem a defeitos da mercadoria que o transportador conhecia ou devia conhecer no momento da assinatura do conhecimento de carga, o transportador não pode prevalecer-se de tais defeitos para exoneração ou limitação da sua responsabilidade.

Artigo 266.º

Regime da responsabilidade

1 - São nulas as cláusulas que afectem os direitos conferidos pelo n.º 2 do artigo 243.º, pelo n.º 2 do artigo 244.º, pelo artigo 246.º e pelo n.º 2 do artigo 249.º

2 - Os direitos de indemnização previstos no presente capítulo devem ser exercidos no prazo de dois anos a partir da data em que o lesado teve conhecimento do direito que

lhe compete.

Artigo 267.º

Responsabilidade da embarcação

1 - Se ocorrer a nulidade prevista no n.º 1 do artigo 249.º ou se o transportador marítimo não for identificável com base nas menções constantes do conhecimento de carga, a embarcação que efectua o transporte responde perante os interessados na carga nos mesmos termos em que responderia o transportador.

2 - Para efeito do disposto no número anterior, é atribuída à embarcação personalidade judiciária, cabendo a sua representação em juízo ao proprietário, ao comandante ou seu substituto, ou ao agente de navegação que requereu o despacho da embarcação.

3 - O disposto no n.º 1 não prejudica a efectivação da responsabilidade estabelecida no n.º 2 do artigo 249.º, nos termos gerais de direito.

Artigo 268.º

Aplicação do presente capítulo

As disposições do presente capítulo aplicam-se:

a) A todos os interessados no transporte, sempre que não exista carta-partida;

b) Nas relações entre o transportador e o terceiro portador do conhecimento de carga, com prejuízo do que em contrário possa dispor a carta-partida quando esse conhecimento tenha sido emitido ao abrigo de uma carta-partida.

Artigo 269.º

Convenção de Bruxelas

1 - O disposto nos artigos 1.º a 8.º da Convenção de Bruxelas de 25 de Agosto de 1924, relativa à unificação de certas regras em matéria de conhecimento de carga, é aplicável a todos os conhecimentos de carga emitidos em território português, qualquer que seja a nacionalidade das partes contratantes.

2 - Sem prejuízo das disposições aplicáveis em matéria de responsabilidade por actos praticados com dolo ou culpa grave, é fixado em € 498,80 o limite de responsabilidade a que se referem o n.º 5 do artigo 4.º e o artigo 9.º da mesma Convenção.

3 - É reconhecida ao portador do conhecimento a faculdade prevista no n.º 1 do Protocolo de assinatura da Convenção.

4 - Os conhecimentos de carga referidos no n.º 1 não são negociáveis se deles não constar a declaração de que se regem pelo presente artigo e disposições da Convenção de Bruxelas de 25 de Agosto de 1924.

Artigo 270.º

Limitação legal da responsabilidade

1 - Se o conhecimento de carga não contiver a enumeração a que alude o n.º 1 do artigo 263.º, por ela não constar da declaração de carga referida no artigo 243.º, cada contentor, palete ou outro elemento análogo é considerado para efeitos de limitação legal de responsabilidade como um só volume ou unidade de carga.

2 - A limitação legal de responsabilidade aplica-se ao comandante e às demais pessoas utilizadas pelo transportador para a execução do contrato.

3 - O peso ou o volume de mercadoria a granel exarado em conhecimento de carga com base em medição e indicação feitas, segundo os usos ou costumes do comércio dessa mercadoria, por terceiro estranho ao armador de comércio e ao carregador não se considera garantido por este, nem constitui presunção contra aquele.

Capítulo II

Transporte de passageiros por mar

Artigo 271.º

Noção

O contrato de transporte de passageiros por mar é aquele em que uma das partes se obriga

em relação à outra a transportá-la por via marítima mediante retribuição pecuniária.

Artigo 272.º

Direito aplicável

O contrato de transporte de passageiros por mar é disciplinado pelos tratados e convenções internacionais vigentes em Portugal e, subsidiariamente, pelas disposições do presente capítulo, sem prejuízo do disposto no regime jurídico de entrada, permanência, saída e afastamento de estrangeiros de território nacional.

Artigo 273.º

Prova

O contrato de transporte de passageiros por mar prova-se pelo bilhete de passagem.

Artigo 274.º

Requisitos do bilhete de passagem

Devem constar do bilhete de passagem:

a) A identificação das partes;

b) A data e o local da emissão;

c) O nome da embarcação;

d) O porto de embarque e o de desembarque, assim como as escalas, quando o passageiro o solicite;

e) A data e o lugar de embarque e desembarque;

f) As condições da viagem e o respectivo preço.

Artigo 275.º

Transportes especiais

1 - Quando se trate de embarcações de menos de 15 toneladas de arqueação bruta ou de embarcações que efectuem serviços portuários ou serviços regulares em zonas delimitadas pelas autoridades para o efeito competentes, o bilhete de passagem pode conter apenas a identificação do transportador, o percurso a efectuar e o respectivo prego.

2 - Aos transportes previstos no número anterior apenas é aplicável o regime do presente capítulo no que for conforme à sua natureza, segundo critérios de razoabilidade.

Artigo 276.º

Emissão de bilhete de passagem

1 - O bilhete de passagem é emitido pelo transportador ou seu representante.

2 - É vedado ao transportador efectuar o transporte em embarcação diversa da indicada no bilhete de passagem, sem consentimento do passageiro, salvo caso fortuito ou de força maior, caso em que a embarcação substituta deve oferecer qualidade idêntica à substituída.

3 - Se o bilhete de passagem contiver a identidade do passageiro, este não pode ceder a sua posição contratual sem o consentimento do transportador.

Artigo 277.º

Bagagem

1 - No acto do embarque o transportador deve entregar ao passageiro recibo comprovativo da bagagem que lhe for confiada para transporte, com a indicação «bagagem despachada».

2 - É aplicável ao transporte da bagagem referida no número anterior o regime do transporte de mercadorias ao abrigo de conhecimento de carga.

3 - Não fica sujeita ao regime previsto nos números anteriores a bagagem que o passageiro mantiver à sua disposição durante a viagem, com a indicação «bagagem de cabina» ou equiparada.

4 - Em qualquer caso, a bagagem deve abranger exclusivamente objectos pertencentes ao passageiro.

5 - Se a bagagem exceder em peso ou em volume os limites estabelecidos no bilhete de passagem, é devido pelo passageiro um frete especial.

Artigo 278.º

Alimentação do passageiro

1 - Salvo estipulação em contrário, o preço do bilhete de passagem inclui o custo da alimentação do passageiro durante a viagem.

2 - Se o custo da alimentação for convencionalmente excluído do preço do bilhete de passagem, o passageiro tem direito a dispor de alimentação fornecida pelo transportador mediante um preço adequado.

Artigo 279.º

Não embarque e resolução do contrato

1 - O passageiro que não se apresente para embarque nos termos previstos no bilhete de passagem é obrigado ao seu pagamento integral.

2 - O passageiro que até 48 horas antes do início da viagem resolver unilateralmente o contrato é obrigado ao pagamento de metade do preço do bilhete.

3 - Se a resolução do contrato resultar de doença ou de outra circunstância que objectivamente impeça o passageiro de seguir viagem é por este devida metade do preço do bilhete, se isso for comunicado ao transportador até ao início da viagem.

4 - No caso de o embarque não se efectuar em consequência da morte do passageiro, o transportador tem apenas direito a metade do preço do bilhete.

5 - Se o passageiro não seguir viagem por causa relacionada com a embarcação, imputável ao transportador, ou se este modificar substancialmente os termos do contrato, salvo o disposto no n.º 2 do artigo 276.º, pode aquele resolver o contrato e exigir a parte ou totalidade do preço do bilhete que já tenha pago, sem prejuízo do direito a indemnização.

6 - O disposto nos n.os 1 a 4 pode ser alterado mediante prévia estipulação das partes.

Artigo 280.º

Demora na saída da embarcação

Se a embarcação demorar em sair por causa com ela relacionada imputável ao transportador, o passageiro tem direito a alojamento e alimentação a bordo, durante todo o tempo da demora, se não optar pela efectivação dos direitos que lhe são atribuídos no n.º 3 do artigo anterior.

Artigo 281.º

Interrupção da viagem

1 - O passageiro que prefira desembarcar em porto que não seja o do destino não tem direito a redução do preço do bilhete de passagem.

2 - Se o desembarque em porto diverso do de destino ou a interrupção prolongada da viagem resultar de facto imputável ao transportador, este tem a faculdade de continuar

o transporte em embarcação de qualidade idêntica, devendo ser assegurado o alojamento e a alimentação do passageiro, sendo-lhe conferida a faculdade de resolver o contrato e ficando em ambos os casos com o direito a indemnização pelos danos sofridos.

3 - O desembarque em porto diverso do de destino ou a interrupção prolongada da viagem por caso fortuito ou de força maior respeitante à embarcação confere ao transportador e ao passageiro os direitos previstos no número anterior, salvo quanto ao passageiro, o direito de indemnização dos danos.

Artigo 282.º

Desvio de rota

1 - Se a embarcação alterar as escalas previstas, por desvio de rota imputável ao transportador, o passageiro tem direito a alojamento e alimentação durante o tempo de desvio, ou a resolver o contrato, independentemente do direito à indemnização dos danos sofridos.

2 - Se o desvio se dever a caso fortuito ou de força maior ou à necessidade de salvar pessoas ou coisas no mar, não há direito à indemnização prevista no número anterior.

Artigo 283.º

Obrigações do transportador

O transportador deve pôr e manter a embarcação em estado de navegabilidade, convenientemente armada, equipada e aprovisionada para a viagem, procedendo de modo adequado e diligente à observância das condições de segurança impostas pelos usos, regulamentos e convenções internacionais.

Artigo 284.º

Responsabilidade por danos resultantes de ocorrências normais

1 - O transportador responde pelos danos que o passageiro sofra na embarcação durante a

viagem e ainda pelos que ocorram desde o início das operações de embarque até ao fim das operações de desembarque, quer nos portos de origem, quer nos portos de escala.

2 - Incumbe ao lesado provar que o transportador não observou qualquer das obrigações prescritas no artigo anterior ou que o facto danoso resultou de culpa do transportador ou dos seus auxiliares.

Artigo 285.º

Responsabilidade por acontecimentos de mar

1 - O transportador responde pelos danos que o passageiro sofra em consequência de qualquer incidente de navegação, nos termos dos regulamentos e convenções internacionais.

2 - Incumbe ao transportador provar que os eventos referidos no número anterior não resultaram de culpa sua ou dos seus auxiliares.

Artigo 286.º

Regime da responsabilidade

1 - São nulas as cláusulas que afectem os direitos conferidos pelo n.º 2 do artigo 277.º, pelo n.º 5 do artigo 279.º, pelos n.os 2 e 3 do artigo 281.º e pelos artigos 282.º, 284.º e 285.º

2 - O direito de indemnização decorrente da violação do contrato de transporte de passageiros por mar deve ser exercido no prazo de dois anos, a partir da data em que o desembarque efectivamente se verificou ou da data para este prevista.

Artigo 287.º

Disciplina de bordo

O passageiro fica submetido aos regulamentos e às instruções do comandante relacionadas com a disciplina de bordo e com a segurança da viagem.

Artigo 288.º

Transporte sem retribuição pecuniária

1 - O regime do presente capítulo aplica-se ao transporte gratuito quando efectuado em embarcação explorada comercialmente, podendo esse regime ser afastado por estipulação escrita das partes, salvo no que respeita à responsabilidade prevista nos artigos 284.º e 285.º

2 - Se o transporte gratuito for efectuado em embarcação não utilizada para fins comerciais, não se aplica o regime do presente capítulo.

3 - No caso previsto no número anterior aplicam-se as regras gerais da responsabilidade extracontratual.

Artigo 289.º

Passageiros clandestinos

1 - O disposto no presente capítulo não se aplica a passageiros clandestinos.

2 - Por passageiro clandestino entende-se qualquer pessoa que, num porto ou em local próximo, se oculte na embarcação sem o consentimento do seu proprietário ou do comandante ou de qualquer outra pessoa que explore a embarcação, e que se encontre a bordo depois deste ter deixado esse porto ou local próximo.

Artigo 290.º

Cruzeiros marítimos

1 - Além dos elementos referidos no artigo 274.º, o bilhete de cruzeiro marítimo deve conter todos os serviços acessórios a prestar ao passageiro, designadamente em terra.

2 - Se o organizador do cruzeiro marítimo não for o próprio transportador deve

mencionar com precisão em que qualidade actua em relação a este e ao passageiro.

3 - No caso previsto no número anterior, o organizador do cruzeiro marítimo deve promover nas suas relações internas com o transportador que a responsabilidade deste perante os passageiros esteja garantida por seguro adequado e que às acções emergentes da execução do transporte sejam aplicáveis os regras de competência internacional previstas no artigo 373.º

4 - Caso o organizador não cumpra o disposto no número anterior responde solidariamente com o transportador.

5 - O organizador do cruzeiro marítimo, seja ou não o transportador, responde pela correcta organização do cruzeiro e pela prestação dos serviços acessórios a que alude o n.º 1.

SUBTÍTULO V

Reboque

Artigo 291.º

Noção

1 - O contrato de reboque é aquele em que uma das partes se obriga em relação à outra a proporcionar a força motriz de uma embarcação ou outro engenho análogo, designado «rebocador», a embarcação ou objecto flutuante diverso, designado «rebocado», a fim de auxiliar a manobra deste ou de o deslocar de um local para local diferente.

2 - A parte que se obriga a proporcionar a força motriz de uma embarcação ou outro engenho designa-se «contratante-rebocador» e a contraparte «contratante-rebocado».

3 - O disposto no presente subtítulo não prejudica as competências dos capitães dos portos em matéria de reboque reguladas em legislação própria.

Artigo 292.º

Regime

O contrato de reboque é disciplinado pelas disposições do presente subtítulo, salvo se as

partes acordarem, por escrito, na aplicação de regime diverso.

Artigo 293.º

Reboque-transporte

1 - Quando o rebocado é entregue em depósito ao contratante-rebocador, o contrato de reboque é disciplinado, também, pelas disposições do contrato de transporte de mercadorias por mar, com as necessárias adaptações.

2 - O contratante-rebocador é responsável pela mercadoria carregada em batelão de carga, tenha este ou não tripulantes ou guardas, salvo acordo escrito expresso em contrário.

Artigo 294.º

Salvação ao rebocado

Durante a sua execução, a operação de reboque só pode dar lugar a remuneração por salvação quando forem prestados serviços excepcionais não enquadráveis no âmbito do contrato de reboque.

Artigo 295.º

Retribuição do reboque

1 - O contrato de reboque presume-se retribuído, salvo acordo expresso em contrário.

2 - Não havendo ajuste entre as partes, a retribuição é determinada pelas tarifas em vigor ou, na falta destas, pelos usos e, na falta de umas e de outros, por juízos de equidade.

Artigo 296.º

Duração e forma

1 - O reboque pode ser contratado para uma ou várias operações ou para certo período de tempo.

2 - O contrato de reboque para várias operações ou para certo período de tempo é nulo quando não revista forma escrita.

Artigo 297.º

Trem de reboque

Designa-se «trem de reboque» o conjunto formado por rebocador e rebocado durante a execução do contrato de reboque.

Artigo 298.º

Direcção do trem de reboque

1 - A direcção do trem de reboque pertence ao contratante-rebocado e é exercida pelo comandante, mestre ou arrais do rebocado.

2 - Não é aplicável o disposto no número anterior quando:

a) O rebocado não tenha tripulação adequada;

b) O rebocado tenha tripulação adequada, mas não disponha de meios de propulsão operacionais, salvo tratando-se de manobra em porto;

c) Pela própria natureza do reboque ou do rebocado, a direcção do trem de reboque pertença, exclusivamente, ao contratante-rebocador.

3 - Nas situações do número anterior e sendo o reboque executado por mais de um rebocador, a direcção do trem de reboque pertence ao de maior potência.

4 - Em caso de rebocadores de igual potência, a direcção do trem de reboque pertence ao comandado pelo comandante mais antigo, salvo acordo das partes em contrário.

Artigo 299.º

Obrigações das partes

1 - A parte a quem pertencer a direcção do trem de reboque é obrigada a:

a) Obter as necessárias licenças, autorizações e certificados relativos à sua embarcação e ao sistema de reboque;

b) Examinar o sistema e o cabo de reboque antes do início da execução do reboque;

c) Assegurar a passagem do cabo de reboque;

d) Assegurar um sistema de comunicações entre o rebocador e o rebocado;

e) Providenciar quanto às condições de segurança das pessoas e coisas embarcadas no trem de reboque;

f) Assegurar o governo e a navegação do trem de reboque;

g) Sinalizar as manobras e a navegação do trem de reboque.

2 - A outra parte é obrigada a:

a) Obter as necessárias licenças, autorizações e certificados relativos à sua embarcação ou objecto flutuante;

b) Avisar imediatamente quem exercer a direcção do trem de reboque quando saiba que algum perigo ameaça as pessoas ou coisas embarcadas.

Artigo 300.º

Responsabilidade

1 - A parte a quem pertencer a direcção do trem de reboque responde pelos danos ocorridos durante a execução do contrato, salvo se provar que os mesmos não resultam de facto que lhe seja imputável.

2 - Presume-se ordenada pela parte a quem pertence a direcção do trem de reboque a manobra efectuada pelo rebocador e pelo rebocado.

Artigo 301.º

Cumprimento do contrato

1 - O reboque deve ser efectuado pela rota nas condições estipuladas e, na falta dessa estipulação, pelo percurso mais curto e seguro.

2 - O contratante-rebocador é responsável pelos danos sofridos pelo contratante-rebocado resultantes de atraso imputável ao primeiro.

3 - O contrato de reboque considera-se cumprido logo que o rebocado se encontre no local de destino e desligados o cabo ou cabos de reboque.

Artigo 302.º

Substituição de rebocador

1 - Na execução do reboque, o rebocador pode ser substituído por outro, com características adequadas, mesmo que pertença a terceiro.

2 - A substituição prevista no número anterior deve ser comunicada, logo que possível, à outra parte.

Artigo 303.º

Impossibilidade culposa

1 - Tornando-se o reboque impossível, na data ou época prevista por causa imputável ao contratante-rebocador é este responsável como se faltasse culposamente ao cumprimento.

2 - Independentemente do direito à indemnização, o contratante-rebocado pode resolver o contrato.

Artigo 304.º

Impossibilidade não culposa

1 - Se a execução do reboque se tornar impossível por causa não imputável a qualquer das partes, são aplicáveis as disposições da lei civil respeitantes à impossibilidade objectiva da prestação.

2 - Tendo havido começo da execução do reboque, o contratante-rebocado é obrigado a indemnizar o contratante-rebocador pelo trabalho executado e pelas despesas realizadas.

3 - Entende-se que há começo de execução do reboque quando se verifique a passagem do cabo de reboque, podendo o contratante-rebocador fazer a prova de que realizou antes desse momento manobras necessárias à execução do contrato.

Artigo 305.º

Regime da responsabilidade

O direito de indemnização decorrente da violação do contrato de reboque deve ser exercido no prazo de dois anos, a contar da data da conclusão ou da interrupção do reboque.

SUBTÍTULO VI

Do contrato de seguro marítimo

Secção I

Disposições gerais

Artigo 306.º

Contrato de seguro marítimo

O contrato de seguro marítimo é o contrato de seguro através do qual o segurador se obriga a indemnizar o segurado pelos prejuízos resultantes de riscos de navegação, mediante o pagamento de um prémio.

Artigo 307.º

Liberdade contratual e direito subsidiário

1 - À excepção do expressamente regulado no presente subtítulo em sentido contrário, assiste às partes a faculdade de fixar livremente as condições de cobertura que julguem

apropriadas aos contratos de seguro.

2 - Às questões sobre contratos de seguro marítimo não reguladas no presente subtítulo, em legislação especial ou pelas partes nos termos do número anterior, aplicam-se, subsidiariamente, as disposições que regulam os contratos de seguro em geral e as disposições gerais aplicáveis ao seguro de danos que não forem incompatíveis com a natureza especial do seguro contra riscos de navegação.

3 - O disposto no presente subtítulo não prejudica a legislação especial sobre seguros obrigatórios relativa às actividades marítimas nem as convenções internacionais aplicáveis à responsabilidade civil por danos relacionados com a actividade marítima de que Portugal seja parte.

Secção II

Disposições comuns às diferentes modalidades de seguro marítimo

Artigo 308.º

Objecto do seguro

O seguro marítimo pode ter por objecto bens móveis, valores, retribuição de serviços de transporte ou de utilização da embarcação, prémios de seguro e obrigações perante terceiros.

Artigo 309.º

Interesse no seguro

1 - Tem interesse no seguro de coisas quem seja titular de direitos sobre a embarcação, mercadorias ou outros bens que sejam sujeitos a riscos de navegação, e quem 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 310.º

Forma

1 - A validade do contrato de seguro marítimo não depende da observância de forma especial, sem prejuízo do disposto nos números seguintes.

2 - O segurador é obrigado a formalizar o contrato de seguro marítimo num instrumento escrito, que se designa por apólice de seguro e que deve ser por si assinado e datado e entregue ao segurado.

3 - A forma escrita pode resultar da troca de cartas, telex, telefax, correio electrónico ou outros meios de comunicação que consubstanciem um suporte duradouro para a informação contida na apólice.

4 - Considera-se suporte duradouro aquele que permita armazenar a informação, possibilitando, durante o tempo de vigência da apólice de seguro, um acesso fácil à mesma e a sua reprodução inalterada.

Artigo 311.º

Apólice de seguro

1 - A apólice de seguro marítimo deve conter as menções constantes das disposições gerais aplicáveis aos contratos de seguro, com as especificidades constantes do presente artigo.

2 - São facultativas as referências na apólice ao valor do objecto seguro e da quantia segurada.

3 - No seguro da embarcação deve ser indicado o respectivo nome, bandeira e local de registo.

4 - A responsabilidade do segurador decorrente do contrato de seguro marítimo não depende da emissão da apólice.

Artigo 312.º

Obrigações do segurado

1 - Sem prejuízo de outras obrigações convencionadas na apólice, constituem obrigações do segurado no âmbito do contrato de seguro marítimo:

a) Pagar o prémio convencionado;

b) Garantir a licitude da expedição marítima e, até tanto quanto lhe seja possível controlar, a sua realização de modo lícito.

c) Cooperar activamente com o armador de comércio, o comandante e restante tripulação e outros intervenientes na expedição marítima para evitar ou diminuir o prejuízo;

d) Com referência ao seguro de mercadorias ou outros bens móveis, avisar o segurador sempre que haja mudança da embarcação por se tornar definitivamente impossível o prosseguimento da viagem.

2 - O seguro é nulo se a expedição marítima for no todo ou em parte ilícita.

3 - O seguro torna-se ineficaz se por culpa pessoal do segurado ou dos seus subordinados a expedição marítima, ainda que lícita, for realizada de modo ilícito.

Artigo 313.º

Modalidades de seguro marítimo

1 - O seguro marítimo compreende as modalidades de seguro de coisas e seguro de responsabilidade.

2 - O seguro de coisas cobre os prejuízos resultantes da destruição, subtracção ou deterioração de coisas ou da não obtenção de uma vantagem esperada dessas coisas.

3 - No que respeita à sua duração, o seguro de coisas pode ser contratado para uma viagem, sendo designado “seguro à viagem”, ou por um período fixo de tempo, sendo designado “seguro a tempo”.

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 314.º

Riscos de navegação

Constituem riscos de navegação, a tempestade, o naufrágio, o encalhe, a varação, a arribada, o abalroamento, a simples colisão ou toque, o incêndio, a explosão, o alijamento ou o simples aligeiramento, a pilhagem, a captura, o arresto, a detenção, a angária, a pirataria, o roubo, o furto, a barataria, a rebelião, a queda de carga, as avarias particulares da embarcação ou da carga, bem como as avarias grossas, a salvação, a presa, o acto de guerra, a violência de toda a espécie, a mudança de rota, de viagem ou da embarcação, a quarentena e, em geral, todos os acidentes ocorridos no mar que tenham por objecto a embarcação, engenhos flutuantes, pessoas, cargas ou outras coisas transportadas a bordo.

Artigo 315.º

Riscos cobertos pelo seguro marítimo

1 - Salvo disposição legal ou 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 da embarcação, salvo se provar que o defeito podia ser descoberto pelo segurado no exercício de diligência normal.

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

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

Artigo 316.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 317.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 de modo irremediável e quando, tratando-se de uma embarcação, se presume perdida.

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.

5 - Os prejuízos causados por mau tempo que ocorra durante um trajecto marítimo são considerados como resultando de um único acidente.

6 - Os elementos respeitantes às situações referidas nos números anteriores devem ser aferidos por inquérito ou diligências averiguatórias ao relatório de mar realizados pela Autoridade Marítima, caso, em razão da matéria ou do território, estes tenham ocorrido.

7 - A embarcação presume-se perdida quando tiverem decorrido três meses desde o dia da última notícia.

Artigo 318.º

Risco putativo

1 - Em caso de inexistência do risco ou da sua cessação e se o acidente ocorrer 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, chegar antes da conclusão do contrato de seguro marítimo ao lugar de celebração ou àquele em que o segurado deu a ordem de seguro.

2 - Salvo prova em contrário, presume-se 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 de seguro marítimo e, se demonstrar tal conhecimento por parte do segurado, tem direito ao prémio estipulado.

Artigo 319.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 de seguro marítimo, este não teria sido celebrado com o mesmo conteúdo.

3 - O segurador responde se a mudança ou agravamento do risco for determinado por actos realizados por dever de solidariedade humana ou na tutela de interesses comuns ao segurador, bem como se depender de um evento pelo qual o próprio segurador responde ou se não influir sobre a ocorrência do acidente ou sobre a medida da

indemnização devida pelo segurador em consequência deste.

Artigo 320.º

Desvio de rota ou de 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 a embarcação abandona a rota especificamente indicada na apólice ou, na falta de indicação, quando abandona a rota usual.

3 - Verifica-se uma mudança de viagem quando a embarcação prossegue para um porto de destino diferente do indicado na apólice.

4 - 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.

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

Artigo 321.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 não seja razoável.

Artigo 322.º

Mudança de embarcação

1 - O segurador não responde se a mercadoria for carregada em embarcação diferente da indicada na apólice.

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

3 - Se a apólice indica as características que deve possuir a embarcação, o segurador só responde quando a embarcação nomeada pelo segurado corresponder a estas características.

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

Artigo 323.º

Acidentes sucessivos

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

2 - Sem prejuízo do disposto no número anterior, 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 324.º

Casos de abandono dos objectos segurados

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, nos termos previstos no artigo 317.º

Artigo 325.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 para o segurador 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 326.º

Declaração do abandono e declaração de não aceitação do abandono

1 - No caso de perda total construtiva, nos termos definidos no artigo 317.º, o segurado tem de declarar o abandono ao segurador.

2 - Se o segurado não declarar o abandono, o segurado tem direito a indemnização nos termos do disposto no n.º 2 do artigo 333.º ou no n.º 2 do artigo 343.º, consoante se trate de abandono da embarcação ou de mercadorias ou outros bens móveis, respectivamente.

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

4 - A declaração de abandono pelo segurado 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.

5 - A aceitação do abandono pela seguradora pode ser expressa ou táctica, considerando-se, em qualquer caso, o abandono aceite se não for proferida declaração de não aceitação escrita no prazo de 30 dias a contar da recepção da declaração de abandono válida.

Secção III

Seguro de embarcações

Artigo 327.º

Seguro de embarcação

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

2 - Mediante convenção expressa o seguro de embarcação pode ainda abranger:

a) Pretensões de terceiros por factos relativos à utilização da embarcação;

b) Despesas de armamento e equipagem, fretes em risco e prémios de seguro.

Artigo 328.º

Seguro de embarcação à viagem ou a tempo

No que respeita à respectiva duração, o seguro de embarcação pode ser um seguro celebrado à viagem ou a tempo, consoante tenha por objecto riscos a correr por períodos relacionados com uma viagem da embarcação a segurar ou riscos a correr por períodos fixos de tempo devidamente limitados na apólice, respectivamente.

Artigo 329.º

Cobertura no seguro à viagem

1 - No seguro de embarcação contratado para uma viagem a cobertura inicia-se no momento em que a embarcação 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 a embarcação 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 a embarcação embarca mercadorias para uma nova viagem, para a qual a embarcação tenha sido segurada, a cobertura cessa com o começo

do novo carregamento.

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

Artigo 330.º

Cobertura no seguro a tempo

1 - No seguro a tempo a cobertura inicia-se na 24.ª hora do dia da celebração do contrato de seguro marítimo e termina na 24.ª hora do dia estipulado no contrato.

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

Artigo 331.º

Prejuízos resultantes da inavegabilidade da embarcação

1 - O segurador não responde pelos prejuízos resultantes da inavegabilidade da embarcação nos casos em que o segurado tenha a obrigação de garantir que a embarcação se encontra em condições de navegabilidade.

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

3 - No seguro de embarcação a tempo o segurado não tem a obrigação de garantir que a embarcação se encontra em condições de navegabilidade, mas o segurador não responde se, encontrando-se a embarcação no 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.

Artigo 332.º

Limite da indemnização no seguro de embarcações

1 - Sem prejuízo do disposto no artigo 323.º, 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, sendo o seguro um seguro de embarcação, ao valor segurável no momento da celebração do contrato de seguro marítimo, acrescido, no caso previsto no n.º 2 do artigo 327.º, das despesas de armamento e equipagem, frete em risco e prémio de seguro.

Artigo 333.º

Medida da indemnização no seguro de embarcação

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 332.º

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

a) Se a embarcação for reparada, o segurado tem direito ao custo razoável das reparações, menos as deduções que decorram dos usos do comércio;

b) Se a embarcação só for parcialmente reparada, o segurado tem direito ao custo razoável destas reparações, calculado do mesmo modo, e também a ser indemnizado pela depreciação 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 a embarcação não for reparada, 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.

Artigo 334.º

Transferência de crédito sobre o segurador no seguro de embarcação

1 - No seguro de embarcação o crédito sobre o segurador só é transmissível com o seu consentimento.

2 - Na falta de consentimento para a transmissão, a cobertura cessa em caso de transferência da propriedade da embarcação segurada.

3 - 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.

Secção IV

Seguro de mercadorias

Artigo 335.º

Seguro de mercadorias

1 - O seguro de mercadorias ou outros bens móveis cobre os prejuízos 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 relativos ao transporte destes bens.

Artigo 336.º

Apólice flutuante

1 - O seguro de apólice flutuante cobre todas as mercadorias que forem expedidas pelo segurado, independentemente da embarcação transportadora, durante o período de tempo definido no contrato.

2 - O segurado deve comunicar ao segurador a expedição de cada partida e identificar

quais as mercadorias embarcadas, 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 337.º

Apólice aberta

1 - No seguro de apólice 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 de seguro marítimo 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 338.º

Seguro de mercadorias à viagem ou a tempo

No que respeita à duração da respectiva cobertura, o seguro de mercadorias pode ser um seguro celebrado à viagem ou a tempo, consoante tenha por objecto riscos a correr por períodos relacionados com a viagem das mercadorias a segurar ou riscos a correr por períodos fixos de tempo devidamente limitados, respectivamente.

Artigo 339.º

Cobertura no seguro à viagem

1 - 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.

2 - Quando a descarga se atrase para além de 30 dias após a chegada ao porto de destino, independentemente de quarentena ou de outra causa de força maior, a cobertura termina no 30.º dia após a chegada.

3 - 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.

4 - Caso seja contratado o seguro de mercadorias embarcadas numa embarcação depois de iniciada a viagem, a cobertura inicia-se à hora indicada no contrato de seguro marítimo e, no silêncio deste, na 24.ª hora do dia da celebração do contrato.

Artigo 340.º

Cobertura no seguro a tempo

À duração da cobertura no seguro de mercadorias a tempo aplica-se o disposto no artigo 330.º relativamente à duração da cobertura no seguro de embarcações.

Artigo 341.º

Prejuízos resultantes da inavegabilidade da embarcação

No seguro de mercadorias o segurado não tem a obrigação de garantir que a embarcação se encontra em condições de navegabilidade, nem que é apta ao transporte das mercadorias seguradas, mas o segurador não responde quando houver culpa pessoal do segurado ou dos seus subordinados na inavegabilidade ou inaptidão da embarcação no começo da viagem, respondendo, neste último caso, o segurador se o crédito do seguro tiver sido transferido para terceiro que tenha adquirido o objecto seguro de boa fé.

Artigo 342.º

Limite da indemnização no seguro de mercadorias

1 - Sem prejuízo do disposto no artigo 323.º, 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, sendo o seguro um seguro de mercadorias ou 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 n.º 2 do artigo 335.º, ao lucro esperado.

Artigo 343.º

Medida da indemnização no seguro de mercadorias

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 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 corresponde à 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 for entregue deteriorada no destino, a medida da indemnização corresponde à 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 de 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 344.º

Transferência de crédito sobre o segurador no seguro de mercadorias

1 - No seguro de mercadorias ou outros bens móveis, a transmissão da apólice de seguro

opera a transferência do crédito sobre o segurador.

2 - 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.

Secção V

Seguro de responsabilidade

Artigo 345.º

Âmbito de aplicação

As normas reguladoras do seguro de responsabilidade aplicam-se a esta modalidade de seguro, bem como à obrigação de indemnizar terceiros no âmbito das outras modalidades de seguro marítimo.

Artigo 346.º

Obrigação do segurador e acção directa

1 - A obrigação do segurador de indemnizar no âmbito desta modalidade de seguro marítimo, na qual se incluem os seguros de protecção e indemnização, surge a partir do momento em que o segurado é responsável perante o terceiro lesado.

2 - No âmbito desta modalidade de seguro marítimo o terceiro lesado pode demandar directamente o segurador exigindo-lhe o cumprimento da sua obrigação de indemnizar.

Artigo 347.º

Indemnização no seguro de responsabilidade

1 - Salvo convenção em contrário, a obrigação de indemnizar no âmbito do seguro de responsabilidade tem como limite máximo o capital seguro por sinistro ocorrido durante a vigência do contrato de seguro marítimo.

2 - O segurador pode opor ao terceiro lesado os meios de defesa que assistiriam ao segurado, nomeadamente as limitações de responsabilidade de que este último pudesse prevalecer-se nos termos da lei ou de contrato do qual decorra a responsabilidade em causa.

TÍTULO VI

Tutela da navegação

SUBTÍTULO I

Garantias marítimas

Capítulo I

Hipoteca

Artigo 348.º

Hipotecas sobre embarcações

1 - Só podem ser constituídas hipotecas voluntárias sobre embarcações.

2 - As disposições do presente capítulo aplicam-se apenas a embarcações sujeitas a registo, nos termos da lei, não sendo as demais embarcações passíveis de hipoteca.

Artigo 349.º

Regime das hipotecas sobre embarcações

As hipotecas sobre embarcações regem-se pelas disposições do Código Civil em tudo quanto não estiver especialmente regulado pela presente lei, por legislação especial ou pelas convenções internacionais aplicáveis.

Artigo 350.º

Legitimidade para hipotecar

1 - Só tem legitimidade para hipotecar quem puder alienar a embarcação.

2 - O comproprietário de uma embarcação não pode hipotecar a sua parte sem o consentimento da maioria dos consortes, representando mais de metade do valor da embarcação.

Artigo 351.º

Hipoteca sobre embarcações em construção

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

Artigo 352.º

Forma do acto constitutivo

A hipoteca sobre embarcações é constituída por documento escrito.

Artigo 353.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 do que os relativos a três anos.

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

Artigo 354.º

Inscrição das hipotecas

As hipotecas sobre embarcações são inscritas no registo competente.

Artigo 355.º

Perda ou deterioração da embarcação

No caso de perda ou deterioração da embarcação, o credor hipotecário conserva a prioridade que lhe assiste por força da hipoteca sobre:

a) Os créditos do proprietário emergentes de:

i) Indemnização por danos sofridos pela embarcação;

ii) Contribuição para a avaria comum sofrida pela embarcação;

iii) Salvação que tenha tido lugar depois do registo da hipoteca; e

iv) Indemnização ao abrigo de contratos de seguro.

b) As quantias recebidas pelo proprietário em pagamento dos créditos referidos na

alínea anterior, salvo se forem utilizadas na reparação das avarias da embarcação.

Capítulo II

Privilégios creditórios

Artigo 356.º

Preferência dos créditos

Os créditos designados no presente capítulo preferem a qualquer privilégio geral ou especial sobre móveis estabelecido no Código Civil.

Artigo 357.º

Subsistência do privilégio no caso de perda ou deterioração

Em caso de perda ou deterioração da embarcação ou de quaisquer dos objectos em que recai o privilégio, este subsiste quanto ao que restar.

Artigo 358.º

Rateio entre os credores privilegiados

Se o produto da embarcação ou dos objectos sujeitos ao privilégio não for suficiente para satisfazer os créditos dos credores privilegiados de uma ordem, entre eles faz-se rateio.

Artigo 359.º

Efeito do endosso de título com privilégio

O endosso de um título de crédito que tem privilégio transmite igualmente esse privilégio.

Artigo 360.º

Privilégios sobre a embarcação

1 - Gozam de privilégio sobre a embarcação:

a) As custas e despesas feitas no interesse comum dos credores;

b) Os salários devidos por salvação;

c) Os créditos garantidos por hipoteca sobre a embarcação;

d) As despesas de pilotagem e reboque da entrada no porto;

e) Os direitos de tonelagem, faróis, ancoradouro, saúde pública e quaisquer outros de porto;

f) As despesas com a guarda da embarcação e com a armazenagem dos seus pertences;

g) As remunerações do comandante e dos tripulantes;

h) As despesas de custeio e conserto da embarcação e dos seus aprestos e aparelhos;

i) O embolso do preço de fazendas do carregamento, que o comandante precisou de vender;

j) Os prémios do seguro;

l) O preço em dívida da última aquisição da embarcação;

m) As despesas com a reparação da embarcação e seus aprestos e aparelhos nos últimos três anos anteriores à viagem e a contar do dia em que a reparação terminou;

n) Os créditos provenientes do contrato para a construção da embarcação;

o) Os prémios dos seguros feitos sobre a embarcação, se todo foi segurado, ou sobre a parte e acessórios que o foram, não compreendidos na alínea *j*);

p) A indemnização devida aos carregadores por falta de entrega das fazendas ou por avarias que estas sofressem.

4 - Os créditos privilegiados mencionados nas alíneas *a*), *b)* e *d)* a *j)* do número anterior são os constituídos durante a última viagem e por motivo dela.

5 - Os créditos privilegiados elencados no n.º 1 são graduados pela ordem em que aí figuram.

Artigo 361.º

Extinção dos privilégios sobre a embarcação

Os privilégios dos credores sobre a embarcação extinguem-se nos termos previstos no Código Civil e no Código de Processo Civil.

Artigo 362.º

Privilégios sobre a carga

1 - Gozam de privilégio sobre a carga:

a) As despesas judiciais feitas no interesse comum dos credores;

b) Os salários devidos por salvação;

c) As taxas e outras dívidas por serviços prestados a autoridades no porto da descarga;

d) As despesas de transporte e de descarga;

e) As despesas de armazenagem;

f) As quotas de contribuição para as avarias comuns;

g) As quantias dadas a risco sob essa caução;

h) Os prémios do seguro.

2 - Os privilégios de que trata este artigo podem ser gerais, abrangendo toda a carga, ou especiais abrangendo só parte dela, conforme os créditos respeitarem a toda ou parte da mesma.

3 - Os créditos privilegiados elencados no n.º 1 são graduados pela ordem em que aí figuram.

Artigo 363.º

Extinção dos privilégios sobre a carga

Cessam os privilégios sobre a carga, se os credores os não fizerem valer antes de efectuada a descarga, ou nos 10 dias imediatos e enquanto, durante este prazo, os objectos carregados se mantiverem na posse do destinatário.

Artigo 364.º

Direito de retenção e consignação em depósito da carga

1 - O transportador goza do direito de retenção, nos termos em que o mesmo se encontra regulado no Código Civil, sobre a carga por todos os créditos resultantes do transporte.

2 - O transportador tem a faculdade de descarregar a carga e de a consignar em depósito, podendo ainda requerer ao tribunal competente autorização para a venda judicial ou extraprocessual da carga consignada afectando o produto da venda à satisfação do seu crédito.

SUBTÍTULO II

Procedimentos processuais

Capítulo I

Arresto

Artigo 365.º

Procedimento cautelar de arresto

1 - Sem prejuízo do que se ache estabelecido em tratados e convenções internacionais e regulamentos da União Europeia, o procedimento cautelar de arresto sobre embarcações, respectiva carga e outros valores pertinentes aos mesmos é regulado pelo disposto na presente lei e, supletivamente, pelo disposto no Código de Processo Civil.

2 - O procedimento de arresto referido no número anterior pode ser efectuado mesmo que a embarcação se encontre despachada para viagem.

3 - O decretamento do procedimento cautelar de arresto implica necessariamente a imobilização da embarcação no porto onde a mesma se encontre, na forma determinada pelas autoridades marítima e portuária.

Artigo 366.º

Processamento

1 - O requerente do arresto deduz os factos que tornam provável a existência do crédito e justificam o receio invocado de perda de garantia patrimonial, oferecendo prova sumária do direito invocado.

2 - Recebido o requerimento inicial de arresto pela secretaria e não havendo motivo para a sua recusa por esta nos termos gerais da lei do processo civil, o processo é imediatamente concluso ao juiz, o qual deve decidir, no prazo de 24 horas, se o mesmo deve prosseguir.

3 - Não havendo lugar a indeferimento liminar, é determinado, se nisso convier o requerente do arresto, que pelo modo mais célere seja solicitado ao capitão do porto, em cuja jurisdição se encontre o objecto da diligência, que tome as providências adequadas à respectiva guarda e retenção e faz-se seguidamente a confirmação por escrito do pedido, se por outro modo este tiver sido formulado.

4 - Nos 10 dias subsequentes ao despacho liminar referido no n.º 2, é produzida a prova indicada pelo requerente ou oficiosamente determinada pelo juiz, seguindo-se a prolação da decisão, a qual é notificada aos interessados e ao capitão do porto, devendo a este ser comunicada pela forma mais célere, nos termos do número anterior, caso o arresto seja julgado improcedente.

5 - A imobilização da embarcação, outros engenhos flutuantes, respectiva carga e outros valores pertinentes aos mesmos não se realiza se o devedor, uma vez notificado da decisão que decretou o arresto e sem prejuízo do contraditório subsequente, oferecer logo caução que o credor aceite ou que o juiz, no prazo de dois dias, julgue idónea,

ficando sustada a sua saída até efectiva prestação de caução, nos termos previstos na presente lei.

Artigo 367.º

Arresto por créditos marítimos

1 - Presume-se que existe justo receio de perda de garantia patrimonial se o requerente do arresto de embarcação ou outros engenhos flutuantes alegar um crédito marítimo com origem num dos factos a seguir enumerados:

a) Perdas ou danos causados pela utilização ou navegação da embarcação;

b) Morte ou lesões corporais, ocorridas em terra ou em água, com origem directa na utilização ou navegação da embarcação;

c) Operações de salvação, de carácter contratual ou não, incluindo, se aplicável, a remuneração especial relativa a operações de salvação referentes a embarcações que, por si ou pela sua carga, ameacem causar danos ao meio ambiente;

d) Danos ou ameaça de danos causados pela embarcação ao meio ambiente, ao litoral ou a interesses conexos, as despesas derivadas das medidas adoptadas para prevenir, minimizar ou eliminar tais danos e eventuais indemnizações devidas pelos mesmos, perdas incorridas ou em que venham a incorrer terceiros em relação a esses danos, assim como todos os danos, custos e perdas de carácter similar aos aqui referidos;

e) Todos os gastos relacionados com a reposição da embarcação a flutuar, remoção, recuperação, destruição ou eliminação da perigosidade relacionados com uma embarcação afundada, encalhada ou abandonada, incluindo todos os gastos relacionados com aqueles que estejam ou tenham estado a bordo da referida embarcação e ainda os gastos relativos à conservação de uma embarcação abandonada e manutenção da sua tripulação;

f) Todos os contratos relativos à utilização da embarcação, incluindo o seu aluguer;

g) Todos os contratos relativos ao transporte de mercadorias ou de passageiros;

h) Perdas e danos causados às mercadorias, incluindo equipamentos transportados a bordo da embarcação;

i) Avarias comuns ou particulares,

j) Reboque;

l) Pilotagem;

m) Mercadorias, materiais, provisões, combustíveis, bancas, equipagem, incluindo os contentores fornecidos ou os serviços prestados à embarcação para sua utilização e navegação, gestão, conservação e manutenção;

n) Construção, reconstrução, reparação, ou equipamento da embarcação;

o) Taxas e tarifas portuárias por entrada, permanência e demais serviços bem como pelo uso de vias navegáveis;

p) Salários e outros montantes devidos ao comandante e aos demais membros da tripulação da embarcação devidos pelo seu trabalho incluindo os gastos de repatriação e as contribuições da segurança social devidas em seu nome;

q) Adiantamentos efectuados por conta da embarcação ou dos seus proprietários;

r) Os prémios de seguro devidos pelo proprietário de uma embarcação ou pelo armador de comércio ou por conta deste relacionados com a embarcação

s) As comissões, corretagem e honorários, devidas pelo proprietário de uma embarcação ou pelo armador de comércio ou por conta deste relacionados com a

embarcação

t) Qualquer litígio relativo à propriedade ou posse da embarcação

u) Qualquer litígio entre os comproprietários da embarcação acerca da sua utilização ou do produto da sua exploração;

v) Hipoteca ou ónus real registados sobre a embarcação

x) Qualquer litígio resultante de um contrato de compra e venda da embarcação.

2 - No caso de cumulação de um dos créditos previstos no número anterior com créditos de outra natureza, a presunção aí referida abrange todos os créditos invocados.

Artigo 368.º

Caso especial de caducidade

O arresto fica sem efeito, não só nas situações previstas no Código de Processo Civil, mas também no caso de, obtida na acção principal sentença com trânsito em julgado, o credor insatisfeito não promover a execução dentro dos 30 dias subsequentes, ou se, promovida a execução, o processo ficar sem andamento durante mais de 30 dias, por negligência do exequente.

Capítulo II

Penhora

Artigo 369.º

Penhora de embarcações e sua carga

Sem prejuízo do que se ache estabelecido em tratados e convenções internacionais e regulamentos da União Europeia, a penhora que incida sobre embarcações, outros engenhos flutuantes, respectiva carga e outros valores pertinentes aos mesmos é regulada pelo disposto no Código de Processo Civil.

SUBTÍTULO III

Jurisdição e processo

Capítulo I

Tribunais e juízos marítimos

Artigo 370.º

Competências

As competências dos tribunais e dos juízos marítimos aferem-se de acordo com o disposto na Lei de Organização e Funcionamento dos Tribunais Judiciais e demais legislação em vigor.

Artigo 371.º

Competência para a execução

1 - O tribunal da acção é competente para a execução da correspondente decisão.

2 - Os juízos marítimos são também competentes para as execuções fundadas em outros títulos executivos, quando respeitantes a obrigações assumidas no âmbito das questões referidas no artigo 370.º.

3 - A execução de sentença proferida por tribunal estrangeiro ou de decisão arbitral estrangeira sobre matéria de direito marítimo que tenham sido devidamente revistas e confirmadas nos termos da legislação aplicável é cometida aos juízos marítimos territorialmente competentes.

Artigo 372.º

Competência internacional

1 - Os tribunais portugueses são internacionalmente competentes, nomeadamente, para o julgamento de acções emergentes de salvação marítima, de contrato de fretamento ou subfretamento, de contrato de transporte de mercadorias por mar, de contrato de transporte de passageiros por mar ou de contrato de reboque, em qualquer dos casos seguintes:

a) Se o porto de entrada após as operações de salvação, o porto de carga ou de descarga, o porto de embarque ou de desembarque ou o local de início ou de destino do reboque se situar em território nacional;

b) Se o contrato de salvação marítima, de fretamento ou subfretamento, de transporte de mercadorias ou de passageiros por mar ou de reboque tiver sido celebrado em Portugal;

c) Se o salvador e o salvado forem de nacionalidade portuguesa, ou se a embarcação arvorar a bandeira portuguesa ou estiver registado em Portugal ou se o rebocador ou o rebocado forem de nacionalidade portuguesa;

d) Se a sede, sucursal, agência, filial ou delegação de qualquer das partes se localizar em território português;

e) Se o sinistro ocorrer em águas sob soberania nacional.

2 - Não é válido, em questões de direito marítimo internacional, o pacto destinado a privar de jurisdição os tribunais portugueses, quando a estes for de atribuir tal jurisdição por força do disposto no artigo 65.º do Código de Processo Civil.

3 - Não tem aplicação o disposto no número anterior se os pactuantes forem estrangeiros e se se tratar de obrigação que, devendo ser cumprida em território estrangeiro, não respeite a bens sitos, registados ou matriculados em Portugal.

Artigo 373.º

Competência territorial

1 - A competência territorial dos juízos marítimos é regulada pelo Código de Processo Civil, tomando-se em consideração os limites de jurisdição dos juízos marítimos.

2 - Para conhecimento das questões referidas no artigo 370.º é competente o tribunal em cuja área de jurisdição se situem ou encontrem os bens ou em que o facto haja

ocorrido.

3 - Quando o facto tenha tido lugar fora das águas territoriais portuguesas, é competente o tribunal em cuja área de jurisdição se situe o primeiro porto nacional que a embarcação escalar ou a que arribe.

4 - Para questões de presa são competentes os juízos marítimos de Lisboa.

Artigo 374.º

Processo de presas marítimas

O processo aplicável a questões de presas marítimas segue a forma sumária, independentemente do valor da causa, salvo o estabelecido em convenção internacional ou em legislação especial.

Artigo 375.º

Custas e encargos

Os processos da competência dos juízos marítimos estão sujeitos a custas, nos termos do Regulamento das Custas Judiciais e da respectiva legislação complementar.

Artigo 376.º

Citações e notificações judiciais

Nos poderes do agente de navegação incluem-se sempre os de receber citações e notificações judiciais em representação dos proprietários, dos armadores de comércio e dos gestores dos navios cujo despacho o agente tenha requerido.

Capítulo II

Arbitragem marítima

Artigo 377.º

Tribunal arbitral

Sem prejuízo do disposto em lei especial, pode ser constituído tribunal arbitral para o julgamento de todos os litígios da competência dos juízos marítimos, que não respeitem a direitos indisponíveis.

Artigo 378.º

Constituição e funcionamento

O tribunal arbitral é constituído e funciona nos termos da lei sobre arbitragem voluntária.

Capítulo III

Disposições específicas

Artigo 379.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 - Em tudo o que não estiver previsto no presente capítulo, seguem-se os termos prescritos no artigo 1054.º do Código do Processo Civil.

Artigo 380.º

Anulação do processo por falta de intervenção de algum interessado

1 - Os interessados que não sejam vinculados pelo regulamento de avaria comum podem requerer a anulação de tudo o que se tenha processado.

2 - O requerimento pode ser feito a qualquer momento, mesmo depois de transitar em julgado a sentença, sendo junto ao processo de regulação.

Artigo 381.º

Termos a seguir na falta de regulamento de avaria comum

1 - Qualquer dos interessados pode requerer ao tribunal a nomeação dos reguladores.

2 - O tribunal marca uma audiência para a nomeação dos reguladores e cita os interessados.

3 - Se as partes não chegarem a acordo quanto à nomeação, são nomeados três reguladores, um pelo armador de comércio, 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 de comércio para a nomeação de um representante único, são nomeados cinco reguladores, um pelo armador de comércio, um pelo afretador, um pelos interessados na carga e dois pelo tribunal.

Artigo 382.º

Limitação do alcance da intervenção no compromisso ou na nomeação dos reguladores da avaria comum

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

Artigo 383.º

Prazo da acção de avaria comum

A acção de avaria comum somente pode ser intentada dentro de um ano, a contar da descarga, ou, no caso de alijamento total da carga, da chegada da embarcação ao porto de destino.

SUBTÍTULO IV

Responsabilidade civil

Artigo 384.º

Responsabilidade do armador de comércio

1 - O armador de comércio responde, independentemente de culpa, pelos danos derivados de actos e omissões:

a) Do comandante e da tripulação;

b) Dos pilotos ou práticos tomados a bordo, ainda que o recurso ao piloto ou prático seja imposto por lei, regulamento ou uso;

c) De qualquer outra pessoa ao serviço da embarcação.

2 - O armador de comércio que não seja proprietário da embarcação responde, perante terceiros, nos mesmos termos do proprietário armador de comércio.

3 - São aplicáveis à responsabilidade prevista nos números anteriores as disposições da lei civil que regulam a responsabilidade do comitente pelos actos do comissário.

Artigo 385.º

Responsabilidade do simples proprietário

O simples proprietário da embarcação responde subsidiariamente, perante terceiros, nos mesmos termos do proprietário armador de comércio, com sub-rogação total ou parcial nos direitos daqueles contra o armador de comércio.

Artigo 386.º

Responsabilidade do comandante

O comandante responde, como comissário do armador de comércio, pelos danos causados, salvo se provar que não houve culpa da sua parte ou que os danos se teriam igualmente produzido ainda que não houvesse culpa sua.

Artigo 387.º

Poderes de representação do comandante

1 - Fora do local da sede do proprietário ou do armador de comércio, estes são sempre

representados, judicial e extrajudicialmente, pelo comandante da embarcação em tudo o que se relacionar com a expedição.

2 - A representação prevista no número anterior não é afectada pela presença do proprietário, do armador de comércio ou de outros seus representantes.

Artigo 388.º

Responsabilidade do piloto

O piloto responde, perante o armador de comércio ou proprietário da embarcação, nos termos gerais de direito.

Artigo 389.º

Responsabilidade por carregamento por conta da tripulação

A violação do estabelecido no artigo 64.º, independentemente de outras sanções, obriga à indemnização do proprietário ou do armador de comércio pelo montante que corresponda ao dobro do frete devido.

Artigo 390.º

Responsabilidade pelas coisas utilizadas

Os interessados nas coisas utilizadas ou alienadas nos termos do artigo 65.º têm direito ao valor das mesmas, no lugar e na época da descarga da embarcação, bem como à indemnização dos danos sofridos.

Artigo 391.º

Responsabilidade pelos actos do gestor

O armador de comércio responde pelos actos do gestor relativos ao armamento da embarcação.

Artigo 392.º

Responsabilidade da embarcação

1 - Se o proprietário ou o armador de comércio não forem identificáveis, a embarcação responde, perante os credores interessados, nos mesmos termos em que aqueles responderiam.

2 - Para efeitos do disposto no número anterior, a representação da embarcação em juízo cabe ao agente de navegação que requereu o despacho.

Artigo 393.º

Limitação de responsabilidade

O proprietário da embarcação pode restringir a sua responsabilidade nos termos previstos nos instrumentos internacionais ou comunitários vigentes em Portugal.

SUBTÍTULO V

Responsabilidade penal, contra-ordenacional e disciplinar

Capítulo I

Parte geral

Secção I

Disposições gerais

Artigo 394.º

Âmbito de aplicação

1 - O disposto no presente Subtítulo é aplicável:

a) A todas as pessoas, nacionais ou estrangeiras que se encontrem, por qualquer título a bordo de embarcações nacionais;

b) A todos os inscritos marítimos, quando no exercício das suas funções ou em

virtude delas;

c) A todos os indivíduos não inscritos, se dentro da área da jurisdição marítima exercerem actividade que se relacione com a vida a bordo, como carga e descarga, estiva, embarque ou desembarque de combustíveis, reparação e construção de embarcações, serviço de armazéns ou outra actividade semelhante;

d) Aos indivíduos referidos nas alíneas anteriores, nos casos de perda de embarcação por naufrágio, fortuna de guerra ou outra causa, até que sejam postos à disposição da competente autoridade portuguesa para os efeitos legais.

2 - O disposto no presente Subtítulo não se aplica:

a) Aos factos ocorridos a bordo de embarcações estrangeiras, salvo disposição em contrário ou por força da aplicação das regras contidas no artigo 5.º do Código Penal;

b) Às unidades navais e pessoal da Marinha, bem como às embarcações e pessoal da Polícia Marítima;

c) Às embarcações das forças e serviços de segurança;

d) Aos casos em que por lei as embarcações civis fiquem sob a autoridade da Marinha;

e) Aos passageiros nos casos referidos na alínea *d)* do número anterior.

Secção II

Deveres dos tripulantes

Artigo 395.º

Deveres gerais

1 - São deveres gerais dos tripulantes:

a) O dever de obediência;

b) O dever de zelo;

c) O dever de sigilo;

d) O dever de correcção;

e) O dever de assiduidade.

2 - O dever de obediência consiste em acatar e cumprir as ordens dos legítimos superiores hierárquicos em tudo quanto respeita à execução e disciplina do trabalho.

3 - O dever de zelo consiste em exercer as suas funções com eficiência e empenhamento, em especial em situações de perigo ou emergência designadamente, conhecer as normas gerais e regulamentares e as instruções dos superiores hierárquicos, possuir e aperfeiçoar os conhecimentos e métodos de trabalho, zelar pela boa conservação e utilização da embarcação e bem assim tudo fazer em defesa do que esta transporta.

4 - O dever de sigilo consiste em não divulgar informações referentes à organização e método de trabalho a bordo com ressalva das que deva prestar às entidades competentes.

5 - O dever de correcção consiste em tratar com respeito, urbanidade e lealdade o armador de comércio, os superiores hierárquicos, os colegas e as demais pessoas que estejam ou entrem em relação com a embarcação.

6 - O dever de assiduidade consiste em comparecer regular e continuadamente ao serviço.

Artigo 396.º

Deveres perante as autoridades e para com as embarcações das forças e serviços de segurança e os navios de guerra

1 - O comandante deve acatar nos portos as ordens e determinações das autoridades que integram o Sistema de Autoridade Marítima, entidades diplomáticas e tomar em consideração as indicações dos pilotos no que respeita aos fundeadouros e movimento das embarcações, à entrada e à saída dos portos e dentro dos mesmos.

2 - O comandante deve, em tempo de paz, obedecer ao direito de reconhecimento de nacionalidade que lhe possa ser exigido por qualquer navio de guerra, mandando para o efeito içar imediatamente a bandeira portuguesa, logo que a navio de guerra mostre a

sua, respondendo com rigor às perguntas que lhe sejam dirigidas.

3 - O comandante de embarcação, no mar ou em porto não nacional onde não exista representação consular, deve obedecer prontamente aos sinais e ordens de qualquer navio de guerra nacional, podendo, todavia, ponderar o que julgue conveniente quando aquelas ordens sejam susceptíveis de prejudicar as instruções que tenha recebido, a derrota, os interesses comerciais do armador de comércio ou quaisquer outros, sem contudo deixar de as acatar.

4 - O comandante que, em tempo de paz, for intimado a submeter-se à visita por qualquer navio de guerra não se deve opor pela violência, mas logo que o oficial visitante se encontrar a bordo, deve protestar contra o exercício daquele acto e seguidamente solicitar que sejam registados no diário de navegação os motivos que a determinaram e o local e as circunstâncias em que se efectuou.

5 - Os factos relativos à visita referida no número anterior são registados pelo comandante no diário de navegação que os deve mencionar também no seu relatório de mar.

6 - Nos portos onde se encontre navio de guerra nacional e não haja autoridade marítima e nos portos estrangeiros onde não haja autoridade consular o comandante dirige-se ao comandante daquela embarcação sempre que necessite auxílio para o exercício das suas funções.

7 - Em tempo de guerra ou situação de emergência grave a marinha mercante nacional fica inteiramente dependente das ordens e instruções das autoridades navais.

8 - O comandante de embarcação mercante deve prestar auxílio ou fornecer combustível, mantimentos, sobressalentes ou pessoal que lhe sejam solicitados pelo comandante de navio de guerra nacional, salvo caso fortuito ou de força maior.

9 - O auxílio ou os fornecimentos prestados pelo comandante, nos termos do presente artigo, devem ser mencionados no diário de navegação e no relatório de mar.

Artigo 397.º

Deveres respeitantes a cerimonial

1 - Nos portos em que se encontrem navios de guerra o içar e arrear da bandeira da embarcação deve acompanhar os movimentos da bandeira daquelas embarcações.

2 - As embarcações da marinha mercante devem cumprimentar os navios de guerra que encontrem em viagem ou nos portos, arriando vagarosamente a bandeira e içando-a depois de retribuído o cumprimento.

3 - As altas entidades públicas, quando entrarem a bordo, são recebidas e acompanhadas pelo comandante, sendo usadas as devidas deferências.

4 - Quando se encontre oficialmente a bordo qualquer entidade com direito a distintivo especial, é este içado no lugar que lhe compete, salvo ordem em contrário.

5 - As embarcações não devem no mar cortar a proa aos navios de guerra a menos de 500 metros, nem atravessar formaturas de forças navais, devendo sempre evitar prejudicar a navegação dos navios de guerra nos portos.

6 - A bandeira nacional é sempre içada e arreada com o devido respeito.

Artigo 398.º

Deveres em situação de perigo

1 - O comandante e demais tripulantes devem sempre, especialmente em ocasiões de perigo ou de acidente, manter a calma e a disciplina a bordo, evitando por todos os meios ao seu alcance que os passageiros procedam de forma a prejudicar as medidas de salvamento ou quaisquer outras adequadas à situação.

2 - Sempre que, por naufrágio ou outro acontecimento de mar, for indispensável abandonar a embarcação, o comandante deve empregar todos os meios ao seu alcance para manter a ordem, salvar as pessoas a bordo da embarcação, diligenciando para pôr a salvo os documentos de bordo e objectos importantes, devendo desembarcar em primeiro lugar os doentes, feridos, mulheres e crianças, depois os restantes passageiros, os não marítimos e por último a tripulação.

3 - Nas situações previstas no número anterior o comandante é sempre o último a

abandonar a embarcação, e sempre que o tiver de fazer, deve empregar os meios ao seu alcance para conduzir os passageiros, não marítimos, tripulantes e salvados onde melhor convier.

4 - Nos casos a que se referem os números anteriores o comandante deve mandar levantar auto de ocorrência e lavrar o relatório de mar, apresentando estes documentos às autoridades competentes.

Capítulo II

Responsabilidade penal

Secção I

Disposições gerais

Artigo 399.º

Órgãos competentes e direito aplicável

1 - O Ministério Público dirige o inquérito e coordena a actuação dos órgãos de polícia criminal nos termos estatuídos no Código Penal, quanto a toda a matéria de investigação criminal dos crimes marítimos estabelecidos e regulados no âmbito do presente capítulo.

2 - No exercício das suas competências de Autoridade Marítima Nacional, as capitanias dos portos e os demais órgãos e serviços da Autoridade Marítima prestam toda a colaboração que, em termos processuais, técnico-administrativos e de segurança da navegação, as autoridades judiciárias lhes solicitem.

3 - Ao procedimento previsto no presente capítulo é aplicável o Código de Processo Penal, bem como, a tudo o que não estiver especificamente previsto, o Código Penal.

Artigo 400.º

Penas acessórias

Aos crimes previstos no presente capítulo que prevejam pena de prisão com máximo

superior a três anos, é aplicável o disposto no artigo 66.º do Código Penal, sem prejuízo de eventual responsabilidade disciplinar.

Secção II

Crimes no exercício da função

Artigo 401.º

Deserção

1 - É considerado desertor o tripulante que, desempenhando funções directamente relacionadas com a manutenção, segurança e equipagem da embarcação, e não existindo motivo justificado, deixar partir a embarcação para o mar sem embarcar e, bem assim, aquele que sem autorização superior abandonar o serviço.

2 - Se da conduta do agente, resultar perigo para a vida ou integridade física de outrem, ou para bens patrimoniais alheios de valor elevado, o agente é punido com pena de prisão de dois a cinco anos.

3 - Se a conduta referida no número um for fruto de negligência, o agente é punido com pena de prisão até três anos.

4 - A aplicação do presente artigo não prejudica a responsabilidade laboral, disciplinar ou outra do agente, que deve ser cumulada com a respectiva responsabilidade penal.

Artigo 402.º

Deserção por parte do comandante

1 - O comandante que, sem causa justificativa, desertar da embarcação abandonando o comando que lhe foi confiado, antes de ser substituído, é punido com pena prisão até

dois anos.

2 - À conduta do comandante, é aplicável o disposto nos n.ºs 2, 3 e 4 do artigo 401.º com agravação de um terço nos limites mínimos e máximos da pena de prisão aí prevista.

Artigo 403.º

Motim

1 - Os tripulantes que se reunirem em motim ou tumulto, empregando qualquer tipo de violência, ameaças ou injúrias, com a intenção de impedir a execução de alguma ordem legítima da autoridade marítima, do comandante ou de outro superior hierárquico, para constranger, impedir ou perturbar qualquer destas entidades no exercício das suas funções, para exercer algum acto de ódio, vingança ou desrespeito contra as mesmas entidades, ou para se eximir ao cumprimento de alguma obrigação, são punidos com pena de prisão de dois a oito anos.

2 - Se a insubordinação for armada, aplica-se a pena de prisão de três a 10 anos, aplicando-se na interpretação deste artigo, o disposto nos n.ºs 2, 3 e 4 do artigo 303.º do Código Penal.

3 - Aqueles que, intencionalmente provocarem, incitarem ou dirigirem a insubordinação são punidos com a pena de prisão correspondente de acordo com os números anteriores, acrescida de um terço.

4 - A tentativa é sempre punível.

5 - O disposto no presente artigo não prejudica a aplicação de pena mais grave que caiba por força de outra disposição legal.

Artigo 404.º

Desobediência

1 - O tripulante que deixar de cumprir qualquer ordem ou mandato legítimo, regularmente

comunicado e emanado da Autoridade Marítima, de outra autoridade competente ou do comandante ou de outro superior hierárquico é punido com pena de prisão de um a seis meses.

2 - Quando a ordem legítima referida no número anterior, diga respeito à segurança ou salvação da embarcação, salvamento marítimo e socorro a pessoas, ou relativamente à manutenção da ordem pública, o agente é punido com pena de prisão de um a oito anos.

3 - Aquele que, não fazendo parte da tripulação, deixar de cumprir qualquer ordem da autoridade marítima, do comandante ou de outro superior hierárquico, respeitante à segurança da embarcação, de pessoas ou bens, ou relativa à manutenção da ordem, é punido com prisão de um a dois anos.

Secção III

Crimes contra as pessoas

Artigo 405.º

Homicídio

No caso de a vítima do homicídio ser o comandante ou outro superior hierárquico ou qualquer agente da autoridade marítima, quando no exercício das suas funções ou por causa delas, aplica-se a qualificação do artigo 132.º do Código Penal.

Artigo 406.º

Ofensas à integridade física

Às ofensas à integridade física praticadas contra o comandante, um superior hierárquico ou qualquer agente da autoridade marítima, quando no exercício da sua actividade ou por causa dela, aplica-se a qualificação prevista no artigo 145.º do Código Penal.

Artigo 407.º

Ameaça e coacção

Aos crimes de ameaça e coacção, praticados contra o comandante, qualquer superior hierárquico ou agente da autoridade marítima, quando no exercício das suas funções ou por causa delas, é aplicável a agravação constante do artigo 155.º do Código Penal.

Artigo 408.º

Crimes contra a honra

No caso da prática de algum dos crimes contra a honra previstos e punidos no Título VI do Capítulo I do Código Penal, sendo a vitima comandante, superior hierárquico ou agente da autoridade marítima, no exercício das suas funções ou por causa delas, aplica-se a agravação da pena prevista no artigo 184.º do Código Penal.

Secção IV

Crimes relacionados com a embarcação e a segurança da navegação

Artigo 409.º

Perda ou destruição da embarcação

1 - Aquele que intencionalmente motivar a perda ou destruição da embarcação em que se encontrar embarcado é punido com pena de prisão de um a oito anos.

2 - O comandante ou outro tripulante que intencionalmente motivar a perda ou destruição de alguma embarcação que não seja aquela em que se encontrar embarcado é punido com pena de prisão de um a oito anos.

Artigo 410.º

Agravamento pelo resultado

1 - Se através das condutas referidas no artigo anterior, o agente criar perigo para a vida ou para a integridade física de outrem é punido com pena de prisão de três a 10 anos.

2 - Se o perigo referido no número anterior for criado por negligência, o agente é punido

com pena de prisão de dois a oito anos.

Artigo 411.º

Dano

1 - Aquele que intencionalmente causar dano à embarcação em que se achar embarcado ou a uma embarcação que não seja aquela em que se achar embarcado, à respectiva carga ou a qualquer bem que se encontre a bordo é punido com pena de prisão de um a quatro anos.

2 - Comete a infracção prevista no presente artigo o comandante que, sem necessidade, mandar lançar a carga ou parte da carga ao mar.

Artigo 412.º

Furto

Ao furto da carga ou parte dela, ou de qualquer outro objecto que se encontre na embarcação ou se destine à mesma, ocorrido a bordo da embarcação, durante a carga ou descarga ou na área de armazenamento, cais, doca ou instalação similar, é aplicável a qualificação do artigo 204.º do Código Penal.

Artigo 413.º

Introdução de bebidas alcoólicas e de substâncias perigosas ou nocivas

Aquele que introduzir ou conservar, sem licença, a bordo ou em local de serviço material inflamável, bebida alcoólica ou qualquer substância nociva à saúde ou perigosa para a segurança de pessoas e bens, e desse modo criar perigo para a vida ou para a integridade física de outrem, ou para bens patrimoniais alheios de valor elevado, e se pena mais grave não couber por força de lei especial, é punido com pena de prisão de três anos a oito anos.

Artigo 414.º

Violação de normas respeitantes às condições de segurança

1 - Aquele que, no âmbito da sua actividade profissional, em relação a qualquer

embarcação de bandeira nacional infringir, ou deixar de cumprir regras legais, regulamentares ou técnicas a que estiver sujeito, respeitantes às condições de segurança da navegação, e desse modo criar perigo para a vida ou integridade física de outrem, ou para bens patrimoniais alheios de valor elevado, é punido com pena de prisão de um a oito anos.

2 - Se o perigo referido no número anterior for criado por negligência, o agente é punido com pena de prisão até cinco anos.

3 - Se a conduta referida no n.º 1 for praticada por negligência, o agente é punido com pena de prisão até três anos ou com pena de multa.

4 - Se do facto resultar a morte ou ofensas à integridade física graves, a medida da pena referida nos números anteriores é agravada em um terço, caso pena mais elevada não seja aplicável por força de outra disposição legal.

5 - Incorre nas mesmas penas aquele que, com embarcação de bandeira não nacional, saia de porto nacional sem possuir as condições estabelecidas no n.º 1 e, designadamente sem a documentação da Autoridade Marítima e demais autoridades que permitem a respectiva largada.

Artigo 415.º

Violação de normas respeitantes à segurança da navegação

1 - O comandante ou outro tripulante que não observar os regulamentos para evitar abalroamentos, e, bem assim, aquele que praticar qualquer outra negligência grave na utilização e operação dos instrumentos náuticos, meios e equipamentos indispensáveis à condução da embarcação, é punido com pena de prisão até dois anos.

2 - Se, por falta de observância dos regulamentos para evitar abalroamentos, ou devido a outra negligência na utilização e operação dos instrumentos náuticos, meios e equipamentos indispensáveis à condução da embarcação, resultar acidente que determine a morte, ofensas graves à integridade física ou prejuízos materiais elevados, são os responsáveis condenados na pena prisão de dois a oito anos.

Artigo 416.º

Abandono da embarcação

1 - O comandante que, em caso de perigo, e salvo comprovada causa justificativa, não seja o último a abandonar a embarcação, ou deixe de providenciar a salvação dos documentos de bordo, meios financeiros e outros valores que lhe tenham sido especialmente confiados, é punido com pena de prisão até dois anos.

2 - Se do facto derivar a morte, ofensas à integridade física graves, a perda da embarcação ou de bens patrimoniais de valor elevado, ou a embarcação é destinada ao transporte de pessoas encontrando-se passageiros a bordo, a pena de prisão é de três a 12 anos.

3 - Os membros da tripulação, que sem autorização do comandante ou de outro superior hierárquico, abandonarem a embarcação em caso de perigo e sem motivo justificativo, são punidos com pena de prisão até um ano.

4 - Se do facto derivar a morte, ofensas à integridade física graves, a perda da embarcação ou de bens patrimoniais de valor elevado, ou a embarcação é destinada ao transporte de pessoas encontrando-se passageiros a bordo, a pena de prisão é de dois a 10 anos.

Artigo 417.º

Recusa de socorros a náufragos

1 - O comandante de qualquer embarcação, ou quem nela desempenhe funções de comando, está obrigado a prestar socorro a pessoas em perigo no mar, em conformidade com os meios de que dispuser e desde que isso não acarrete risco grave para a sua embarcação ou para as pessoas embarcadas.

2 - À omissão de prestar socorro, nos termos do número anterior, é aplicável a pena de prisão de um a cinco anos.

3 - Se do facto resultar:

a) Ofensa à integridade física grave, o agente é punido com pena de prisão de dois a oito anos;

b) A morte, o agente é punido com pena de prisão de três a 10 anos.

4 – Incorre na mesma pena aquele que, desrespeitando ordem da Autoridade Marítima ou de comandante da unidade naval no âmbito de uma acção de salvamento marítimo ou de socorro a náufragos, acarrete risco grave para as pessoas em perigo.

Capítulo III

Responsabilidade contra-ordenacional

Secção I

Disposições gerais

Artigo 418.º

Direito subsidiário

Às infracções previstas na presente secção é subsidiariamente aplicável o regime geral das contra-ordenações.

Artigo 419.º

Concurso de infracções

1 - Se o mesmo facto constituir, simultaneamente crime e contra-ordenação, o agente é punido sempre a título de crime, sem prejuízo da aplicação das sanções acessórias previstas para a contra-ordenação.

2 - As sanções aplicadas às contra-ordenações em concurso são sempre cumuladas materialmente.

Artigo 420.º

Punição de negligência e da tentativa

1 - A negligência e a tentativa são sempre puníveis.

2 - A tentativa e a negligência são puníveis com a coima aplicável à contra-ordenação consumada, especialmente atenuada.

Secção II

Contra-ordenações

Artigo 421.º

Contra-ordenações e coimas

1 - Constitui contra-ordenação punível com coima de € 1000 a € 5000:

a) O exercício da actividade de armador de comércio, em violação do n.º 1 do artigo 33.º;

b) O exercício da actividade de gestor de navios, em violação do n.º 1 do artigo 38.º;

c) O exercício da actividade de agente de navegação, em violação do n.º 1 ou do n.º 4 do artigo 43.º;

d) A não prestação de caução ou garantia estabelecida na alínea *a*) do n.º 1 do artigo 157.º, nos termos em que a sua entrega foi definida pela autoridade marítima, sem prejuízo da executoriedade da mesma;

e) A não apresentação, ou apresentação fora do prazo determinado, do plano de remoção referido na alínea *b)* do n.º 1 do artigo 157.º;

f) A não apresentação, ou apresentação fora de prazo, do plano de remoção de hidrocarbonetos referido no n.º 1 do artigo 156.º;

g) A violação, por parte dos proprietários da carga ou seus representantes legais, do disposto na alínea *f)* do n.º 1 do artigo 157.º.

h) A não participação, oportuna, à autoridade marítima, no caso de o agente encontrar qualquer objecto que constitua, ou possa constituir um perigo iminente para a navegação;

2 - Constitui contra-ordenação punível com coima de € 250 a € 3500:

a) O incumprimento pelo armador de comércio de qualquer das obrigações previstas no artigo 36.º;

b) O incumprimento pelo gestor de navios de qualquer das obrigações previstas no artigo 41.º;

c) A utilização indevida das denominações referidas no n.º 5 do artigo 43.º;

d) O incumprimento pelo agente de navegação de qualquer das obrigações previstas no artigo 55.º.

3 - Constitui contra-ordenação punível com coima de € 200 a € 2000:

a) A inobservância, por parte dos agentes de navegação, da obrigação estabelecida na alínea *h*) do n.º 1 do artigo 157.º;

b) A falta da declaração estabelecida no n.º 1 do artigo 113.º;

c) A guarda ou ocultação culposa de achados que não pertençam ao agente por um período superior a cinco dias após o termo do prazo de notificação à entidade competente, previsto no n.º 1 do artigo 150.º;

d) A destruição, mutilação, deterioração, ou, de qualquer forma a inutilização dos achados mencionados na alínea anterior.

4 - A negligência e a tentativa são puníveis.

Artigo 422.º

Pessoas colectivas

Caso a infracção seja praticada por pessoas colectivas os montantes mínimos e máximos das coimas previstas no artigo anterior são elevados para o triplo.

Artigo 423.º

Sanções acessórias

1 - Com a aplicação da coima pode ser decretada ao armador de comércio, ao gestor de navios e ao agente de navegação a sanção acessória de interdição de exercício da actividade, caso tenha ocorrido a prática de três infracções às normas da presente lei durante o prazo de um ano a contar da data da primeira decisão condenatória definitiva ou do pagamento voluntário da coima.

2 - A interdição de exercício da actividade referida no número anterior tem a duração máxima de dois anos.

3 - Para efeitos do disposto nos números anteriores o IPTM, I. P., mantém um registo de todas as contra-ordenações aplicadas.

4 - As administrações portuárias mantêm o IPTM, I. P., informado das decisões condenatórias definitivas que proferirem ou do pagamento voluntário das coimas que lhes tenham sido efectuados.

Secção III

Entidades competentes e destino do produto das coimas

Artigo 424.º

Processamento e aplicação de coimas

1 - Compete ao IPTM, I. P., a instauração e a instrução dos processos de contra-ordenação e aplicação das respectivas coimas, salvo o disposto nos números seguintes.

2 - São da competência dos órgãos da Direcção Geral da Autoridade Marítima a instauração e a instrução dos processos de contra-ordenação e a aplicação das respectivas coimas previstas nas alíneas *d)* a *g)* do n.º 1 e do n.º 3 do artigo 421.º, salvo os casos previstos no artigo 159.º em que essas competências cabem à respectiva entidade administrante.

3 - Compete ao Serviço de Estrangeiros e Fronteiras a instauração e a instrução dos processos de contra-ordenação e aplicação das respectivas coimas relativamente ao incumprimento do disposto na alínea *b)* do n.º 1 e do n.º 2 do artigo 41.º

4 - Nos casos previstos na alínea *c)* do n.º 1 e das alíneas *c)* e *d)* do n.º 2 do artigo 421.º, as competências de instauração e instrução dos processos de contra-ordenação e a aplicação das respectivas coimas cabem também, consoante os casos, às autoridades portuárias.

Artigo 425.º

Produto das coimas

1 - O produto das coimas reverte em 10% para a entidade autuante, em 30% para a

entidade instrutora do processo e em 60% para os cofres do Estado.

2 - No caso de ser a mesma entidade a autuar e instruir o processo, o produto das coimas reverte em 40% para essa entidade e 60% para os cofres do Estado.

Capítulo IV

Responsabilidade disciplinar

Secção I

Disposições gerais

Artigo 426.º

Sujeição ao poder disciplinar

1 - Sem prejuízo da responsabilidade criminal, os marítimos são disciplinarmente responsáveis perante os seus superiores hierárquicos pelas infracções que cometam.

2 - Àquele que exercer qualquer cargo ou função reservada aos marítimos sem o correspondente título profissional, é-lhe aplicável, com as devidas adaptações, o disposto no presente capítulo, podendo ser determinado, pela autoridade competente a interdição temporária ou permanente à actividade.

3 - No caso de ser aplicada a qualquer marítimo a pena de suspensão ou interdição de actividade devido à prática de um crime, não lhe pode ser aplicada pena disciplinar de igual natureza.

4 - O comandante da embarcação é disciplinarmente responsável perante os órgãos da Autoridade Marítima ou da autoridade consular.

Artigo 427.º

Direito aplicável

O disposto no presente capítulo não afasta quaisquer outras responsabilidades que ao facto possam caber por força de outras disposições legais.

Artigo 428.º

Infracção disciplinar

1 - Constitui infracção disciplinar a violação culposa, por acção ou omissão, dos deveres gerais ou especiais consignados no presente capítulo e nas demais disposições aplicáveis.

2 - A violação dos deveres é punível independentemente da produção de resultados prejudiciais.

3 - Quando praticados factos que possam implicar responsabilidade disciplinar, a entidade competente que deles tenha conhecimento e como tal os considere deve determinar a instauração do respectivo procedimento.

Artigo 429.º

Responsabilidade dos superiores

Os superiores hierárquicos são responsáveis pelas infracções praticadas pelos subordinados quando resultem de outras por eles cometidas ou de ordens que derem.

Secção II

Procedimento disciplinar

Artigo 430.º

Prescrição

1 - O procedimento disciplinar prescreve passados três anos, contados da data da infracção.

2 - As infracções disciplinares que constituam simultaneamente ilícito penal prescrevem no mesmo prazo que o procedimento criminal, quando este for superior.

3 - A prescrição é de conhecimento oficioso.

Artigo 431.º

Conhecimento da infracção

O superior hierárquico que presenciar ou tomar conhecimento da prática de uma infracção disciplinar, deve lavrar auto, com menção de todas as circunstâncias conhecidas da prática da mesma, devendo enviá-lo de imediato à entidade competente para instaurar o processo disciplinar, se não tiver competência para o efeito.

Artigo 432.º

Dispensa de processo

A pena de repreensão escrita é aplicada sem dependência de processo, mas o infractor deve ser ouvido previamente e pode produzir a sua defesa por escrito, no prazo de 48 horas.

Artigo 433.º

Natureza secreta do processo

1 - O processo disciplinar é de natureza secreta até à acusação, podendo ser facultada ao arguido a consulta do processo, sob condição de não divulgar o que dele conste.

2 - Mediante requerimento em que se indique o fim a que se destinam, pode o instrutor autorizar a passagem de certidões, em qualquer fase do processo, quando estas se destinem à defesa ou promoção de interesses legítimos, podendo ser condicionada a sua utilização.

Artigo 434.º

Nulidades

Constituem nulidades insanáveis:

a) A falta de audição do arguido;

b) A omissão de quaisquer diligências essenciais à descoberta da verdade ou susceptível de pôr em causa as garantias de defesa do arguido.

Secção III

Penas disciplinares

Artigo 435.º

Escala das penas

1 - As penas aplicáveis aos marítimos pelas infracções disciplinares que cometerem são:

a) Repreensão escrita;

b) Multa;

c) Inibição temporária;

d) Interdição.

2 - A execução das penas referidas nas alíneas *c)* e *d)* do número anterior inicia-se no dia seguinte àquele em que o infractor for notificado da sua aplicação.

Artigo 436.º

Multa

A pena de multa é fixada em quantia certa e não pode exceder o quantitativo correspondente a 90 dias de vencimento.

Artigo 437.º

Inibição temporária

1 - A pena de inibição temporária consiste no afastamento temporário do exercício da profissão e dá lugar à suspensão da inscrição marítima durante o período de duração da pena.

2 - A pena de inibição tem uma duração variável, conforme a gravidade da infracção, entre seis meses e dois anos.

Artigo 438.º

Interdição

A pena de interdição consiste no afastamento definitivo do exercício da profissão e dá lugar ao cancelamento da inscrição marítima.

Artigo 439.º

Prescrição das penas

As penas disciplinares prescrevem nos prazos seguintes, contados da data em que a decisão se tornou irrecorrível:

a) Seis meses, para as penas de repreensão escrita e de multa;

b) Três anos, para a pena de inibição temporária;

c) Cinco anos, para a pena de interdição.

Secção IV

Aplicação das penas

Artigo 440.º

Princípio geral

1 - As penas são aplicadas segundo a gravidade da infracção e o seu resultado, tendo em consideração as circunstâncias relativas ao facto ilícito, a personalidade do infractor e a importância do respectivo serviço.

2 - Não pode ser aplicada mais de uma pena disciplinar por cada infracção.

Artigo 441.º

Repreensão escrita e multa

1 - A pena de repreensão escrita é aplicável por infracções leves de que não tenham resultado prejuízos.

2 - A pena de multa é aplicável aos casos de negligência e deficiente compreensão dos deveres que derivam da função.

Artigo 442.º

Inibição temporária

A pena de inibição temporária é aplicável aos casos que revelem culpa e grave desinteresse pelo cumprimento dos deveres funcionais.

Artigo 443.º

Interdição

A pena de interdição é aplicável em geral às infracções cuja gravidade e grau de culpabilidade tornem inviável a manutenção da profissão do marítimo, sendo designadamente aplicável ao marítimo que cometa infracção disciplinar correspondente a crime, pelo qual tenha sido punido com pena de prisão superior a dois anos.

Artigo 444.º

Suspensão das penas

1 - A aplicação das penas disciplinares pode ser suspensa, quando, atendendo à personalidade do infractor, à condição económica do arguido, à sua conduta anterior e posterior ao facto punível e às circunstâncias deste, se concluir que a censura do facto e a ameaça de pena bastam para satisfazer as necessidades de prevenção e reprovação da infracção.

2 - O tempo de suspensão não pode ser inferior a um ano nem superior a três anos, contando-se estes prazos desde a data da notificação ao arguido da respectiva decisão.

3 - A suspensão é revogada se o marítimo vier a cometer no seu decurso qualquer infracção disciplinar pela qual venha a ser punido.

Secção V

Competência disciplinar

Artigo 445.º

Órgão competentes

A competência disciplinar cabe:

a) Ao órgão local da Direcção Geral da Autoridade Marítima, quando a embarcação estiver em porto nacional;

b) À autoridade consular, em porto fora de Portugal;

c) Ao director-geral da Autoridade Marítima ou ao órgão em quem esta delegar em todos os restantes casos.

Artigo 446.º

Instauração do procedimento disciplinar

1 - O comandante da embarcação é competente para instaurar o procedimento disciplinar.

2 - Se o infractor for o comandante, é competente para instaurar o procedimento disciplinar o órgão da Autoridade Marítima ou a autoridade consular.

Secção VI

Processo disciplinar

Artigo 447.º

Instrutor

1 - A entidade competente para instaurar o processo disciplinar deve fazê-lo logo que receba o auto a que se refere o artigo 431.º ou tomar conhecimento da prática de uma infracção e nomear um instrutor que inicia a instrução no prazo de cinco dias.

2 - O instrutor deve informar a entidade que o tiver nomeado, bem como o arguido da data do início da instrução.

Artigo 448.º

Instrução do processo

1 - A instrução do processo compreende todo o conjunto de averiguações e diligências destinadas a apurar a existência de uma infracção disciplinar e a determinar os seus agentes e a respectiva responsabilidade, recolhendo todas as provas com vista a proferir uma decisão fundamentada.

2 - O instrutor procede oficiosamente a todas as diligências necessárias às averiguações a que se refere o número anterior, ouvindo para tanto o participante, as testemunhas por este indicadas até ao máximo de três por cada facto e, sem limitação de número, as demais que julgue necessárias, procedendo a exames e outras diligências de prova e fazendo juntar aos autos cópia da cédula de inscrição marítima para efeitos de verificação do registo disciplinar do arguido.

3 - O instrutor deve obrigatoriamente ouvir o arguido em declarações até ao termo da instrução e pode acareá-lo com as testemunhas ou com o participante.

4 - O arguido pode, no exercício do seu direito de defesa, requerer ao instrutor que promova as diligências para que tenha competência e que considere essenciais para a descoberta da verdade.

5 - O requerimento referido no número anterior só é indeferido quando o instrutor, em despacho fundamentado, o declarar meramente dilatório por considerar ser suficiente a prova produzida.

6 - As diligências que tiverem de ser efectuadas fora do território nacional, podendo ser solicitadas, designadamente, por carta rogatória e pela via mais célere, à competente autoridade administrativa ou policial.

7 - Quando o arguido é acusado de incompetência profissional, pode o instrutor convidá-lo a executar quaisquer trabalhos segundo o programa traçado por dois indivíduos qualificados, que depois dão os seus laudos sobre as provas prestadas e a competência do arguido.

8 - Os indivíduos referidos no número anterior são indicados pela entidade que tiver instaurado o processo disciplinar.

Artigo 449.º

Providências cautelares

Compete ao instrutor tomar, desde a sua nomeação, as providências destinadas a acautelar a recolha dos meios de prova, nomeadamente ordenando a apreensão dos objectos e a conservação dos vestígios que respeitem à prática da infracção.

Artigo 450.º

Suspensão preventiva

Sob proposta do instrutor ou e mediante despacho do capitão do porto ou do chefe de departamento marítimo, consoante o processo seja da responsabilidade de uma capitania ou não, ou da autoridade consular, conforme os casos, os marítimos arguidos em processo disciplinar por infracção punível com pena de inibição temporária ou interdição podem ser preventivamente suspensos do exercício das suas funções até decisão final do processo, mas por prazo não superior a 90 dias, sempre que a sua presença se revele inconveniente para o serviço ou para o apuramento da verdade.

Artigo 451.º

Arquivamento ou acusação

1 - Realizadas as diligências previstas no artigo 448.º, se o instrutor entender que os factos constantes dos autos não constituem infracção disciplinar, que não foi o arguido o agente da infracção ou que não é de exigir responsabilidade disciplinar por virtude de prescrição ou outro motivo, deve elaborar no prazo de 10 dias o seu relatório e remetê-lo imediatamente, com o respectivo processo, à entidade que o tiver instaurado, propondo o arquivamento.

2 - Não se verificando os pressupostos referidos no número anterior, o instrutor deduz, no prazo de 10 dias, despacho de acusação, que deve especificar a identidade do arguido, os factos imputados e as circunstâncias em que os mesmos foram praticados, as disposições legais infringidas, bem como a pena aplicável.

Artigo 452.º

Notificação do arguido

1 - O arguido é notificado da acusação, marcando-se-lhe um prazo de 10 a 20 dias para apresentar a sua defesa escrita.

2 - O instrutor pode, em caso de justo impedimento, admitir a defesa apresentada extemporaneamente.

Artigo 453.º

Exame do processo e apresentação da defesa

1 - Durante o prazo para a apresentação da defesa pode o arguido examinar o processo.

2 - A defesa escrita deve expor clara e concisamente os factos e as razões que a fundamentam, devendo o arguido apresentar o rol de testemunhas, juntar documentos e requerer as diligências de prova.

3 - A falta de resposta dentro do prazo marcado vale como efectiva audiência do arguido para todos os efeitos legais.

Artigo 454.º

Produção da prova oferecida pelo arguido

1 - O instrutor deve inquirir as testemunhas e ordenar a produção dos demais elementos de prova requeridos pelo arguido, no prazo de 20 dias.

2 - Produzida toda a prova oferecida pelo arguido, pode ainda o instrutor ordenar novas diligências que se tornem indispensáveis para o total esclarecimento da verdade.

Artigo 455.º

Relatório

Finda a instrução do processo, e mostrando-se junta a cédula do arguido, o instrutor elabora no prazo de 15 dias um relatório completo e conciso donde conste a descrição dos factos que integram as infracções, sua qualificação e gravidade, importâncias que porventura houver de repor e seu destino, e bem assim a pena que entender justa ou a proposta para que os autos se arquivem por ser insubsistente a acusação.

Artigo 456.º

Decisão

1 - Depois de analisar o processo, a entidade competente pode no prazo de 10 dias ordenar a realização de diligências complementares de prova no prazo que para tal estabelecer.

2 - A decisão do processo deve referir expressamente os fundamentos de facto e de direito e ser proferida no prazo máximo de 20 dias, a contar da data da recepção do processo ou do termo do prazo marcado para a realização de diligências de prova complementares.

Artigo 457.º

Notificação da decisão

A decisão é notificada ao arguido nos termos do artigo 452.º

Secção VII

Inquérito

Artigo 458.º

Instauração e instrução

1 - As entidades referidas no artigo 445.º podem determinar a abertura de inquérito, quando não for concretizada a infracção ou não for conhecido o infractor.

2 - O inquérito é uma investigação sumária destinada a detectar eventuais faltas ou irregularidades ocorridas na embarcação, das quais tenha resultado perigo para a

mesma, para a navegação, passageiros ou carga.

3 - O inquérito inicia-se no prazo de 24 horas, a contar da nomeação do inquiridor, devendo concluir-se no prazo máximo de 10 dias.

Artigo 459.º

Relatório

Decorrido o prazo do inquérito, o responsável pelo inquérito emite relatório fundamentado, propondo a instauração do processo disciplinar ou seu arquivamento, consoante considere que existem ou não indícios sérios da prática de infracção disciplinar.

Artigo 460.º

Regime aplicável

O inquérito rege-se pelas normas aplicáveis ao processo disciplinar, em tudo o que nele não esteja especialmente previsto.