

premiar serviços relevantes prestados à instituição ou à Humanidade.

Artigo 14.º

(Dissolução)

A dissolução da CVMa só pode resultar de deliberação da sua Assembleia Geral, nos termos estatutariamente estabelecidos.

Artigo 15.º

(Revogação)

É revogada toda a legislação anterior que contrarie o presente diploma, designadamente o Decreto-Lei n.º 36 612, de 24 de Novembro de 1947, e o Decreto-Lei n.º 30 760, de 20 de Fevereiro de 1948, ambos mandados aplicar a Macau pela Portaria n.º 13 902, de 26 de Março de 1952, publicada no *Boletim Oficial* de Macau de 17 de Maio de 1952.

Artigo 16.º

(Entrada em vigor)

O presente diploma entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Aprovado em 9 de Dezembro de 1999.

Publique-se.

O Governador, *Vasco Rocha Vieira*.

譽、徽章及勳章，以獎勵對該會或對人類有突出貢獻之人。

第十四條

(解散)

澳門紅十字會僅得由其會員大會按照章程規定議決解散。

第十五條

(廢止)

本法規生效後，所有與之相抵觸之原有法例即告廢止，尤其是一九四七年十一月二十四日第36612號法令及一九四八年二月二十日第30760號法令；兩項法令均由公布於一九五二年五月十七日《澳門政府公報》之一九五二年三月二十六日第13902號訓令命令適用於澳門。

第十六條

(開始生效)

本法規於公布翌日開始生效。

一九九九年十二月九日核准

命令公布

總督 韋奇立

Decreto-Lei n.º 109/99/M

de 13 de Dezembro

O Livro III do Código Comercial de 1888, que versa sobre a matéria do comércio marítimo, encontra-se profundamente desactualizado e desadaptado da realidade actual.

A reforma e revisão destas disposições enquadra-se no âmbito dos trabalhos de reforma e localização de todo o ordenamento jurídico de Macau e impõe-se, desde logo, pela importância que assume o comércio marítimo para a economia do Território. É inegável o volume de tráfego marítimo em Macau resultante de relações comerciais estabelecidas com países e territórios próximos, com destaque para a Região Administrativa Especial de Hong Kong e para a República Popular da China.

O presente diploma, ao modernizar e adaptar a realidade jurídica às condições locais, vem dar resposta às necessidades legislativas sentidas neste domínio.

Nestes termos;

Ouvido o Conselho Consultivo;

O Governador decreta, nos termos do n.º 1 do artigo 13.º do Estatuto Orgânico de Macau, para valer como lei no território de Macau, o seguinte:

**TÍTULO I
DOS NAVIOS**

**CAPÍTULO I
Disposições gerais**

Artigo 1.º
(Noção de navio)

1. Entende-se por navio um veículo afecto ao transporte por águas marítimas ou interiores.

2. Consideram-se abrangidos no número anterior os veículos que, sendo afectos ao transporte nele referido, se deslocam sobre almofadas de ar.

3. Não são abrangidos pelo n.º 1 os veículos afectos principalmente ao transporte por rios, canais ou lagos.

Artigo 2.º
(Natureza do navio)

Os navios são bens móveis sujeitos a registo.

Artigo 3.º
(Partes componentes e integrantes)

1. A ligação material de uma coisa ao navio não prejudica os direitos sobre ela constituídos anteriormente por quem não seja proprietário do navio, a menos que este proprietário a adquira por acessão. Todavia só são oponíveis a terceiros de boa fé, que adquiram direitos sobre o navio, os direitos sobre partes componentes ou integrantes que resultem de documento com data certa anterior à aquisição dos direitos sobre o navio ou do inventário de bordo.

2. A alienação de partes componentes ou integrantes só produz efeitos reais a partir da separação e não é oponível a terceiros que tenham adquirido direitos sobre o navio antes da separação.

3. Considera-se certa a data dos documentos autênticos, dos documentos autenticados e de outros documentos particulares em que possa ser fixada com segurança.

Artigo 4.º
(Pertencas do navio)

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

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

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

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

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

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

Artigo 5.º
(Modos de aquisição)

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

2. Os navios não são susceptíveis de ocupação.

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

Artigo 6.º
(Direito aplicável aos direitos sobre o navio)

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

2. Em caso de mudança do lugar da matrícula que desencadeie uma sucessão de direitos aplicáveis às situações constituídas são transpostas para a categoria mais apropriada do direito do novo lugar da matrícula.

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

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

Artigo 7.º
(Arresto de navio)

1. O arresto de navio é regulado, em qualquer caso, pelas disposições contidas na Convenção de Bruxelas para a Unificação de Certas Regras sobre Arresto de Navios, de 10 de Maio de 1952.

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

CAPÍTULO II
Da construção, reparação e venda de navio

Artigo 8.º
(Direito aplicável aos contratos de construção, reparação e venda de navio)

1. A construção, reparação e venda de navio são regidas pelo direito escolhido pelas partes.

2. Na falta de escolha, o contrato é regulado pelo direito do país ou território com o qual apresente uma conexão mais estreita.

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

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

Artigo 9.º
(Construção e reparação de navio)

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

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

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

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

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

6. O disposto nos n.ºs 4 e 5 é aplicável, com as devidas adaptações, a todos os contratos de reparação.

Artigo 10.º
(Negócios de disposição do navio)

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

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

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

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

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

CAPÍTULO III
Do proprietário

Artigo 11.º
(Noção de proprietário)

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

Artigo 12.º
(Responsabilidade civil do proprietário por poluição)

1. À responsabilidade por prejuízos causados por poluição, produzidos no território de Macau, bem como às medidas de salvaguarda destinadas a evitar ou reduzir tais prejuízos, são aplicáveis as disposições contidas na Convenção de Bruxelas sobre a Responsabilidade Civil por Danos Devidos à Poluição por Hidrocarbonetos, de 29 de Novembro de 1969, alterada pelos Protocolos de Londres de 19 de Novembro de 1976 e de 27 de Novembro de 1992 ou de qualquer emenda ou protocolo a esta Convenção que esteja em vigor.

2. O artigo 7.º da Convenção é aplicável aos navios matriculados em Macau.

Artigo 13.º
(Direito de indemnização do proprietário)

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

CAPÍTULO IV
Do aluguer

Artigo 14.º
(Contrato de aluguer)

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

Artigo 15.º
(Direito aplicável ao contrato de aluguer)

1. O aluguer de navio rege-se pelo direito escolhido pelas partes.
2. Na falta de escolha, o contrato é regulado pelo direito do país ou território com o qual apresente uma conexão mais estreita.
3. Em caso de dúvida, entende-se que o contrato apresenta uma conexão mais estreita com o país ou território onde o navio estiver matriculado.
4. O modo de cumprimento é regulado pelo direito do lugar onde se deva realizar.

Artigo 16.º
(Legitimidade do locador)

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

Artigo 17.º
(Forma do contrato)

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

Artigo 18.º
(Obrigações do locador)

São obrigações do locador:

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

Artigo 19.º
(Obrigações do locatário)

São obrigações do locatário:

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

Artigo 20.º
(Atraso na restituição do navio)

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

Artigo 21.º
(Rescisão do contrato de aluguer)

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

Artigo 22.º
(Regime subsidiariamente aplicável)

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

Artigo 23.º
(Locação financeira)

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

CAPÍTULO V
Do armador

Artigo 24.º
(Noção de armador)

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

Artigo 25.º
(Direito aplicável à representação do armador pelo comandante)

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

Artigo 26.º
(Direito aplicável à responsabilidade civil do armador por facto da tripulação)

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

Artigo 27.º
(Representação do armador pelo comandante)

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

Artigo 28.º
(Responsabilidade civil do armador por facto da tripulação)

1. O armador responde por facto ilícito praticado pela tripulação, no exercício das funções que lhe estão confiadas, nos termos em que o comitente responde pelo facto do comissário.
2. No cumprimento das suas obrigações, o armador responde pelos actos e omissões da tripulação, nos termos em que o devedor responde pelos actos e omissões dos seus auxiliares de cumprimento.
3. O armador não responde, porém, pelo cumprimento pelo comandante das obrigações que lhe são impostas pela lei em matéria de salvação ou com vista a garantir a segurança da navegação ou a tutela dos interesses envolvidos na expedição marítima considerados no seu conjunto.
4. O armador é responsável pelos actos ou omissões dos pilotos tomados a bordo, salvo quando a sua admissão for ordenada pela respectiva lei local.

CAPÍTULO VI
Da limitação de responsabilidade

Artigo 29.º
(Regime geral)

Quando uma pessoa referida no artigo seguinte pretenda limitar a sua responsabilidade por créditos marítimos no território de Macau aplicam-se as disposições do presente capítulo.

Artigo 30.º
(Pessoas com direito a limitar a sua responsabilidade)

1. O proprietário do navio e o salvador, tal como definidos nos n.ºs 2 e 3, pode limitar a sua responsabilidade relativamente aos créditos previstos no artigo seguinte.
2. A expressão "proprietário de navio" designa o proprietário, afretador, armador e armador-gerente de um navio.
3. Por "salvador" entende-se qualquer pessoa que forneça serviços em relação directa com as operações de salvamento. Estas operações compreendem as previstas nas alíneas d) a f) do n.º 1 do artigo seguinte.
4. Se qualquer dos créditos previstos no artigo seguinte for invocado perante qualquer pessoa por cujos actos ou omissões o proprietário ou o salvador é responsável, tal pessoa tem o direito de beneficiar da limitação de responsabilidade.
5. A expressão "responsabilidade do proprietário do navio" compreende a responsabilidade numa acção proposta contra o próprio navio.
6. O segurador que cobre a responsabilidade por créditos sujeitos a limitação tem direito a beneficiar desta na mesma medida que o próprio segurado.
7. O facto de invocar a limitação de responsabilidade não constitui um reconhecimento de responsabilidade.

Artigo 31.º
(Créditos sujeitos a limitação)

1. Sob reserva dos artigos 32.º e 33.º, os seguintes créditos, qualquer que seja o fundamento da responsabilidade, estão sujeitos à limitação de responsabilidade:
 - a) Créditos por morte, por lesões corporais, por perdas ou danos a todos os bens, incluindo os danos causados a obras portuárias, docas, vias navegáveis e ajudas à navegação, que ocorram a bordo ou em relação directa com a operação do navio ou com operações de salvamento, bem como de qualquer prejuízo daí resultante;
 - b) Créditos por qualquer prejuízo resultante de um atraso no transporte por mar da carga, dos passageiros ou das suas bagagens;
 - c) Créditos por outros prejuízos resultantes da violação de direitos de fonte extracontratual, que ocorram em relação directa com a operação do navio ou com operações de salvamento;

d) Créditos por ter posto a flutuar, removido, destruído ou tomado inofensivo um navio afundado, naufragado, encalhado ou abandonado, incluindo tudo o que se encontra ou se encontrava a bordo de tal navio;

e) Créditos por ter removido, destruído ou tornado inofensiva a carga do navio;

f) Créditos de uma pessoa que não é a pessoa responsável por medidas tomadas a fim de prevenir ou de reduzir um dano pelo qual a pessoa responsável pode limitar a sua responsabilidade em conformidade com o presente capítulo, e pelos danos ulteriormente causados por estas medidas.

2. Os créditos previstos no número anterior estão sujeitos a limitação de responsabilidade mesmo se forem objecto de uma acção, contratual ou não, de regresso ou dados em garantia. No entanto, os créditos previstos nas alíneas d) a f) do número anterior não estão sujeitos a limitação quando forem relativos a retribuição devida ao abrigo de um contrato celebrado com a pessoa responsável.

Artigo 32.º
(Créditos excluídos da limitação)

Os artigos seguintes não se aplicam:

a) Aos créditos por salvamento ou por contribuição em avaria comum;

b) Aos créditos por danos devidos à poluição por hidrocarbonetos no sentido da Convenção de Bruxelas sobre a Responsabilidade Civil por Danos Devidos à Poluição por Hidrocarbonetos, de 29 de Novembro de 1969, ou de qualquer emenda ou protocolo a esta Convenção que esteja em vigor;

c) Aos créditos relativamente aos quais a limitação de responsabilidade por danos nucleares resulte de qualquer convenção internacional ou lei que a regule ou proíba;

d) Aos créditos contra o proprietário de um navio nuclear por danos nucleares;

e) Aos créditos dos comissários do proprietário do navio ou do salvador cujas funções se liguem ao serviço do navio ou às operações de salvamento, bem como aos créditos dos seus herdeiros, dependentes ou outras pessoas com direito a invocá-los se, segundo a lei reguladora do contrato de trabalho celebrado entre o proprietário do navio ou o salvador e os seus comissários, o proprietário do navio ou o salvador não tem o direito de limitar a sua responsabilidade relativamente a esses créditos ou se, segundo esta lei, ele só pode limitar a sua responsabilidade num montante superior ao estabelecido no artigo 35.º.

Artigo 33.º
(Conduta que exclui a limitação)

Uma pessoa não tem o direito de limitar a sua responsabilidade caso se prove que o dano resulta do seu acto ou omissão pessoal, cometido com a intenção de provocar tal dano, ou cometido temerariamente e com consciência que daí resultaria provavelmente tal dano.

Artigo 34.º
(Compensação de créditos)

Se uma pessoa com o direito de limitar a sua responsabilidade de acordo com os artigos anteriores tem contra o seu credor um crédito resultante do mesmo evento, as dívidas respectivas devem ser compensadas e as disposições seguintes só se aplicam à eventual diferença entre as dívidas.

Artigo 35.º
(Limites gerais de responsabilidade)

1. Os limites de responsabilidade para os créditos, que não sejam os mencionados no artigo seguinte, resultantes de um mesmo evento, devem ser calculados nos termos das seguintes alíneas:

a) No que respeita a créditos por morte ou lesões corporais:

i) 166.667 unidades de conta para um navio que não exceda as 300 toneladas de arqueação;

ii) 333.000 unidades de conta para um navio que tenha entre 300 e 500 toneladas de arqueação;

iii) para um navio que exceda as 500 toneladas de arqueação, os seguintes montantes devem ser adicionados ao montante referido em ii):

- por cada tonelada entre as 500 e as 3 000 toneladas, 500 unidades de conta;

- por cada tonelada entre as 3 000 e as 30 000 toneladas, 333 unidades de conta;

- por cada tonelada entre as 30 000 e as 70 000 toneladas, 250 unidades de conta; e

- por cada tonelada em excesso das 70 000 toneladas, 167 unidades de conta.

b) No que respeita a todos os outros créditos:

i) 83 333 unidades de conta para um navio que não exceda as 300 toneladas de arqueação;

ii) 167 000 unidades de conta para um navio que tenha entre 300 e 500 toneladas de arqueação,

iii) para um navio que exceda as 500 toneladas de arqueação, os seguintes montantes devem ser adicionados ao montante referido em ii):

- por cada tonelada entre as 500 e as 30 000 toneladas, 167 unidades de conta;

- por cada tonelada entre as 30 000 e as 70 000 toneladas, 125 unidades de conta; e

- por cada tonelada em excesso das 70 000 toneladas, 83 unidades de conta.

2. Quando o montante calculado nos termos da alínea a) do n.º 1 for insuficiente para cobrir integralmente os créditos visados nessa alínea, o montante calculado de acordo com a alínea b) do n.º 1 deve ser utilizado para pagamento do saldo em dívida dos créditos visados na alínea a) do n.º 1 e este saldo em dívida concorre com os créditos mencionados na alínea b) do n.º 1.

3. Os limites de responsabilidade para qualquer salvador, que não opere a partir de um navio, ou que opere exclusivamente a bordo do navio ao qual, ou em relação ao qual, está a prestar serviços de salvagem marítima, deve ser calculado com base numa tonelagem de 1 500 toneladas de arqueação.

4. O cálculo da tonelagem do navio é feito conforme as regras da arqueação bruta previstas no Anexo I à Convenção Internacional sobre Arqueação de Navios, de 23 de Junho de 1969.

Artigo 36.º
(Limite aplicável aos créditos dos passageiros)

1. Relativamente aos créditos por morte ou lesões corporais dos passageiros de um navio resultantes de um mesmo evento, o limite de responsabilidade do proprietário do navio é o produto da multiplicação de 46 666 unidades de conta pelo número de passageiros que o navio está autorizado a transportar, de acordo com o certificado do navio, mas sem nunca exceder os 25 milhões de unidades de conta.

2. Para efeitos do presente artigo são considerados "créditos por morte ou lesões corporais dos passageiros de um navio" todos os créditos invocados por, ou por conta de, quaisquer pessoas transportadas nesse navio:

a) Em virtude de um contrato de transporte de passageiros, ou

b) Que, com consentimento do transportador, são acompanhantes de um veículo ou de animais vivos, transportados ao abrigo de um contrato de transporte de mercadorias.

Artigo 37.º
(Unidade de conta)

A unidade de conta referida nos artigos 35.º e 36.º é o direito de saque especial tal como se encontra definido pelo Fundo Monetário Internacional. Os montantes referidos nos artigos 35.º e 36.º devem ser convertidos na moeda com curso legal em Macau: a conversão efectua-se de acordo com o valor dessa moeda na data em que o fundo de limitação tenha sido constituído, o pagamento efectuado ou tenha sido prestada garantia que, de acordo com o direito vigente em Macau, seja equivalente ao pagamento.

Artigo 38.º
(Concurso de créditos)

1. Os limites de responsabilidade determinados de acordo com o artigo 35.º aplicam-se ao conjunto de todos os créditos resultantes de um mesmo evento:

a) Relativamente à pessoa ou pessoas mencionadas no n.º 2 do artigo 30.º e a qualquer outra pessoa por cujos actos ou omissões sejam responsáveis; ou

b) Relativamente ao proprietário de um navio a partir do qual sejam prestados serviços de salvagem e relativamente ao salvador ou salvadores que operem a partir desse navio e a qualquer outra pessoa por cujos actos ou omissões sejam responsáveis; ou

c) Relativamente ao salvador ou salvadores que não operem a partir de um navio ou operem exclusivamente a bordo do navio ao qual, ou em relação ao qual, os serviços de salvagem são prestados e a qualquer outra pessoa por cujos actos ou omissões sejam responsáveis.

2. Os limites de responsabilidade determinados de acordo com o artigo 36.º aplicam-se ao conjunto de todos os créditos que possam resultar do mesmo evento relativamente à pessoa ou pessoas mencionadas no n.º 2 do artigo 30.º com respeito ao navio referido no artigo 36.º e a qualquer outra pessoa por cujos actos ou omissões sejam responsáveis.

Artigo 39.º
(Limitação de responsabilidade sem constituição de um fundo de limitação)

1. A limitação de responsabilidade pode ser invocada mesmo que não tenha sido constituído um fundo de limitação nos termos do artigo 41.º.

2. Se a limitação de responsabilidade for invocada sem a constituição de um fundo de limitação aplicam-se as disposições do artigo 42.º com as devidas adaptações.

Artigo 40.º
(Regime aplicável à constituição e repartição do fundo de limitação)

1. A constituição e a repartição do fundo de limitação são reguladas pelas disposições contidas nos artigos seguintes e, subsidiariamente, pela lei processual.

2. A taxa de juro aplicável para efeitos do n.º 1 do artigo seguinte é fixada por portaria.

Artigo 41.º
(Constituição do fundo de limitação)

1. Qualquer pessoa alegadamente responsável pode constituir um fundo de limitação junto do tribunal em que seja intentada uma acção para satisfação de créditos sujeitos a limitação. O fundo de limitação deve ser constituído pela soma dos montantes estabelecidos nos artigos 35.º e 36.º que sejam aplicáveis aos créditos pelos quais essa pessoa possa ser responsável, acrescida de juros desde a data do evento que originou a responsabilidade, até à data de constituição do fundo. Qualquer fundo de limitação constituído deste modo deve estar disponível apenas para o pagamento de créditos relativamente aos quais pode ser invocada a limitação de responsabilidade.

2. Um fundo de limitação pode ser constituído pelo depósito da soma ou pelo fornecimento de uma garantia aceitável perante o direito vigente em Macau e considerada como adequada pelo tribunal.

3. Um fundo de limitação constituído por uma das pessoas mencionadas nas alíneas a) a c) do n.º 1 ou no n.º 2 do artigo 38.º ou pelo seu segurador é considerado como constituído por todas as pessoas mencionadas nas alíneas a) a c) do n.º 1 ou no n.º 2 do mesmo artigo, respectivamente.

Artigo 42.º
(Repartição do fundo de limitação)

1. Sob reserva do disposto nos n.ºs 1 a 3 do artigo 35.º e no artigo 36.º, o fundo de limitação é repartido entre os credores na proporção dos créditos estabelecidos contra esse fundo.

2. Se, antes da repartição do fundo de limitação, a pessoa responsável, ou o seu segurador, tiver satisfeito um crédito contra esse fundo, essa pessoa fica subrogada, até ao montante que pagou, nos direitos que o beneficiário deste pagamento teria gozado ao abrigo das disposições do presente capítulo.

3. O direito de sub-rogação previsto no número anterior pode também ser exercido por outras pessoas, para além das acima mencionadas, no que respeita a qualquer importância que tenham pago a título de reparação, mas só na medida em que essa sub-rogação seja permitida pelo direito aplicável.

4. Se a pessoa responsável ou qualquer outra pessoa demonstrar que pode ser posteriormente compelida a pagar, no todo ou em parte, a título de reparação, uma importância pela qual ela teria gozado de um direito de sub-rogação de acordo com os n.ºs 2 e 3, se essa importância tivesse sido paga antes da distribuição do fundo de limitação, pode o tribunal ordenar que uma importância suficiente seja provisoriamente reservada para permitir que essa pessoa possa fazer valer posteriormente os seus direitos contra esse fundo.

Artigo 43.º
(Preclusão de outras acções)

1. Se tiver sido constituído um fundo de limitação de acordo com o artigo 41.º, qualquer pessoa que tenha invocado um crédito contra esse fundo fica precludida de exercer qualquer direito relativo a esse crédito sobre outros bens da pessoa por quem ou por conta de quem o fundo de limitação foi constituído.

2. Após constituição de um fundo de limitação de acordo com o artigo 41.º, qualquer navio ou outro bem pertencente a uma pessoa por conta de quem esse fundo foi constituído, que tenha sido arrestado ou apreendido para garantia de um crédito que possa ser invocado contra esse fundo, ou qualquer garantia dada, pode ser liberado por ordem do tribunal. Esta liberação deve ser sempre ordenada se o fundo de limitação tiver sido constituído:

- No porto onde o evento tenha ocorrido ou, se ocorreu fora de porto, no primeiro porto de escala seguinte; ou
- No porto de desembarque, relativamente a créditos por morte ou lesões corporais; ou
- No porto de descarga no que respeita a avarias de carga; ou
- No país ou território onde o arresto tenha sido feito.

3. As disposições dos n.ºs 1 e 2 só se aplicam se o credor puder actuar o seu crédito contra o fundo de limitação junto do tribunal que administra esse fundo e se esse fundo estiver efectivamente disponível e livremente transferível no que respeita a esse crédito.

Artigo 44.º
(Regime especial aplicável à limitação de responsabilidade por danos devidos à poluição por hidrocarbonetos)

1. À limitação de responsabilidade por danos devidos à poluição por hidrocarbonetos, produzidos no território de Macau, são aplicáveis as disposições contidas na Convenção de Bruxelas sobre a Responsabilidade Civil por Danos Devidos à Poluição por Hidrocarbonetos, de 29 de Novembro de 1969, alterada pelos Protocolos de Londres de 19 de Novembro de 1976 e de 27 de Novembro de 1992.

2. A constituição e a repartição do fundo de limitação são reguladas pelas disposições contidas na Convenção referida no número anterior e, subsidiariamente, pela lei processual.

3. O disposto no n.º 1 não prejudica a aplicação das disposições contidas nos artigos anteriores quando for invocado um crédito resultante de dano devido a poluição contra uma pessoa que não seja o proprietário.

CAPÍTULO VII
Do comandante

Artigo 45.º
(Noção)

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

Artigo 46.º
(Poderes representativos)

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

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

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

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

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

Artigo 47.º
(Contracção de empréstimos)

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

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

Artigo 48.º
(Utilização, venda e oneração da carga)

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

- Utilizar os objectos transportados;
- 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 do prejuízo sofrido com a utilização, venda ou oneração, salvo quando se verifique uma avaria comum.

Artigo 49.º
(Utilização, venda ou oneração de pertenças)

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

Artigo 50.º
(Tutela de direitos dos interessados na carga)

1. O comandante, enquanto representante do armador, deve tomar todas as medidas que se mostrem necessárias para a tutela de direitos dos interessados na carga e que sejam compatíveis com o contrato de transporte e com as exigências da expedição 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 51.º
(Alijamento)

1. Em caso de perigo para a segurança do navio, para a segurança da carga ou para a segurança comum do navio e da carga, o comandante pode alijar objectos transportados ou pertenças do navio.
2. Na escolha dos objectos a sacrificar o comandante atenderá ao seu valor, à utilidade do seu sacrifício e à necessidade da sua conservação.
3. É aplicável, com as devidas adaptações, o disposto no n.º 4 do artigo 48.º.

Artigo 52.º
(Representação em juízo)

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

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

Artigo 53.º
(Deveres legais do comandante)

1. São deveres do comandante:
 - a) Zelar pela segurança do navio e das pessoas que se encontram a bordo;
 - b) Verificar, no início de cada viagem, se o navio se encontra devidamente equipado, armado e abastecido para a realizar;
 - c) Dirigir pessoalmente o navio à entrada e saída dos portos, canais e rios, bem como, dentro dos limites do exigível, noutras circunstâncias em que a navegação apresente particulares dificuldades;
 - d) Permanecer a bordo, a menos que a sua ausência seja justificada por uma imperiosa necessidade, quando o navio se encontra no mar, bem como em caso de perigo iminente;
 - e) Zelar pela operacionalidade dos aparelhos de carga, se o navio os possuir;
 - f) Ter a bordo o diário de navegação, o inventário de bordo, a lista de passageiros, os manifestos de carga e o conjunto dos documentos de bordo exigidos pelas convenções internacionais e pela lei;
 - g) Exibir o diário de navegação e o inventário de bordo aos interessados que pretendam examiná-los, consentindo que deles tirem cópias ou extractos;
 - h) Tomar piloto quando for exigido pelo direito local ou pela prudência;
 - i) Ouvir o conselho de bordo, formado pelos oficiais e pelos representantes dos afretadores ou interessados na carga que se encontrem a bordo, quando o navio ou a carga estiver em perigo, contanto que a situação o permita;
 - j) Socorrer a embarcação que se encontre em perigo, encontrando-se o navio em curso de viagem ou pronto a partir, desde que tal não envolva risco grave para o seu navio e que possa razoavelmente prever um resultado útil, salvo se tiver conhecimento de que o socorro foi prestado por outros navios em condições mais idóneas ou similares àquelas em que o seu navio poderia prestá-lo;
 - l) Socorrer pessoas que se encontrem em perigo no mar ou em águas interiores, nas mesmas circunstâncias e dentro dos mesmos limites referidos na alínea anterior;
 - m) Providenciar, em caso de abandono do navio, e na medida do possível, ao salvamento dos documentos de bordo e dos objectos de valor cuja custódia lhe foi pessoalmente confiada.
2. O certificado de navegabilidade passado por sociedade de classificação reconhecida faz fé em juízo, salvo prova em contrário.

Artigo 54.º
(Conteúdo do diário de navegação)

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

Artigo 55.º
(Conteúdo do inventário de bordo)

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

Artigo 56.º
(Protesto de mar)

1. No caso de desvio, de acidente relativo ao navio, aos passageiros ou à carga ou de outro facto que, ocorrendo durante a viagem, possa ter por consequência um prejuízo, o comandante tem a faculdade de apresentar perante o tribunal competente um protesto de mar no prazo de 2 dias úteis contado da chegada do navio.
2. O comandante é obrigado a apresentar o protesto de mar se este for solicitado pelo armador ou pelas pessoas que, sendo titulares de um direito sobre o navio, interessados na carga, passageiros ou membros da tripulação, possam sofrer um prejuízo significativo em consequência do facto.
3. No protesto de mar o comandante tem de indicar outros meios de prova que sirvam para o estabelecimento dos factos.
4. O protesto de mar deve ser acompanhado de uma cópia autenticada do assento relativo ao acidente feito no diário de navegação e de um rol da tripulação.
5. Se não puder ser junta cópia autenticada do assento feito no diário de navegação, deve indicar-se o motivo. O protesto de mar deve, neste caso, conter uma descrição completa dos factos, com indicação dos meios empregues para evitar ou minorar o prejuízo.
6. O protesto de mar confirmado faz fé em juízo, salvo prova em contrário.

Artigo 57.º
(Confirmação do protesto de mar)

1. Apresentado o protesto de mar, o tribunal marca uma audiência de confirmação no mais curto prazo possível, para a qual são convocados o comandante e as outras testemunhas indicadas. A audiência é notificada ao armador e àqueles a que o acidente diz respeito, contanto que isto possa ser feito sem excessiva dilação do procedimento.
2. Na audiência de confirmação realiza-se a produção de provas relativa aos factos que justificaram o desvio ou ao desenrolar fático do acidente bem como sobre a medida do prejuízo ocorrido e sobre os meios empregues para o evitar ou minorar.
3. A produção de provas segue o disposto no Código de Processo Civil.
4. O armador e as outras pessoas a que o acidente diga respeito têm a faculdade de estar presentes, pessoalmente ou através de representantes, independentemente de procuração e como gestores de negócios, e de requerer uma extensão da produção de provas a meios de prova adicionais.
5. O tribunal tem o poder de ordenar oficiosamente uma extensão da produção de provas quando o considere necessário para o esclarecimento dos factos.

Artigo 58.º
(Substituição do comandante)

1. Em caso de necessidade, e salvo instruções do armador em sentido diferente, o comandante é temporariamente substituído pelo imediato e, na falta de imediato, por outro oficial com habilitações para assumir o comando, em ordem hierárquica.
2. Durante a execução do contrato de transporte, só em caso de necessidade o comandante e o imediato se podem ausentar simultaneamente do navio; neste caso o comandante é representado, durante a sua ausência, pelo oficial referido no número anterior.
3. Aplica-se o disposto no número anterior sempre que o navio se encontre num caos ou fundeadouro que não seja seguro.
4. A pessoa que substituir o comandante tem os mesmos poderes e deveres.

CAPÍTULO VIII
Dos direitos de garantia

Artigo 59.º
(Direito aplicável aos privilégios creditórios e às hipotecas sobre o navio)

Os privilégios creditórios e as hipotecas sobre o navio são regidos pelo direito do lugar onde a matrícula tiver sido efectuada.

Artigo 60.º
(Reconhecimento das hipotecas e direitos análogos registados no estrangeiro)

As hipotecas e direitos análogos susceptíveis de serem registados, estes últimos doravante designados como "direitos inscritos", constituídos sobre navios são reconhecidos e executáveis em Macau contanto que:

- a) Estas hipotecas e direitos inscritos tenham sido constituídos e inscritos num registo em conformidade com o direito do país ou território onde o navio está matriculado;
- b) O registo e todos os documentos que devem ser depositados na conservatória em conformidade com o direito do país ou território onde o navio está matriculado sejam acessíveis ao público e que extractos do registo e cópias desses documentos possam ser obtidos na conservatória;
- c) O registo ou qualquer dos documentos referidos na alínea anterior especifique pelo menos o nome e endereço do titular da hipoteca ou direitos inscritos, ou o facto de esta garantia ter sido constituída ao portador; o montante máximo garantido, se isso for exigido pelo direito do país ou território de matrícula ou

se esse montante estiver especificado no acto constitutivo da hipoteca ou dos direitos inscritos; e, a data e as outras menções que, em conformidade com o direito do país ou território de matrícula, determinam a graduação relativamente a outras hipotecas e direitos inscritos.

Artigo 61.º
(Privilégios marítimos sobre o navio)

1. Cada um dos créditos seguintes sobre o proprietário, armador, armador-gerente ou operador do navio é garantido por um privilégio marítimo sobre o navio:
 - a) Créditos por remunerações ou outras importâncias devidas ao comandante, oficiais e outros membros da tripulação, relativas ao serviço prestado a bordo, incluindo custos de repatriação e contribuições para a segurança social devidas por sua conta;
 - b) Créditos resultantes de morte ou lesão corporal que ocorram, em terra ou no mar, em relação directa com a operação do navio;
 - c) Créditos por remuneração de salvação do navio;
 - d) Créditos por despesas portuárias, de canal e de outras vias navegáveis, bem como de pilotagem;
 - e) Créditos por responsabilidade extracontratual resultantes de perda ou dano causado na operação do navio, que não constitua perda ou dano da carga, contentores e bagagens de passageiros transportados no navio.
2. Não é conferido um privilégio marítimo sobre o navio, nos termos das alíneas b) e e) do número anterior, para garantir os créditos que nasçam ou resultem de:
 - a) Danos ligados ao transporte de hidrocarbonetos ou de outras substâncias perigosas ou nocivas, pelos quais sejam devidas indemnizações aos credores por aplicação de convenções internacionais ou lei que estabeleçam um regime de responsabilidade objectiva e um seguro obrigatório ou outros meios de garantir os credores; ou
 - b) Propriedades radioactivas ou uma combinação de propriedades radioactivas com propriedades tóxicas, explosivas ou de outro modo perigosas, de combustível nuclear ou de produtos ou detritos radioactivos.

Artigo 62.º
(Graduação dos privilégios marítimos sobre o navio)

1. Os privilégios marítimos sobre o navio estabelecidos no artigo anterior têm prioridade sobre as hipotecas e direitos inscritos.
2. Os privilégios marítimos sobre o navio estabelecidos no artigo anterior são graduados na ordem em que se encontram aí enumerados; não obstante, os privilégios marítimos sobre o navio que garantem créditos por remuneração de salvação do navio têm prioridade sobre todos os outros privilégios marítimos que onerem o navio antes da realização das operações que deram origem aos referidos privilégios.
3. Os privilégios enumerados em cada uma das alíneas a), b), d) e e) do n.º 1 do artigo 61.º concorrem em pé de igualdade.
4. Os privilégios marítimos sobre o navio que garantem créditos por remuneração de salvação do navio graduam-se entre si na ordem inversa daquela em que nasceram os créditos por eles garantidos. Considera-se que estes créditos nasceram na data em que cada operação de salvação terminou.

Artigo 63.º
(Outros privilégios creditórios sobre o navio)

1. Os navios estão sujeitos aos privilégios mobiliários especiais estabelecidos para a generalidade dos bens móveis.
2. Gozam ainda de privilégio mobiliário especial os créditos resultantes da construção, reparação ou venda do navio.
3. Os privilégios referidos no número anterior extinguem-se:
 - a) Com a venda forçada, nos termos do artigo 70.º;
 - b) Por prescrição, nos termos do artigo 66.º.
4. Os privilégios visados no presente artigo são graduados depois dos privilégios estabelecidos pelo artigo 61.º e das hipotecas e direitos inscritos que satisfaçam os requisitos do artigo 60.º.
5. Os privilégios estabelecidos pelo n.º 2 são graduados depois dos privilégios mobiliários especiais estabelecidos para a generalidade dos bens móveis.
6. É subsidiariamente aplicável aos privilégios visados no presente artigo o regime do Código Civil.

Artigo 64.º
(Extensão dos privilégios sobre o navio)

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

Artigo 65.º
(Atributos dos privilégios sobre o navio)

Ressalvado o disposto no artigo 70.º, os privilégios sobre o navio seguem-no, não obstante qualquer mudança de propriedade, de lugar de matrícula ou de pavilhão.

Artigo 66.º
(Extinção dos privilégios sobre o navio por prescrição)

1. Os privilégios marítimos sobre o navio estabelecidos no artigo 61.º extinguem-se com o decurso do prazo de um ano, a menos que antes do decurso deste prazo o navio tenha sido objecto de um arresto ou medida de execução que conduzam a uma venda forçada.
2. O prazo de um ano referido no número anterior conta-se:
 - a) Relativamente ao privilégio marítimo estabelecido na alínea a) do n.º 1 do artigo 61.º, do desembarque do credor;
 - b) Relativamente aos privilégios marítimos sobre o navio estabelecidos nas alíneas b) a e) do n.º 1 do artigo 61.º, do nascimento do crédito garantido; e não é susceptível de suspensão ou interrupção; o prazo, porém, não corre durante o período em que o arresto ou medida de execução não seja legalmente permitido.
3. Os privilégios referidos no artigo 63.º extinguem-se:
 - a) Com o decurso de um prazo de 6 meses, a contar do nascimento dos créditos garantidos, a menos que antes do decurso deste prazo o navio tenha sido objecto de um arresto ou medida de execução que conduzam a uma venda forçada;
 - b) Com o decurso de um prazo de 60 dias depois da venda a um adquirente de boa fé, a contar da data em que a venda seja registada em conformidade com o direito do lugar onde o navio está matriculado depois da venda.

Artigo 67.º
(Cessão e subrogação)

1. A cessão ou subrogação do crédito garantido por um privilégio marítimo sobre o navio desencadeia a simultânea cessão ou subrogação do respectivo privilégio.
2. Os credores titulares de privilégios marítimos sobre o navio não podem ser subrogados quanto às compensações devidas ao proprietário ou ao armador do navio ao abrigo de um contrato de seguro.

Artigo 68.º
(Direito de retenção sobre o navio)

1. Gozam de direito de retenção sobre o navio:
 - a) O construtor do navio, para garantia dos créditos resultantes da construção do navio;
 - b) O reparador do navio que se encontre na detenção material do navio, para garantia dos créditos resultantes de reparações efectuadas enquanto o navio está na sua detenção material.
2. Este direito de retenção extingue-se quando cesse a detenção material do navio pelo construtor ou reparador, salvo em caso de arresto ou medida de execução.
3. Aos efeitos do direito de retenção aplica-se subsidiariamente o regime do Código Civil.

Artigo 69.º
(Notificação da venda forçada)

1. A venda forçada de um navio deve ser precedida de notificação:
 - a) À autoridade encarregada do registo no país ou território da matrícula;
 - b) Aos titulares de hipotecas e direitos inscritos que não tenham sido constituídos ao portador;
 - c) Aos titulares de hipotecas e direitos inscritos constituídos ao portador e aos titulares de privilégios sobre o navio, contanto que o tribunal tenha conhecimento dos seus créditos respectivos;
 - d) Ao proprietário ou armador inscrito no registo.
2. A notificação deve ser feita com a antecedência mínima de 30 dias relativamente à venda forçada e deve mencionar:
 - a) A data e o lugar da venda forçada e as informações relativas à venda forçada que o tribunal considere suficientes para proteger os interesses das pessoas que devem ser notificadas; ou
 - b) Se a data e o lugar da venda forçada não puderem ser determinados com certeza, a data aproximada e o lugar previsto da venda forçada bem como as informações a ela relativas que o tribunal considere suficientes para proteger os interesses das pessoas que devem ser notificadas.

No caso previsto na alínea b), deve ser feita uma notificação adicional da data e do lugar efectivos da venda forçada quando sejam conhecidos, mas sempre com a antecedência mínima de 7 dias relativamente à venda forçada.
3. A notificação referida no número anterior deve ser escrita e enviada ou por correio registado ou por qualquer meio de comunicação electrónica ou outro meio apropriado que permita confirmar a recepção, às pessoas interessadas referidas no n.º 1, se forem conhecidas. Por acréscimo, a notificação deve ser publicada em dois jornais, um em língua portuguesa e um em língua chinesa.

Artigo 70.º
(Efeitos da venda forçada)

1. No caso de venda forçada de um navio todas as hipotecas ou direitos inscritos, com excepção dos que forem assumidos pelo comprador com o consentimento dos titulares, e todos os privilégios ou outros encargos de qualquer natureza, cessam, contanto que:

- a) O navio se encontre na área de jurisdição do país ou território cujo tribunal promove a venda forçada;
- b) A venda tenha sido efectuada em conformidade com o direito deste país ou território e as disposições do artigo anterior.

2. Os custos e despesas resultantes do arresto ou medida de execução e subsequente venda do navio são pagos precipuamente sobre o produto da venda. Estes custos e despesas incluem, nomeadamente, os custos de manutenção do navio e da tripulação bem como remunerações, outras importâncias e custos referidos na alínea a) do n.º 1 do artigo 61.º, incorridos desde a data do arresto ou medida de execução. O saldo do produto deve ser distribuído em conformidade com as disposições do presente capítulo, na medida necessária à satisfação dos créditos respectivos. Após satisfação de todos os credores, o eventual saldo remanescente é entregue ao proprietário e pode ser livremente transferido.

3. Se no momento da venda forçada o navio estiver na detenção material de um construtor ou reparador de navios, que segundo o direito do país ou território em que tem lugar a venda forçada goza de direito de retenção, o construtor ou reparador deve entregar o navio ao comprador mas tem direito a obter a satisfação do seu crédito sobre o produto da venda depois da satisfação dos créditos dos titulares dos privilégios marítimos sobre o navio referidos no artigo 61.º.

4. Quando um navio for objecto de venda forçada o tribunal competente deve, a pedido do comprador, emitir um certificado que ateste que o navio é vendido livre de todas as hipotecas e direitos inscritos, salvo os assumidos pelo comprador, e de todos os privilégios e outros encargos, contanto que os requisitos estabelecidos nas alíneas a) e b) do n.º 1 tenham sido satisfeitos. O conservador está obrigado a cancelar os registos de todas as hipotecas e direitos inscritos, salvo aqueles que forem assumidos pelo comprador, e a matricular o navio em nome do comprador ou a emitir um certificado de cancelamento para efeitos de nova matrícula, consoante o caso.

Artigo 71.º
(Preferência dos créditos resultantes da remoção do navio)

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

Artigo 72.º
(Hipotecas admitidas)

Sobre o navio só é admitida a hipoteca voluntária.

Artigo 73.º
(Regime aplicável à constituição, efeitos e registo da hipoteca)

1. A constituição e efeitos da hipoteca regem-se pelos preceitos do Código Civil, em tudo o que não se encontre regulado no presente capítulo.

2. O registo da hipoteca e os respectivos efeitos são, porém, regulados pela legislação aplicável ao registo.

Artigo 74.º
(Hipoteca sobre navio em construção)

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

Artigo 75.º
(Legitimidade para hipotecar)

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

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

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

Artigo 76.º
(Forma do acto constitutivo)

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

Artigo 77.º
(Garantia dos acessórios do crédito)

1. A hipoteca garante os acessórios do crédito que constem do registo.
2. Tratando-se de juros, a hipoteca nunca abrange mais dos que os relativos a 2 anos.
3. O disposto no número anterior não impede o registo de nova hipoteca em relação a juros em dívida.

Artigo 78.º
(Perda ou deterioração do navio)

Em caso de perda ou deterioração do navio, o titular da hipoteca conserva a preferência que lhe assistia em relação ao navio sobre:

- a) Os créditos do proprietário relativos a:
 - i) Indemnização por danos sofridos pelo navio;
 - ii) Contribuição para a avaria comum sofrida pelo navio;
 - iii) Salvação que tenha tido lugar depois da inscrição da hipoteca;
 - iv) Indemnização dos seguradores;
- b) As quantias pagas ao abrigo da alínea anterior, a menos que sejam empregues na reparação das avarias sofridas pelo navio.

Artigo 79.º
(Direito aplicável aos privilégios sobre a carga e ao direito de retenção da carga)

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

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

Artigo 80.º
(Privilégios sobre a carga)

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

2. Gozam ainda de privilégio mobiliário especial sobre a carga:

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

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

4. Os privilégios cessam com a entrega da carga, salvo se forem feitos valer judicialmente nos 10 dias imediatos e se a mercadoria se encontrar ainda em poder do destinatário.

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

Artigo 81.º
(Direito de retenção e consignação em depósito da carga)

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

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

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

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

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

TÍTULO II
DO TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCADORIAS

CAPÍTULO I
Disposições gerais

Artigo 82.º
(Noção de contrato de transporte marítimo de mercadorias)

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

Artigo 83.º

(Direito aplicável ao contrato de transporte marítimo de mercadorias)

1. O contrato de transporte marítimo de mercadorias é regido pelo direito escolhido pelas partes.
2. Na falta de escolha, o contrato é regulado pelo direito do país ou território com o qual apresenta uma conexão mais estreita.
3. Em caso de dúvida, entende-se que o contrato apresenta uma conexão mais estreita com o país ou território no qual, simultaneamente, o transportador tem o seu estabelecimento principal e onde se situa:
 - a) O lugar de carregamento; ou
 - b) O lugar de descarga; ou
 - c) O estabelecimento principal do carregador ou afretador.
4. Quando se trate de contrato de fretamento a tempo ou de fretamento por viagens consecutivas, entende-se, em caso de dúvida, que o contrato apresenta uma conexão mais estreita com o país ou território onde o transportador e o afretador tenham o seu estabelecimento principal, e, não o tendo no mesmo país ou território, naquele onde, simultaneamente, o navio esteja matriculado e se situe o estabelecimento principal do transportador ou do afretador.
5. O modo de cumprimento é regulado pelo direito do lugar onde se deva realizar.
6. A atribuição de competência a outro direito, por força dos números anteriores, não prejudica a aplicação das disposições referidas no Capítulo IV, nos termos do artigo 125.º.
7. Quando as disposições referidas no Capítulo IV não forem aplicáveis, são respeitadas, qualquer que seja o direito regulador do contrato, as normas em vigor no lugar de entrega da mercadoria que, apresentando semelhante conteúdo e função, sejam competentes segundo o respectivo Direito Internacional Privado.

Artigo 84.º

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

1. Comissão de transporte de mercadorias é o contrato pelo qual uma das partes se obriga a promover a deslocação de mercadorias mediante contrato a celebrar com o transportador, em seu nome, mas por conta do carregador.
2. O contrato de comissão de transporte de mercadorias é regulado pelas disposições aplicáveis ao contrato de expedição.
3. Em caso de dúvida sobre a qualificação do contrato presume-se que o prestador de serviços se obriga como transportador.

Artigo 85.º

(Prova do contrato de transporte de mercadorias)

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

Artigo 86.º

(Navegabilidade)

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

Artigo 87.º

(Obrigação de realizar a viagem com o despacho exigível)

1. O transportador deve apresentar o navio no porto de embarque, carregar a mercadoria, proceder para o porto de destino e completar a viagem com o despacho exigível.
2. Se ocorrer um impedimento ao início da viagem suficientemente longo para frustrar a realização do fim visado com o contrato pode qualquer das partes resolver o contrato.
3. Se for estipulado um prazo para apresentar o navio, o carregador pode rescindir o contrato se o navio não for apresentado até ao fim do prazo.
4. O disposto nos n.ºs 2 e 3 não prejudica o direito de indemnização do carregador pelo prejuízo sofrido com o incumprimento, mas não se presume que o impedimento seja imputável ao transportador.

Artigo 88.º

(Fornecimento da mercadoria)

1. O carregador garante que a mercadoria estará à disposição do transportador no lugar de carregamento quando o navio se apresentar no porto de embarque.
2. O transportador tem direito a frete morto quando o carregador forneça uma quantidade de carga inferior à convencionada.
3. O transportador tem também direito a frete morto caso o embarque da mercadoria se torne impossível.
4. Se o carregador recusar o embarque da mercadoria o transportador pode rescindir imediatamente o contrato sem prejuízo do direito a frete morto.

Artigo 89.º

(Mercadorias perigosas)

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

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

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

Artigo 90.º

(Obrigações do carregador quanto ao embarque da mercadoria)

1. O carregador deve realizar a parte das operações de carregamento que lhe incumbir de acordo com o contrato e os usos do porto ou, na sua falta, segundo os usos do tráfego.
2. Relativamente ao cumprimento destas obrigações o carregador só pode invocar as excepções expressamente previstas no contrato.
3. No transporte de carga geral realizada no quadro de uma linha regular é de presumir, em caso de dúvida, que as operações de colocação da mercadoria ao alcance do aparelho de carga e de içar a mercadoria até à linha de bordo são de conta e risco do carregador, cabendo doravante ao transportador receber e estivar a mercadoria de modo adequado.
4. Se for fixado o tempo concedido para o carregamento aplica-se o disposto para o fretamento à viagem.

Artigo 91.º

(Carga de convés)

1. A mercadoria deve ser colocada nas partes do navio destinadas para o efeito segundo os regulamentos aplicáveis e os usos do tráfego.
2. O transportador só pode colocar a mercadoria no convés por acordo expresso com o carregador ou em conformidade com os usos do tráfego.

Artigo 92.º

(Recibo de bordo e conhecimento de carga)

1. O carregador tem direito a exigir um recibo de bordo da mercadoria pelo transportador, salvo uso do porto em contrário.
2. O carregador tem direito a exigir a entrega de um conhecimento de carga, em troca do recibo referido no número anterior ou, em conformidade com o estipulado no contrato, a entrega de outro documento equivalente.
3. O carregador garante a exactidão das menções relativas à mercadoria inscritas por si ou com base nas suas declarações no conhecimento de carga ou documento equivalente.
4. O conhecimento de carga faz prova da recepção pelo transportador da mercadoria, nos termos nele indicados.
5. Perante terceiro a quem o conhecimento de carga tenha sido transmitido só é admitida prova em contrário se for demonstrado que, no momento da transmissão, o terceiro teve conhecimento da inexactidão de indicações contidas nesse conhecimento.

Artigo 93.º

(Modalidades e transmissão do conhecimento de carga)

1. O conhecimento de carga constitui título representativo da mercadoria nele descrita e do direito à entrega desta mercadoria no porto de destino, e pode ser nominativo, à ordem ou ao portador.
2. A transmissão do conhecimento de carga está sujeita ao regime geral dos títulos de crédito.

Artigo 94.º

(Devedor do frete)

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

Artigo 95.º

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

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

Artigo 96.º

(Vencimento do frete)

1. O frete vence-se e é exigível com a entrega da mercadoria no porto de destino.
2. O disposto no número anterior não prejudica o direito do transportador:
 - a) A receber frete morto;
 - b) A haver o frete proporcional ao percurso efectuado caso se torne impossível ou inexigível o prosseguimento da viagem;
 - c) A receber o frete por inteiro se o impedimento ao prosseguimento da viagem for imputável a facto do carregador ou se o destinatário não receber a mercadoria no porto de destino.

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

Artigo 97.º
(Frete em avanço)

1. Quando o frete deva ser pago em avanço entende-se, salvo convenção em contrário, que o frete se vence na data em que o pagamento for exigível.
2. Depois do vencimento, a perda da carga ou a interrupção da viagem, desde que não sejam imputáveis ao transportador, não exoneram o carregador do pagamento do frete, nem fundamentam a restituição do frete pago.

Artigo 98.º
(Desvio de rota)

1. Na realização da viagem o navio não deve ser desviado da rota usual.
2. Considera-se justificado o desvio nos seguintes casos:
 - a) Em cumprimento do dever de socorro;
 - b) Quando se trate de um desvio razoável segundo o critério estabelecido no n.º 3 do artigo 46.º.
3. Em caso de desvio injustificado e suficientemente grave para colocar em risco a realização do fim visado com o contrato, o carregador tem a faculdade de o rescindir.
4. O transportador responde por desvio injustificado nos termos gerais da responsabilidade civil.

Artigo 99.º
(Impedimento ocorrido depois de iniciada a viagem)

1. Quando o prosseguimento da viagem se tornar definitivamente impossível por caso fortuito ou motivo de força maior o transportador tem a faculdade de rescindir o contrato ou de transbordar a mercadoria.
2. Caso o impedimento possa ser vencido em tempo razoável e com a realização de despesas razoáveis, o transportador deve fazer o necessário para completar a viagem.
3. Se o impedimento não puder ser vencido nos termos do número anterior, o transportador tem a faculdade de rescindir ou executar o contrato, realizando as despesas necessárias ou transbordando a mercadoria.
4. O transportador que rescinda o contrato só tem direito ao frete proporcional à parte da viagem já efectuada.

Artigo 100.º
(Entrega da mercadoria)

1. O transportador tem de entregar a mercadoria no lugar definido no contrato.
2. A mercadoria deve ser entregue a quem tiver título para a receber.
3. Quando tiver sido emitido conhecimento de carga ou documento equivalente, o transportador deve entregar a mercadoria ao titular do conhecimento de carga ou documento equivalente.
4. Com a entrega da mercadoria a quem apresente um original do conhecimento de carga ou documento equivalente, de que seja titular, fica cumprida a respectiva obrigação.
5. Porém, se o transportador tiver conhecimento ou notícia de que existe mais de uma pretensão à entrega dos bens, antes da sua consumação, deve entregar a mercadoria a quem tiver melhor título.
6. No caso previsto no número anterior o transportador pode descarregar a mercadoria e consigná-la em depósito enquanto averigua a quem a mercadoria deve ser entregue.
7. Quando por força do direito local o transportador for obrigado a confiar a mercadoria à administração portuária, ou outra entidade que desempenhe essa função em regime de monopólio, considera-se cumprida, com a entrega a esta entidade, a obrigação de entrega.

Artigo 101.º
(Não recebimento da mercadoria)

1. Caso ninguém se apresente para receber a mercadoria, ou se o destinatário recusar recebê-la, o transportador pode descarregar as mercadorias e fazê-las consignar em depósito, judicial ou extrajudicialmente.
2. Decorrido um prazo razoável sem concretização da entrega, o transportador pode requerer ao tribunal a venda judicial ou extrajudicial das mercadorias, para satisfação dos seus créditos, designadamente os resultantes das despesas incorridas com a armazenagem.
3. Em porto situado fora do território de Macau, o transportador pode ordenar a venda das mercadorias sem intervenção do tribunal, se o direito local o admitir.
4. O disposto nos números anteriores não prejudica o exercício de outros direitos do transportador em relação ao carregador, ou em relação ao titular do conhecimento de carga ou documento equivalente.

Artigo 102.º
(Descarga da mercadoria)

1. O destinatário deve realizar a parte das operações de descarga que lhe incumbir de acordo com o contrato e os usos do porto ou, na sua falta, segundo os usos do tráfego.
2. No transporte de carga geral realizada no quadro de uma linha regular é de presumir, em caso de dúvida, que as operações de colocação da mercadoria no cais são de conta e risco do transportador.
3. Se for fixado o tempo concedido para a descarga aplica-se o disposto para o fretamento à viagem.

Artigo 103.º
(Responsabilidade por avarias)

1. Cada uma das partes é exclusivamente responsável pelas avarias de carga ou do navio causadas durante a realização das operações de carregamento ou descarga que lhe incumbirem, e em conexão com estas operações.
2. Cada uma das partes responde pelos actos dos estivadores e outros auxiliares de cumprimento, e tem direito de regresso contra eles, nos termos gerais.
3. O transportador responde por avarias de carga ocorridas enquanto a mercadoria se encontrar à sua guarda nos termos definidos no contrato e, supletivamente, segundo o regime estabelecido no Capítulo IV.
4. O direito à reparação por avarias de carga extingue-se se o correspondente procedimento jurisdicional não for proposto no prazo de 2 anos a contar da entrega ou da data em que deveria ter sido entregue a mercadoria. Este prazo não se aplica ao direito de regresso.

Artigo 104.º
(Direitos e obrigações do destinatário)

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

CAPÍTULO II
Do fretamento à viagem

Artigo 105.º
(Noção de fretamento à viagem)

Fretamento à viagem é o contrato pelo qual o transportador se obriga a afectar navio à realização de uma ou várias viagens marítimas pré-definidas para transportar uma mercadoria determinada, mediante um frete calculado com base na quantidade de carga transportada.

Artigo 106.º
(Viagem para o porto de embarque)

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

Artigo 107.º
(Segurança dos portos)

1. Quando o contrato estabeleça que o navio deve proceder para porto, cais ou fundeadouro seguros, o afretador garante a sua segurança, quer se trate de porto, cais ou fundeadouro especificado no contrato, ou a ser posteriormente nomeado pelo afretador.
2. Se o contrato determinar que o afretador deve nomear porto, cais ou fundeadouro, sem fazer a qualificação prevista no número anterior, presume-se que garante a segurança do local nomeado.

Artigo 108.º
(Início da estadia)

1. A estadia começa a correr a partir do momento em que o navio se encontra no lugar definido no contrato pronto para realizar as operações de carga.
2. No primeiro ou único porto de carregamento é ainda necessário que o afretador tenha conhecimento dos factos indicados no número anterior.

Artigo 109.º
(Congestionamento)

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

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

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

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

Artigo 110.º
(Contagem da estadia)

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

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

Artigo 111.º
(Demora)

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

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

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

Artigo 112.º
(Operações de carregamento e descarga)

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

Artigo 113.º
(Responsabilidade do transportador por avarias de carga)

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

- Cumprimento das obrigações do contrato de transporte;
- Dano ou perda da mercadoria não imputável a inexecução do contrato;
- Dano ou perda imputável a falta náutica do comandante ou dos seus auxiliares;
- Avaria ocorrida durante operações a cargo do afretador.

Artigo 114.º
(Fretamento por viagens consecutivas)

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

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

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

CAPÍTULO III
Do fretamento a tempo

Artigo 115.º
(Noção)

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

Artigo 116.º
(Navegabilidade)

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

Artigo 117.º
(Segurança dos portos)

À garantia da segurança dos portos, cais e fundeadouros para onde o navio deve proceder por ordem do afretador é aplicável o disposto no artigo 107.º.

Artigo 118.º
(Frete)

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

- Verificação de causa de suspensão do frete prevista no contrato;
- Suspensão do serviço devida a inexecução culposa do transportador;
- Impossibilidade definitiva de cumprimento, não imputável a facto do afretador.

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

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

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

Artigo 119.º
(Custos suportados pelo afretador)

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

Artigo 120.º
(Direito de indemnização do transportador)

O transportador tem direito a ser indemnizado pelo afretador por prejuízos decorrentes da responsabilidade contraída perante terceiros em consequência da sua conduta ou da conformação da conduta de terceiros com as suas ordens ou solicitações.

Artigo 121.º
(Responsabilidade do transportador por avarias de carga)

O transportador responde por avarias de carga ocorridas enquanto a mercadoria se encontrar à sua guarda nos termos do artigo 113.º.

Artigo 122.º
(Duração do fretamento a tempo por prazo fixo)

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

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

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

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

Artigo 123.º
(Direito de retenção e consignação em depósito da carga)

1. Para garantia dos créditos emergentes do contrato de fretamento a tempo o transportador pode exercer direito de retenção sobre a carga, bem como consigná-la em depósito, nos termos do artigo 81.º.

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

CAPÍTULO IV
Do transporte sob conhecimento

Artigo 124.º
(Noção de contrato de transporte sob conhecimento)

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

2. O regime especial estabelecido no presente capítulo é igualmente aplicável, quando o conhecimento ou documento equivalente for emitido em virtude de uma carta-partida, nas relações entre o transportador e o titular do conhecimento ou de documento equivalente que não seja vinculado pela carta-partida.

Artigo 125.º
(Regime especial aplicável ao transporte sob conhecimento)

1. O transporte sob conhecimento está sujeito às disposições contidas no presente capítulo.
2. Estas disposições são aplicáveis:
 - a) Aos contratos regidos pelo direito de Macau nos termos do artigo 83.º;
 - b) Aos contratos em que a mercadoria deva ser entregue em Macau.

Artigo 126.º
(Definições)

No presente capítulo foram empregadas, no sentido preciso abaixo indicado, as palavras seguintes:

- a) "Armador" é o proprietário do navio ou afretador que foi parte num contrato de transporte com um carregador;
- b) "Contrato de transporte" designa somente o contrato de transporte provado por um conhecimento ou por qualquer documento similar servindo de título ao transporte de mercadorias por mar ou por águas interiores; e aplica-se igualmente ao conhecimento ou documento similar emitido em virtude de uma carta-partida, desde o momento em que este título regule as relações do armador e do portador do conhecimento;
- c) "Mercadorias" compreende os bens, objectos, mercadorias e artigos de qualquer natureza, incluindo animais vivos ou a carga que, em conformidade com o conhecimento ou documento equivalente, seja transportada no convés;
- d) "Navio" significa toda a embarcação empregada no transporte de mercadorias por mar ou águas interiores;
- e) "Transporte de mercadorias" abrange o tempo decorrido desde que as mercadorias são carregadas a bordo do navio até ao momento em que são descarregadas.

Artigo 127.º
(Direitos e obrigações do armador)

Salvo o disposto no artigo 132.º, o armador, em todos os contratos de transporte de mercadorias, fica, quanto ao carregamento, manutenção, estiva, transporte, guarda, cuidados e descargas dessas mercadorias, sujeito às responsabilidades e obrigações, e goza dos direitos e isenções indicados nos artigos seguintes.

Artigo 128.º
(Obrigações do armador)

1. O armador está obrigado, antes e no início da viagem, a exercer uma razoável diligência para:
 - a) Pôr o navio em estado de navegabilidade;
 - b) Armar, equipar e aprovisionar convenientemente o navio;
 - c) Preparar e pôr em bom estado os porões, os frigoríficos e todas as outras partes do navio em que as mercadorias são carregadas, para a sua recepção, transporte e conservação.
2. O armador, salvo o disposto no artigo seguinte, deve proceder de modo apropriado e diligente ao carregamento, manutenção, estiva, transporte, guarda, cuidados e descarga das mercadorias transportadas.
3. Depois de receber e carregar as mercadorias, o armador, o capitão, ou o agente do armador deve, a pedido do carregador, entregar a este um conhecimento contendo, entre outros elementos:
 - a) As marcas principais necessárias à identificação das mercadorias tais como foram indicadas por escrito pelo carregador antes de começar o embarque dessas mercadorias, contendo que essas marcas estejam impressas ou apostas claramente, de qualquer outra maneira, sobre as mercadorias não embaladas ou sobre as caixas ou embalagens que as contêm, de tal forma que se conservem legíveis até ao fim da viagem;
 - b) O número de volumes, ou de objectos, ou a quantidade, ou o peso, segundo os casos, tais como foram indicados por escrito pelo carregador;
 - c) O estado e o acondicionamento aparente das mercadorias.

Porém, nenhum armador, capitão ou agente do armador está obrigado a declarar ou mencionar, no conhecimento, marcas, número, quantidade ou peso que, por motivos sérios, suspeite não representarem exactamente as mercadorias por ele recebidas, ou que por meios suficientes não pôde verificar.
4. O conhecimento constitui presunção, salvo a prova em contrário, da recepção pelo armador das mercadorias tais como foram descritas conforme as alíneas a) a c) do número anterior.

Todavia, a prova contrária não é admitida quando o conhecimento tenha sido transferido em boa fé a um terceiro carregador.
5. O carregador considera-se como tendo garantido ao armador, no momento do carregamento, a exactidão das marcas, do número, da quantidade e do peso, tais como por ele foram indicados, e deve indemnizar o armador de todas as perdas, danos e despesas provenientes ou resultantes de inexactidões sobre estes pontos. O direito do armador a tal indemnização não limita, de modo nenhum, a sua responsabilidade e os seus compromissos, derivados do contrato de transporte, para com qualquer pessoa diversa do carregador.
6. Salvo o caso de ser dado ao armador ou ao seu agente no porto de desembarque um aviso, por escrito, da existência e da natureza de quaisquer perdas e danos, antes ou no momento da retirada das mercadorias e da sua entrega a pessoa que

tem o direito de recebê-las em virtude do contrato de transporte, essa retirada constitui uma presunção de que as mercadorias foram entregues pelo armador tais como foram descritas no conhecimento.

Se as perdas e danos não forem aparentes, o aviso deve ser dado no prazo de 3 dias a contar da data de entrega.

As reservas escritas são inúteis se o estado da mercadoria foi contraditoriamente verificado no momento da recepção.

Sob reserva das disposições do número seguinte, o armador e o navio ficam em todo o caso isentos de toda e qualquer responsabilidade relativamente às mercadorias, a menos que uma acção seja intentada dentro de um ano da sua entrega ou da data em que deveriam ter sido entregues. Este prazo pode, no entanto, ser prorrogado por acordo das partes celebrado posteriormente ao evento que deu origem à acção.

Em caso de perda ou dano certos ou presumidos, o armador e o destinatário devem conceder reciprocamente todas as facilidades razoáveis para a inspecção e verificação do número de volumes.

7. As acções de regresso podem ser intentadas mesmo depois de expirar o prazo previsto no número anterior, se o forem no prazo determinado pelo direito do lugar do tribunal competente. Todavia, este prazo não pode ser inferior a 3 meses, a contar do dia em que a pessoa que intenta a acção de regresso tenha satisfeito a reclamação ou tenha sido citada na acção contra si proposta.

8. Depois de carregadas as mercadorias, o conhecimento que o armador, o capitão ou o agente do armador entregar ao carregador, é, se este o exigir, um conhecimento com a nota de "Embarcado"; mas, se o carregador tiver anteriormente recebido qualquer documento dando direito a essas mercadorias, deve restituir esse documento em troca do conhecimento com a nota de "Embarcado". O armador, o capitão ou o agente tem igualmente a faculdade de anotar, no porto de embarque, no documento entregue em primeiro lugar, o nome ou os nomes dos navios em que as mercadorias foram embarcadas e a data ou datas de embarque, e quando esse documento for assim anotado, se ele contiver também as menções do n.º 3, é considerado, para os fins deste artigo, como constituindo um conhecimento com a nota de "Embarcado".

9. É nula, de nenhum efeito e como se nunca tivesse existido, toda a cláusula, convenção ou acordo num contrato de transporte que exonere o armador ou o navio da responsabilidade por perda ou dano das mercadorias, resultantes de facto culposo ou da omissão dos deveres ou obrigações ou que limite essa por modo diverso do preceituado nas regras do presente capítulo. Uma cláusula cedendo o benefício do seguro ao armador ou qualquer cláusula semelhante leva a que o armador fique exonerado da sua responsabilidade.

Artigo 129.º
(Responsabilidade pelo estado de in navegabilidade)

1. Nem o armador nem o navio são responsáveis pelas perdas ou danos provenientes ou resultantes do estado de in navegabilidade, salvo sendo este imputável à falta de razoável diligência da parte do armador em pôr o navio em estado de navegabilidade ou em assegurar ao navio um armamento, equipamento ou aprovisionamento convenientes, ou em preparar e pôr em bom estado os porões, frigoríficos e todas as outras partes do navio onde as mercadorias são carregadas, de modo que elas sejam aptas à recepção ou transporte e à preservação das mercadorias, tudo conforme o preceituado no n.º 1 do artigo anterior. Todas as vezes que uma perda ou dano resultar da in navegabilidade, o ónus da prova no concernente à realização da diligência razoável recai no armador ou em qualquer outra pessoa que invoque a exoneração prevista no presente artigo.
2. Nem o armador nem o navio são responsáveis por perda ou dano resultante ou proveniente:
 - a) De acto culposo do capitão, mestre, piloto ou empregados do armador cometidos na administração do navio;
 - b) De um incêndio, salvo se for causado por falta ou culpa do armador;
 - c) De perigos, riscos ou acidentes do mar ou de outras águas navegáveis;
 - d) De casos fortuitos;
 - e) De factos de guerra;
 - f) De factos de inimigos públicos;
 - g) De embargo ou coacção de governo, autoridades ou povo, ou de uma apreensão judicial;
 - h) De uma imposição de quarentena;
 - i) De um acto ou omissão do carregador ou proprietário das mercadorias, ou do seu agente ou representante;
 - j) Parcial ou totalmente, de greves ou lock-outs, ou de suspensões ou dificuldades postas ao trabalho, seja qual for a causa;
 - l) De motins ou perturbações populares;
 - m) De uma salvação ou tentativa de salvação de vidas ou bens no mar ou águas interiores;
 - n) De desfalque de volumes ou de peso, ou de qualquer outra perda ou dano resultante de vício oculto, natureza especial ou vício próprio da mercadoria;
 - o) De uma insuficiência de embalagem;
 - p) De uma insuficiência ou imperfeição de marcas;
 - q) De vícios ocultos que escapam a uma razoável diligência;
 - r) De qualquer outra causa não imputável a culpa do armador ou dos seus agentes ou empregados, mas o ónus da prova incumbe a quem invocar o benefício desta exoneração.
3. O carregador não é responsável pelas perdas e danos sofridos pelo armador ou pelo navio, qualquer que seja a causa de que provenham ou resultem, desde que não sejam imputáveis a facto culposo do mesmo carregador ou dos seus agentes ou empregados.
4. Nenhum desvio de rota para salvar ou tentar salvar vidas ou bens no mar ou águas interiores, nem qualquer desvio de rota razoável, é considerado como infracção

da lei e do contrato, e o agente não é responsável por quaisquer perdas ou danos daí resultantes.

5.

- a) A menos que a natureza e o valor das mercadorias tenham sido declaradas pelo carregador antes do seu embarque e que essa declaração tenha sido inserida no conhecimento, nem o transportador nem o navio são em caso algum responsáveis pelas perdas ou danos das mercadorias ou a estas concernentes, por uma importância superior a 666,7 unidades de conta por volume ou unidade, ou 2 unidades de conta por quilograma de peso bruto das mercadorias perdidas ou danificadas, sendo aplicável a de limite mais elevado;
 - b) A importância total é calculada por referência ao valor das mercadorias no lugar e no dia em que estas forem descarregadas, em conformidade com o contrato, ou em que deveriam ter sido descarregadas. O valor da mercadoria é determinado com base no seu preço na bolsa de valores, ou, na sua falta, pelo seu preço corrente no mercado ou, se este também faltar, pelo valor corrente das mercadorias da mesma natureza e qualidade;
 - c) Quando um contentor, uma palete ou um dispositivo de transporte similar forem usados para consolidar as mercadorias, o número de volumes ou unidades enumerado no conhecimento como estando acondicionados nesse dispositivo é considerado como o número de volumes ou unidades no sentido do presente número. Fora do caso anteriormente previsto, tal dispositivo de transporte é considerado como o volume ou unidade;
 - d) A unidade de conta mencionada no presente artigo é o direito especial de saque tal como é definido pelo Fundo Monetário Internacional. As importâncias mencionadas na alínea a) do presente número são convertidas na moeda local segundo o valor dessa moeda na data determinada pelo direito do lugar do tribunal competente;
 - e) Nem o transportador nem o navio têm o direito de beneficiar da limitação de responsabilidade estabelecida pelo presente número caso se prove que o dano resulta de um acto ou de uma omissão do transportador, cometido com a intenção de provocar tal dano ou cometido temerariamente e com consciência que daí resultaria provavelmente tal dano;
 - f) A declaração mencionada na alínea a) do presente número, quando inserida no conhecimento, constitui uma presunção que não vincula o armador, que a pode contestar;
 - g) Por acordo entre o armador, capitão ou agente do armador e o carregador pode ser fixada uma importância máxima diferente da indicada na alínea a) do presente número, contanto que esse máximo convencional não seja inferior à importância máxima determinada em conformidade com a esta alínea;
 - h) Nem o armador nem o navio são, em caso algum, responsáveis por perda ou dano das mercadorias, ou que lhes sejam concernentes, se o carregador tiver feito, conscientemente, uma falsa declaração da sua natureza ou do seu valor.
6. As mercadorias de natureza inflamável, explosiva ou perigosa, cujo embarque o armador, o capitão ou o agente do armador não consentiriam se conhecessem a sua natureza ou o seu carácter, podem ser, a todo o momento, antes da descarga, desembarcadas em qualquer lugar, ou destruídas ou tomadas inofensivas pelo armador, sem indemnização; e o carregador dessas mercadorias é responsável por todo o dano e pelas despesas provenientes ou resultantes, directa ou indirectamente, do embarque delas. Se alguma dessas mercadorias, embarcadas com o conhecimento e consentimento do armador, se converter em perigo para o navio ou para a carga, pode ser da mesma maneira desembarcada ou destruída ou tomada inofensiva pelo armador, sem responsabilidade para este, salvo a que resultar de avarias comuns, havendo-as.

Artigo 130.º

(Alcance das exonerações e dos limites de responsabilidade)

1. As exonerações e limites de responsabilidade estabelecidos pelas regras do presente capítulo são aplicáveis a toda a acção contra o armador para reparação de perdas ou danos de mercadorias cobertas por um contrato de transporte, quer a acção seja fundada em responsabilidade contratual ou em responsabilidade extracontratual.
2. Se for intentada acção contra um auxiliar de cumprimento do armador pode aquele prevalecer-se das exonerações e dos limites de responsabilidade que o armador pode invocar ao abrigo das regras do presente capítulo.
3. O conjunto dos montantes postos a cargo do armador e dos seus auxiliares de cumprimento não pode ultrapassar em caso algum o limite previsto no artigo anterior.
4. Todavia, o auxiliar de cumprimento não pode prevalecer-se das disposições do presente artigo se for provado que o dano resulta de um acto seu ou de uma omissão sua cometido com intenção de provocar tal dano ou cometido temerariamente e com a consciência de que daí resultaria provavelmente tal dano.

Artigo 131.º

(Modificação dos direitos e obrigações do armador)

1. O armador tem a faculdade de renunciar, no todo ou em parte, aos seus direitos e isenções ou de agravar as suas responsabilidades e obrigações tais como se acham previstas, umas e outras, no presente capítulo, contanto que essa renúncia ou esse agravamento seja inserido no conhecimento entregue ao carregador.
2. Nenhuma disposição do presente capítulo se aplica às cartas-partidas mas, se no caso de um navio regido por carta-partida forem emitidos conhecimentos, ficam estes sujeitos aos termos do presente capítulo. Nenhuma disposição destas regras constitui obstáculo à inserção num conhecimento de qualquer disposição lícita concernente às avarias comuns.

Artigo 132.º

(Validade de convenções particulares)

1. Não obstante o disposto nos artigos precedentes, o armador, capitão ou agente do armador e o carregador têm a faculdade de, em relação a determinadas mercadorias, quaisquer que elas sejam, celebrar um contrato qualquer com quaisquer condições concernentes à responsabilidade e às obrigações, assim como aos direitos e isenções do armador a respeito das mesmas mercadorias, ou a respeito das suas obrigações quanto ao estado de navegabilidade do navio, até onde esta estipulação não for contrária à ordem pública, ou em relação às solicitações ou diligências dos seus empregados ou agentes quanto ao carregamento, manutenção, estiva, transporte, guarda, cuidados e descarga das mercadorias transportadas por mar ou águas interiores, contanto que, neste caso, nenhum conhecimento tenha sido ou venha a ser emitido e que as cláusulas do acordo celebrado sejam inseridas num recibo de bordo, que constitua um documento intransmissível e contenha a menção deste carácter.
2. A convenção celebrada ao abrigo do número anterior tem plena validade legal.
3. O presente artigo não se aplica aos carregamentos comerciais ordinários, feitos por efeito de operações comerciais ordinárias, mas somente àqueles carregamentos em que o carácter e a condição dos bens a transportar e as circunstâncias, os termos e as condições em que o transporte se deve fazer são de molde a justificar uma convenção especial.

Artigo 133.º

(Outras estipulações)

Nenhuma disposição do presente capítulo proíbe ao armador ou carregador inserir num contrato estipulações, condições, reservas ou isenções relativas às obrigações e responsabilidades do armador, ou do navio, pelas perdas e danos que sobrevierem às mercadorias, ou concernentes à sua guarda, cuidado e manutenção, anteriormente ao carregamento e posteriormente à descarga do navio no qual as mesmas mercadorias são transportadas.

Artigo 134.º

(Limitação da responsabilidade)

As normas do presente capítulo não modificam os direitos nem as obrigações do armador tais como resultam de qualquer lei relativamente à limitação da responsabilidade dos proprietários de navios, nem prejudicam o disposto nas convenções internacionais nesta matéria.

Artigo 135.º

(Responsabilidade por danos nucleares)

As normas do presente capítulo não prejudicam o disposto nas convenções internacionais ou nas leis que rejam a responsabilidade por danos nucleares.

CAPÍTULO V
Do transporte multimodal

Artigo 136.º

(Âmbito de aplicação)

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

Artigo 137.º

(Comissão de transporte multimodal)

Ao contrato em que uma das partes se obriga a promover a deslocação de mercadorias por diferentes modos de transporte mediante contratos a celebrar com cada um dos transportadores, em seu nome, mas por conta do carregador, aplica-se o artigo 84.º.

Artigo 138.º

(Noção de contrato de transporte multimodal)

Transporte multimodal é o contrato pelo qual uma das partes se obriga a deslocar mercadorias pelo menos por dois modos diferentes, ou a fornecer veículos para o efeito, mediante uma retribuição pecuniária.

Artigo 139.º

(Direito aplicável ao contrato de transporte multimodal)

1. À determinação do direito regulador do contrato de transporte multimodal aplica-se o disposto nos n.ºs 1 a 3 e 5 do artigo 83.º, com a adaptação referida no número seguinte.
2. Em substituição do lugar do carregamento e do lugar de descarga deve atender-se ao lugar da recepção das mercadorias pelo transportador e ao lugar da sua entrega ao destinatário.

Artigo 140.º
(Regime aplicável ao contrato de transporte multimodal)

1. O contrato de transporte multimodal está submetido, relativamente a cada modo de transporte, ao regime estabelecido para o respectivo contrato de transporte unimodal.
2. O disposto no número anterior não prejudica a aplicação das normas de uma convenção internacional relativa, em princípio, a um modo de transporte, que regulem outros segmentos do transporte.
3. O transporte fluvial que constitua um segmento meramente complementar do transporte marítimo está sujeito, porém, ao regime aplicável a este transporte marítimo.
4. Na aplicação dos regimes que regem os diferentes segmentos do transporte deve ser preservada, tanto quanto possível, a unidade e coerência de regulação do contrato.

Artigo 141.º
(Avarias de carga)

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

TÍTULO III
DO TRANSPORTE MARÍTIMO DE PASSAGEIROS

Artigo 142.º
(Âmbito de aplicação)

1. As disposições do presente título regulam o contrato de transporte marítimo de passageiros oneroso.
2. As disposições relativas à responsabilidade do transportador são igualmente aplicáveis ao contrato de transporte marítimo de passageiros gratuito.

Artigo 143.º
(Noção de contrato de transporte marítimo de passageiros)

Transporte marítimo de passageiros é o contrato pelo qual o transportador se obriga a deslocar pessoas, ou a fornecer um navio para deslocar pessoas, por águas marítimas ou interiores.

Artigo 144.º
(Direito aplicável ao contrato de transporte marítimo de passageiros)

1. O contrato de transporte marítimo de passageiros é regido pelo direito escolhido pelas partes.
2. Na falta de escolha, o contrato é regulado pelo direito do país ou território com o qual apresente uma conexão mais estreita.
3. Em caso de dúvida, entende-se que o contrato apresenta uma conexão mais estreita com o país ou território no qual, simultaneamente, o transportador tem o seu estabelecimento e onde se situa:
 - a) A residência habitual do passageiro; ou
 - b) O lugar de partida;
 - c) O lugar de destino.
4. O modo de cumprimento é regulado pelo direito do lugar onde se deva realizar.
5. A atribuição de competência a outro direito, por força dos números anteriores, não prejudica a aplicação das disposições sobre responsabilidade do transportador por danos pessoais ou na bagagem referidas no presente título, nos termos do artigo 161.º.
6. Quando não forem aplicáveis as disposições referidas no número anterior, devem ser respeitadas, qualquer que seja o direito regulador do contrato, as normas em vigor no lugar de partida ou de destino que, apresentando semelhante conteúdo e função, sejam competentes segundo o respectivo Direito Internacional Privado.

Artigo 145.º
(Noção e regime aplicável à comissão de transporte de passageiros)

1. Comissão de transporte de passageiros é o contrato pelo qual uma das partes se obriga a promover a deslocação de passageiros mediante contrato a celebrar com o transportador, em seu nome, mas por conta do passageiro.
2. O contrato de comissão de transporte de passageiros é regulado pelas disposições aplicáveis ao contrato de expedição.
3. Em caso de dúvida sobre a qualificação do contrato presume-se que o prestador de serviços se obriga como transportador.

Artigo 146.º
(Forma do contrato de transporte marítimo de passageiros)

1. O transportador deve emitir um bilhete de passagem contendo pelo menos as seguintes menções:
 - a) Identificação do transportador;
 - b) Nome ou tipo de navio;
 - c) Lugar de partida e de destino;
 - d) Data de partida e de chegada ao destino;
 - e) Preço da passagem;
 - f) Classe e número do camarote se, perante a duração da viagem, houver lugar a alojamento.
2. Nos transportes por águas interiores com duração inferior a 12 horas é suficiente que o bilhete contenha as menções referidas nas alíneas a) e c) a e) do número anterior.
3. Caso o transportador não emita o bilhete de passagem com as menções referidas nos números anteriores o contrato é nulo, mas a nulidade só é invocável pelo passageiro.
4. As disposições contidas nos números anteriores são aplicáveis sempre que o contrato seja regido pelo direito de Macau ou que o lugar de partida ou de destino se situe no território de Macau.

Artigo 147.º
(Navio afecto ao transporte)

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

Artigo 148.º
(Navegabilidade)

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

Artigo 149.º
(Alojamento e alimentação)

1. Quando a duração da viagem o exija, o transportador deve fornecer alojamento num camarote.
2. Salvo estipulação expressa em contrário, o preço da passagem inclui o custo da alimentação.
3. Se o custo da alimentação for excluído do preço da passagem, o transportador é obrigado a fornecer-lhe alimentação mediante um preço razoável.

Artigo 150.º
(Preço da passagem)

1. O passageiro é obrigado a pagar o preço convencionado.
2. Na falta de estipulação em contrário o preço deve ser pago contra a entrega do bilhete de passagem.
3. O passageiro que embarque sem título de transporte deve avisar imediatamente o comandante ou outro oficial; caso contrário, é obrigado a pagar o dobro do preço normalmente cobrado pela viagem até ao porto em que desembarque.
4. O passageiro que viaje para além do percurso coberto pelo título de transporte é obrigado a pagar o dobro do preço normalmente cobrado para o percurso adicional.
5. Se o passageiro não pagar o preço da viagem a que está obrigado nos termos dos n.ºs 3 e 4, o comandante pode ordenar o seu desembarque em lugar adequado, sem prejuízo do direito de indemnização do transportador.

Artigo 151.º
(Bagagem permitida)

1. O passageiro tem direito ao transporte de bagagem, nos limites de peso e de volume convencionados ou, na falta de convenção, estabelecidos pelos usos do tráfego.
2. A bagagem não pode conter bens cuja exportação ou importação seja ilícita ou não cumpra os requisitos formulados pelas leis dos lugares de embarque ou desembarque ou que sejam perigosos para a segurança de pessoas ou bens a bordo.
3. Em caso de violação da regra estabelecida no número anterior o comandante pode ordenar o desembarque da bagagem ou a sua destruição ou tomar outras medidas destinadas à eliminação do perigo, sem prejuízo do direito de indemnização do transportador.

Artigo 152.º
(Cessão do direito ao transporte)

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

Artigo 153.º
(Disciplina de bordo)

O passageiro está submetido à disciplina de bordo.

Artigo 154.º
(Impedimento do passageiro)

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

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

Artigo 155.º
(Impedimento do navio)

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

Artigo 156.º
(Supressão da partida)

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

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

Artigo 157.º
(Retardamento da partida)

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

2. O passageiro tem a faculdade de rescindir o contrato quando o retardamento se prolongue por mais de 6, 12 ou 24 horas, conforme a duração da viagem seja inferior a 12, 24 ou 48 horas. Em viagens de duração mais longa o passageiro tem a faculdade de rescindir o contrato quando o retardamento se prolongue por mais de 48 horas.

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

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

Artigo 158.º
(Interrupção da viagem por facto relativo ao navio)

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

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

Artigo 159.º
(Interrupção da viagem por facto relativo ao passageiro)

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

Artigo 160.º
(Desvio de rota)

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

- a) Em cumprimento do dever de socorro;
- b) Quando se trate de um desvio razoável segundo o critério estabelecido no n.º 3 do artigo 46.º.

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

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

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

Artigo 161.º
(Responsabilidade do transportador por danos pessoais e por danos na bagagem)

1. A responsabilidade do transportador por danos pessoais e por danos na bagagem é regulada pelas disposições contidas nos artigos seguintes.

2. As disposições referidas no número anterior são aplicáveis:

- a) Quando o navio estiver registado no território de Macau;
- b) Quando o contrato de transporte tenha sido celebrado no território de Macau;
- c) Quando o lugar de partida ou de destino, segundo o contrato de transporte, se situar no território de Macau;
- d) Aos contratos regidos pelo direito de Macau nos termos do artigo 144.º.

3. As disposições referidas nos artigos anteriores não são, porém, aplicáveis ao transporte que esteja sujeito a um regime de responsabilidade estabelecido por uma convenção internacional respeitante ao transporte de passageiros ou de bagagem por outro meio de transporte, desde que esse regime deva ser aplicado ao transporte marítimo.

Artigo 162.º
(Definições)

Nas disposições sobre responsabilidade do transportador por danos pessoais e por danos na bagagem as expressões que se seguem têm o significado que aqui lhes é atribuído:

- a) "transportador" designa a pessoa por quem ou por conta de quem um contrato de transporte é celebrado, quer o transporte seja efectivamente assegurado por ele ou por um transportador substituto; "transportador substituto" designa a pessoa distinta do transportador, quer seja o proprietário, o afretador ou o operador de um navio, que realiza efectivamente a totalidade ou uma parte do transporte;
- b) "Contrato de transporte" é um contrato celebrado pelo transportador ou por sua conta para o transporte por águas marítimas ou interiores, de um passageiro ou de um passageiro e respectiva bagagem, conforme os casos;
- c) "Navio" significa tanto um navio de mar como um navio afecto ao transporte em águas interiores, incluindo aquele que se desloque sobre almofada de ar;
- d) "Passageiro" significa qualquer pessoa transportada num navio,
 - i) ao abrigo de um contrato de transporte, ou
 - ii) que, com o consentimento do transportador, acompanha um veículo ou animais vivos que estejam abrangidos por um contrato de transporte de mercadorias não regido pelas disposições do presente título;
- e) "Bagagem" significa qualquer artigo ou veículo transportado pelo transportador ao abrigo de um contrato de transporte, com excepção de:

- i) artigos e veículos transportados ao abrigo de um contrato de fretamento, conhecimento de embarque ou outro contrato que diga principalmente respeito ao transporte de mercadorias, e
- ii) animais vivos;
- f) "Bagagem de cabina" significa a bagagem que o passageiro tem na sua cabina ou de algum modo em sua posse, custódia ou controlo. Excepto para a aplicação da alínea h) do presente artigo e do artigo 168.º, a bagagem de cabina inclui a bagagem que o passageiro tem em cima ou dentro do seu veículo;
- g) "Perda ou danos da bagagem" inclui o prejuízo resultante de a bagagem não ter sido devolvida ao passageiro num período de tempo razoável após a chegada do navio no qual a bagagem foi ou deveria ter sido transportada, mas não abrange os atrasos provenientes de conflitos laborais;
- h) "Transporte" abrange os seguintes períodos:
 - i) no que respeita ao passageiro e (ou) à sua bagagem de cabina, o período durante o qual o passageiro e a sua bagagem de cabina estão a bordo do navio ou em curso de embarque ou desembarque, e o período durante o qual o passageiro e a sua bagagem de cabina são transportados por água, de terra até ao navio ou vice-versa, se o preço de tal transporte estiver incluído no do bilhete ou se a embarcação utilizada para este transporte auxiliar tiver sido colocada ao dispor do passageiro pelo transportador. Contudo, no que respeita ao passageiro, o transporte não inclui o período em que ele esteja numa gare marítima, num cais ou noutra instalação portuária;
 - ii) no que respeita à bagagem de cabina, também o período durante o qual o passageiro estiver numa gare marítima, num cais ou em qualquer outra instalação portuária, se esta bagagem tiver sido entregue ao transportador ou seu auxiliar de cumprimento e não tiver sido devolvida ao passageiro;
 - iii) no que respeita a outra bagagem que não a de cabina, o período de tempo compreendido entre o momento em tiver sido entregue ao transportador ou seu auxiliar de cumprimento, em terra ou a bordo, e o momento da sua devolução pelo transportador ou seu auxiliar de cumprimento.

Artigo 163.º
(Responsabilidade do transportador)

1. O transportador é responsável pelos danos sofridos em consequência da morte ou lesões corporais de um passageiro e pela perda ou danos da bagagem se o facto que causou os referidos danos tiver ocorrido no decurso do transporte for imputável a culpa do transportador ou seus auxiliares de cumprimento actuando no exercício das suas funções.

2. O ónus da prova de que o facto que causou as perdas ou danos ocorreu no decurso do transporte, e da extensão das perdas ou danos, incumbe ao autor.

3. Presume-se a culpa do transportador ou seus auxiliares de cumprimento actuando no exercicio das suas funções se a morte ou lesões corporais do passageiro, ou a perda ou danos da bagagem de cabina resultarem ou estiverem relacionados com o naufrágio, abaloamento, encalhe, explosão ou incêndio ou defeito do navio. No que respeita a perdas ou danos de outras bagagens, tal culpa presume-se independentemente da natureza do evento que causou as perdas ou danos. Em todos os outros casos, o ónus da prova da culpa incumbe ao reclamante.

Artigo 164.º
(Transportador substituto)

1. Se a execução do transporte ou parte dele for confiada a um transportador substituto, o transportador continua no entanto a ser responsável pela totalidade do transporte de acordo com as disposições dos artigos 162.º e seguintes. Por acréscimo, o transportador substituto fica sujeito às mesmas disposições e pode invocá-las em seu benefício pela parte do transporte por si realizada.

2. Em relação ao transporte executado pelo transportador substituto, o transportador é responsável pelos actos e omissões do transportador substituto e dos seus auxiliares de cumprimento actuando no exercicio das suas funções.

3. Qualquer acordo especial ao abrigo do qual o transportador assuma obrigações não impostas pelas disposições dos artigos 162.º e seguintes ou qualquer renúncia de direitos conferidos por estas disposições apenas tem eficácia perante o transportador substituto se ele as aceitar expressamente e por escrito.

4. Nos casos em que o transportador e o transportador substituto sejam ambos responsáveis, e na medida em que o forem, a sua responsabilidade é solidária.

5. Nenhuma disposição do presente artigo prejudica qualquer direito de recurso entre o transportador e o transportador substituto.

Artigo 165.º
(Objectos de valor)

O transportador não é responsável por perdas ou danos de dinheiro, títulos negociáveis, ouro, prata, jóias, ornamentos, obras de arte ou outros valores, excepto se tais valores tiverem sido confiados ao transportador para serem guardados em segurança, e, neste caso, o transportador é responsável até ao limite estipulado no n.º 3 do artigo 168.º, salvo se um limite superior tiver acordado em conformidade com o n.º 1 do artigo 170.º.

Artigo 166.º
(Falta do passageiro)

Se o transportador provar que a morte ou lesões corporais do passageiro ou a perda ou danos da sua bagagem foram causados, directa ou indirectamente, por culpa do passageiro, o tribunal encarregue do caso pode exonerar o transportador da sua responsabilidade, no todo ou em parte, segundo as disposições do Código Civil.

Artigo 167.º
(Limite de responsabilidade por danos pessoais)

A responsabilidade do transportador pela morte ou danos pessoais de um passageiro não pode em caso algum exceder 175 000 unidades de conta por transporte. Se, de acordo com o disposto no Código Civil, for concedida uma indemnização em renda, o capital da renda não pode exceder o referido limite.

Artigo 168.º
(Limite de responsabilidade por perda ou danos da bagagem)

1. A responsabilidade do transportador pela perda ou danos da bagagem de cabina não pode em caso algum exceder 1 800 unidades de conta por passageiro e por transporte.

2. A responsabilidade do transportador pela perda ou danos de veículos, incluindo toda a bagagem transportada sobre ou dentro do veículo, não pode em caso algum exceder 10 000 unidades de conta, por veículo e por transporte.

3. A responsabilidade do transportador pela perda ou danos de bagagem que não seja a mencionada nos n.ºs 1 e 2 do presente artigo não pode em caso algum exceder 2 700 unidades de conta por passageiro e por transporte.

4. O transportador e o passageiro podem convencionar que a responsabilidade do transportador seja sujeita a uma dedução que não exceda as 300 unidades de conta no caso de danos de um veículo e que não exceda as 135 unidades de conta por passageiro no caso de perda ou danos de outras bagagens, sendo tais somas deduzidas da importância da perda ou dos danos.

Artigo 169.º
(Unidade de conta e conversão)

A unidade de conta referida nos artigos anteriores é o direito especial de saque, tal como é definido pelo Fundo Monetário Internacional. As importâncias mencionadas nos artigos 167.º e 168.º são convertidas na moeda local segundo o valor dessa moeda em relação ao direito especial de saque no dia do julgamento ou na data acordada pelas partes.

Artigo 170.º
(Disposições suplementares sobre os limites de responsabilidade)

1. O transportador e o passageiro podem acordar, expressamente e por escrito, limites de responsabilidade mais elevados que os indicados nos artigos 167.º e 168.º.

2. Os juros e as despesas de processo não estão incluídos nos limites de responsabilidade indicados nos artigos 167.º e 168.º.

Artigo 171.º
(Meios de defesa e limites que podem invocar os auxiliares de cumprimento do transportador)

Se for intentada acção contra um auxiliar de cumprimento do transportador ou do transportador substituto decorrente de danos visados nos artigos 163.º e 164.º, tal auxiliar de cumprimento, se provar que agiu no exercicio das suas funções, tem direito a beneficiar dos meios de defesa e limites de responsabilidade que o transportador ou o transportador substituto possam invocar ao abrigo dos artigos anteriores.

Artigo 172.º
(Concurso de pretensões)

1. Quando se apliquem os limites de responsabilidade determinados nos artigos 167.º e 168.º, estes incidem sobre o montante total da reparação devida por todas as pretensões decorrentes da morte ou de lesões corporais de qualquer passageiro ou da perda ou danos da sua bagagem.

2. Em relação ao transporte efectuado por um transportador substituto, o montante total de reparação devida pelo transportador e pelo transportador substituto, bem como pelos auxiliares de cumprimento actuando no exercicio das suas funções, não pode exceder a indemnização mais elevada que pode ser imposta quer ao transportador quer ao transportador substituto ao abrigo dos artigos anteriores, mas nenhuma das pessoas mencionadas é responsável além do limite que lhe é aplicável.

3. Nos casos em que um auxiliar de cumprimento do transportador ou do transportador substituto tenha direito, ao abrigo do artigo 171.º, a beneficiar dos limites de responsabilidade determinados nos artigos 167.º e 168.º, o montante total de reparação devido pelo transportador ou pelo transportador substituto, conforme o caso, e do auxiliar de cumprimento, não pode exceder esses limites.

Artigo 173.º
(Perda do direito ao limite de responsabilidade)

1. O transportador não tem direito a beneficiar dos limites de responsabilidade determinados nos artigos 167.º e 168.º e no n.º 1 do artigo 170.º se se provar que os danos resultaram de um acto ou omissão do transportador que tenha sido cometido com intenção de provocar tais danos ou cometido temerariamente e com a consciência de que daí resultariam provavelmente tais danos.

2. O auxiliar de cumprimento do transportador ou do transportador substituto não tem direito a beneficiar desses limites caso se prove que os danos resultaram de um acto ou omissão desse auxiliar de cumprimento que tenha sido cometido com intenção de provocar tais danos ou cometido temerariamente e com a consciência de que daí resultariam provavelmente tais danos.

Artigo 174.º
(Fundamento das pretensões)

Nenhuma acção de indemnização pela morte ou lesões corporais de um passageiro ou por perda e danos da bagagem pode ser intentada contra o transportador ou transportador substituto sem ser ao abrigo dos artigos precedentes.

Artigo 175.º
(Notificação de perda ou danos da bagagem)

1. O passageiro deve notificar por escrito o transportador ou seu representante:

- a) No caso de danos aparentes da bagagem:
 - i) para a bagagem de cabina, antes ou no momento de desembarque do passageiro;
 - ii) para toda a outra bagagem, antes ou no momento da sua entrega;
- b) No caso de danos à bagagem que não sejam aparentes, ou de perda da bagagem, no prazo de 15 dias a contar da data de desembarque ou da entrega ou da data em que a entrega deveria ter ocorrido.

2. Se o passageiro não cumprir o disposto no presente artigo, presume-se que recebeu a bagagem em bom estado.

3. A notificação por escrito é dispensável se o estado da bagagem no momento da sua recepção for objecto de uma vistoria ou inspecção conjunta.

Artigo 176.º
(Caducidade)

1. Qualquer acção por danos resultantes de morte ou lesões corporais de um passageiro, ou de perda ou danos da bagagem, está submetida ao prazo de caducidade de 2 anos.

2. O prazo de caducidade conta-se:

- a) No caso de lesões corporais, a partir da data de desembarque do passageiro;

- b) No caso de morte ocorrida durante o transporte, a partir da data em que o passageiro deveria ter desembarcado, e no caso de lesões corporais ocorridas durante o transporte e de que resulte a morte do passageiro após desembarque, a partir da data do falecimento; o prazo não pode, porém, exceder 3 anos a contar da data de desembarque;
- c) No caso de perda ou de danos da bagagem, a partir da data de desembarque ou da data em que o desembarque deveria ter ocorrido, conforme a que ocorra mais tarde.

3. As causas de suspensão e interrupção da caducidade são regidas pelas disposições do Código Civil, mas em caso algum pode uma acção ao abrigo dos artigos anteriores ser intentada após expirar o prazo de 3 anos a contar da data de desembarque do passageiro ou a da data em que o desembarque deveria ter ocorrido, conforme a que ocorra mais tarde.

4. Não obstante os n.ºs 1 a 3 do presente artigo, o prazo de caducidade pode ser prorrogado por uma declaração do transportador ou por acordo entre as partes celebrado depois da produção do dano. A declaração ou acordo devem ser reduzidos a escrito.

Artigo 177.º
(Nulidade de cláusulas contratuais)

Qualquer estipulação contratual, concluída antes da ocorrência do evento que causou a morte ou lesões corporais a um passageiro ou perda ou danos da bagagem, com vista a exonerar o transportador da sua responsabilidade para com o passageiro ou de estabelecer um limite de responsabilidade inferior ao fixado nos artigos anteriores, salvo a estipulação prevista no n.º 4 do artigo 168.º, ou com vista a inverter o ónus da prova que incumbe ao transportador é nula; mas a nulidade desta estipulação não torna nulo o contrato de transporte, que continua sujeito às disposições do presente título.

Artigo 178.º
(Convenções sobre a limitação de responsabilidade)

As disposições do presente título não modificam os direitos ou deveres do transportador, do transportador substituto e dos seus auxiliares de cumprimento estabelecidos no capítulo VI do título I.

Artigo 179.º
(Danos nucleares)

As disposições do presente título não são aplicáveis à responsabilidade por danos causados por um acidente nuclear se o operador de uma instalação nuclear for responsável por tais danos ao abrigo de uma convenção internacional ou de uma lei que, regendo a responsabilidade por tais danos, seja mais favorável aos lesados.

Artigo 180.º
(Transporte comercial realizado por pessoas colectivas de direito público)

As disposições anteriores são aplicáveis ao transporte comercial realizado por um país, território ou pessoa colectiva de direito público ao abrigo de um contrato de transporte tal como se encontra definido no artigo 162.º.

TÍTULO IV
DO REBOQUE

Artigo 181.º
(Âmbito de aplicação. Reboque-transporte)

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

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

Artigo 182.º
(Direito aplicável ao contrato de reboque)

- O contrato de reboque referido no n.º 1 do artigo anterior é regido pelo direito escolhido pelas partes.
- Na falta de escolha, o contrato é regulado pelo direito do país ou território com o qual apresente uma conexão mais estreita.
- O modo de cumprimento é regulado pelo direito do lugar onde se deva realizar.

Artigo 183.º
(Salvação do rebocado)

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

Artigo 184.º
(Obrigações do contratante-rebocador)

O contratante-rebocador obriga-se:

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

Artigo 185.º
(Obrigações do armador do navio rebocado)

O armador do navio rebocado obriga-se:

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

Artigo 186.º
(Obrigações do proprietário de outro objecto rebocado)

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

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

Artigo 187.º
(Obrigações complementares)

- Em complemento das obrigações estabelecidas nos artigos anteriores, as partes do contrato de reboque estão adstritas às obrigações referidas nos números seguintes.
- A parte que dirige a operação de reboque obriga-se a dirigir a navegação do rebocador e do rebocado de modo adequado e prudente.
- Caso o rebocado seja tripulado, esta parte obriga-se ainda:
 - A assegurar um sistema de comunicações entre o rebocador e a rebocado;
 - A dar as instruções necessárias à tripulação do rebocado.
- A outra parte obriga-se a seguir as instruções legítimas dadas em conformidade com a alínea b) do número anterior.

Artigo 188.º
(Substituição do rebocador)

- O rebocador referido no contrato pode ser substituído por outro rebocador que seja adequado ao serviço e cujas características não sejam inferiores às do primeiro, na falta de estipulação expressa em contrário.
- Sem prejuízo do disposto no número anterior, durante a execução do reboque o rebocador pode ser substituído, mas o contratante-rebocador é responsável pelos prejuízos causados pela demora que a substituição ocasionar.

Artigo 189.º
(Falta de apresentação do rebocador)

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

Artigo 190.^o
(Vencimento da retribuição)

1. A retribuição vence-se e é exigível no momento em que se completa a prestação do serviço de reboque.
2. O disposto no número anterior não prejudica o direito do contratante-rebocador:
 - a) A haver a retribuição proporcional ao serviço prestado caso se torne impossível ou inexigível a continuação do reboque;
 - b) A receber a retribuição por inteiro se o impedimento à continuação do reboque for imputável a facto do contratante-rebocado.

Artigo 191.^o
(Desvio de rota)

1. O contratante-rebocador que tenha a direcção da operação de reboque deve efectua-la pela rota usual. Considera-se justificado o desvio da rota usual quando se trate de um desvio razoável segundo o critério estabelecido no n.º 3 do artigo 46.^o.
2. Em caso de desvio injustificado e suficientemente grave para colocar em risco a realização do fim visado com o contrato, o contratante-rebocado tem a faculdade de o rescindir.
3. O contratante-rebocador responde por desvio injustificado nos termos gerais da responsabilidade civil.

Artigo 192.^o
(Interrupção do reboque)

1. O reboque pode ser interrompido pelo contratante-rebocador para prestar socorro desde que tal não envolva risco grave para o navio ou outro objecto rebocado que seja tripulado, que o comandante do rebocador possa razoavelmente prever um resultado útil e que não tenha conhecimento de que o socorro tenha sido prestado por outros navios em condições mais idóneas ou similares àquelas em que o seu navio poderia prestá-lo.
2. No caso previsto no número anterior, se a interrupção do reboque for suficientemente longa para colocar em risco a realização do fim visado com o contrato, o contratante-rebocado tem a faculdade de o rescindir. Se esta faculdade não for exercida o reboque deve ser retomado logo que terminada a salvação.
3. Caso se torne impossível alcançar o lugar de destino estipulado por causa não imputável a qualquer das partes, o contratante-rebocador deve, se as circunstâncias o permitirem, efectuar o reboque até ao porto ou fundeadouro seguro mais próximo do lugar de destino.

Artigo 193.^o
(Responsabilidade civil em caso de reboque)

1. A responsabilidade por danos causados durante o reboque cabe à parte que for responsável pelos actos e omissões da pessoa que dirige efectivamente a operação de reboque, salvo se demonstrar que os danos não lhe são imputáveis.
2. No reboque portuário de navio, em que não haja lugar a pilotagem obrigatória, presume-se que a pessoa que dirige efectivamente a operação de reboque é o comandante do navio rebocado.
3. No reboque fora dos portos, presume-se que a pessoa que dirige efectivamente a operação de reboque é o comandante do rebocador.

TÍTULO V
DO SEGURO CONTRA RISCOS DE NAVEGAÇÃO

Artigo 194.^o
(Regime aplicável)

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

Artigo 195.^o
(Contrato de seguro contra riscos de navegação)

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

Artigo 196.^o
(Direito aplicável ao contrato de seguro contra riscos de navegação)

1. O seguro contra riscos de navegação é regido pelo direito escolhido pelas partes.
2. Na falta de escolha, o contrato é regulado pelo direito do país ou território com o qual apresente uma conexão mais estreita.

3. Em caso de dúvida, entende-se que o contrato apresenta uma conexão mais estreita com o país ou território onde o segurador tem o seu estabelecimento no momento da celebração do contrato.
4. O modo de cumprimento é regulado pelo direito do lugar onde se deva realizar.

Artigo 197.^o
(Forma)

1. O contrato de seguro contra riscos de navegação está sujeito a forma escrita.
2. A forma escrita pode resultar de troca de cartas, telex, telecópia ou outros meios de telecomunicação de que fique prova escrita.

Artigo 198.^o
(Apólice de seguro)

1. O segurador é obrigado a emitir uma apólice de seguro.
2. A apólice do seguro contra riscos de navegação deve conter as menções exigidas pelo regime geral, com as especialidades contidas nos n.ºs 3 e 4.
3. São facultativas as indicações do valor do objecto seguro e da quantia segurada.
4. No seguro de navio deve ser indicado o seu nome, pavilhão e lugar de registo.
5. A responsabilidade do segurador decorrente do contrato de seguro não depende da emissão da apólice.

Artigo 199.^o
(Modalidades de seguro)

1. São modalidades do seguro contra riscos de navegação o seguro de coisas e o seguro de responsabilidade.
2. O seguro de coisas cobre os prejuízos resultantes da destruição, subtracção ou deterioração de uma coisa, ou da não obtenção de uma vantagem que se espera da coisa.
3. O seguro de coisas pode ser contratado para uma viagem ou para um período de tempo determinado.
4. O seguro de responsabilidade cobre os prejuízos que podem resultar ou resultem efectivamente para o património do segurado de uma pretensão de terceiro.

Artigo 200.^o
(Interesse no seguro)

1. Tem interesse no seguro de coisas quem seja titular de direitos sobre o navio, mercadorias ou outros bens que sejam sujeitos a riscos de navegação, e que, por conseguinte, tenha interesse na preservação da coisa durante a expedição marítima.
2. Tem interesse no seguro de responsabilidade quem esteja sujeito a pretensões de terceiros relativas a riscos de navegação.
3. É suficiente que o interesse no seguro se verifique no momento em que ocorrem os danos ou se constituem as pretensões de terceiros.

Artigo 201.^o
(Objecto do seguro)

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

Artigo 202.^o
(Seguro de navio)

1. O seguro de navio cobre os prejuízos resultantes da destruição, subtracção ou deterioração das partes componentes e integrantes do navio, bem como das suas pertenças.
2. Mediante convenção expressa o seguro de navio pode ainda abranger:
 - a) Pretensões de terceiros por factos relativos à utilização do navio;
 - b) Despesas de armamento e equipagem, fretes em risco e prémios de seguro.

Artigo 203.^o
(Seguro de mercadorias ou outros bens móveis)

1. O seguro de mercadorias ou outros bens móveis cobre os prejuízos resultantes da sua destruição, subtracção ou deterioração.
2. Mediante convenção expressa o seguro de mercadorias ou outros bens móveis pode ainda abranger o lucro esperado e as pretensões de terceiros por factos relativos ao transporte destes bens.

Artigo 204.^o
(Seguro de protecção e indemnização)

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

Artigo 205.º

(Duração da cobertura no seguro à viagem)

1. No seguro de navio, contratado para uma viagem, a cobertura inicia-se no momento em que o navio inicia o embarque das mercadorias, e termina no momento em que completa a descarga, mas nunca depois do vigésimo dia após a chegada.
2. Na falta de carga, a cobertura inicia-se no momento em que o navio começa as manobras de saída no porto de partida e termina no momento em que fundeia ou atraca no porto de destino.
3. Se durante o período de descarga o navio embarca mercadorias para uma nova viagem, para a qual o navio tenha sido segurado, a cobertura cessa com o começo do novo carregamento.
4. Caso o seguro seja contratado depois de começada a viagem, a cobertura inicia-se à hora indicada no contrato e, no silêncio deste, na vigésima quarta hora do dia da celebração do contrato.
5. No seguro de mercadorias, contratado para uma viagem, a cobertura tem início no momento em que se inicia o seu carregamento e termina no momento em que é completada a sua descarga no porto de destino. Quando a descarga se atrase para além de 30 dias após a chegada ao porto de destino, independentemente de quarentena ou de outra causa de força maior, a cobertura termina no trigésimo dia após a chegada.
6. Se for estipulada a cláusula "armazém a armazém", a cobertura inicia-se no momento do levantamento das mercadorias no armazém onde estão depositadas e termina com o seu depósito no armazém no lugar do destino.
7. Caso seja contratado o seguro de mercadorias embarcadas num navio depois de começada a viagem, a cobertura inicia-se à hora indicada no contrato e, no silêncio deste, na vigésima quarta hora do dia da celebração do contrato.

Artigo 206.º

(Duração da cobertura no seguro a tempo)

1. No seguro a tempo a cobertura inicia-se na vigésima quarta do dia da celebração do contrato e termina na vigésima quarta hora do dia estipulado no contrato.
2. A cobertura que termina no decurso de uma viagem considera-se prorrogada até que o navio fundeie ou atraque no porto de destino, desde que o segurado avise previamente o segurador, sendo devido um suplemento de prémio proporcional ao prémio fixado no contrato.

Artigo 207.º

(Seguro de apólice flutuante)

1. O seguro de apólice flutuante cobre todas as mercadorias que forem expedidas pelo segurado durante o período de tempo definido no contrato.
2. O segurado deve comunicar ao segurador a expedição de cada partida em conformidade com o estipulado na apólice e, na omissão desta, de acordo com os usos do comércio.
3. O segurador não responde quando a soma do valor das mercadorias embarcadas exceder a quantia segurada.

Artigo 208.º

(Cobertura aberta)

1. Na cobertura aberta o segurador obriga-se a segurar todas as mercadorias que forem expedidas durante o período e nos termos definidos no contrato.
2. O segurado deve comunicar ao segurador a expedição de cada partida em conformidade com o estipulado no contrato e, na omissão deste, de acordo com os usos do comércio.
3. O segurador tem a obrigação de emitir uma apólice de seguro por cada partida embarcada.

Artigo 209.º

(Transferência do crédito sobre o segurador)

1. No seguro de navio o crédito sobre o segurador só é transmissível com o seu consentimento. Na falta de consentimento para a transmissão, a cobertura cessa em caso de transferência da propriedade do navio segurado.
2. Quando a cobertura cesse nos termos do número anterior o segurado tem direito ao reembolso da proporção do prémio pago relativa ao tempo de cobertura cessante.
3. No seguro de mercadorias ou outros bens móveis, a transmissão da apólice de seguro opera a transferência do crédito sobre o segurador. A cobertura também se mantém em caso de mera transferência da propriedade ou da posse da coisa segurada ou de mudança do interessado no seguro.

Artigo 210.º

(Riscos de navegação)

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

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

Artigo 211.º

(Riscos por que responde o segurador)

1. Salvo convenção expressa em contrário, o segurador responde pelos prejuízos resultantes de todos os riscos de navegação referidos no artigo anterior.
2. O segurador responde por prejuízos decorrentes de defeitos ocultos do navio, salvo se provar que o defeito podia ser descoberto pelo segurado com o exercício de diligência normal.
3. O segurador não responde por prejuízos decorrentes de vício próprio ou inerente, exclusivamente, às mercadorias embarcadas, ou do seu acondicionamento inadequado.
4. Salvo convenção expressa em contrário, o segurador não responde por prejuízos resultantes de riscos de guerra.

Artigo 212.º

(Prejuízos resultantes da inavergabilidade do navio)

1. O segurador também não responde pelos prejuízos resultantes da inavergabilidade do navio nos casos em que o segurado tenha a obrigação de garantir que o navio se encontra em estado de navegabilidade.
2. No seguro de navio à viagem o segurado tem a obrigação de garantir que o navio se encontra em estado de navegabilidade no começo da viagem e de cada uma das suas subsequentes etapas.
3. No seguro de navio a tempo o segurado não tem a obrigação de garantir que o navio se encontra em estado de navegabilidade, mas o segurador não responde se, encontrando-se o navio em porto no momento em que se inicia a cobertura, se verificar a sua inavergabilidade no começo da viagem, com culpa pessoal do segurado ou dos seus subordinados.
4. No seguro de mercadorias o segurado não tem a obrigação de garantir que o navio se encontra em estado de navegabilidade nem que é apto ao transporte das mercadorias seguradas, mas o segurador não responde quando houver culpa pessoal do segurado ou dos seus subordinados na inavergabilidade ou inaptidão do navio no começo da viagem. Neste último caso, porém, o segurador responde se o crédito do seguro tiver sido transferido para terceiro que tenha adquirido o objecto seguro de boa fé.

Artigo 213.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 214.º

(Perda do objecto seguro)

1. Salvo convenção expressa em contrário, o seguro abrange tanto a perda total efectiva como a perda total construtiva do objecto seguro.
2. Ocorre perda total efectiva quando, pela verificação de um risco coberto, o objecto seguro é completamente destruído, quando sofre deterioração a ponto de deixar de ser uma coisa da categoria descrita na apólice, quando o segurado ou interessado no seguro fica privado do objecto seguro por forma irremediável e quando, tratando-se de um navio, se presume perdido.
3. Ocorre perda total construtiva quando é aparentemente inevitável a perda total efectiva do objecto seguro, pela verificação de um risco coberto, ou se mostra impossível evitar esta perda sem a realização de despesas que excederiam o seu valor efectivo.
4. Para a determinação da perda total construtiva são apenas consideradas as despesas que seriam necessárias para evitar a perda total efectiva resultantes de um único acidente ou sequência de prejuízos resultantes de um único acidente. Os prejuízos causados por mau tempo que ocorra durante um trajecto marítimo são considerados como resultando de um único acidente.
5. O navio presume-se perdido quando tiverem decorrido 3 meses desde o dia da última notícia.

Artigo 215.º

(Risco putativo)

1. Em caso de inexistência do risco ou da sua cessação, bem como se o acidente ocorre antes da celebração do contrato, o seguro é nulo quando a notícia da inexistência ou da cessação do risco, bem como da ocorrência do acidente, chega, antes da conclusão do contrato, ao lugar de celebração ou àquele em que o segurado deu a ordem de seguro.
2. Presume-se, salvo prova em contrário, que a notícia chegou tempestivamente aos lugares referidos no número anterior.
3. O segurador que não tenha conhecimento da inexistência ou da cessação do risco, bem como da ocorrência do acidente, tem direito ao reembolso das despesas feitas em razão do contrato; se demonstrar tal conhecimento por parte do segurado tem direito ao prémio estipulado.

Artigo 216.º
(Agravamento do risco)

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

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

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

Artigo 217.º
(Desvio de rota e mudança de viagem)

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

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

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

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

Artigo 218.º
(Atraso na realização da viagem)

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

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

Artigo 219.º
(Desvio de rota ou atraso justificado)

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

- a) Quando expressamente autorizado pela apólice;
- b) Nos casos referidos no n.º 1 do artigo 98.º.

Artigo 220.º
(Mudança de navio)

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

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

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

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

Artigo 221.º
(Limite da indemnização)

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

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

- a) No seguro de navio, ao valor segurável no momento da celebração do contrato, acrescido, no caso previsto no n.º 2 do artigo 202.º, das despesas de armamento e equipagem, frete em risco e prémio de seguro;
- b) No seguro de mercadorias e outros bens móveis, ao seu valor, em bom estado, no porto de destino e ao tempo da descarga; se este valor não puder ser determinado, ao preço no lugar e ao tempo do carregamento, acrescido do frete pago em avanço ou devido em qualquer caso, do prémio de seguro, e ainda, no caso previsto no n.º 2 do artigo 203.º, do lucro esperado.

Artigo 222.º
(Medida da indemnização no seguro de coisas)

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

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

- a) Se o navio foi reparado, o segurado tem direito ao custo razoável das reparações, menos as deduções que decorram de usos do comércio;

b) Se o navio só foi parcialmente reparado, o segurado tem direito ao custo razoável destas reparações, calculado do mesmo modo, e também a ser indemnizado pela 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 o navio não foi reparado, o segurado tem direito a ser indemnizado pela depreciação razoável no valor de mercado que tenha resultado da avaria não reparada, desde que não exceda o custo de reparação da avaria, calculado do mesmo modo.

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

a) Se parte das mercadorias ou outros bens móveis for totalmente perdida, a proporção do valor do objecto seguro da parte perdida relativamente ao valor total;

b) Se o conjunto ou uma parte das mercadorias ou outros bens móveis foi entregue deteriorada no destino, a 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 reaccondicionamento ou reparação das mercadorias ou outros bens móveis avariados, o segurado tem direito ao custo razoável destas operações, desde que não exceda o valor do objecto seguro.

Artigo 223.º
(Acidentes sucessivos)

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

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

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

Artigo 224.º
(Casos de abandono ao segurador)

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

Artigo 225.º
(Efeitos do abandono)

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

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

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

Artigo 226.º
(Declaração de abandono e declaração de não aceitação do abandono)

1. No caso de perda total construtiva, o segurado tem de declarar o abandono ao segurador. Se não declarar o abandono, o segurado tem direito a indemnização nos termos do n.º 2 ou do n.º 3 do artigo 222.º.

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

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

4. A aceitação do abandono pode ser expressa ou tácita. Em qualquer caso, o abandono considera-se aceite se não for proferida declaração de não aceitação escrita no prazo de 30 dias a contar da recepção da declaração de abandono válida.

Artigo 227.º
(Obrigações do segurado)

1. São obrigações do segurado:

- a) Pagar o prémio estipulado;
 - b) Garantir a licitude da expedição marítima e, até onde estiver sob o seu controlo, a sua realização de modo lícito;
 - c) Participar o acidente ao segurador ou ao representante autorizado a celebrar o contrato, dentro do prazo de 3 dias a contar do seu conhecimento;
 - d) Cooperar activamente com o armador, o comandante e restante tripulação e outros intervenientes na expedição marítima para evitar ou diminuir o prejuízo;
 - e) Avisar, no seguro de mercadorias ou outros bens móveis, o segurador sempre que haja mudança do navio por se tornar definitivamente impossível o prosseguimento da viagem.
2. O prémio deve ser pago contra a entrega da apólice.

3. O seguro é nulo se a expedição marítima for ilícita e torna-se ineficaz se, por culpa pessoal do segurado ou dos seus subordinados, for realizada de modo ilícito.

4. O incumprimento culposo dos deveres de participação e de cooperação torna o segurado responsável pelos prejuízos que daí decorram; o segurado só perde o direito a ser indemnizado pelo segurador quando tenha agido com dolo.

TÍTULO VI DA AVARIA COMUM

Artigo 228.º (Noção de avaria comum)

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

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

Artigo 229.º (Direito aplicável à avaria comum)

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

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

3. Na falta de escolha, é aplicável:

a) Aos pressupostos da avaria comum, o direito do lugar onde o navio se encontra matriculado, salvo se a avaria ocorrer em porto, caso em que se aplica o direito local;

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

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

Artigo 230.º (Supletividade)

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

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

Artigo 231.º (Compensação por prejuízos sofridos com a avaria comum)

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

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 o conhecimento do armador ou do seu agente;

d) Dano de mercadorias que o carregador declarou conscientemente por forma inexacta;

e) Dano sofrido ou despesa incorrida com respeito a poluição.

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

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

Artigo 232.º (Compensação do transportador por despesas extraordinárias. Regra geral)

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

Artigo 233.º (Compensação por despesas extraordinárias incorridas em porto ou lugar de refúgio)

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

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

a) Portuárias;

b) De reparação do dano causado ao navio pelo acidente ou sacrifício;

c) Com operações de carga que sejam necessárias para a segurança comum ou para possibilitar a reparação do dano causado ao navio pelo acidente ou sacrifício, contanto que exigida para a continuação segura da viagem;

d) Com a armazenagem de carga cuja descarga tenha sido necessária nos termos da alínea anterior, bem como o respectivo seguro;

e) De manuseamento a bordo, descarga, armazenagem e recarregamento de combustível e provisões que sejam necessários com vista a permitir a reparação do dano causado ao navio ou a reestiva da carga que tenha sofrido deslocação durante a viagem, contanto que exigida para a continuação segura da viagem;

f) Com vencimentos e manutenção do comandante e dos tripulantes, bem como com o combustível e provisões consumidos durante o prolongamento da viagem e a permanência do navio no porto ou lugar do refúgio;

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

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

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

Artigo 234.º (Compensação por despesas incorridas com respeito a salvamento)

1. As despesas referidas no n.º 2 do artigo 228.º são compensáveis mesmo que consistam numa remuneração do salvamento que tome em consideração a habilidade e os esforços dos salvadores com vista a evitar ou minimizar danos ambientais nos termos da alínea b) do n.º 1 do artigo 283.º.

2. Não é compensável a remuneração especial paga ao salvador ao abrigo do artigo 284.º.

Artigo 235.º (Compensação por despesas incorridas com vista a prevenir ou minorar danos ambientais)

O custo de medidas tomadas para prevenir ou minorar danos ambientais é compensável, além dos casos previstos no artigo 233.º, quando estas medidas façam parte de uma operação efectuada para a segurança comum que, se tivesse sido realizada por um dos participantes fora da expedição marítima comum, lhe teria conferido o direito a remuneração de salvamento.

Artigo 236.º (Limite à compensação de despesas substitutivas)

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

Artigo 237.º (Compensação por adiantamento de fundos)

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

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

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

Artigo 238.º (Determinação do prejuízo compensável em caso de sacrifício da carga, do navio ou das suas pertenças. Regra geral)

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

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

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

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

Artigo 239.º

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

1. O valor da carga é determinado nos termos da alínea b) do n.º 2 do artigo 221.º.
2. Do valor referido no número anterior são deduzidos os danos sofridos pela carga anteriormente ao acto de avaria comum.
3. Se a carga danificada for vendida sem que o valor do dano tenha sido objecto de acordo, o prejuízo compensável corresponde à diferença entre valor calculado nos termos dos números anteriores e o resultado líquido da venda.

Artigo 240.º

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

1. Em caso de sacrifício do navio ou das suas pertenças o prejuízo compensável corresponde ao custo efectivo da reparação ou substituição.
2. Não sendo feita reparação ou substituição, o prejuízo é determinado com base na depreciação razoável resultante desse dano ou perda, contanto que não exceda o custo razoavelmente estimado das reparações.
3. Quando o navio constitua perda total efectiva ou construtiva, o prejuízo compensável corresponde à diferença entre o valor razoavelmente estimado do navio, caso não tivesse ocorrido a avaria comum, e o valor efectivo do navio.
4. Para efeitos do número anterior, o valor efectivo do navio é o do resultado líquido da venda, se esta ocorrer.

Artigo 241.º

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

1. Em caso de utilização, como combustível, de provisões, pertenças ou materiais do navio, deve ser deduzido o custo estimado do combustível que teria sido consumido se não ocorresse a avaria comum.
2. Em caso de dano de navio com mais de 15 anos, deve ser deduzido, para a determinação do prejuízo compensável, um terço do valor das reparações. Para este efeito será tomada em conta, separadamente, a idade das baleeiras, dos aparelhos de navegação, dos aparelhos de telecomunicações, das máquinas e das caldeiras. Não há lugar a dedução com respeito a âncoras e correntes nem relativamente aos custos de deslocação e permanência na doca seca.
3. Os custos de limpeza, pintura ou revestimento do casco só são compensáveis se o casco tiver sido limpo, pintado ou revestido nos 12 meses anteriores ao acto de avaria comum. Neste caso deve ser deduzida metade dos custos.

Artigo 242.º

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

1. É compensável o frete bruto perdido em consequência de dano da carga causado por acto de avaria comum.
2. Em caso de perda de frete em risco para o transportador devem ser deduzidos do frete bruto os custos em que o transportador teria incorrido para obter tal frete e em que, devido ao sacrifício, não incorreu, bem como o frete obtido com as mercadorias carregadas em substituição.

Artigo 243.º

(Juros)

1. Ao prejuízo compensável acrescem juros à taxa de juros legais fixada pelo direito da moeda utilizada no regulamento da avaria comum, com a devida consideração de quaisquer pagamentos feitos 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 deve atender-se à taxa média aplicada pelos respectivos tribunais.
3. Os juros contam-se da data do pagamento no caso de despesas e sacrifícios que impliquem um desembolso efectivo em dinheiro e, nos restantes casos, do último dia da descarga.

Artigo 244.º

(Obrigação de contribuir)

1. Estão obrigados a contribuir para a compensação da avaria comum todos os interessados na carga que, encontrando-se a bordo do navio no momento do acto de avaria comum, cheguem em segurança ao destino previsto ou a qualquer lugar em que a viagem seja abandonada.
2. O destinatário está obrigado a contribuir quando seja o proprietário da mercadoria ou quando tal obrigação resulte do conhecimento de carga ou de compromisso por si assumido.
3. Estão igualmente obrigados a contribuir os interessados no frete que, encontrando-se em risco no momento do acto de avaria comum, seja preservado por este acto.
4. Não há lugar a contribuição com respeito ao correio, bagagem de passageiros, bens pessoais e veículos automóveis que acompanhem os passageiros.

Artigo 245.º

(Determinação da contribuição. Regra geral)

1. A contribuição é devida em proporção ao valor efectivo dos bens referidos no artigo anterior no momento e lugar em que termina a viagem.
2. Do valor referido no número anterior devem ser deduzidos todos os custos que, tendo sido incorridos depois do acto de avaria comum, e não sendo compensáveis em avaria comum, teriam sido evitados caso os bens tivessem sido totalmente perdidos no momento do acto.
3. Não são deduzidas as despesas que resultem de uma decisão de compensação especial ao abrigo do artigo 284.º.
4. Ao valor referido no n.º 1 deve ser somada a importância da compensação por sacrifícios, se não estiver já incluída.

Artigo 246.º

(Determinação da contribuição devida pelos interessados na carga)

1. O valor da carga é determinado nos termos da alínea b) do n.º 2 do artigo 221.º, com dedução de qualquer dano, ocorrido antes ou durante a descarga, que não constitua sacrifício de avaria comum.
2. Quando a carga for vendida antes da chegada ao destino, o valor da carga é determinado com base no produto líquido efectivo da venda.

Artigo 247.º

(Remessa da carga para o destino por outros meios)

1. Quando, no caso referido no n.º 1 do artigo 233.º, a carga ou parte dela for remetida para o destino por outros meios, os direitos e obrigações resultantes da avaria comum devem, contanto que os interessados 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 interessados na carga devem contribuir com base no seu valor no momento da entrega no destino previsto, a menos que seja vendida ou de outro modo objecto de disposição antes da chegada ao destino, caso em que se aplica o disposto no n.º 2 do artigo anterior.
3. A obrigação de contribuição dos interessados na carga não deve exceder o custo que teria sido suportado se a carga tivesse sido expedida por sua conta.
4. O armador deve contribuir com base no valor efectivo líquido do navio no momento em que se completa a descarga.

Artigo 248.º

(Perda da carga durante a continuação da viagem)

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

Artigo 249.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 marítima 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 de 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 250.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 subrogados nos seus direitos perante o terceiro responsável.

Artigo 251.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 marítima pelos prejuízos que sofram em consequência do incumprimento do dever estabelecido no número anterior.

Artigo 252.º
(Depósitos em dinheiro)

1. Os depósitos em dinheiro feitos pelos interessados na carga como garantia do pagamento das respectivas contribuições devem passar imediatamente para uma conta bancária que só possa ser movimentada, conjuntamente, por um representante do armador e por um representante dos depositantes, em banco aprovado por ambos.
2. A importância assim depositada, juntamente com os juros que eventualmente lhe acresçam, deve ser mantida como garantia do pagamento.
3. Podem ser feitos pagamentos por conta ou restituições de depósitos mediante autorização escrita dos reguladores da avaria.
4. Os depósitos, pagamentos e restituições referidos nos números anteriores não prejudicam os direitos e obrigações resultantes da avaria comum.

Artigo 253.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 da avaria compreende as seguintes fases:
 - a) Verificação dos pressupostos da avaria comum;
 - b) Determinação dos prejuízos compensáveis que, juntamente com as despesas de regulação da avaria, formam a massa passiva;
 - c) Determinação dos valores a contribuir 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 254.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 da avaria 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 da avaria tem a força vinculativa que resulta do estipulado entre os participantes na expedição marítima, sem prejuízo da exoneração fundada no artigo 249.º.

Artigo 255.º
(Promoção da regulação da avaria)

A regulação da avaria comum pode ser promovida por qualquer participante na expedição marítima e, caso assim não aconteça, deve ser promovida pelo armador.

Artigo 256.º
(Lugar da regulação da avaria)

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

Artigo 257.º
(Dever de fornecer os elementos necessários para a regulação da avaria)

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

Artigo 258.º
(Acção de regulação da avaria)

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

Artigo 259.º
(Ónus da prova)

Ao participante que invoque um direito fundado em avaria comum cabe provar que o dano ou despesa são compensáveis nos termos dos artigos 231.º a 237.º.

Artigo 260.º
(Recuperação dos bens sacrificados)

1. Em caso de recuperação total ou parcial dos bens sacrificados, por parte dos respectivos interessados, depois de apresentado o regulamento da avaria, mas antes da sua execução, reabre-se a regulação da avaria 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 da avaria adicional, tendo por finalidade repartir o valor dos bens recuperados entre todos os contribuintes em proporção da sua contribuição.

TÍTULO VII
DA ABALROAÇÃO

Artigo 261.º
(Noção de abalroação. Âmbito de aplicação)

1. Entende-se por abalroação a colisão de navios.
2. As disposições do presente título regulam a responsabilidade extracontratual por abalroação.
3. Estas disposições são ainda aplicáveis à responsabilidade extracontratual por danos que, por execução ou omissão de uma manobra, ou por inobservância de regulamentos, sejam causados a outro navio, ou às pessoas ou às coisas que se encontrem a bordo, posto que não tenha havido abalroação.

Artigo 262.º
(Convenção de Bruxelas para a Unificação de Certas Regras em Matéria de Abalroação)

1. A responsabilidade por abalroação é regulada pelas disposições contidas na Convenção de Bruxelas para a Unificação de Certas Regras em Matéria de Abalroação, de 23 de Setembro de 1910, e, subsidiariamente, pelo direito competente nos termos do artigo seguinte.
2. As disposições referidas no número anterior aplicam-se em caso de abalroação ocorrida entre quaisquer navios que se encontrem matriculados em países ou territórios em que vigore a Convenção referida no número anterior.
3. As disposições da Convenção referida no n.º 1 não são aplicáveis pelos tribunais de Macau quando ambos os navios se encontrarem matriculados em Macau.

Artigo 263.º
(Direito subsidiariamente aplicável à responsabilidade por abalroação)

1. A responsabilidade extracontratual por abalroação é regulada pelo direito escolhido pelas partes.
2. Na falta de escolha, aplica-se o direito do lugar onde os navios envolvidos se encontrem matriculados.
3. Quando os navios não se encontrem matriculados no mesmo país ou território é aplicável o direito vigente no lugar da abalroação ou, se a abalroação ocorrer no alto mar, o direito do lugar onde se encontra matriculado o navio do armador culpado; se houver concorrência de culpas, a responsabilidade de cada armador é regulada pelo direito do lugar onde se encontra matriculado o respectivo navio.
4. Na apreciação da ilicitude do facto que causou a abalroação são sempre aplicadas, conforme o lugar em que ocorra a abalroação, as normas internacionais ou locais que regulam a navegação.

Artigo 264.º
(Abalroação devida a caso fortuito ou força maior)

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

Artigo 265.º
(Abalroação imputável a facto culposo da tripulação de um dos navios)

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

Artigo 266.º
(Abalroação imputável a facto culposo da tripulação de ambos os navios)

1. Sendo a abalroação causada por facto culposo da tripulação de ambos os navios, os armadores destes navios são obrigados a indemnizar os prejuízos, em proporção à gravidade da culpa de cada lado. Se as circunstâncias não permitirem estabelecer a proporção, os armadores são obrigados a indemnizar em partes iguais.
2. Os armadores referidos no número anterior só respondem solidariamente pelos danos resultantes de morte ou ofensa corporal das pessoas que se encontrem a bordo do navio.

Artigo 267.º
(Abalroação imputável a facto culposo do piloto)

1. Para efeitos de responsabilidade por abalroação, o facto culposo do piloto tomado a bordo é equiparado ao facto culposo da tripulação.
2. O armador tem direito de regresso contra o piloto.

Artigo 268.º

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

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

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

TÍTULO VIII
DA SALVAÇÃO

Artigo 269.º

(Direito aplicável ao contrato de salvação)

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

2. Na falta de escolha, o contrato é regulado pelo direito do país ou território com o qual apresente uma conexão mais estreita.

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

Artigo 270.º

(Direito subsidiariamente aplicável à obrigação de remunerar)

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

2. Quando os navios não se encontrem matriculados no mesmo país ou território, é aplicável o direito vigente no lugar da salvação ou, se a salvação ocorrer no alto mar, o direito do lugar onde se encontra matriculado o navio salvo.

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

Artigo 271.º

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

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

2. Se no país ou território do pavilhão vigorar uma pluralidade de sistemas jurídicos de base territorial é aplicável o direito vigente no país ou território em que o navio esteja matriculado.

Artigo 272.º

(Definições)

Para efeitos do presente título:

- a) "Operação de salvação" significa todo o acto ou actividade que vise assistir um navio ou quaisquer outros bens que se encontrem em perigo em águas navegáveis, ou em quaisquer outras;
- b) "Navio" significa toda a embarcação ou estrutura capaz de navegação;
- c) "Bem" significa toda a coisa que não se encontre permanente e intencionalmente ligada a terra, incluindo o frete em risco;
- d) "Dano ao ambiente" designa o dano físico substancial à saúde humana, ou à vida marítima, ou aos recursos das águas costeiras ou interiores e áreas adjacentes, causado por poluição, contaminação, fogo, explosão ou outros eventos graves similares;
- e) "Pagamento" significa toda a recompensa, remuneração ou compensação efectuada, devida ao abrigo das disposições seguintes.

Artigo 273.º

(Plataformas e unidades de perfuração)

As disposições do presente título não são aplicáveis a plataformas fixas ou flutuantes ou a unidades móveis de perfuração quando essas plataformas ou unidades estejam no local afectas à prospecção, exploração ou produção de recursos minerais do fundo marinho.

Artigo 274.º

(Navios de um país ou território)

Sem prejuízo do artigo 275.º, as disposições do presente título não se aplicam a navios de guerra ou a outros navios não comerciais que sejam propriedade de um país ou território, ou sejam por ele operados, e que, no momento das operações de salvação, beneficiem de imunidade, segundo os princípios reconhecidos de Direito Internacional, a menos que esse país ou território decida de outro modo.

Artigo 275.º

(Operações de salvação controladas por autoridades públicas)

1. O regime contido no presente título não prejudica nenhuma das disposições de direito interno ou convenção internacional relativas a operações de salvação ou remoção realizadas por ou sob o controlo de autoridades públicas

2. Não obstante, os salvadores que realizem tais operações de salvação beneficiam dos direitos e meios jurídicos estabelecidos no presente título relativamente às operações de salvação.

3. Fica igualmente ressalvada a legislação especial sobre objectos achados no mar e sobre património arqueológico subaquático.

Artigo 276.º

(Contratos de salvação)

1. As disposições contidas nos artigos seguintes são aplicáveis a todas as operações de salvação, salvo quando um contrato estabeleça, expressa ou tacitamente, em sentido diverso.

2. O comandante tem o poder de celebrar contratos para operações de salvação em representação do armador. O comandante ou o armador têm o poder de celebrar esses contratos em representação dos proprietários dos bens a bordo do navio.

3. Este artigo não prejudica a aplicação do artigo 277.º, nem as obrigações de prevenir ou minimizar os danos ao ambiente.

Artigo 277.º

(Anulação ou modificação dos contratos)

Um contrato ou qualquer uma das suas cláusulas pode ser anulado ou modificado se:

- a) O contrato tiver sido celebrado sob coacção, exploração de situação de necessidade ou influência de perigo e as suas cláusulas não forem equitativas; ou
- b) O pagamento devido ao abrigo do contrato for manifestamente excessivo ou diminuto para os serviços efectivamente prestados.

Artigo 278.º

(Deveres do salvador, do armador e do comandante)

1. O salvador obriga-se perante o armador ou o proprietário de outro bem em perigo:

- a) A realizar as operações de salvação com a devida diligência;
- b) A exercer, na execução da obrigação especificada na alínea anterior, a devida diligência para prevenir ou minimizar os danos ao ambiente;
- c) A procurar obter, sempre que as circunstâncias o justifiquem, a assistência de outros salvadores; e
- d) A aceitar a intervenção de outros salvadores quando tal for razoavelmente solicitado pelo armador ou comandante do navio ou de outros bens em perigo; fica salvaguardado o valor da sua remuneração caso se verifique que a solicitação não foi razoável.

2. O armador e o comandante do navio ou o proprietário de outros bens em risco obrigam-se perante o salvador:

- a) A cooperar totalmente com o salvador durante as operações de salvação e actuar por forma a evitar ou minimizar danos ao ambiente; e
- b) Aceitar, quando razoavelmente solicitado pelo salvador e quando a embarcação ou outros bens tiverem sido levados para um local seguro, a devolução dos bens.

Artigo 279.º

(Obrigações de remunerar)

1. Cada um dos interessados nos bens salvos é obrigado a participar na remuneração nos termos do n.º 2 do artigo 283.º

2. Caso a remuneração seja integralmente paga por um dos interessados, e constitui uma despesa de avaria comum nos termos do n.º 2 do artigo 228.º, a comparticipação de cada um dos interessados é determinada segundo o regime aplicável à avaria comum, mas com base no valor dos bens salvos no momento e lugar em que termina o serviço de salvamento.

Artigo 280.º

(Direito à remuneração)

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

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

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

Artigo 281.º

(Repartição da remuneração entre os salvadores)

1. A repartição da remuneração entre os salvadores é efectuada com base nos critérios contidos no artigo 283.º.
2. Se a salvação não tiver sido realizada a partir de um navio, a repartição é determinada pelo direito que rege o contrato entre o salvador e os seus auxiliares.

Artigo 282.º

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

1. O armador tem direito a receber o valor dos danos sofridos pelo navio e dos custos adicionais devidos à salvação; do restante, pertence metade ao armador, um quarto ao comandante e um quarto à tripulação.
2. A remuneração é repartida entre os tripulantes em proporção à retribuição base de cada um.
3. A repartição pode ser objecto de convenção das partes, sem prejuízo do direito do comandante e de cada tripulante a uma remuneração equitativa.
4. O resultado a que se chegue pela aplicação das regras contidas nos números anteriores pode ser corrigido pelo tribunal, segundo um critério de equidade, tendo em conta os danos sofridos pelo navio, os custos adicionais suportados pelo armador, os riscos envolvidos e o serviço efectivamente prestado por cada um.
5. O direito de remuneração do comandante e da tripulação não é prejudicado pela circunstância de o navio salvador e de o navio salvo terem o mesmo proprietário ou armador.
6. Não há lugar a repartição com o comandante e a tripulação quando o navio seja armado e equipado com o fim de prestar socorro.

Artigo 283.º

(Critério de fixação da remuneração)

1. A remuneração deve ser fixada com a finalidade de encorajar as operações de salvação, tendo em consideração os seguintes critérios, independentemente da ordem por que estão abaixo indicados:
 - a) O valor salvo do navio e dos restantes bens;
 - b) A habilidade e os esforços dos salvadores na prevenção ou minimização dos danos ao ambiente;
 - c) O grau de sucesso obtido pelo salvador;
 - d) A natureza e o grau do perigo;
 - e) A habilidade e os esforços dos salvadores no salvamento do navio, outros bens e vidas humanas;
 - f) O tempo despendido, as despesas incorridas e os prejuízos sofridos pelos salvadores;
 - g) O risco de responsabilidade e outros riscos corridos pelo salvador ou pelo seu equipamento;
 - h) A prontidão dos serviços prestados;
 - i) A disponibilidade e utilização de navios ou outro equipamento destinado a operações de salvação;
 - j) O estado de prontidão e eficiência do equipamento do salvador e o respectivo valor.
2. O montante da remuneração, excluídos os juros e os custos reembolsáveis do processo que sejam devidos, não pode exceder o valor salvo do navio e outros bens.

Artigo 284.º

(Compensação especial)

1. O salvador que tendo realizado operações de salvação em relação a um navio que, por ele próprio ou pela natureza da carga transportada, constitua uma ameaça para o ambiente, não adquira o direito a uma remuneração, ao abrigo do artigo anterior, pelo menos equivalente à compensação especial determinável de acordo com o presente artigo, tem direito a compensação especial pelo armador desse navio, equivalente ao montante das despesas indicadas no n.º 3.
2. Se, nas circunstâncias definidas no número anterior, o salvador, pelas suas operações de salvação, evitou ou minimizou danos ao ambiente, a compensação especial devida pelo armador ao salvador, ao abrigo do n.º 1, pode ser acrescida até um máximo de 30% das despesas incorridas pelo salvador. Contudo, o tribunal pode, se o considerar equitativo, e tendo em atenção os critérios relevantes estabelecidos no n.º 1 do artigo anterior, elevar ainda mais esta compensação especial. Em circunstância alguma pode o acréscimo total ultrapassar os 100% das despesas incorridas pelo salvador.
3. Consideram-se despesas incorridas pelo salvador, para efeito do disposto nos números anteriores, os desembolsos razoavelmente realizados pelo salvador na operação de salvação e uma taxa razoável pelo equipamento e pessoal efectiva e razoavelmente utilizados na operação de salvação, tendo em atenção os critérios estabelecidos nas alíneas h) a j) do n.º 1 do anterior.
4. O total da compensação especial estabelecida no presente artigo deve ser pago apenas se e na medida em que excede a remuneração devida ao salvador ao abrigo do artigo anterior.
5. O salvador que tenha sido negligente e por essa razão tenha falhado na prevenção e minimização dos danos ao ambiente pode ser privado de toda ou parte de qualquer compensação especial devida ao abrigo do presente artigo.
6. O presente artigo não prejudica o direito de regresso por parte do armador.

Artigo 285.º

(Salvação de pessoas)

1. Não é devida remuneração pelas pessoas salvas.
2. O salvador de vida humana, que participe nos serviços prestados por ocasião do acidente que origina a salvação, tem direito a uma quota razoável do montante atribuído ao salvador pelo salvamento do navio ou outros bens ou pela prevenção ou minimização de danos ao ambiente.

Artigo 286.º

(Serviços prestados ao abrigo de contratos existentes)

Não é devida remuneração, nos termos das disposições anteriores, pelos serviços prestados ao abrigo de contrato celebrado antes do surgimento do perigo, a menos que os serviços prestados excedam o que pode ser razoavelmente considerado como execução pontual do contrato.

Artigo 287.º

(Efeito da conduta imprópria do salvador)

Um salvador pode ser privado no todo ou em parte da remuneração prevista no presente título na medida em que as operações de salvação se tornaram necessárias ou mais difíceis por falta ou negligência da sua parte ou se a sua conduta tiver sido fraudulenta ou por outra forma desonesta.

Artigo 288.º

(Proibição de operações de salvação)

Os serviços prestados apesar de expressa e razoável proibição do armador ou do comandante do navio ou do proprietário de algum bem em perigo, que não está e não esteve a bordo do navio, não obrigam a remuneração ao abrigo do presente título.

Artigo 289.º

(Direitos de garantia do salvador)

1. O disposto no presente título não prejudica os direitos de garantia do salvador ao abrigo do capítulo VIII do título I.
2. O salvador não pode executar os seus direitos de garantia quando tiver sido devidamente prestada ou oferecida garantia satisfatória do seu crédito, incluindo juros e custos.

Artigo 290.º

(Dever de prestar garantia)

1. A solicitação do salvador, uma pessoa responsável pelo pagamento devido ao abrigo das disposições anteriores deve prestar garantia satisfatória do crédito, incluindo os juros e os custos do salvador.
2. Sem prejuízo do disposto no número anterior, o armador do navio salvo deve fazer todos os possíveis para assegurar que os proprietários da carga prestem garantia satisfatória pelos créditos contra eles, incluindo juros e custos, antes da carga ser liberada.
3. O navio e outros bens salvos não podem, sem o consentimento do salvador, ser removidos do porto ou do primeiro lugar onde chegaram depois de completada a operação de salvação, até que seja prestada garantia satisfatória do crédito do salvador contra os interessados no navio ou noutros bens.

Artigo 291.º

(Pagamento provisório)

1. O tribunal competente para apreciar a pretensão do salvador pode, por decisão provisória, ordenar o pagamento por conta ao salvador de um montante que se afigure equitativo, e em condições equitativas de acordo com circunstâncias do caso, incluindo as condições de prestação de uma garantia.
2. No caso de ter sido efectuado um pagamento provisório nos termos do presente artigo, a garantia prestada ao abrigo do artigo anterior deve ser reduzida em conformidade.

Artigo 292.º

(Caducidade)

1. Qualquer acção relativa a pagamentos devidos ao abrigo do presente título caduca se não for instaurado procedimento judicial ou arbitral no prazo de 2 anos. A contagem do prazo inicia-se no dia em que terminam as operações de salvação.
2. A pessoa contra quem o crédito é invocado pode em qualquer momento, durante o decurso do prazo, prorrogá-lo mediante uma declaração ao reclamante. Do mesmo modo o prazo pode ser objecto de mais prorrogações.

Artigo 293.º

(Juros)

O direito do salvador a receber juros sobre as importâncias devidas ao abrigo do presente título é determinado pelas regras gerais aplicáveis.

Artigo 294.º
(Cargas humanitárias)

Nenhuma disposição do presente título pode ser usada como fundamento para apreensão, arresto ou detenção de cargas humanitárias doadas por um país ou território, se este tiver acordado no pagamento de serviços de salvação prestados em relação a essas cargas humanitárias.

Artigo 295.º
(Acção de cumprimento)

1. O armador do navio salvador, que tenha direito a remuneração, pode exigir judicialmente a totalidade da remuneração.
2. A desistência ou transacção, na acção em que o armador exija a totalidade da remuneração, só produz efeitos em relação à quota da remuneração que lhe é devida.
3. Salvo no caso de ter sido instaurada a acção prevista nos números anteriores, o comandante ou os tripulantes podem exigir judicialmente a quota da remuneração que lhes é devida.

Artigo 296.º
(Proibição da ocupação de bens salvos ou achados)

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

Artigo 297.º
(Dever de entrega dos bens salvos ou achados)

1. O salvador ou achador deve entregar os bens salvos ou arrojados a terra ao seu proprietário contra pagamento da remuneração ou compensação devida ou a prestação de garantia satisfatória.
2. Caso o proprietário seja desconhecido ou não se apresente para receber os bens nas condições estabelecidas pelo número anterior, o salvador ou achador deve, no prazo de 15 dias, entregar os bens à autoridade competente do lugar mais próximo.
3. O prazo referido no número anterior conta-se da chegada do navio ou, tratando-se de salvação feita sem meios náuticos ou de bens arrojados a terra, do dia em que terminou a operação de salvação ou em que os bens foram achados.
4. O incumprimento do dever de entrega desencadeia a perda do direito de remuneração ou compensação.

Artigo 298.º
(Atribuições da autoridade competente com respeito aos bens salvos)

1. Incumbe à autoridade competente receber os bens salvos ou achados que lhe sejam entregues nos termos do artigo anterior, proceder ao respectivo inventário e zelar pela sua conservação.
2. A autoridade competente pode proceder imediatamente à venda extrajudicial dos bens quando não seja possível ou útil a sua conservação.
3. A autoridade competente deve fixar um prazo ao proprietário dos bens para proceder ao seu levantamento, contra o pagamento da remuneração ou compensação devida ao salvador ou achador e das despesas incorridas.
4. Caso seja desconhecido o proprietário dos bens, a autoridade competente deve publicar um aviso, em que anuncia a salvação ou achamento, descreve os bens salvos ou achados e convida os interessados a fazer as suas reclamações.
5. Quando o proprietário não proceda ao levantamento dos bens dentro do prazo fixado ou não reclame os bens no prazo de 3 meses a contar da publicação do aviso, a autoridade procede à venda extrajudicial dos bens.
6. O produto da venda é depositado junto de um instituto de crédito público, depois de deduzidas as despesas incorridas e a remuneração ou compensação devida, que será entregue ao salvador ou achador.
7. Se dentro do prazo de 2 anos a contar do depósito os interessados não tiverem feito valer os seus direitos, ou se os pedidos formulados tiverem sido rejeitados por sentença transitada em julgado, a importância depositada reverte a favor da fazenda pública.
8. No caso de litígio sobre a remuneração ou compensação, será mantida em depósito a importância reclamada pelo salvador ou achador até ao trânsito em julgado da sentença. A não propositura da acção no prazo de 2 anos a contar do dia em que terminou a operação de salvação ou em que os bens foram achados desencadeia a perda do direito a remuneração ou compensação.

TÍTULO IX
DISPOSIÇÃO FINAL

Artigo 299.º
(Revogações)

São revogados:

- a) Os artigos 485.º a 562.º e 574.º a 691.º do Livro III do Código Comercial, aprovado pela Carta de Lei de 28 de Junho de 1888, estendido a Macau pelo Decreto de 20 de Fevereiro de 1894, publicado no Suplemento ao Boletim Oficial n.º 16, de 27 de Abril de 1894;

- b) A Lei n.º 1 505, de 7 de Dezembro de 1923, publicada no Boletim Oficial n.º 29, de 20 de Julho de 1946;
- c) O Decreto-Lei n.º 37 748, de 1 de Fevereiro de 1950, publicado no Boletim Oficial n.º 10, de 11 de Março de 1950;
- d) O Decreto-Lei n.º 51/89/M, de 21 de Agosto.

Aprovado em 9 de Dezembro de 1999.

Publique-se.

O Governador. *Vasco Rocha Vieira*.

法令 第109/99/M號

十二月十三日

規範海上商事之一八八八年《商法典》第三卷，遠遠脫離現實，難以適應實際情況。

為配合澳門整個法律體系之改革及現代化之工作，現對此等海上商事規定加以改革及修訂，實屬必要，不可延緩，因為，海上商事對本地區之經濟關係重大。無庸置疑，澳門地區許多海上航運，均源於與鄰近國家及地區建立之商業關係，尤其是與香港特別行政區及中華人民共和國之商業關係。

本法規將上述至今仍生效之法律制度現代化，使之適應本地區之情況，以回應在海商領域之立法需要。

基於此：

經聽取諮詢會意見後：

總督根據《澳門組織章程》第十三條第一款之規定，命令制定在澳門地區具有法律效力之條文如下：

第一編

船舶

第一章

一般規定

第一條

(船舶之概念)

一、船舶係指用於海上或內水運輸之工具。

二、上款所指船舶，包括以氣墊移動且用於上款所指運輸之工具。

三、第一款所指船舶，不包括主要用於河流、運河或湖泊運輸之工具。

第二條 (船舶之性質)

船舶屬必須登記之動產。

第三條 (本質構成部分及非本質構成部分)

一、如一物本體與船舶相連，除非該物係由船舶所有人透過添附取得，否則，並不影響船舶所有人以外之人先前對該物所設定之權利；然而，對本質構成部分或非本質構成部分之權利，須體現於在善意第三人取得對船舶之權利之確定日期前制定之文件或船上財產清單內，方得對抗取得對船舶之權利之該第三人。

二、本質構成部分或非本質構成部分之讓與，僅於其與船舶分離時，方產生實際效力，且不得對抗在與船舶分離前取得對船舶之權利之第三人。

三、公文書、經認證之文書及其他私文書之日期，如可穩妥確定，視為確定日期。

第四條 (船舶屬具)

一、本體不與船舶相連但持續用以實現船舶經濟用途之一切物品，均視為船舶屬具。

二、如有疑義，登錄於船上財產清單之物，視為船舶屬具。

三、以船舶為標的之法律狀況，亦包括屬具，但以船舶為標的之法律行為之當事人，得約定該法律行為不包括屬具。

四、屬具之相連關係得對抗第三人，但不影響下款之規定之適用。

五、將一物劃撥為船舶屬具，並不影響船舶所有人以外之人先前對該物所設定之權利；然而，對屬具之權利，須體現於在善意第三人取得對船舶之權利之確定日期前制定之文件或船上財產清單內，方得對抗取得對船舶之權利之該第三人。

六、屬具之相連關係之終止，僅於他人對有關財物之所有權體現於在第三人取得對船舶之權利之確定日期前制定之文件或船上財產清單內之情況下，方得對抗先前取得該等對船舶之權利之第三人。

第五條 (取得方法)

一、船舶之取得，得透過法律對其他動產所規定之方式為之，但須遵守關於登記之特別規定及以下兩款之例外情況之規定。

二、船舶不得透過先占取得。

三、船舶得透過判決為有效之捕獲取得，或透過對保險人之委付取得。

第六條 (適用於對船舶之權利之法律)

一、對船舶之權利，受船舶註冊地法所規範。

二、如因變更船舶註冊地而導致適用於設定之情況之法律發生相繼，則將對船舶之權利移轉至新註冊地法中最適當之類別。

三、然而，如設定按註冊地法無須登記之擔保物權，須遵守規範被擔保之債權之法律，但不影響註冊地法對該設定之效力之準據法地位。

四、如上款所指擔保物權不能重新歸類到註冊地法規定之任一類別，則其受償順位列於其他以船舶為標的之擔保物權之後，而上款所指擔保物權間之受償順位相同。

第七條
(船舶之假扣押)

一、在任何情況下，船舶之假扣押均受一九五二年五月十日《統一海船扣押若干規定之布魯塞爾公約》之規定規範。

二、《民事訴訟法典》中關於假扣押之規定，僅於公約規定準用域內程序法時適用。

第二章
船舶建造、修理及買賣

第八條

(適用於船舶建造、修理及買賣合同之法律)

一、船舶之建造、修理及買賣，受當事人所選定之法律規範。

二、如無選定，有關合同受與之有最密切聯繫之國家或地區之法律規範。

三、如有疑義，造船人、修船人或出賣人訂立合同時其營業場所所在國家或地區，視為與有關合同有最密切聯繫。

四、履行方法受應履行之地之法律規範。

第九條
(船舶之建造及修理)

一、規範承攬合同之規定，與下列各款規定無抵觸者，適用於船舶建造及修理合同。

二、建造合同及變更或廢止該合同之法律行為，即使在澳門地區以外作出，亦須以書面為之。

三、上款之規定適用於重大修理合同及變更或廢止該合同之法律行為；金額超過船舶價值一半之修理合同，視為重大修理合同。

四、船舶之瑕疵得隨時告知造船人，但不影響消除瑕疵、減少價金、解除合同及損害賠償等權利之失效期間之適用。

五、如屬隱有瑕疵，上款所指失效期間自發現瑕疵時起計。

六、第四款及第五款之規定經作出必要配合後，適用於一切修理合同。

第十條
(處分船舶之法律行為)

一、規範買賣合同之規定，與以下各款規定無抵觸者，適用於船舶買賣合同。

二、船舶買賣合同，即使在澳門地區以外訂立，亦須以書面作出。

三、一切對船舶設定物權及處分船舶物權之法律行為，均須以上款所定方式作出。

四、船舶瑕疵得自船舶交付日起一年內告知出賣人。

五、如屬隱有瑕疵，上款所指期限自發現瑕疵之日起計。

第三章
所有人

第十一條
(所有人之概念)

船舶所有人，係指以法律容許之任一方式取得船舶之人，但登記之效力，予以保留。

第十二條
(所有人對污染之民事責任)

一、經一九七六年十一月十九日及一九九二年十一月二十七日倫敦議定書修改之一九六九年十一月二十九日《油污

損害民事責任布魯塞爾公約》之規定，或當時生效之該公約之任何修正案或議定書之規定，適用於在澳門地區導致之污染損害之民事責任，以及為避免或減少該等損害而採取之救助措施。

二、該公約第七條之規定，適用於在澳門註冊之船舶。

第十三條

(所有人之損害賠償權)

因污染而生之責任，或因船舶經營人之債務而對船舶設定負擔、將船舶假扣押或查封之情況，如導致船舶所有人遭受損害，船舶所有人有權要求船舶經營人作出損害賠償。

第四章

租船

第十四條

(租船合同)

租船合同，係指一方當事人有義務向他方當事人提供有期限之船舶享益，以取得回報之合同。

第十五條

(適用於租船合同之法律)

一、船舶租賃，受當事人所選定之法律規範。

二、如無選定，租船合同受與之有最密切聯繫之國家或地區之法律規範。

三、如有疑義，船舶註冊之國家或地區，視為與有關合同有最密切聯繫。

四、履行方法受應履行之地之法律規範。

第十六條

(出租人之正當性)

船舶租賃對出租人構成特別管理行為。

第十七條

(合同之方式)

租船合同，即使在澳門地區以外訂立，亦須以書面作出。

第十八條

(出租人之義務)

出租人有義務：

- a) 於約定日期及地點，交付處於適航狀態且適用於約定服務之船舶及屬具；
- b) 交付航行所需之文件；
- c) 消除船舶之隱有瑕疵；
- d) 確保承租人能按租賃物之約定用途享益。

第十九條

(承租人之義務)

承租人有義務：

- a) 接收船舶，於使用船舶時履行善良船舶經營人之注意義務，並按船舶之技術性能及約定用途使用船舶；
- b) 支付租金；
- c) 支付船員薪金；
- d) 按良好商業慣例維持船舶處於適航狀態，維持船級並確保有關證書處於有效期，以及為此作出必要修理；
- e) 容許出租人勘驗或檢查船舶；
- f) 就污染損害提供任何公共實體所要求之財務擔保，以便船舶能實現約定用途；
- g) 為自己及出租人之利益，以自己及出租人之名義，為船舶購買海上保險、戰爭保險、保障及賠償保險，並承擔保險費用；
- h) 於知悉租賃物有瑕疵或知悉第三人就該物主張某些權利，而出租人並不知悉此等事實時，立即通知出租人；
- i) 合同期間屆滿，在約定日期及地點接受領時船舶之狀況返還船舶，但就按合同約定之用途正常使用船舶而導致之自然毀損，無須負責；

j) 就船舶沉沒或因故不能航行而須承擔之責任，向出租人作出損害賠償。

第二十條
(遲延返還船舶)

如因可歸責於承租人之事實而遲延返還船舶，承租人須雙倍支付相當於至返還時止之約定租金作為損害賠償。

第二十一條
(租船合同之解除)

如任一方當事人確定不履行合同，他方當事人有權透過非司法途徑解除合同。

第二十二條
(補充適用制度)

租賃合同制度，補充適用於船舶租賃。

第二十三條
(融資租賃)

船舶之融資租賃適用融資租賃合同制度，並補充適用與船舶融資租賃性質無抵觸之船舶租賃規定。

第五章
船舶經營人

第二十四條
(船舶經營人之概念)

一、船舶經營人，係指以享益物權或享益債權使用供航行用之船舶之人。

二、如有疑義，推定船舶經營人為船舶所有人。

第二十五條
(適用於船長代理船舶經營人之代理權之法律)

船長代理船舶經營人之法定或意定代理權，受代理權行使地之法律規範。

第二十六條
(適用於船舶經營人因船員之行爲而負之民事責任之法律)

一、船舶經營人因船員之不法行爲而負之責任，受適用於非合同責任之法律規範。

二、船舶經營人因作為其履行輔助人之船員之作為或不作為而負之責任，受適用於該等債務性質之法律行爲之法律規範。

第二十七條
(船長代理船舶經營人之代理權)

對於船長因履行獲交託之職務而生之債，船舶經營人須承擔責任。

第二十八條
(船舶經營人因船員之行爲而負之民事責任)

一、船舶經營人對船員在履行獲交託之職務時所作之不法行爲，須按委託人對受託人之行爲承擔責任之規定，承擔責任。

二、船舶經營人在履行債務時對船員之作為或不作為，須按債務人對其履行輔助人之作為或不作為承擔責任之規定，承擔責任。

三、然而，如船長為救助、保證航行安全或保障海上航行所涉及之整體利益而履行法律規定之義務，則船舶經營人無須承擔責任。

四、對於引航員在船上之作為或不作為，船舶經營人須承擔責任，但引航員之登船係由當地有關法律所規定者除外。

第六章 責任限制

第二十九條 (一般制度)

如下條所指之人擬限制其在澳門地區對海事債權之責任，適用本章之規定。

第三十條 (有權享受責任限制之人)

一、在第二款及第三款之定義中所指之船舶所有人及救助人，得對下條所規定之債權，限制其責任。

二、“船舶所有人”，係指船舶之所有人、承租人、經營人、經營人兼經理人。

三、“救助人”，係指提供與救助作業直接相關之服務之任何人；而救助作業包括下條第一款 d 項至 f 項所指之行為。

四、如下條所規定之任一債權，係向作為或不作為須由船舶所有人或救助人負責之人提起，則此等人有權享受責任限制。

五、“船舶所有人之責任”，包括對船舶本身提起之訴訟中之責任。

六、如保險人承保受責任限制之債權，則其有權主張與被保險人相同之責任限制。

七、主張責任限制之行為，並不構成責任之承認。

第三十一條 (受責任限制之債權)

一、以下債權，不論責任基礎如何，均受責任限制之約束，但不影響第三十二條及第三十三條之規定之適用：

- a) 在船上發生或與船舶營運、救助作業直接相關之人身傷亡或財產滅失、毀損（包括對港

口工程、港池、航道及助航設施造成之毀損），以及由此引起之任何損害之債權；

- b) 貨物、旅客或其行李之海上運送因遲延而造成之任何損害之債權；
- c) 與船舶營運或救助作業直接相關且侵犯非同權利而引致之其他損害之債權；
- d) 沉沒、遇難、擱淺或被棄船舶（包括船上一切物品）之浮升、移走、銷毀或使之不能為害之債權；
- e) 船舶上之貨物之移走、銷毀或使之不能為害之債權；
- f) 責任人以外之其他人，為避免或減少責任人按本章之規定得限制責任之損害而採取措施之債權，以及因此等措施而造成之進一步損害之債權。

二、上款所指債權，不論其為合同或非合同之返還之訴之標的或擔保之標的，均受責任限制約束；然而，如上款 d 項至 f 項所指債權，涉及與責任人訂立之合同約定之應付回報，則責任人不得限制其責任。

第三十二條 (不受責任限制之債權)

以下各條之規定不適用於下列各項：

- a) 救助款項或共同海損中之分擔額之債權；
- b) 一九六九年十一月二十九日《油污損害民事責任布魯塞爾公約》或當時生效之該公約之任何修正案或議定書所規定之油污損害之債權；
- c) 任何規範或禁止核損害責任限制之國際公約或法律所規定之核損害之債權；
- d) 因核損害而生之對核動力船舶所有人之債權；
- e) 所任職務與船舶服務或救助作業有關之船舶所有人或救助人之受託人之債權，或該等受託人之繼承人、親屬或其他有權主張債權人之債權，只要按規範船舶所有人或救助人與其受託人間之勞動合同之法律，船舶所有

人或救助無權就該債權限制其責任，又或按照該法律，船舶所有人或救助無僅得以較第三十五條所規定者為高之金額限制其責任。

第三十三條

(不得享受責任限制之行爲)

如經證明，毀損係由一人之故意或明知可能造成毀損而輕率地作為或不作為所造成，則該人無權限制其責任。

第三十四條

(債權之抵銷)

如按以上數條之規定有權限制其責任之人，就同一事故對其債權人享有債權，雙方之債額應相互抵銷，而以下之規定僅適用於兩個債額之間倘有之差額。

第三十五條

(責任之一般限制)

一、除下條另有規定外，對因同一事故而生之債權之責任限制，應按下列各項之規定計算責任限額：

a) 關於人身傷亡之債權：

- i) 噸位不超過 300 噸之船舶，責任限額為 166667 計算單位；
- ii) 噸位 300 噸以上至 500 噸之船舶，責任限額為 333000 計算單位；
- iii) 噸位超過 500 噸之船舶，應在第 ii) 點所規定之數額上增加下列數額：
 - 500 噸以上至 3000 噸之部分，每噸增加 500 計算單位；
 - 3000 噸以上至 30000 噸之部分，每噸增加 333 計算單位；
 - 30000 噸以上至 70000 噸之部分，每噸增加 250 計算單位；
 - 超過 70000 噸之部分，每噸增加 167 計算單位。

b) 關於其他債權：

- i) 噸位不超過 300 噸之船舶，責任限額為 83333 計算單位；

ii) 噸位 300 噸以上至 500 噸之船舶，責任限額為 167000 計算單位；

iii) 噸位超過 500 噸之船舶，應在第 ii) 點所規定之數額上增加下列數額：

500 噸以上至 30000 噸之部分，每噸增加 167 計算單位；

30000 噸以上至 70000 噸之部分，每噸增加 125 計算單位；

超過 70000 噸之部分，每噸增加 83 計算單位。

二、如按第一款 a 項計算之款項不足以償付該項所指全部債權，則按第一款 b 項計算之款項，應用以支付第一款 a 項所指債權之未付部分，此未付部分應與第一款 b 項所指債權並列受償。

三、任何不以船舶進行救助作業之救助無，或僅在被施以海上救助之船舶上作業之救助無，其責任限額應按噸位為 1500 噸之船舶計算。

四、船舶噸位，按照一九六九年《國際船舶噸位丈量公約》附件一所規定之總噸位丈量規則計算。

第三十六條

(適用於旅客之債權之責任限額)

一、對於在同一事故中之船上旅客人身傷亡之債權，船舶所有人之責任限額為以 46666 計算單位乘以船舶證書規定之該船載客定額所得之數額，但不得超過二千五百萬計算單位。

二、為本條之效力，“船上旅客人身傷亡之債權”，係指該船所載下列任何人所提出或他人為彼等提出之債權，即：

- a) 根據旅客運送合同而載運者，或
- b) 經運送人同意，護送根據貨物運送合同運載之車輛或活動物者。

第三十七條

(計算單位)

第三十五條及第三十六條所指計算單位，指國際貨幣基金組織規定之特別提款權；第三十五條及第三十六條所指金

額，應換算為在澳門具法定流通力之貨幣；換算須按設立責任限制基金之日、付款之日或根據澳門當時生效之法律提供與此項付款等值之擔保之日該貨幣之價值作出。

第三十八條 (債權之競合)

一、按第三十五條之規定確定之責任限額，適用於因同一事故對下列者產生之一切債權之總額：

- a) 第三十條第二款所指之任何人，以及作為或不作為須由該人或該等人承擔責任之其他人；
- b) 提供救助服務之船舶之所有人、在該船舶上進行救助作業之救助者，以及作為或不作為須由該所有人、該救助者或該等救助者承擔責任之其他人；
- c) 不以船舶進行救助作業之救助者，或僅在被施以救助作業之船舶上作業之救助者，以及作為或不作為須由該救助者或該等救助者承擔責任之其他人。

二、按第三十六條之規定確定之責任限額，適用於因同一事故就第三十六條所指船舶，對第三十條第二款所指之人以及作為或不作為須由該人或該等人承擔責任之其他人可能產生之一切債權之總額。

第三十九條

(在未設立責任限制基金之情況下之責任限制)

一、雖然未按第四十一條之規定設立責任限制基金，亦得援引責任限制。

二、第四十二條之規定，經作出必要配合後，適用於未設立責任限制基金而援引責任限制之情況。

第四十條

(適用於責任限制基金之設立及分配之制度)

一、責任限制基金之設立及分配，適用以下數條之規定，並補充適用程序法之規定。

二、為下條第一款之效力而適用之利率，根據訓令訂定。

第四十一條 (責任限制基金之設立)

一、請求償付受責任限制之債權之訴訟在法院提起後，任何被指為須承擔責任之人，得透過該法院設立責任限制基金；責任限制基金數額應為按第三十五條及第三十六條之規定確定且適用於該人可能須承擔責任之債權之責任限額總數，加上自產生該責任之事故發生之日起至基金設立之日止之利息；任何以此方式設立之責任限制基金，僅可用以償付可援引責任限制之債權。

二、責任限制基金得以存款方式設立，或以提供澳門當時生效之法律所允許且法院認為適當之擔保設立。

三、由第三十八條第一款 a 項至 c 項或第二款所指之任一人或其保險人設立之責任限制基金，分別視為係由該條第一款 a 項至 c 項或第二款所指之全部人設立。

第四十二條

(責任限制基金之分配)

一、責任限制基金應在債權人之間，依其對基金確立之債權金額，按比例分配，但不影響第三十五條第一款至第三款及第三十六條之規定之適用。

二、在分配責任限制基金前，如責任人或其保險人清償一項對基金之債權，則在所清償之金額範圍內代位取得受償人依本章之規定享有之權利。

三、上款所指代位權，除該款所指者以外，亦得由其他人在其已付賠償金額範圍內行使，但以所適用之法律允許行使該代位權為限。

四、如責任人或任何其他人士證明，如某一賠償金額在責任限制基金分配之前即已支付，日後其可能被強制支付該賠償金額之全部或部分，而按第二款及第三款之規定，其對該

金額享有代位權，則法院得命令暫時保留一筆足夠數額，以便該人日後能對該基金主張其權利。

第四十三條 (其他訴權之排除)

一、如責任限制基金已按照第四十一條之規定設立，則對基金主張債權之任何人，不得就該債權對設立該基金之人或委託他人以本人名義設立該基金之人之其他財產，行使任何權利。

二、責任限制基金按照第四十一條之規定設立後，設立該基金之人之任何船舶或財物，如為擔保對該基金主張之債權而被假扣押或扣押，或任何由其提交之擔保，得由法院命令釋放或退還；如責任限制基金已於下列任一地點設立，則法院應命令釋放或退還：

- a) 在發生事故之港口；如於港外發生事故，在事故後第一個停靠之港口；
- b) 有關人身傷亡之債權，在離船港；
- c) 有關貨損之債權，在卸載港；
- d) 在作出假扣押之國家或地區。

三、第一款及第二款之規定，僅於債權人得向管理責任限制基金之法院就該基金主張其債權，而就該債權而言，確實有基金可用，並可自由轉移時，方可適用。

第四十四條 (適用於油污損害責任限制之特別制度)

一、在澳門地區造成之油污損害之責任限制，適用經一九七六年十一月十九日及一九九二年十一月二十七日之倫敦議定書修改之一九六九年十一月二十九日《油污損害民事責任布魯塞爾公約》之規定。

二、責任限制基金之設立及分配，適用上款所指公約之規定，並補充適用程序法之規定。

三、如對船舶所有人以外之人主張因油污損害而生之債權，則第一款之規定並不影響以上數條之規定之適用。

第七章 船長

第四十五條 (概念)

船長係指負責領導船員，指揮船舶，以及對所有在船舶上之人行使當局權力之人。

第四十六條 (代理權)

一、船長代表船舶經營人履行由船舶經營人訂立之運送合同。

二、在船舶經營人設有營業場所或代理人之地方以外，船長作為船舶經營人之代理人，有權在配備船員、裝備船舶、配備供應品及給養等方面作出航行所必要之行爲。

三、一般可期待，謹慎船長基於應作出行爲時已知悉之整體情況並經考慮所涉及之各方當事人之利益後，作出之行爲，視為必要之行爲。

四、對船長之法定權利之限制，僅得對抗知悉或應知悉該限制之第三人。

五、在任何情況下，船長得確保船舶獲得日常補給及價值不高之供應，以及作出船舶一般保養所必要之小修理。

第四十七條 (借入款項)

一、在航程中，如為償付船舶之緊急開支或為繼續航行而需要金錢，以支付不屬上條最後一款所定範圍內之費用，船長應立即通知船舶經營人。

二、如不能通知船舶經營人，或適當通知後船舶經營人不提供資源亦不給予適當指示，船長得向有管轄權之法院申請許可，以便借入所需款項，或向物品供應商或提供勞務者承擔債務。

第四十八條

(貨物之使用、變賣及在其上設定負擔)

一、如為繼續航行有必要，船長作為船舶經營人之代理人，有權：

- a) 使用所運送之物品；
- b) 請求有管轄權之法院許可將部分貨物變賣或出質。

二、僅於採取上款 b 項所指行為，係為取得完成航程所需之資金之最適當方法時，且在可能範圍內及時通知對貨物有利害關係之人後，船長方得行使該項所指權力。

三、對貨物有利害關係之人，得反對將其貨物變賣或出質，只要其將貨物卸下，並支付卸貨費用及按已完成之航程之比例計算之運費。

四、對於因貨物之使用、變賣或在其上設定負擔而遭受之損害，貨物所有人有權請求船舶經營人賠償，但發生共同海損者除外。

第四十九條

(屬具之使用、變賣或在其上設定負擔)

上條之規定經作出必要配合後，適用於不屬船舶經營人所有之船舶屬具之使用、變賣或在其上設定負擔。

第五十條

(對貨物有利害關係之人之權利之保護)

一、作為船舶經營人之代理人，船長應採取為保護對貨物有利害關係之人之權利所必需且符合運送合同及海上航行要求之一切措施。

二、如船長知悉有關物品可能出現危險或知悉第三人就該物品主張擁有某些權利，而對貨物有利害關係之人並不知悉此事實者，船長應立即通知利害關係人。

三、為避免或減少損害而須採取特別措施時，船長應盡可能通知對貨物有利害關係之人或其在當地倘有之代理人；如於適當時間內收到彼等之指示，應按指示行事。

第五十一條

(投棄)

一、如出現危及船舶之安全，貨物之安全或船舶與貨物之共同安全之情況，船長得投棄所運物品或船舶屬具。

二、船長選擇犧牲之物品時，應考慮其價值、將之犧牲之作用及該等物品是否有保存之必要。

三、第四十八條第四款之規定經作出必要配合後，適用於投棄之情況。

第五十二條

(在法庭上之代理權)

在船舶經營人設有可就有關事情提起訴訟及應訴之行政機關主要所在地、場所或代表處之地方以外，船長得以本人名義及船舶經營人之代理人身分：

- a) 促使就行為作出通知；
- b) 提起訴訟；
- c) 接受通知；
- d) 就關於其本人或船員在行使獲交託之職務時作出之行為應訴。

第五十三條

(船長之法定義務)

一、船長有義務：

- a) 確保船舶及船上之人之安全；
- b) 於開航前檢查是否已為航行妥善裝備船舶，以及配備船員與供應品；
- c) 親自駕駛船舶進出港口、運河及河流；在有特別航行困難時；在可能範圍內，亦親自駕駛船舶；
- d) 於船舶在海上或將會遭遇危險時留在船上，但因緊急需要而有正當理由離船者除外；
- e) 確保船舶倘有之裝卸貨物之機器能正常運作；
- f) 使船上備有航海日誌、船上財產清單、旅客名單、貨物清單，以及依國際公約及法律規定應具備之船上文書；

- g) 向擬查看航海日誌及船上財產清單之利害關係人出示該等文件，並容許彼等製作副本或摘錄；
- h) 於當地法律要求時或為謹慎起見，使用引航員；
- i) 於船舶或貨物遇險時，如情況容許，聽取由在船上之船舶承租人或對貨物有利害關係之人之代理人及高級船員所組成之船上議會之意見；
- j) 於船舶航行期間或準備開航時，救助遇險船舶，只要該救助行為對其船舶不構成嚴重危險且可合理預期取得成效，但已知悉其他船舶在更適當之情況下或類似於其船舶能提供救助之情況下已提供救助者除外；
- l) 在上項所指情況及條件下，救助在海上或內水遇險之人；
- m) 於棄船時盡可能搶救船上文書及他人親自交託其保管之貴重物品。

二、經認可之船級社簽發之適航證書，在法院具取信力，但有相反證據者除外。

第五十四條 (航海日誌內容)

- 一、航海日誌應載有：
- a) 停泊港名稱；
- b) 航線；
- c) 航程中之事件；
- d) 航程中發生與船舶、人或貨物有關，或可能導致財產損失之意外事故；
- e) 船上出生或死亡紀錄；
- f) 船上議會所作決議。

二、上款所指意外事故應作完整記述，並載明為避免或減少損害而採用之方法。

第五十五條 (船上財產清單內容)

船上財產清單應載明船舶屬具及倘有之更改。

第五十六條 (海事報告)

一、在發生繞航，與船舶、旅客或貨物有關之意外事故，或在航程中發生能造成損害之事實時，船長有權在船舶到達後兩個工作日內，向有管轄權之法院提交海事報告。

二、船舶經營人及可能因事故而遭受重大損失之對船舶享有權利之人、對貨物有利害關係之人、旅客或船員，如提出要求，船長有義務向彼等提交海事報告。

三、海事報告內，船長須指出用以確立事實之其他證據方法。

四、海事報告應附具航海日誌中關於意外事故之紀錄之經認證副本及船員名單。

五、如不能附具載於航海日誌中之紀錄之經認證副本，則須說明理由，並應在海事報告內就該等事故作完整記述，以及記載為避免或減少損害而採用之方法。

六、經確認之海事報告在法院具取信力，但有相反證據者除外。

第五十七條 (海事報告之確認)

一、收到海事報告後，法院須盡快定出確認報告之聽證日期，並傳召船長及其他被指定之證人參與聽證；此外，須將聽證一事通知船舶經營人及與意外事故有關之人，只要有關程序不因此而過份拖延。

二、在確認報告之聽證中，須對導致須繞航之事實、意外事故之過程、造成之損害之計算、為避免或減少損害而採用之方法，進行證據調查。

三、調查證據時，須遵守《民事訴訟法典》之規定。

四、船舶經營人及與意外事故有關之其他人，均有權親自或由代理人代其到場，尚有權聲請將證據調查擴大至補充證據方法；上述代理人無需授權書而以無因管理人之身分到場。

五、如法院認為澄清事實有必要擴大證據調查，則有權依職權擴大證據調查。

第五十八條 (船長之代任)

一、如有需要，船長須暫時由大副代任；如無大副，須按職級順序由一名具備指揮資格之高級船員代任，但船舶經營人另有指示者除外。

二、在履行運送合同期間，僅於有需要時，船長及大副方得同時離船；在此情況下，上款所指高級船員在船長離船期間內代理船長職務。

三、上款之規定適用於船舶停泊在不安全之碼頭或泊位之情況。

四、船長之代任人具有船長之權力及義務。

第八章 擔保權利

第五十九條

(適用於對船舶之優先受償權及船舶抵押權之法律)

對船舶之優先受償權及船舶抵押權，受船舶註冊地法規範。

第六十條

(對於在外地登記之抵押權或同類權利之承認)

只要符合下列條件，對船舶設定之抵押權及可予以登記之類似權利(後者以下稱為“已登錄權利”)，在澳門得予以承認，並可請求作出執行：

- a) 有關抵押權及已登錄權利係按照船舶註冊國或地之法律設定，並在登記局登錄；
- b) 按照船舶註冊國或地之法律，登記以及應存放於登記局之所有文件，可讓公眾查閱，而

登記之摘錄及上述文件之副本可在登記局取得；

- c) 上項所指登記及任一文件，至少列明以下資料：抵押權人或擁有已登錄權利之人之名稱或地址，或載明該擔保係以不記名方式設定此一事實；如註冊國或地之法律要求記載擔保之最高金額，或在設定抵押權或已登錄權利之文件上已列明該最高金額，則亦須載明之；以及列明按註冊國或地之法律之規定用以確定對其他抵押權或已登錄權利之受償順位之日期及其他記載。

第六十一條

(對船舶之海事優先權)

一、以下對船舶所有人、經營人、經營人兼經理人、營運人之債權，均以對船舶之海事優先權作為擔保：

- a) 因船長、高級船員及其他船員在船上提供服務而應付之報酬或其他款項所生之債權，該等款項包括船員遣返費，以及應為船員支付之社會保障供款；
- b) 發生在陸上或海上與船舶營運有直接關係之人身傷亡所生之債權；
- c) 船舶之救助報酬之債權；
- d) 港口費、運河費、其他適航之航道費及引航費之債權；
- e) 船舶營運中造成之滅失或毀損所生之基於非合同責任之債權，但不包括船舶所運貨物、集裝箱、旅客行李之滅失或毀損所生者。

二、上款b項及e項規定之對船舶之海事優先權，不得用以擔保由下列者所生或引致之債權：

- a) 由於適用有關客觀責任制度、強制保險或其他向債權人提供擔保之方式之國際公約或法律，而應向債權人作損害賠償之與運送油污或其他危險、有害物質有關之損害；
- b) 核燃料、放射性產品或廢料之放射性能或該等物質之輻射性能與有毒性能、爆炸性能或其他危險性能之混合。

第六十二條

(對船舶之海事優先權之受償順位)

一、上條規定之對船舶之海事優先權，優先於抵押權及已登錄權利受償。

二、上條規定之對船舶之海事優先權，按上條所列次序定其順位；然而，擔保船舶救助報酬之債權之對船舶之海事優先權，優先於在作出產生該優先權之救助作業前已附於船舶上之其他海事優先權。

三、第六十一條第一款 a 項、b 項、d 項及 e 項中每一項內所列之優先權，不分先後，並列受償。

四、擔保船舶救助報酬之債權之對船舶之海事優先權間之受償順位，按其所擔保之債權之發生時間順序倒序排列；此等債權視為於有關救助作業終止之日發生。

第六十三條

(其他對船舶之優先受償權)

一、為一般動產規定之動產特別優先受償權，適用於船舶。

二、船舶之建造、修理或出賣所生之債權，享有動產特別優先受償權。

三、上款所指優先受償權於下列情況下消滅：

- a) 第七十條規定之強制變賣；
- b) 第六十六條規定之時效完成。

四、本條所指優先受償權之順位，後於第六十一條所規定之優先權，亦後於符合第六十條之要件之抵押權及已登錄權利。

五、第二款所規定之優先受償權，按順位後於為一般動產規定之動產特別優先受償權。

六、《民法典》之制度，補充適用於本條所指優先受償權。

第六十四條

(對船舶之優先權之效力之延伸)

一、對船舶之優先權之效力，延伸至：

- a) 船舶所有人或經營人因船舶滅失或毀損而享有之損害賠償債權；
- b) 共同海損之情況下船舶因遭受毀損而應得之分擔額。

二、對船舶之優先權之效力，不延伸至船舶保險合同所生之船舶所有人或經營人之債權。

第六十五條

(對船舶之優先權之屬性)

不論船舶所有權、註冊地或船旗有何變更，對船舶之優先權隨船舶存在而存在，但不影響第七十條之規定之適用。

第六十六條

(對船舶之優先權因時效完成而消滅)

一、第六十一條所規定之對船舶之海事優先權，一年不行使即消滅，但船舶於該期間屆滿前成為導致強制變賣之假扣押或執行措施之標的者除外。

二、上款所指之一年期間，自下列日期起計：

- a) 有關第六十一條第一款 a 項所規定之海事優先權之期間，由債權人離船日起計；
- b) 有關第六十一條第一款 b 項至 e 項所規定之對船舶之海事優先權之期間，由產生所擔保之債權之日起計。

該等期間不得中止或中斷，但在依法不容許進行假扣押或強制措施期間，上述期間停止計算。

三、第六十三條所指優先受償權，於下列情況下消滅：

- a) 自產生所擔保之債權之日起，六個月之期間屆滿，但船舶於該期間屆滿前成為導致強制變賣之假扣押或執行措施之標的者除外；
- b) 將船舶變賣予善意取得人後六十日期間屆滿，該期間自船舶變賣後按船舶註冊地法就變賣作出登記之日起計。

第六十七條
(讓與及代位)

一、讓與或代位取得對船舶之海事優先權所擔保之債權時，亦隨之讓與或代位取得該優先權。

二、享有對船舶之海事優先權之債權人，不得代位取得按保險合同應給予船舶所有人或經營人之補償。

第六十八條
(船舶留置權)

一、下列者享有船舶留置權：

- a) 造船人，為擔保因造船而生之債權；
- b) 實際持有船舶之修船人，為擔保實際持有船舶期間因修船而生之債權。

二、造船人或修船人不再實際持有船舶時，該留置權消滅，但該船舶成為假扣押或執行措施之標的者除外。

三、《民法典》之制度，補充適用於留置權之效果。

第六十九條
(強制變賣之通知)

一、強制變賣船舶前，應預先通知：

- a) 在註冊國或地負責登記之主管部門；
- b) 並非設定為無記名式之抵押權及已登錄權利之權利人；
- c) 設定為無記名式之抵押權及已登錄權利之權利人，以及對船舶之優先權之權利人，只要法院知悉彼等之債權；
- d) 登記局所登錄之船舶所有人或經營人。

二、強制變賣之通知，至少應提前三十日作出，並應載明：

- a) 強制變賣日期及地點，以及法院認為足以保障應獲通知之人之利益之強制變賣資料；

b) 如不能確實指定強制變賣日期及地點，則載明大概日期及預期地點，以及法院認為足以保障應獲通知之人之利益之強制變賣資料。

如屬 b 項規定之情況，知悉強制變賣之實際日期及地點後，應作出關於強制變賣之補充通知，且至少須提前七日通知。

三、上款所指通知，應以書面作出，並透過掛號信、電子通訊方法或其他可證實經已收訖之適當方法，寄發予倘知悉之第一款所指利害關係人；此外，該通知應刊登於一份中文及一份葡文報章上。

第七十條
(強制變賣之效力)

一、在船舶強制變賣之情況下，一切抵押權或已登錄權利（經權利人同意由買受人承擔者除外），以及一切優先權或其他任何性質之負擔均終止，只要：

- a) 船舶處於作出強制變賣之法院所在國家或地區之管轄範圍內；
- b) 該變賣係按照上述國家或地區之法律及上條之規定作出。

二、因假扣押或執行措施，以及隨後之船舶變賣所生之開支及費用，優先以變賣所得償付；此等開支及費用尤其包括自假扣押或執行措施之日起計之船舶保養費、船員給養費及報酬，以及第六十一條第一款 a 項所指之其他款項及開支；變賣所得之餘額部分應按本章之規定分配，儘量清償有關債權；在對所有債權人作出清償後，倘有之餘數須交付予船舶所有人，並得自由轉移。

三、強制變賣時，如船舶由造船人或修船人實際持有，且彼等按作出強制變賣之國家或地區之法律享有留置權，則彼等應將船舶交予買受人，但彼等於第六十一條所指對船舶之海事優先權之權利人之債權以變賣所得受償後，有權就彼等之債權獲得償付。

四、將船舶作強制變賣後，只要經已符合第一款 a 項及 b 項所規定之要件，有管轄權之法院應買受人之請求，須簽發證明書，證明船舶經已變賣且不附有任何抵押權或已登錄權利（買受人所承擔者除外）、任何優先權或其他負擔；登

記局局長有義務註銷所有抵押權及已登錄權利（買受人所承擔者除外）之登記，並根據實際情況以買受人名義將船舶註冊或發出供新註冊用之註銷證明書。

第七十一條

（因移走船舶而生之債權之優先）

公共當局為航行安全或保護海洋環境，將擱淺或沉沒之船舶移走後，如該船舶被強制變賣，則移走之費用應以變賣所得償付，且優先於優先受償權所擔保之其他債權。

第七十二條

（可容許之抵押權）

僅容許對船舶作自願抵押權。

第七十三條

（適用於抵押權之設定、效力及登記之制度）

一、如本章無特別規定，抵押權之設定及效力，受《民法典》之規定規範。

二、然而，抵押權之登記及登記效力，受適用於登記之法例規範。

第七十四條

（建造中船舶之抵押）

得將建造中之船舶抵押，只要在設定抵押權之文件上詳細列明船舶之主要尺度、預定噸位及建造船舶之場所。

第七十五條

（抵押之正當性）

一、能將船舶讓與之人，方有抵押船舶之正當性。

二、船舶之共有人，非經大部分共同權利人同意，不得將其擁有之船舶份額抵押。

三、如訂造人供應造船材料，或造船人向其發出供抵押用之特別授權書，則具有將建造中船舶抵押之正當性；在其他情況下，該種抵押之正當性屬造船人。

第七十六條

（設定行為之方式）

設定抵押權之行為，即使在澳門地區以外作出，亦須以書面為之。

第七十七條

（債權之從權利之擔保）

一、抵押權擔保之範圍，包括載於登記內之債權從權利。

二、如涉及利息，則抵押僅包括兩年之利息。

三、上款之規定，並不影響可對尚欠之利息作新抵押之登記。

第七十八條

（船舶之滅失或毀損）

如船舶滅失或毀損，抵押權人對 a 項之債權或 b 項之款項，保留其對船舶所具有之優先權：

a) 船舶所有人對下列各項之債權：

i) 船舶遭受毀損之賠償；

ii) 船舶因遭受共同海損而應得之分擔額；

iii) 抵押作登錄後發生之救助報酬；

iv) 保險人之賠償；或

b) 根據 a 項所列事項而支付之款項（但用於修理船舶毀損者除外）。

第七十九條

（適用於對貨物之優先權及貨物留置權之法律）

一、對貨物之優先權及貨物留置權之設定，適用規範被擔保之債權之法律；其他事項則適用目的地之法律。

二、如上款之優先權不能重新歸類到目的地法規定之任一類別，則其受償順位列於其他擔保物權之後，而上款之優先權間之受償順位相同。

第八十條

(對貨物之優先權)

一、為一般動產規定之動產特別優先受償權，適用於貨物。

二、下列者對貨物享有動產特別優先受償權：

- a) 貨物運送合同或保存費用所生之債權；
- b) 對貨物在共同海損中應分攤之份額之債權；
- c) 因救助而生之債權。

三、以上兩款所規定之優先權，受《民法典》之制度規範，其受償順位依上述次序列於其他動產特別優先受償權之後，但不影響以下兩款之規定之適用。

四、此等優先權於貨物交付時終止，但於交付後十日內向法院援引此等優先權且貨物仍由受貨人所持有者除外。

五、優先權之效力延伸至因貨物滅失或毀損而獲第三人賠償之債權，包括因保險合同而生之債權。

第八十一條

(貨物留置權及貨物之提存)

一、運送人就運送所生之債權享有貨物留置權。

二、運送人之留置權受《民法典》之規定規範。

三、運送人有權將貨物卸載，並將之作司法或非司法提存。

四、運送人得向有管轄權之法院請求許可，以便將提存之貨物作司法或非司法變賣，並以變賣所得實現其債權。

五、在澳門以外之港口，運送人將貨物提存及變賣之權力，受當地法律規範。

第二編

海上貨物運送

第一章

一般規定

第八十二條

(海上貨物運送合同之概念)

海上貨物運送合同係指一方當事人有義務在海上或內水將貨物運送或提供船舶將貨物運送，以收取名為運費之金錢回報之合同。

第八十三條

(適用於海上貨物運送合同之法律)

一、海上貨物運送合同，受雙方當事人所選定之法律規範。

二、如無選定，有關合同受與之有最密切聯繫之國家或地區之法律規範。

三、如有疑義，則視有關合同與運送人之主營業場所及以下任一地點所在之國家或地區有最密切聯繫：

- a) 裝載地；
- b) 卸載地；
- c) 託運人或承租人之主營業場所。

四、如屬定期租船合同或航次租船合同，有疑義時，運送人及承租人設有主營業場所之國家或地區，視為與該合同有最密切聯繫；如彼等之主營業場所並非處於同一國家或地區，則船舶註冊地及運送人或承租人之主營業場所所在之國家或地區，視為與有關合同有最密切聯繫。

五、履行方法受應履行之地之法律規範。

六、如按以上數款之規定賦予另一法律準據法地位，並不影響按第一百二十五條之規定適用第四章之規定。

七、如不適用第四章之規定，則不論合同由何種法律規範，均須遵守貨物交付地當時生效之規定，只要該等規定具有相同內容及功能且按有關國際私法屬準據法。

第八十四條

(適用於貨物運送行紀之概念及制度)

一、貨物運送行紀，係指一方當事人有義務以自己名義，為託運人之計算，與運送人訂立合同，使運送人運送貨物之合同。

二、貨物運送行紀合同，受適用於承攬運送合同之規定規範。

三、如對合同之定性有疑義，推定提供服務者負有與運送人相同之義務。

第八十五條

(貨物運送合同之證據)

貨物運送合同得以法律容許之任何方法證明。

第八十六條

(適航性)

船舶航行前及開航時，運送人有義務作出適當注意，使船舶處於適航狀態。

第八十七條

(以可要求之速遣航行之義務)

一、運送人應將船舶駛至裝貨港、裝載貨物、駛往目的港，並以可要求之速遣完成航程。

二、開航時，如相當長時間因故不能航行，致合同所定之目的無法達成，則任一方當事人均得解除合同。

三、如約定船舶到達之期限，而期限屆滿時船舶仍未到達，託運人得解除合同。

四、如託運人因合同不被履行而遭受損害，第二款及第三款之規定，並不影響託運人要求賠償之權利，但因故不能開航一事不得推定為可歸責於運送人。

第八十八條

(貨物之提供)

一、託運人須確保船舶到達裝船港時將貨物置於裝載地點讓運送人支配。

二、如託運人所提供之貨物少於約定數量，運送人有權收取虧艙費。

三、如貨物不能裝船，運送人亦有權收取虧艙費。

四、如託運人拒絕將貨物裝船，運送人得立即解除合同，並有權收取虧艙費。

第八十九條

(危險貨物)

一、危險貨物之海上運送，受所適用之特別規定規範。

二、對於因危險貨物裝船而產生之一切後果，託運人須承擔責任，但不影響下款之規定之適用。

三、如運送人知悉或應知悉貨物之危險性，對於運送人可合理預見之危險貨物裝船後之後果，託運人無須承擔責任。

第九十條

(託運人在貨物裝船方面之義務)

一、託運人應按合同或港口習慣作出由其負責之裝貨作業，如無合同或港口習慣，則按航運習慣為之。

二、關於此等義務之履行，託運人僅得援引合同明示規定之抗辯。

三、如屬定期航線之一般貨運，有疑義時，將貨物置於裝卸機器之操作範圍以及將之吊至船舷線之上之作業之費用及風險，推定為由託運人承擔；越過船舷線後，運送人須負責以適當方法接收及搬運貨物。

四、如訂定裝貨時間，則適用航次租船之規定。

第九十四條

(應支付運費之人)

第九十一條

(甲板上之貨物)

一、貨物應按適當規章及航運習慣，裝載於船上用作載貨之地方。

二、運送人須經託運人明示同意，或按照航運習慣，方得將貨物裝載於甲板上。

第九十二條

(貨物收據及貨物提單)

一、託運人有權要求運送人簽發貨物收據，但港口習慣另有規定者除外。

二、託運人有權要求交付貨物提單，以代替上款所指收據，或按照合同之規定，要求交付具同等效力之單證。

三、託運人須保證，由其記載或按其聲明而在貨物提單或具同等效力之單證上記載之貨物資料正確。

四、貨物提單證明運送人按提單上所作記載接收貨物。

五、僅於證明在移轉時第三人已知悉貨物提單所載資料不正確之情況下，方容許向獲移轉該提單之第三人提出相反證據。

第九十三條

(貨物提單之種類及移轉)

一、提單為代表其所載貨物以及有權在目的港獲交付貨物之憑證，得簽發為記名式、指示式或無記名式。

二、移轉貨物提單時，須遵守債權證券之一般制度。

一、託運人有義務支付運費。

二、如收貨人為貨物提單之權利人，或雖非貨物提單之權利人，只要接收貨物，則須對應在目的地支付之運費之債負連帶責任。

第九十五條

(按貨物重量或體積計算之運費)

運費按貨物裝船時之重量或體積計算，但習慣另有規定者除外。

第九十六條

(運費之到期)

一、運費於貨物在目的港交付時到期，並得要求支付。

二、上款之規定並不影響運送人之下列權利：

- a) 收取虧艙費；
- b) 按已作出之航行之比例收取運費，如不能繼續航行或不可要求繼續航行；
- c) 收取全部運費，如不能繼續航行之原因可歸責於託運人之行為，或收貨人不在目的港接收貨物。

三、如發生貨損，不論屬貨物毀損或貨物短量之情況，亦須支付運費，然而，收貨人得將該運費列入貨損之賠償請求內。

第九十七條

(預付運費)

一、如應預付運費，運費視為於可要求支付之日到期，但另有約定者除外。

二、運費到期後，如發生貨物滅失或航程中斷，只要其原因不可歸責於運送人，託運人並不獲免除支付運費之義務。

務，且不得以貨物滅失或航程中斷為理由而要求返還已付之運費。

第九十八條

(繞航)

- 一、船舶航行時，不應偏離通常之航線。
- 二、在下列情況下，視為有合理理由繞航：
 - a) 履行救助義務；
 - b) 按第四十六條第三款所定準則作出合理繞航。

三、如繞航無合理理由，且足以嚴重危及合同所定目的之達成，則託運人有權解除合同。

四、對無合理理由之繞航，運送人須按民事責任之一般規定承擔責任。

第九十九條

(開航後因故不能航行)

一、如因意外事故或不可抗力而確實無法繼續航行，則運送人有權解除合同，或將貨物轉由其他船舶運載。

二、如不能航行之原因能於合理時間內透過支付合理費用而消除，則運送人應作出完成航程所必要之行為。

三、如不能航行之原因不能按上款之規定消除，則運送人有權解除合同，或透過支付必要之費用或將貨物轉由其他船舶運載而履行合同。

四、如運送人解除合同，僅有權按已作出之航行之比例收取運費。

第一百條

(貨物之交付)

- 一、運送人須於合同規定之地方交付貨物。
- 二、貨物應交付予持有接收貨物憑證之人。

三、如運送人已發出貨物提單或具同等效力之單證，則應將貨物交付予貨物提單或具同等效力之單證之權利人。

四、將貨物交付予持有貨物提單或具同等效力之單證之正本之人時，即完成交付義務。

五、然而，如運送人於交付貨物前知道或獲悉要求交付貨物之請求不止一個，則應將貨物交付予持有較有效憑證之人。

六、在上款所指情況下，運送人於查核應將貨物交付予何人期間，得將貨物卸載並作出提存。

七、如按當地法律運送人有義務將貨物交付予港口管理當局或其他專門負責此職務之實體，則將貨物交付予此等實體時，視為已履行交付義務。

第一百零一條

(貨物之不被接收)

一、如無人接收貨物或收貨人拒絕接收貨物，運送人得將貨物卸載，並作司法或非司法提存。

二、如合理期間過後仍未能交付貨物，則運送人得請求法院將貨物作司法或非司法變賣，以便實現其債權，尤其因倉儲費用而生之債權。

三、在澳門地區以外之港口，如當地法律容許，運送人得安排將貨物變賣，無須法院介入。

四、以上數款之規定，不影響運送人對託運人或對貨物提單或具同等效力之單證之權利人行使其他權利。

第一百零二條

(貨物之卸載)

一、收貨人應按合同或港口習慣之規定，作出其應負責之卸載作業；如無該等規定，則按運載習慣作出。

二、如屬定期航線之一般貨運，有疑義時，將貨物安置於碼頭之作業之費用及風險，推定由運送人承擔。

三、如訂定卸載時間，則適用航次租船之規定。

第一百零三條
(對毀損之責任)

一、每一當事人，僅須對由其負責裝卸作業之期間內造成且與該等作業有關之貨物或船舶毀損，承擔責任。

二、每一當事人，均須對其搬運人及履行輔助人之行為，承擔責任，並按一般規定對彼等有求償權。

三、對於在運送人保管貨物期間發生之貨損，運送人須按合同規定承擔責任，並補充適用第四章規定之制度。

四、自貨物交付日或應交付之日起兩年期間內，如不提相應之審理程序，則貨損之賠償請求權消滅；該期間並不適用於求償權。

第一百零四條
(收貨人之權利及義務)

非託運人之收貨人，在擁有貨物提單時，即取得運送合同所生之權利，並須承擔該合同所生之義務；如屬無簽發貨物提單之情況，則在接收貨物時，即取得上述權利，並須承擔上述義務。

第二章
航次租船

第一百零五條
(航次租船概念)

航次租船係指，運送人有義務提供用於預定之一次或多次海上航行之船舶，以運送約定之貨物，從而收取按所運貨物數量計算之運費之合同。

第一百零六條
(往裝船港之航行)

運送人應以合理速度將船舶駛往裝船港；如約定期限，則應在期限內使船舶到達，作好裝貨準備。

第一百零七條
(港口安全)

一、如合同規定船舶應駛往安全港口、碼頭或泊位，承租人須保證合同所定或承租人事後指定之港口、碼頭或泊位之安全。

二、如合同約定承租人應指定港口、碼頭或泊位而未提到上款所規定之安全條件，則推定承租人保證所指定之地方之安全。

第一百零八條
(裝卸期限之開始)

一、裝卸期限，自船舶在合同所約定之地點作好裝卸作業準備時開始計算。

二、如在第一個港口裝貨或僅在一個港口裝貨，尚須通知承租人上款所指事項。

第一百零九條
(擁擠)

一、如合同約定之地方為碼頭或泊位，擁擠風險由運送人承擔，如約定之地方為港口，則擁擠風險由承租人承擔。

二、如合同訂定須按海事習慣平均分擔，則承租人亦須承擔擁擠風險。

三、如船舶因裝卸泊位正被使用而不能立即駛往該裝卸泊位，且擁擠風險須由承租人承擔，則船舶抵達通常用作輪候之泊位視為船舶到達。

四、船舶由輪候之泊位駛往裝卸泊位所使用之時間不予計算。

第一百一十條
(裝卸期限之計算)

一、僅於發生合同明示約定之中斷原因，或由於可歸責於運送人之過失行為而耗費時間之情況下，方中斷裝卸期限之計算。

二、在上款規定之裝卸期限中不算入之期間內，用於裝卸之時間折半計算。

第一百一十一條
(滯期)

一、如在約定之裝卸期限過後仍未完成裝卸，承租人有義務就為完成裝卸而耗用之時間向運送人作出補償，如無約定裝卸期限，則在通常裝卸作業所需之裝卸期限過後，承租人亦有義務就完成裝卸所耗用之時間作出上述補償。

二、如無約定可適用之滯期費，亦無運載習慣可依，上述補償按定期租船之行市運費加上港口費及燃料消耗費計算。

三、為計算裝卸期限而訂定之不算入之規定，不適用於計算滯期時間。

第一百一十二條
(裝卸作業)

承租人有義務作出貨物之裝卸作業。

第一百一十三條
(運送人對貨損之責任)

對於在運送人保管貨物期間發生之貨損，運送人須承擔責任，但證明發生以下任一抗辯之理由者除外：

- a) 已履行運送合同之義務；
- b) 貨物之毀損或滅失不可歸責於合同之不履行；
- c) 貨物之毀損或滅失可歸責於船長或其輔助人之航海過失；

d) 貨損發生於由承租人負責之裝卸作業期間。

第一百一十四條
(相繼航次租船)

一、如屬相繼航次租船，運送人有義務於每次航程開始時使船舶處於適航狀態。

二、僅於合同約定得更換船舶之情況下，運送人方有權更換合同約定之船舶。

三、如屬合同約定之船舶或後來指定之船舶全損之情況，運送人無義務作出更換。

第三章
定期租船

第一百一十五條
(概念)

定期租船合同係指，運送人有義務在約定時間內提供船舶，以運送貨物，從而收取按使用船舶時間計算之運費之合同。

第一百一十六條
(適航性)

運送人僅於雙方有約定之情況下，方在船舶交付後之租船期間內有義務維持船舶處於適航狀態。

第一百一十七條
(港口安全)

船舶應按承租人之指示駛往之港口、碼頭或泊位之安全之保證，適用第一百零七條之規定。

第一百一十八條
(運費)

一、承租人須按租船存續期內所使用之時間支付運費，但在下列情況下無須支付運費：

- a) 發生合同所約定之中止運費原因；
- b) 因運送人之過失不履行而中止服務；
- c) 不可歸責於承租人之行為之確定不能履行。

二、對於短暫不履行繳付運費義務，運送人得向承租人定出支付運費之合理期限。

三、如運送人在上款所指催告中已將不支付之後果通知承租人，而期限屆滿時承租人仍未支付運費，則運送人有權解除合同及取回船舶。

四、運送人須將行使解除合同權利一事通知承租人。

第一百一十九條 (承租人須承擔之費用)

承租人須承擔燃料消耗費、港口費、裝卸費，以及按習慣應由其支付之費用。

第一百二十條 (運送人之損害賠償權)

如承租人之行為或其他人依從其指示或請求而作出之行為導致須對第三人承擔責任，對於因此而造成之損害，承租人有義務向運送人作出賠償。

第一百二十一條 (運送人對貨損之責任)

對於在運送人保管貨物期間發生之貨損，運送人須按第一百一十三條之規定承擔責任。

第一百二十二條 (約定期間之定期租船之存續期)

一、承租人有義務在約定地點及期間內將船舶交還。

二、如航行之延長未能在開航時合理預見，承租人應付之運費仍按約定之費率計算。

三、如航行之延長可合理預見，則運送人無義務開始航程；如接受承租人之指示，則有權收取按期限屆滿日行市費率計算之延長航行期間之運費。

四、如承租人已保證在期限內將船舶交還，即使航行之延長未能合理預見，亦適用上款第二部分之規定。

第一百二十三條 (貨物留置權及貨物之提存)

一、為擔保定期租船合同所生之債權，運送人得按第八十一條之規定對貨物行使留置權及將之提存。

二、上款所指權利，僅得為擔保有關債權而向收貨人行使，該債權不得超過按作為收貨權利憑證之運送合同收貨人應支付之運費數額。

第四章 (以提單運送貨物)

第一百二十四條 (以提單運送貨物之合同之概念)

一、以提單運送貨物之合同，指僅以貨物提單或具同等效力之單證為憑據之海上貨物運送合同。

二、如提單或具同等效力之單證係按租船單證簽發，則本章所規定之特別制度，亦適用於運送人與不受租船單證約束之提單權利人或具同等效力之單證權利人間之關係。

第一百二十五條 (適用於以提單運送貨物之特別制度)

一、以提單運送貨物時，須遵守本章之規定。

二、本章之規定適用於：

- a) 按第八十三條之規定，受澳門法律規範之合同；
- b) 貨物應在澳門交付之合同。

第一百二十六條

(定義)

本章所用下列詞語含義如下：

- a) “船舶經營人”，指與託運人訂立運送合同之船舶所有人或船舶承租人；
- b) “運送合同”，僅指作為海上或內水貨物運送憑證之提單或以任何類似單證作為憑據之運送合同；按租船單證簽發之提單或類似單證，自提單或類似單證規範船舶經營人與提單持有人之關係之時起，亦包括在內；
- c) “貨物”，包括活動物在內之財產、物品、貨物及任何性質之物件，或按提單或具同等效力之單證之規定置於甲板上運載之貨物；
- d) “船舶”，指所有用於海上或內水之運送貨物之船舶；
- e) “運送貨物期間”，包括自貨物裝上船時起至卸下船時止之期間。

第一百二十七條

(船舶經營人之權利及義務)

貨物運送合同之船舶經營人，對於貨物之裝載、積載、搬移、運送、保管、照料、卸載，須按以下各條之規定承擔責任及義務，並享受權利及免責，但不影響第一百三十二條之規定之適用。

第一百二十八條

(船舶經營人之義務)

一、船舶經營人於開航前及開航時，有義務作出合理注意：

- a) 使船舶處於適航狀態；
- b) 使船舶適當配備船員、設備及供應品；
- c) 使貨艙、冷藏艙及船上其他載貨處所能妥善收受、運載及保存貨物。

二、船舶經營人須適當及謹慎地將所運貨物裝載、積載、搬移、運送、保管、照料、卸載，但不影響下條之規定之適用。

三、船舶經營人、船長或船舶經營人之代理人，於接收及裝載貨物後，應託運人之請求，須向其交付提單，其上尤其須載明下列各項：

- a) 為識別貨物所需之主要標誌，按託運人在貨物裝船前以書面提供之資料記載，而此等標誌須以印戳或以其他方式明確顯示於未經包裝之貨物上或載有該等貨物之箱子或包裝上，且於航行終了時仍保持清晰可認；
- b) 貨物或物品之包數、件數、數量或重量，根據具體情況，按託運人以書面提供之資料記載；
- c) 貨物之外表狀況及包裝。

然而，船舶經營人、船長或船舶經營人之代理人，如有正當理由懷疑提單所記載之貨物之標誌、件數、數量或重量與所接收之貨物不符，或無足夠方法核對提單之記載，則無義務在提單上作聲明或記載。

四、按上款 a 項至 c 項之規定作出記載之提單，構成船舶經營人已按提單所載接收貨物之推定，但有相反證據者除外。

然而，如提單已移轉予作為託運人之善意第三人，則不得提出相反證據。

五、託運人視為已於裝船時向船舶經營人保證，所提供之貨物之標誌、件數、數量及重量正確無誤，並應賠償船舶經營人因該等資料不正確而導致或造成之滅失、毀損及費用；船舶經營人此項請求賠償權，不得用以限制其依運送合同對託運人以外之任何人所負之責任及義務。

六、在將貨物移交予按運送合同有權接收貨物之人之前或之時，除非已在卸貨港將貨物滅失或毀損之發生及性質以書面通知船舶經營人或其代理人，否則，得以該移交行為推定船舶經營人已按提單所載交付貨物。

如滅失及毀損並非明顯可見，上述通知應自交付日起三日內作出。

如在接收貨物時已共同檢驗貨物狀況，則無須提出書面保留。

除非自貨物交付日起或應交付之日起一年期間內提起訴訟，否則，船舶經營人及船舶無須對貨物承擔任何責任，但

不影響下款之規定之適用。然而，導致提起訴訟之事故發生後，該期間得由當事人協議延長。

如屬確定或推定之滅失或毀損之情況，船舶經營人或收貨人為檢驗及清點貨物，應相互提供一切合理便利。

七、求償之訴，即使於上款所定一年期間屆滿後，仍得提起，只要係在有管轄權之法院所在地法規定之期間內提起；然而，該期間不得少於三個月，自提起求償之訴之人解決對其本人之索賠之日起或在對其本人提起之訴訟中被傳喚之日起計。

八、貨物裝船後，如託運人要求交付提單，船舶經營人、船長、船舶經營人之代理人交予託運人之提單，須為“已裝船”提單，然而，如託運人先前已收取任何對該貨物之權利單證，則應交還該單證，換取“已裝船”提單。船舶經營人、船長或代理人在裝船港亦有權在先前已交付之單證上註明裝貨船舶之名稱及裝船日期；經如此註明之單證，如載有第三款所規定之各項資料，則為本條之目的，視為“已裝船”提單。

九、運送合同中之任何條款、約定或協議，如免除船舶經營人及船舶因過失或未履行本條所規定之責任及義務而導致之貨物滅失或毀損之責任，或以不同於本章之規定減輕上述責任，均屬無效，不產生任何效力，並視為無記載。將貨物之保險利益讓與船舶經營人之條款或任何類似條款，可使船舶經營人免除其責任。

第一百二十九條

(對不適航之責任)

一、對於因不適航所致或所生之滅失或毀損，除非係由於船舶經營人未按上條第一款之規定作出合理注意：使船舶處於適航狀態，確保適當配備船員、裝備船舶及配備供應品、使貨艙、冷藏艙及其他載貨處所能妥善收受、運載及保存貨物，否則船舶經營人或船舶均無須承擔責任。如因船舶不適航而造成滅失或毀損，有關已作出合理注意之舉證責任，由船舶經營人或由援引本條所規定之免責之人承擔。

二、不論船舶經營人或船舶，對於在下列情況所生或所致之滅失或毀損，均無須承擔責任：

- a) 船長、大副、引航員或船舶經營人之受僱人管理船舶時之過失行為；
- b) 火災，但因船舶經營人之過失或過錯而造成者除外；
- c) 海上或其他可航水域之危險、風險或意外；
- d) 意外事故；
- e) 戰爭行為；
- f) 公敵行為；
- g) 政府、主管部門或人民之禁制或強制行為，或司法扣押；
- h) 檢疫限制；
- i) 託運人、貨物所有人或彼等之代理人或代表之行為或不行為；
- j) 不論任何原因，局部或全部罷工、關廠、停工或勞動限制；
- l) 民眾暴動、騷亂；
- m) 在海上或內水救助或企圖救助人命或財產；
- n) 因貨物之隱有瑕疵、特別性質或本身瑕疵而生之體積或重量耗損，又或其他滅失或毀損；
- o) 包裝不當；
- p) 標誌不當或不善；
- q) 經合理注意仍未發現之隱有瑕疵；
- r) 不可歸責於船舶經營人或其代理人或受僱人之過失之其他原因，但援引此項免責利益之人須負舉證責任。

三、對於船舶經營人或船舶所遭受之滅失或毀損，不論導致滅失或毀損之原因為何，只要不可歸責於託運人本人或其代理人或受僱人之過失行為，託運人均無須承擔責任。

四、為救助或企圖救助人命或財產而繞航或任何有合理理由而繞航，均不視為違法或違約，對由此而生之任何滅失或毀損，行為人無須承擔責任。

五、

a) 除非在貨物裝船前託運人已申報該貨物之性質及價值，並在提單內載明，否則，在任何情況下，運送人或船舶對貨物或與貨物有關之滅失或毀損所負賠償責任，以滅失或

毀損之貨物每件或每單位不超過 666.7 計算單位，或毛重每公斤不超過 2 計算單位之數額為限，擇其較高限額適用之；

b) 全部賠償金額，應參照貨物按合同規定卸載或應卸載之當地當日之價值計算。貨物價值按其在交易所之價格確定，如無交易所價格，則依當時之市場價格，如無當時之市場價格，依相同性質及質量之貨物當時之價格；

c) 如貨物用集裝箱、貨盤或類似裝運器具集裝，提單中所載之裝於此類裝運器具之貨物件數或單位數，須視為本款所指貨物件數或單位數；在上述情況以外，每一裝運器具須視為一件或一個單位；

d) 本條所指計算單位，指國際貨幣基金組織規定之特別提款權。本款 a 項所指金額，須按當地貨幣於有管轄權之法院所在地法所定日期之價格換算為當地貨幣；

e) 如證明毀損係由運送人之故意或明知可能造成毀損而輕率作為或不作為所造成，則運送人或船舶均無權享受本款所規定之責任限制之利益；

f) 本款 a 項所指申報，如在提單中載明，則構成一推定；該推定對船舶經營人不具約束力，而船舶經營人得對之提出爭議；

g) 經船舶經營人、船長或船舶經營人之代理人與託運人雙方協議，得定出不同於本款 a 項所定最高限額，但約定之最高金額不得低於該項所定最高金額；

h) 如託運人故意虛報貨物性質或價值，則對於貨物或與貨物有關之滅失或毀損，船舶經營人或船舶均無須承擔責任。

六、具有易燃性、易爆性及危險性之貨物，如船舶經營人、船長或船舶經營人之代理人知悉其性質或特性後不會允許裝船者，船舶經營人得於卸載前之任何時間將貨物卸在任何地點、銷毀或使之不能為害，而不予賠償；對於因該等貨物之裝船而直接或間接造成或產生之一切毀損及費用，該等貨物之託運人須承擔責任。如船舶經營人知悉貨物之性質並

已同意裝船，在任一貨物對船舶或貨物構成危險時，亦得同樣將貨物卸在任何地點、銷毀或使之不能為害，而不負賠償責任，但由倘有之共同海損所導致者除外。

第一百三十條

(免責範圍及責任限制之範圍)

一、本章之規則所定之抗辯及責任限制，適用於就運送合同所涉及之貨物之滅失或毀損對船舶經營人提起之賠償之訴，不論該訴訟係基於合同責任或非合同責任。

二、如向船舶經營人之履行輔助人提起上述訴訟，該輔助人得援引船舶經營人可按本章之規定援引之抗辯及責任限制。

三、船舶經營人及其履行輔助人所承擔之金額總數，在任何情況下均不得超過上條所定之限額。

四、然而，如經證明，毀損係由履行輔助人之故意或明知可能造成毀損而輕率地作為或不作為所造成，則該履行輔助人不得援引本條之規定。

第一百三十一條

(船舶經營人之權利及義務之變更)

一、船舶經營人對於本章規定其享有之權利及豁免，得全部或部分放棄，對於本章規定其應負之責任及義務，亦得予以增加，只要該放棄或增加在交付予託運人之提單上註明。

二、本章之規定不適用於租船單證，但如提單係根據租船單證簽發，則該等提單須符合本章之規定。本章之規定，均不妨礙在提單上加註關於共同海損之任何合法規定。

第一百三十二條

(個人約定之有效性)

一、雖有以上各條之規定，只要不違反公共秩序，船舶經營人、船長、船舶經營人之代理人，亦得與託運人就船舶

經營人對任何特定貨物所負之責任及義務、所享有之權利及豁免、與船舶之適航狀態有關之義務等，以任何條件訂立任何合同，或就船舶經營人之受僱人或代理人對海上或內水運送之貨物之裝載、積載、搬移、運送、保管、照料、卸載應謹慎或注意之事宜，以任何條件訂立任何合同。但在此情況下，必須未曾簽發或將不簽發提單，而所訂立之約定之條款須載入不得移轉且註明不得移轉字樣之貨物收據上。

二、按上款之規定訂立之約定，具有完全之法律效力。

三、本條之規定，不適用於因普通商業交易而作出之一般商業貨運，僅適用於因所運財物之特性及狀況、或所據以進行運送之情況、條款及條件而須採用特別約定之貨運。

第一百三十三條

(其他規定)

本章之規定，並不禁止船舶經營人或託運人，就船舶經營人或船舶，對貨運船舶所載貨物於載貨前或卸貨後遭受之滅失或毀損，或與貨物之保管、照料及積載有關之滅失或毀損應承擔之義務及責任在合同內加註規定、條件、保留或豁免條款。

第一百三十四條

(責任限制)

本章之規定，不變更任何關於船舶所有人責任限制之法律所規定之船舶經營人之權利及義務，亦不影響國際公約對船舶所有人責任限制所作之規定之適用。

第一百三十五條

(對核損害之責任)

本章之規定，不影響國際公約及法律有關核損害責任之規定之適用。

第五章

多式聯運

第一百三十六條

(適用範圍)

本章之規定，僅適用於其中一種運送方式為海上運送之情況。

第一百三十七條

(多式聯運之行紀)

當事人一方有義務以自己名義，為託運人之計算，與各運送人訂立合同，使貨物得以多式聯運之合同，適用第八十四條之規定。

第一百三十八條

(多式聯運合同之概念)

多式聯運，係指當事人一方透過收取金錢回報而負有義務以至少兩種不同方式運送貨物，或為有關運送提供運輸工具之合同。

第一百三十九條

(適用於多式聯運合同之法律)

一、確定以何種法律規範多式聯運合同時，適用第八十三條第一款至第三款及第五款之規定，但有關規定須按前款之規定作出配合。

二、裝載地及卸載地，應以運送人接收貨物之地及將貨物交付收貨人之地代替。

第一百四十條

(適用於多式聯運合同之制度)

一、多式聯運合同中，每一種方式之運送，受規範該種單式運送合同之制度規範。

二、上款之規定，不影響在原則上規範某一種方式之運送之國際公約對其他運送航段之規定之適用。

三、然而，僅作為海上運送之補充航段之江河運送，受適用於海上運送之制度規範。

四、適用規範不同運送航段之若干制度時，應盡量保持合同內之規定之一致性及協調性。

第一百四十一條

(貨損)

在多式聯運合同之情況下，如能確定導致貨損之事實發生於以某一方式進行之運送過程中，則運送人須按適用於該種單式運送合同之制度承擔責任；如不能確定，則按所使用之運送方式中最有利於受害人之單式運送合同制度承擔責任。

第三編

海上旅客運送

第一百四十二條

(適用範圍)

一、本編之規定，規範有償之海上旅客運送合同。

二、關於運送人責任之規定，亦適用於無償之海上旅客運送合同。

第一百四十三條

(海上旅客運送合同之概念)

海上旅客運送，係指運送人有義務經海上或內水將旅客運送，或為此等客運提供船舶之合同。

第一百四十四條

(適用於海上旅客運送合同之法律)

一、海上旅客運送合同，受當事人所選定之法律規範。

二、如無選定，有關合同受與之有最密切聯繫之國家或地區之法律規範。

三、如有疑義，運送人營業場所及以下任一地方所在之國家或地區，視為與有關合同有最密切聯繫：

- a) 旅客之常居所；
- b) 開航地；
- c) 目的地。

四、履行方法受應履行之地之法律規範。

五、按以上數款之規定賦予另一法律準據法地位時，並不影響關於運送人須按第一百六十一條之規定對本編所指人身傷害或行李毀損承擔責任之規定之適用。

六、如不適用上款所指規定，則不論合同由何種法律規範，均須遵守開航地或目的地當時生效之規定，只要該等規定具有相同內容及功能且按有關國際私法屬準據法。

第一百四十五條

(適用於旅客運送行紀之概念及制度)

一、旅客運送行紀，係指一方當事人有義務以自己名義，為旅客之計算，與運送人訂立合同，以促成旅客運送之合同。

二、旅客運送行紀合同，受適用於承攬運送合同之規定規範。

三、如對合同之定性有疑義，推定提供服務者負有與運送人相同之義務。

第一百四十六條

(海上旅客運送合同之方式)

一、運送人應發出船票，船票至少須記載下列事項：

- a) 運送人之識別資料；
- b) 船舶名稱或類別；
- c) 開航地及目的地；
- d) 開航日及到達日；
- e) 票價；
- f) 寢艙等級及編號，如因旅程之持續期間而須提供住宿。

二、如屬十二小時以下之內水運送，船票僅須載有上款 a 項及 c 項至 e 項之資料。

三、如運送人不發出載有以上兩款所指資料之船票，合同無效，但無效僅得由旅客援引。

四、以上數款之規定適用於受澳門法律規範之合同，或以澳門地區為開航地或目的地之情況。

第一百四十七條
(用於運送之船舶)

運送應以約定之船舶為之，如無約定，則以運送人之相應於船票所載類別之船舶為之。

第一百四十八條
(適航性)

運送人應提供用於運送之船舶，並使之處於適航狀態，以及具備為運送旅客所需之條件。

第一百四十九條
(膳宿)

一、如因航程持續時間長而有需要，運送人應提供寢艙住宿。

二、票價包括膳食費，但另有明示約定者除外。

三、如票價不包括膳食費，運送人有義務以合理價格提供膳食。

第一百五十條
(票價)

一、旅客須支付約定之票價。

二、票價應於船票交付時支付，但另有約定者除外。

三、旅客登船時如無運送憑證，應立即通知船長或其他高級船員，否則，須雙倍支付航行至離船港之航程之通常應付票價。

四、旅客所乘搭之航程如超過運送憑證所載之航程，則須雙倍支付超程部分之通常應付票價。

五、如旅客不支付第三款及第四款所規定之票價，船長得在適當地點令其離船，而運送人則有權向其要求賠償。

第一百五十一條
(許可攜帶之行李)

一、旅客有權運送在約定之重量及體積範圍內之行李，如無約定，則依航運習慣之規定。

二、行李內不得載有非法進出口、不符合登船地或離船地之法律所定要件、危及船上之人或財物之安全之物品。

三、旅客如違反上款之規則，船長得命令將其行李卸下船或銷毀，或採取其他消除危險之措施，而運送人則有權要求賠償。

第一百五十二條
(運送權利之讓與)

如船票上載明旅客姓名，非經運送人同意，不得將運送權利讓與。

第一百五十三條
(船上規則)

旅客須遵守船上規則。

第一百五十四條
(旅客之因故不能乘船)

一、如旅客於開航前因死亡、或其他與旅客有關但不可歸責於旅客之事由而不能乘船，運送合同得於開航前透過向運送人作出通知而解除，但應支付四分之一之票價。

二、應已死亡或因故不能乘船之旅客之家庭成員，或本應與該旅客一起乘船之為其服務之人之要求，上款之規定，亦適用於此等人。

第一百五十五條

(船舶之因故不能開航)

如航程由於不可歸責於運送人之原因而不能開航，則運送合同解除，而運送人應退還已收取之票款。

第一百五十六條

(取消開航)

一、如未發生上條所指情況而運送人取消開航，旅客有權乘搭該運送人之隨後開航之另一船舶或解除合同。

二、在任何情況下，旅客均有權因所受損害而獲賠償。

第一百五十七條

(延遲開航)

一、如延遲開航，旅客有權在延遲期間獲得住宿及(如票價已包括膳費)膳食。

二、如有下列情況，旅客有權解除合同：航程在十二小時以下而船舶延遲超過六小時、航程在二十四小時以下而船舶延遲超過十二小時、航程在四十八小時以下而船舶延遲超過二十四小時。如屬更長之航程而延遲超過四十八小時，則旅客有權解除合同。

三、上款所指延遲期間屆滿後，獲運送人提供膳宿之權利即終止。

四、如延遲開航可歸責於運送人，旅客在任何情況下均有權因所受損害而獲賠償。

第一百五十八條

(因與船舶有關之事實而中斷航程)

一、因與船舶有關之事實而不能繼續或不可要求繼續航行時，應將已付票價與有效履行之航程之費用之差額返還。

二、然而，如運送人負擔費用，使旅客能於合理期間內以相同條件繼續航程，並在其間提供住宿及(如票價已包括膳費)膳食，則有權收取全部票價。

第一百五十九條

(因與旅客有關之事實而中斷航程)

如航程之中斷係基於與旅客有關之事實，則不影響旅客支付票價之義務。

第一百六十條

(繞航)

一、船舶航行時，應按通常之航線行駛預定航程；在下列情況下，視為有合理理由繞航：

a) 履行救助義務；

b) 按第四十六條第三款所定準則作出合理繞航。

二、繞航期間，旅客有權獲得由運送人支付費用之住宿及(如票價已包括膳費)膳食。

三、如繞航無合理理由，且足以嚴重危及合同目的之達成，則旅客有權解除合同。

四、對於無合理理由之繞航，運送人須按民事責任之一般規定承擔責任。

第一百六十一條

(運送人對人身損害及行李毀損之責任)

一、運送人對人身損害及行李毀損之責任，受以下各條之規定規範。

二、上款所指規定於下列情況下適用：

- a) 船舶在澳門地區登記；
- b) 運送合同在澳門地區訂立；
- c) 按運送合同所定，開航地或目的地為澳門地區；
- d) 按第一百四十四條之規定，合同受本地區之法律規範。

三、然而，以上數條之規定，不適用於由國際公約規定之以其他交通工具運送旅客或行李之責任制度所規範之運送，只要該制度應適用於海上運送。

第一百六十二條

(定義)

關於運送人對人身損害及行李毀損之責任之規定中，下列詞語含義如下：

- a) “運送人”，係指本人或委託他人以其名義訂立運送合同之人，不論運送實際上由其本人負責或由實際運送人負責；“實際運送人”，係指運送人以外之實際進行全部或部分運送之人，不論其為船舶之所有人、承租人或營運人；
- b) “運送合同”，係指由運送人本人或委託他人以其名義訂立，以便（視情況）將旅客或旅客與其行李經海上或內水運送之合同；
- c) “船舶”，係指用於海上或內水運送之船舶，包括以氣墊移動之船舶；
- d) “旅客”，係指在下列情況下由船舶運送之任何人：
 - i) 根據運送合同運載者，或
 - ii) 經運送人同意，護送根據不受本編規定規範之貨物運送合同運載之車輛或活動物者；
- e) “行李”，係指根據運送合同由運送人運送之任何物品或車輛，但下列者除外：
 - i) 根據租船合同、已裝船提單或其他以貨運為主之合同而運送之物品及車輛，及
 - ii) 活動物；

f) “艙房行李”，係指旅客放於艙房內，或以任何方式占有、保管或控制之行李；艙房行李尚包括旅客放於其車輛上或車輛內之行李，但不影響本條h項及第一百六十八條之規定之適用；

g) “行李之滅失或毀損”，包括載運行李或應運載行李之船舶到達後之合理期間內未能將行李交還予旅客所生之損害，但不包括由勞資糾紛導致之遲延所生之損害；

h) “運送期間”包括以下期間：

- i) 對旅客及（或）其艙房行李而言，旅客及其艙房行李在船上、登船及離船之期間；如票價內已包括將旅客及其行李由岸上運送上船，或由船上運送上岸，或運送人向旅客提供此等輔助運送之船舶，則此等運送之期間亦包括在內；但無論如何，對旅客而言，運送不包括旅客在港站內、碼頭上、或其他港口設施內之期間；
- ii) 對艙房行李而言，尚包括旅客在港站內、碼頭上或其他港口設施內之期間，只要該行李已交付予運送人或其履行輔助人，且無交還予旅客；
- iii) 對非艙房行李而言，自行李在岸上或船上交付予運送人或其履行輔助人時起，至彼等將之交還時止之期間。

第一百六十三條

(運送人之責任)

一、對於在運送期間發生之旅客人身傷亡所生之損害及行李滅失或毀損，如其原因可歸責運送人或其履行輔助人在執行職務時之過失，則運送人須承擔賠償責任。

二、主張造成滅失、毀損或損害之事實係發生於運送期間之人，就有關事實以及滅失、毀損或損害之程度，負舉證責任。

三、如旅客之人身傷亡或艙房行李之滅失或毀損，係由於船舶之沉沒、碰撞、擱淺、爆炸或火災、船舶之瑕疵所

致，又或與此等事故有關，則推定運送人或其履行輔助人在執行職務時有過失；對於其他行李之滅失或毀損，不論造成滅失或毀損之事故之性質如何，亦推定彼等有過失；在其他情況下，過失之舉證責任，由索賠人承擔。

第一百六十四條 (實際運送人)

一、如運送人將運送或部分運送委託予實際運送人履行，仍須按第一百六十二條及續後各條之規定對全部運送承擔責任，另外，實際運送人亦適用上述規定，並得就其所履行之部分運送為自己利益援引該等規定。

二、對於實際運送人履行之運送，運送人須對實際運送人及實際運送人之履行輔助人於執行職務時之作為或不作為，承擔責任。

三、運送人承擔第一百六十二條及續後各條未規定之義務，或放棄該等條文所賦予之權利之任何特別協議，須經實際運送人書面明確同意，方對實際運送人產生效力。

四、如運送人及實際運送人均須承擔責任，則在此項責任範圍內負連帶責任。

五、本條之規定，不影響運送人及實際運送人間之求償權。

第一百六十五條 (貴重物品)

運送人對金錢、可流通證券、金銀、珠寶、飾物、藝術品或其他貴重物品之滅失或毀損，不負賠償責任，但如該等貴重物品已交由運送人保管，則運送人須於第一百六十八條第三款所規定之限額內負賠償責任；如雙方按第一百七十條第一款之規定約定更高之限額，運送人須按該限額負賠償責任。

第一百六十六條 (旅客之過失)

如經運送人證明，旅客之人身傷亡或其行李之滅失或毀損直接或間接由旅客之過失造成，審理有關案件之法院，得按《民法典》之規定免除或減輕運送人之賠償責任。

第一百六十七條 (人身損害之責任限額)

運送人對旅客之人身傷亡之責任，以每次運送不超過175000計算單位為限；如按《民法典》之規定以定期金作出損害賠償，定期金之總額不得超過上述限額。

第一百六十八條 (行李之滅失或毀損之責任限額)

一、運送人對行李之滅失或毀損之賠償責任，每次運送中每一旅客不得超過1800計算單位。

二、運送人對車輛（包括車輛上或車輛內裝載之所有行李）之滅失或毀損之賠償責任，每次運送中每一車輛不得超過10000計算單位。

三、運送人對本條第一款及第二款以外之行李滅失或毀損之賠償責任，每次運送中每一旅客不得超過2700計算單位。

四、運送人與旅客得約定，運送人在車輛毀損時之賠償責任，須作不超過300計算單位之扣減；在其他行李之滅失或毀損時之賠償責任，每一旅客，須作不超過135計算單位之扣減。此等扣減額，須從滅失或毀損之金額中扣減。

第一百六十九條 (計算單位及換算)

以上數條所指計算單位，係指國際貨幣基金組織所規定之特別提款權；第一百六十七條及第一百六十八條所指金額，須按判決之日或當事人協議之日當地貨幣對特別提款權之價格，換算為當地貨幣。

第一百七十條

(關於責任限額之補充規定)

一、運送人與旅客得以書面明確約定高於第一百六十七條及第一百六十八條規定之責任限額。

二、利息及訴訟費用，不受第一百六十七條及第一百六十八條規定之責任限額約束。

第一百七十一條

(運送人之履行輔助人得援引之防禦方法及限額)

運送人或實際運送人之履行輔助人，因第一百六十三條及第一百六十四條所規定之損害被提起訴訟時，如該履行輔助人能證明有關行為係於執行職務時作出，則有權援引運送人或實際運送人按以上各條之規定得援引之防禦方法及責任限額。

第一百七十二條

(索賠之競合)

一、如適用第一百六十七條及第一百六十八條所規定之責任限額，因任何旅客之人身傷亡或其行李之滅失或毀損而生之一切索賠之應賠總額，不得超過該等責任限額。

二、就實際運送人履行之運送，運送人、實際運送人以及履行輔助人（因執行其職務而導致之）應付之賠償總額，不得超過以上各條所規定之運送人或實際運送人須承擔之最高賠償額，而以上各人所承擔之賠償責任，不得超過其應承擔之額度。

三、運送人或實際運送人之履行輔助人，如有權按第一百七十一條之規定援引第一百六十七條及第一百六十八條所定之責任限額，則履行輔助人所屬之運送人之應賠總額，或履行輔助人所屬之實際運送人之應賠總額，均不得超過上述限額。

第一百七十三條

(援引責任限額之權利之喪失)

一、如經證明，毀損係由運送人之故意或明知可能造成毀損而輕率地作為或不作為所造成，則運送人無權援引第一百六十七條、第一百六十八條及第一百七十條第一款所規定之責任限額。

二、如經證明，毀損係由運送人或實際運送人之履行輔助人之故意或明知可能造成毀損而輕率地作為或不作為所造成，則該輔助人無權援引上述責任限額。

第一百七十四條

(索賠之依據)

非根據以上數條之規定，不得向運送人或實際運送人就旅客之人身傷亡或行李之滅失或毀損提起損害賠償之訴。

第一百七十五條

(行李之滅失或毀損之通知)

一、旅客應按下列規定，向運送人或其代理人作出書面通知：

- a) 如屬明顯之行李毀損：
 - i) 艙房行李，旅客離船前或離船時作出；
 - ii) 其他行李，行李交還前或交還時作出；
- b) 如屬不明顯之行李毀損或行李滅失，通知應自離船日、行李交還日或行李應交還之日起十五日內作出。

二、如旅客未按照本條之規定作出通知，則推定經已收取完好之行李。

三、接收行李時，如已對行李之狀況進行共同檢查或檢驗，則無須作出書面通知。

第一百七十六條

(失效)

一、旅客之人身傷亡或行李之滅失或毀損所生之損害之訴權，兩年不行使而失效。

二、上述訴權之失效期間，按下列規定計算：

- a) 有關身體傷害之訴權，自旅客離船之日起計；

- b) 有關運送期間死亡之訴權，自旅客應離船之日起計；有關旅客在運送期間遭受身體傷害而導致離船後死亡之訴權，自死亡日起計，但該期間自離船日起計不得超過三年；
- c) 有關行李滅失或毀損之訴權，自離船日或應離船之日起計，以較後之日期為準。

三、《民法典》之規定，適用於導致失效期間中止及中斷之原因，但在任何情況下，自旅客離船之日或應離船之日起計（以較後之日期為準），三年期間屆滿後，不得按以上各條之規定提起訴訟。

四、雖有本條第一款至第三款之規定，仍得在發生損害或毀損後，透過運送人之聲明或當事人之協議，將失效期間延長，該聲明及協議應以書面作出。

第一百七十七條
(合同條款之無效)

發生導致旅客人身傷亡或行李滅失或毀損之事故前訂立之合同之任何規定，如旨在免除運送人對旅客之責任，或訂立低於以上各條所定責任限額（但第一百六十八條第四款所規定者除外），或將運送人所承擔之舉證責任移轉予他方，均無效；然而，該等規定之無效，並不導致運送合同無效，有關運送合同仍受本編之規定規範。

第一百七十八條
(責任限制之公約)

本編之規定，並不變更第一編第六章所規定之運送人、實際運送人及彼等之履行輔助人之權利及義務。

第一百七十九條
(核損害)

如核裝置之營運人按照國際公約之規定，或按照規範核損害責任且更有利於受害人之法律之規定，對核事故造成之損害承擔責任，則本編之規定不適用於對該等損害承擔責任之情況。

第一百八十條
(公法人所作之商業運送)

以上各條之規定，適用於國家、地區或公法人按第一百六十二條所規定之運送合同作出之商業運送。

第四編
拖航

第一百八十一條
(適用範圍；拖航)

一、本編之規定，規範一方當事人透過收取回報而負有義務用船舶（拖輪）將他方所持有之船舶或浮動物（被拖物）拖帶或頂推之合同。

二、適用於海上貨物運送合同之規定，經作出必要配合後，適用於在拖航期間船舶或浮動物由拖輪經營人持有之拖航。

第一百八十二條
(適用於拖航合同之法律)

一、上條第一款所指拖航合同，受當事人所選定之法律規範。

二、如無選定，拖航合同受與之有最密切聯繫之國家或地區之法律規範。

三、履行方法受應履行之地之法律規範。

第一百八十三條
(對被拖物之救助)

承拖方立約人僅於其救助行為符合救助要件，且當事人訂立拖航合同時未預料會發生所遭遇之危險之情況下，方有權收取救助報酬。

第一百八十四條
(承拖方立約人之義務)

承拖方立約人有義務：

- a) 於約定時間及地點提供拖輪、使之保持適航狀態、適當配備船員、配置設備及具備足以實現所約定之服務之能力及拖帶力；
- b) 於約定期間內完成拖航，如無約定，則於合理期間內為之；
- c) 提供直徑、強度及長度均適宜之拖纜，並於事前檢驗該等拖纜；
- d) 監督拖纜及輔助索具之處理及安置；
- e) 確保拖輪及被拖物上均顯示適當之號燈；
- f) 使被拖物在適當之碼頭或泊位靠泊或錨泊；如合同另無規定或按具體情況無須進行其他作業，則逗留在該地點，直至完全履行拖航合同為止；
- g) 辦理為履行拖航所需之法定手續。

第一百八十五條

(被拖船舶經營人之義務)

被拖船舶經營人有義務：

- a) 於約定時間及地點使船舶處於適航狀態，並配備船員、配置設備及使船舶適合拖航；
- b) 確保被拖船舶上顯示適當之號燈；
- c) 支付約定回報或按公共當局認可或訂定之收費表支付回報，如無約定回報亦無收費表，依習慣，如無習慣，按衡平原則就獲提供之服務給予補償。

第一百八十六條

(其他被拖物之所有人之義務)

非船舶之待拖物之所有人有義務：

- a) 在約定時間及地點使被拖物處於適合拖航狀態；
- b) 按上條 c 項之規定支付特定回報。

第一百八十七條

(補充義務)

一、作為以上數條所規定之義務之補充，拖航合同當事人須履行以下數款規定之義務。

二、指揮拖航操作之一方，有義務適當及謹慎地指揮拖輪及被拖物之航行。

三、如屬有工作人員之被拖物，承拖方尚有義務：

- a) 確保拖輪及被拖物間之通訊系統之運作；
- b) 對被拖物上之工作人員發出必要指示。

四、他方有義務遵從按上款 b 項之規定發出之正當指示。

第一百八十八條

(拖輪之更換)

一、合同約定之拖輪，得以另一艘能適當拖航且具有不低於合同約定之性能之拖輪更換，但另有明示約定者除外。

二、於拖航期間得更換拖輪，但不影響上款之規定之適用；對於因更換拖輪而導致延遲所生之損害，承拖方立約人須負賠償責任。

第一百八十九條

(拖輪不到達)

如拖輪不在約定時間及地點到達，被拖方立約人得解除合同。

第一百九十條

(回報之到期)

一、完成拖航服務時，回報到期，並得請求支付。

二、上款之規定不影響承拖方立約人有權：

- a) 在不能繼續拖航或無法要求繼續拖航時，收取相應於已提供之服務之回報；
- b) 如因故不能繼續拖航係由於可歸責被拖方立約人之事實，收取全部回報。

第一百九十一條

(繞航)

一、指揮拖航作業之承拖方立約人，應沿通常航線拖航；按第四十六條第三款所規定準則作出之合理繞航，視為有合理理由之偏離通常航線。

二、如繞航無合理理由，且足以嚴重危及合同所定目的之達成，被拖方立約人有權解除合同。

三、對於無合理理由之繞航，承拖方立約人須按民事責任之一般規定承擔責任。

第一百九十二條

(拖航之中斷)

一、為作出救助，承拖方立約人得中斷拖航，只要該救助行為對被拖船舶或有工作人員之被拖物不構成嚴重危險，而拖輪船長可合理預期取得成效，且不知悉已有其他船舶在更適當之情況下或類似於其船舶能提供救助之情況下提供救助。

二、在上款所指情況下，如拖航中斷之時間足以影響合同所定目的之達成，被拖方立約人有權解除合同；如被拖方立約人不行使該權利，救助行為終止後，承拖方立約人應立即重新拖航。

三、如因不可歸責任一方之原因而不能將被拖物拖至約定之目的地，承拖方立約人應在可能範圍內，將被拖物拖至最接近目的地之安全港口或泊位。

第一百九十三條

(拖航情況下之民事責任)

一、拖航期間所造成之損害，由須對實際指揮拖航作業之人之作為或不作為負責之一方承擔責任，但如證明損害不可歸責於該指揮拖航作業之人，則無須承擔責任。

二、在無須作強制領航之港口拖航時，如有疑義，實際指揮拖航作業之人，推定為被拖船舶船長。

三、在港口以外水域拖航時，實際指揮拖航作業之人，推定為拖輪船長。

第五編

海上保險

第一百九十四條

(適用之制度)

海上保險，受本編之規定規範，並補充適用與海上保險之特別性質無抵觸之一般保險所適用之規定，以及規範損害保險之一般規定。

第一百九十五條

(海上保險合同)

海上保險，係指一方當事人透過收取保險費而對海上風險所造成之損害承擔賠償責任之合同。

第一百九十六條

(適用於海上保險合同之法律)

一、海上保險，受當事人所選定之法律規範。

二、如無選定，有關合同受與之有最密切聯繫之國家或地區之法律規範。

三、如有疑義，保險人訂立合同時其營業場所所在之國家或地區，視為與該合同有最密切聯繫。

四、履行方法受應履行之地之法律規範。

第一百九十七條

(方式)

一、海上保險合同須以書面方式訂立。

二、書面方式，得以往來書信、電傳、傳真及其他可作為書面證據之電訊通訊體現。

第一百九十八條
(保險單)

- 一、保險人有義務簽發保險單。
- 二、海上保險之保險單應載有一般制度要求記載之資料，但該一般制度須按第三款及第四款之特別規定作出配合。
- 三、保險標的之價值及保險金額之記載，非屬強制性。
- 四、如屬船舶保險，應記載船舶名稱、船旗及登記地。
- 五、保險合同所生之保險人之責任，不取決於已否簽發保險單。

第一百九十九條
(保險種類)

- 一、海上保險之種類，分為物之保險及責任保險。
- 二、物之保險，承保因一物之滅失、盜竊或毀損所生之損害，或因不獲得該物之可期待之利得而生之損害。
- 三、物之保險合同得訂立為航次保險或定期保險。
- 四、責任保險，承保因第三人索賠而可能或實際對被保險人財產造成之損害。

第二百零條
(保險利益)

- 一、如屬物之保險，對受海上風險影響之船舶、貨物或其他財產享有權利，並因而於海上運送期間對該等物之保存有利害關係之人，有保險利益。
- 二、如屬責任保險，可能被第三人提出與海上風險有關之索賠之人，有保險利益。

三、發生損害時或第三人提出索賠時，有保險利益，即已足夠。

第二百零一條
(保險標的)

海上保險之標的，得為動產、貴重物品、運送服務或使用船舶之回報、保險費及對第三人之責任。

第二百零二條
(船舶保險)

一、船舶保險承保船舶之本質構成部分、非本質構成部分以及屬具之滅失、盜竊或毀損所生之損害。

二、透過明示約定，船舶保險尚得包括：

- a) 第三人因與使用船舶有關之事實而提出之索賠；
- b) 配備船員及裝備船舶之費用、有風險之運費及保險費。

第二百零三條
(貨物或其他動產保險)

一、貨物或其他動產保險，承保該等物品之滅失、盜竊或毀損所生之損害。

二、透過明示約定，貨物或其他動產保險，尚得包括可期待之利得及第三人因與運送該等物品有關之事實而提出之索賠。

第二百零四條
(保障及賠償保險)

保障及賠償保險，承保被保險人因償付第三人之索賠而生之損害。

第二百零五條

(航次保險之保險期間)

一、如屬按航次訂立之船舶保險，保險期間自船舶開始裝貨時起至完成卸貨時止；如船舶到達後之第二十日卸貨仍未完成，則保險期間亦在該日終止。

二、如無貨物，保險期間自船舶駛離開航港之作業開始時起，至在目的港錨泊或靠泊時止。

三、於卸貨期間，如船舶為新航次進行貨物裝船，且船舶已就該新航次投保，則保險期間於開始重新裝貨時終止。

四、如於開航後訂立保險合同，保險期間自合同所定之時開始，如合同無指定，則自訂立合同日之晚上十二時開始。

五、如屬按航次訂立之貨物保險，保險期間由開始載貨時起，至在目的港完成卸貨時止；如到達目的港後遲延卸貨超過三十日，不論基於檢疫限制或其他不可抗力之原因，保險期間於船舶到達後第三十日終止。

六、如約定“倉至倉”之條款，保險期間自貨物從存放之貨倉提取時起，至將之存放於目的地之貨倉時止。

七、如於開航後訂立裝船貨物保險合同，承保期間自合同所定之時開始，合同如無指定，則自訂立合同日之晚上十二時開始。

第二百零六條

(定期保險之保險期間)

一、如屬定期保險，保險期間自訂立合同日之晚上十二時起，至合同指定之日之晚上十二時止。

二、保險期間如於航行期間終止，則視承保期間延長至船舶在目的港錨泊或靠泊時止，但被保險人須事先通知保險人，並應按合同所定保險費補充支付相應保險費。

第二百零七條

(流動保險單之保險)

一、流動保險單之保險，承保被保險人於合同所定期間內所發運之一切貨物。

二、被保險人應就每批貨物之發運按保險單之規定向保險人作出通知；如保險單無規定，按商業習慣作出。

三、如該等已裝船貨物之總價值超過保險金額，保險人無須承擔責任。

第二百零八條

(預約保險)

一、如屬預約保險，保險人有義務承保於合同所定期間內按合同所定條件發運之一切貨物。

二、被保險人應就每批貨物之發運按保險合同之規定向保險人作出通知，如合同無規定，按商業習慣作出。

三、保險人有義務就每批裝船貨物發出保險單。

第二百零九條

(對保險人之債權之移轉)

一、如屬船舶保險，對保險人之債權，須經保險人同意方得移轉；如未經其同意而移轉被保險船舶之所有權，則有關保險期間終止。

二、如保險期間在上款所指情況下終止，被保險人有權收回自保險期間終止之日起至保險期間屆滿之日止之已付保險費。

三、如屬貨物或其他動產保險，移轉保險單時，對保險人之債權亦隨之移轉；如單純移轉保險標的物之所有權或占有，又或更換對保險有利害關係之人，則保險期間維持不變。

第二百一十條

(海上風險)

一、風暴、沉沒、擱淺、碰撞、與非船舶之固定物或浮動物相撞、海難投棄、被迫繞航、被迫更換船舶或變更航程、爆炸、火災、海盜、盜竊、水淹、嗣後發生之檢疫限制、挾持或扣押、船員之違法行為及其他一般海上事故，均屬海上風險。

二、上款之規定，適用於在海上或內水之航行，以及作為其補充航程之湖泊、河流或運河上之航行。

第二百一十一條

(保險人須承擔之風險)

一、對上條所指海上風險所生之損害，保險人須承擔賠償責任，但另有明示約定者除外。

二、對船舶之隱有瑕疵所生之損害，保險人須承擔賠償責任，但證明被保險人透過一般注意即可發現該瑕疵者除外。

三、對於僅因裝船貨物本身或固有之瑕疵而生之損害，或因貨物包裝不當而生之損害，保險人無須承擔賠償責任。

四、對戰爭風險所生之損害，保險人無須承擔賠償責任，但另有明示約定者除外。

第二百一十二條

(因船舶不適航而生之損害)

一、如被保險人有義務保證船舶處於適航狀態，對於因船舶不適航而生之損害，保險人無須承擔賠償責任。

二、如屬航次船舶保險，被保險人有義務保證船舶於開航時及隨後之每一航段開航時處於適航狀態。

三、如屬定期船舶保險，被保險人無義務保證船舶處於適航狀態；然而，如船舶於保險期間開始時位於港口，開航

時不適航，而被保險人或其受僱人有過失，則保險人無須承擔責任。

四、如屬貨物保險，被保險人無義務保證船舶處於適航狀態，亦無義務保證船舶適宜運載被保險之貨物；然而，如船舶開航時不適航或不適宜運載貨物，而被保險人或其受僱人有過失，則保險人無須承擔責任；雖屬無須承擔責任之情況，但如對保險之債權已移轉予善意取得保險標之第三人，則保險人亦須承擔責任。

第二百一十三條

(責任之推定)

一、如對損害之原因有疑義，則推定損害係由海上風險造成。

二、如保險人僅承保保險單上詳盡列明之風險，則無須對不能確定原因之損害承擔賠償責任。

第二百一十四條

(保險標之物之滅失)

一、保險合同承保保險標之物之實際全損及推定全損，但另有明示約定者除外。

二、實際全損，係指由於發生承保之風險，保險標之物完全滅失、保險標之物因遭受毀損而不再為保險單所述類別之物、被保險人或對保險有利害關係之人不能再擁有保險標之物；如屬船舶保險，實際全損，係指船舶被推定為失蹤。

三、推定全損，係指由於發生承保之風險，顯然無法避免保險標之物之實際全損，或必須支付超過保險標之物實際價值之費用方能避免實際全損。

四、確定推定全損之價值時，僅計算為避免因一宗意外事故所引致之實際全損或在一宗意外事故所引致之連串損害後之實際全損所需之費用；在同一海上航次中因惡劣天氣而引致之損害，視為由一宗意外事故造成。

五、自知悉船舶之最後消息之日起，三個月屆滿仍無其消息者，推定為船舶失蹤。

第二百一十五條
(誤想風險)

一、如風險不存在或風險終止，或訂立合同前已發生意外事故，且此等事宜之消息於訂立合同前已到達訂立合同地或被保險人發出訂立合同之指示之地方，則保險合同無效。

二、如無相反證據，則推定該等消息及時到達上款所指地點。

三、如保險人並不知悉風險之不存在或終止，或意外事故之發生，則有權取回因訂立合同而支付之費用，如被保險人證明不知悉該等事宜，則有權取回約定保險費。

第二百一十六條
(風險之增大)

一、如風險之增大並非由可歸責於被保險人之事實造成，則保險人須承擔責任。

二、如風險之增大係由可歸責於被保險人之事實造成，而風險之轉變或增大足以使保險人於訂立合同時，如知悉該新情況之發生，不會訂立相同內容之合同，則保險人無須承擔責任。

三、然而，如風險之轉變或增大，係因被保險人履行人道援助義務，或因保護其與保險人之共同利益而作出之行為所導致，或由保險人本身須承擔責任之事故所導致，或對意外事故之發生並無影響，或對意外事故發生後保險人應付賠償之計算無影響，則保險人須承擔責任。

第二百一十七條
(繞航或變更航程)

一、如屬有合理理由之繞航或被迫變更航程，保險人須承擔責任。

二、繞航，係指船舶偏離保險單所載之特定航線，或在保險單無記載之情況下，偏離通常之航線；變更航程，係指船舶駛往非保險單所載之目的港。

三、如屬無合理理由之繞航，而意外事故發生於繞航期間，或繞航對後來之意外事故之發生有影響，則保險人無須承擔責任。

四、自故意變更航程之決定明白顯示之時起，保險人無須承擔責任。

第二百一十八條
(航行遲延)

一、已訂立保險合同之航行，應以可要求之速遣進行。

二、自無合理理由之航行遲延顯得不合情理時起，保險人無須承擔責任。

第二百一十九條
(有合理理由之繞航或遲延)

在下列情況下繞航或航行遲延，視為有合理理由：

- a) 保險單上明示許可者；
- b) 屬第九十八條第一款所指情況。

第二百二十條
(船舶之更換)

一、如貨物裝載於非保險單所載明之船舶，則保險人無須承擔責任。

二、如保險單無載明船舶名稱，而被保險人知悉載貨船舶之名稱後立即通知保險人，則保險人須承擔責任。

三、如保險單載明船舶應有之性能，則僅於被保險人所指定之船舶符合該等性能之情況下，保險人方須承擔責任。

四、如由於確實不能繼續航行而將貨物轉載於另一船舶，則保險人須承擔責任。

第二百二十一條

(賠償限額)

一、賠償責任以保險金額為最高限額。

二、如保險金額未在保險單上載明，則在物之保險中，保險金額為保險單上所載之物之價值，如無該物之價值：

- a) 在船舶保險中，保險金額為訂立合同時之可受保價值，如屬第二百零二條第二款所指之情況，尚須加上配備船員及裝備船舶之費用、有風險之運費及保險費；
- b) 在貨物或其他動產保險中，保險金額為該等物到達目的港卸貨時處於完好狀況之價值；如無法確定該價值，則保險金額為該等物在裝貨地裝貨時之價值加預付運費或在任何情況下均應支付之運費，以及保險費；如屬第二百零三條第二款所指情況，尚須加上可期待之利得。

第二百二十二條

(物之保險之賠償計算)

一、在全損之情況下，應付之賠償額為保險單所載保險標之物之價值，如無記載，則為按上條第二款之規定計算之價值。

二、在其他情況下，如屬船舶保險，按下列規定作出賠償計算，但另有明示約定者除外：

- a) 如船舶已修理，被保險人有權收取合理修理費用，計算時須減除商業習慣所定之扣減額；
- b) 如船舶僅作局部修理，被保險人有權就該修理收取以同樣方法計算之合理費用，並獲得因毀損未修理而導致在市價上之合理貶值之賠償，但總金額不得超過以同樣方法計算之修理全部毀損之費用；

c) 如船舶尚未修理，被保險人有權就尚未修理之毀損導致在市價上之合理貶值獲得賠償，但有關費用不得超過以同樣方法計算之修理毀損之費用。

三、在其他情況下，如屬貨物或其他動產保險，按下列規定作出賠償計算，但另有明示約定者除外：

- a) 如貨物或其他動產中之一部分完全滅失，按保險標之物之滅失部分之價值與其總價值之比例計算；
- b) 如全部或部分貨物或其他動產在目的地交付時已受毀損，按保險標之物在完好狀況下之總價值與其毀損後之總價值之差額，與其在完好狀況下之總價值所確立之比例計算；
- c) 如將毀損之貨物或其他動產重新包裝或修復，被保險人有權收取進行此等工作之合理費用，但金額不得超過保險標之物之價值。

第二百二十三條

(連續之意外事故)

一、如屬連續之意外事故，保險人須對每一意外事故所生之損害承擔賠償責任，即使其總數超過保險金額亦然。

二、然而，在同一海上航程中因惡劣天氣而生之一切損害，視為由一宗意外事故造成。

三、如毀損尚未修理或未獲賠償，隨後發生全損，則被保險人僅有權就全損獲得賠償，但不影響其收回為避免或減少損害而支付之費用之權利。

第二百二十四條

(委付予保險人之情況)

如屬實際全損之情況，保險標之物視作委付予保險人；如屬推定全損之情況，被保險人得將保險標之物委付。

第二百二十五條

(委付之效力)

一、委付賦予被保險人就全損獲得賠償之權利，不論保險人是否接受委付。

二、委付時，對被委付之物之一切權利及義務隨之移轉。

三、上款所指權利及義務之移轉，受保險人不接受委付之解除條件約束。

第二百二十六條

(委付之意思表示及不接受委付之意思表示)

一、在推定全損之情況下，被保險人須向保險人作出委付之意思表示；如不作出委付之意思表示，則有權按第二百二十二條第二款或第三款之規定獲得賠償。

二、委付之意思表示，應於收到關於全損之可靠消息後兩個月內以書面作出。

三、委付之意思表示，必須不附帶任何條件方有效，並須指明被委付之物是否為其他保險合同或權利之標的，或其上是否附有負擔。

四、保險人得明示或默示接受委付；在任何情況下，自收到有效之委付意思表示之日起三十日內，如未以書面作出不接受委付之意思表示，即視為接受。

第二百二十七條

(被保險人之義務)

一、被保險人有義務：

- a) 支付約定之保險費；
- b) 保證海上航行之合法性，以及在其能控制之範圍內保證航行合法地進行；

c) 自知悉意外事故發生之日起三日期間內，將意外事故通知保險人或獲授權訂立合同之代理人；

d) 積極與船舶經營人、船長及其他船員、海上航行之其他參與人合作，以避免或減少損害；

e) 如屬貨物或其他動產之保險，因確實不能繼續航行而須更換船舶時，通知保險人。

二、保險費應於交付保險單時支付。

三、如屬不法海上航行，保險合同無效；如因被保險人或其受僱人之過失而導致海上航行不法地進行，則保險合同不產生效力。

四、如被保險人過失不履行通知或合作之義務，須對由此而生之損害承擔責任；被保險人僅於故意作出上述行為時，方喪失獲得保險人賠償之權利。

第六編

共同海損

第二百二十八條

(共同海損之概念)

一、共同海損，係指為船舶及貨物之共同安全，旨在避免實際危險而有意地、合理地作出之犧牲或支付之特殊費用。

二、如為船舶及貨物之共同安全進行救助作業，以避免實際危險，則任一海上航行參與人支付之救助費用，不論是否根據合同作出，均視為共同海損。

第二百二十九條

(適用於共同海損之法律)

一、共同海損之要件及效力，適用海上航行參與人所選定之法律。

二、適用法律之選定，得於共同海損發生後作出。

三、如無選定：

- a) 共同海損之要件，適用船舶註冊地法；如共同海損發生在港口內，則適用當地法律；
- b) 共同海損之效力，適用理算法。

四、解釋共同海損之法律行為之規定所依隨之準則，由按第一款之規定選定之法律規定；如該法律無規定，由適用於該法律行為之法律規定；解釋一般條款時，須考慮對該等條款之制定產生影響之法律制度，以及共同海損理算師之習慣。

第二百三十條
(候補規定)

一、共同海損受全體海上航行參與人約定之規定規範，並補充適用以下數條之規則。

二、與運送人約定共同海損之規定之參與人，如因運送人與另一參與人約定不相同之規定而遭受損害，運送人須負賠償責任。

第二百三十一條
(因共同海損而遭受之損害之補償)

一、共同海損行為對每一海上航行參與人直接造成之損害，均可獲補償。

二、在下列情況所生之損害，不得作為共同海損而獲補償：

- a) 在航程中或航程後因遲延而造成之延誤、行市損失、毀損或開支；
- b) 船上財產清單上無記載之屬具之毀損；
- c) 在船舶經營人或其代理人不知悉之情況下裝船之貨物之毀損；
- d) 託運人故意不如實申報之貨物之毀損；
- e) 因污染而遭受之毀損或支付之費用。

三、甲板上裝載之貨物之毀損，僅於其裝載為航運習慣所容許或經全體海上航行參與人同意之情況下，方得作為共同海損而獲補償。

四、裝船時以低於實際價值申報之貨物之毀損，僅得按申報之價值獲補償。

第二百三十二條

(運送人因特殊費用而獲補償；一般規則)

運送人所支付之構成共同海損、由共同海損行為直接產生或代替共同海損費用之特殊費用，均可獲補償。

第二百三十三條

(在避難港或避難地之特殊費用之補償)

一、船舶因發生意外、犧牲或其他特殊情況，致使有必要為共同安全而進入避難港或避難地，又或駛回裝貨港或裝貨地時，以下費用可獲補償：

- a) 港口費；
- b) 因意外事故或犧牲而對船舶造成之毀損之修理費；
- c) 為共同安全或為使船舶因意外事故或犧牲所遭受之毀損得以修理而須作出之貨物裝卸之費用，而該修理係為繼續安全航行所需者；
- d) 在按上項之規定而須卸載之情況下，卸載後貨物之倉儲費及保險費；
- e) 為修理船舶之毀損，或為重新積載在航程中移位之貨物而須卸載、儲存、重裝及在船上搬移燃料或供應品之費用，而該修理或重新積載係為繼續安全航行所需者；
- f) 在船舶延長航程或停留在避難港或避難地之期間，船長及船員之工資、給養費以及燃料及供應品之消耗費用；
- g) 為進入、停泊或離開避難港或避難地而採取之防止或減少環境損害之任何措施，或與以上數項所指之貨物裝卸及倉儲有關之費用。

二、如宣告船舶全損或不繼續原定航程，港口費、倉儲費、船長及船員之工資及給養費、所消耗之燃料及供應品之費用，僅可補償至宣告不適航或放棄航行之日；如船舶在完成卸載前宣告不適航或放棄航行，則可補償至終止卸載之日。

三、如於避難港或避難地漏出或排放污染物，為防止或減少環境損害而採取之措施之附加費用，不可獲補償。

第二百三十四條

(因救助而支付之費用之補償)

一、第二百二十八條第二款所指費用，可獲補償，即使該等費用屬須考慮第二百八十三條第一款b項規定之救助人在避免或減少環境損害方面之技能及努力而確定之救助報酬亦然。

二、按第二百八十四條之規定向救助者支付之特別報酬，不可獲補償。

第二百三十五條

(為防止或減少環境損害而支付之費用之補償)

除第二百三十三條所指者外，為防止或減少環境損害而採取之措施之費用，亦可獲補償，只要該等措施構成共同安全而作出之救助作業之一部分，而任一參與人如在共同海上航行以外之情況下作出該部分作業，會有權收取救助報酬。

第二百三十六條

(代替費用之補償額度)

為代替本可列入共同海損之費用而支付之費用，可獲補償，但金額不得超過被節省之共同海損之數額。

第二百三十七條

(基金墊付之補償)

一、除船長及船員之工資、給養費，以及並非在航程中補充之燃料、供應品外，按共同海損費用之百分之二計算之手續費，可獲補償。

二、如為籌得所需款項以支付共同海損費用而將財物變賣，財物所有人遭受之財產損失，可獲補償。

三、共同海損費用之保險費，亦可獲補償。

第二百三十八條

(在犧牲貨物、船舶、屬具之情況下可獲補償之損害額之確定；一般規則)

一、因犧牲貨物、船舶、屬具而生之損害額，按該等財物在航程終止地當時之價值計算。

二、航程視為在預定之目的地終止，或於放棄航行時終止。

三、如貨物之不同部分有不同目的地，則以各部分到達其目的地時之價值為準。

四、在上款所指情況下，船舶之價值，以作出共同海損行為時在船上之貨物中之最後一部分到達目的地時之船舶價值為準。

第二百三十九條

(在犧牲貨物之情況下可獲補償之損害額之確定)

一、貨物之價值，按第二百二十一條第二款b項之規定確定。

二、上款所指價值，須扣除貨物於共同海損行為前所遭受之損害額。

三、如毀損之貨物在就毀損數值達成協議前變賣，則可獲補償之損害額，為按以上兩款之規定計算出之價值與變賣淨得之數額之差額。

第二百四十條

(在犧牲船舶或其屬具之情況下可獲補償之損害額之確定)

一、如屬犧牲船舶或其屬具之情況，可獲補償之損害額，為修理或更換之實際費用。

二、如尚未修理或更換，損害額根據有關毀損或滅失引致之合理貶值確定，但不得超過合理估計之修理費。

三、如屬船舶實際全損或推定全損之情況，可獲補償之損害額，為該船舶在無共同海損情況下之合理估計價值與船舶實際價值之差額。

四、為上款之效力，如船舶變賣，其實際價值為變賣淨得數額。

第二百四十一條

(在犧牲船舶或其屬具之情況下可獲補償之損害額之扣除)

一、如船舶供應品、屬具或物料被用作燃料，則應扣除無共同海損情況下燃料消耗之估計數值。

二、如毀損船舶之船齡超過十五年，為確定可獲補償之損害額，應扣除修理費之三分之一；為確定是否扣除，救生艇、航海儀器、通訊儀器、機器及鍋爐之使用年數，須從各自啓用年度開始計算。對於錨及錨鏈，以及前往及停留在乾塢之費用，不作扣除。

三、船體刷洗、油漆或塗層之費用，僅於作出共同海損行為前之十二個月內曾經刷洗、油漆或塗層之情況下，方可獲補償，補償時應對該等費用作半數之扣除。

第二百四十二條

(在犧牲運費之情況下可獲補償之損害額之確定)

一、共同海損行為造成之貨物毀損所導致之毛運費損失，可獲補償。

二、如屬由運送人承擔風險之運費之損失，應從毛運費中扣除運送人為獲得該運費本應支付但因犧牲而無須支付之費用，並扣除因而得以另裝載其他貨物所得之運費。

第二百四十三條

(利息)

一、可獲補償之損害額，應加上按共同海損理算所使用之貨幣之法律所定之法定利率計算之利息，為共同海損之分

攤或從共同海損之存款基金中先行支付之任何款項亦應計算利息。

二、如上款所指法律無訂定該利率，則以有關法院通常使用之利率為準。

三、如屬須作出實際金錢支付之費用或犧牲，利息則自支付日起計算；在其他情況下，自卸貨之最後一日起計算。

第二百四十四條

(分攤之義務)

一、作出共同海損行為時在船舶上之貨物，如安全到達原定目的港或任何放棄航行地，對該等貨物有利害關係之人，均有義務分攤共同海損之補償。

二、如收貨人為貨物所有人，或從貨物提單中得知收貨人有分攤義務或收貨人承諾履行分攤義務，則收貨人有義務分攤。

三、如運費於作出共同海損行為時遇到風險，但因共同海損行為而獲保存，對該運費有利害關係之人亦有義務分攤。

四、郵件，旅客行李，私人財物及旅客護送之車輛，不參與分攤。

第二百四十五條

(分攤額之確定；一般規則)

一、分攤額應根據上條所指財物在航程終止地當時之實際價值按比例作出。

二、從上款所指價值中，應扣除（假如財物於共同海損行為中完全滅失即無須支付之）在共同海損行為後支付且不得作為共同海損而獲補償之一切費用。

三、如根據裁判而作出第二百八十四條規定之特別補償，由此而生之費用不作扣除。

四、第一款所指價值，如尚未包括因犧牲而獲補償之金額，則應加上該補償金額。

第二百四十六條

(對貨物有利害關係之人應付之分攤額之確定)

一、貨物之價值按第二百二十一條第二款b項之規定確定，但須扣除發生於卸貨前或卸貨時且不構成共同海損犧牲之損害額。

二、如貨物於到達目的地前已變賣，其價值應按變賣所得實際淨值確定。

第二百四十七條

(以其他方法將貨物轉運至目的地)

一、在第二百三十三條第一款所指情況下，如貨物或部分貨物以其他方法轉運至目的地，且在可能範圍內將轉運一事通知對貨物有利害關係之人，則由共同海損而生之權利及義務，應盡量與在無須以其他方法轉運而係按原定航程完成運送之情況下之權利及義務相同。

二、對貨物有利害關係之人，應按在原定目的地交付貨物時貨物之價值作分攤；如於到達目的地前變賣或以其他方式處分貨物，則適用上條第二款之規定。

三、對貨物有利害關係之人有義務分攤之數額，不應超過在其自行將貨物轉運之情況下其應承擔之費用。

四、船舶經營人應按完成卸載時船舶之實際淨值作分攤。

第二百四十八條

(繼續航行時貨物之滅失)

船舶在避難港支付共同海損費用後，如船舶及貨物於繼續航行時滅失，運送人不得要求對貨物有利害關係之人作分攤。

第二百四十九條

(可歸責於某一參與人之過失行為之危險)

一、如引發共同海損行為之危險可歸責於某一海上航行參與人之過失行為，其他參與人無須分攤該有過失之參與人所遭受之損害之補償。

二、參與人須在作出共同海損行為時對該有過失之參與人之索賠享有權利，方獲免除上款所指義務，而該索賠須基於該過失行為且能導致對該有過失之參與人作出強制執行。

三、有過失之參與人，有義務賠償其他參與人為補償彼等因共同海損行為所遭受之損害而須作出之分攤。

第二百五十條

(可歸責於第三人之過失行為之危險)

一、可歸責於第三人之過失行為之危險，不變更共同海損所生之權利及義務。

二、如多名參與人就另一參與人因共同海損行為而遭受之損害作出補償，則有權代位行使該參與人對須負責任之第三人之權利。

第二百五十一條

(將貨物留置至收貨人就共同海損作出承諾及按習慣提供擔保時止)

一、運送人應對所運送之貨物行使留置權，直至有關收貨人：

- a) 承諾支付按共同海損理算書應由貨物所有人支付之分攤額；
- b) 按習慣提供擔保。

二、如其他海上航行參與人因運送人不履行上款所指義務而遭受損害，運送人須承擔賠償責任。

第二百五十二條

(現金存款)

一、對貨物有利害關係之人所提供之用以擔保支付有關分攤額之現金存款，應立即存入經雙方認可之銀行帳戶，該

帳戶之資金須由船舶經營人之一名代表及存款人之一名代表聯署方可調動。

二、如此存放之金額及倘有之利息，應作為支付分攤額之擔保。

三、如經共同海損理算師之書面許可，得用該存款先行支付款項或將該存款歸還。

四、以上數款所指存款之提供、支付及退還，不影響共同海損所生之權利及義務。

第二百五十三條

(共同海損理算)

一、共同海損理算，旨在確定參與人應付之分攤額及應獲分配之補償額。

二、共同海損理算包括下列階段：

- a) 查核共同海損之要件；
- b) 確定可獲補償之損害額，此等金額連同共同海損理算費一併構成負債額；
- c) 確定分攤價值，此等價值構成資產額；
- d) 根據負債額之份額確定分攤額，該份額係按各分攤價值與資產額之比例確定，但分攤額不得超過分攤價值；
- e) 確定補償額。

第二百五十四條

(共同海損理算書)

一、共同海損理算書，係理算師就共同海損之分攤額及補償額作出之意見書。

二、制作共同海損理算書時，應推定引發共同海損行為之危險不可歸責於任一參與人之過失行為。

三、共同海損理算書具有海上航行參與人所約定之約束力，但不影響彼等根據第二百四十九條之規定進行抗辯。

第二百五十五條

(共同海損理算之提起)

共同海損理算得由任一海上航行參與人提起；如彼等不提起，則船舶經營人有義務提起。

第二百五十六條

(共同海損理算地)

共同海損應於航程終止地理算。

第二百五十七條

(提供共同海損理算所需資料之義務)

所有參與人均有義務將所具有之共同海損理算所需資料，提供予共同海損理算師。

第二百五十八條

(共同海損理算之訴)

任一海上航行參與人，均得提起共同海損理算之訴；如未能就委任共同海損理算師達成協議，應由船舶經營人提起共同海損理算之訴。

第二百五十九條

(舉證責任)

主張以共同海損為依據之權利之參與人，須證明按第二百三十一條至第二百三十七條之規定，有關毀損或費用可獲補償。

第二百六十條

(被犧牲財產之領回)

一、如於提交共同海損理算書至執行共同海損理算書之期間內，有關利害關係人領回全部或部分被犧牲財產，則須

重新進行共同海損理算，以便加上已領回之財產之價值，但領回之財產之價值應扣除為領回財產而倘有之開支。

二、如共同海損理算書已執行，則進行附加共同海損理算，以便按各分攤人之分攤額之比例將所領回之財產之金額分派與各分攤人。

第七編

碰撞

第二百六十一條

(碰撞之概念；適用範圍)

一、碰撞係指船舶碰撞。

二、本編之規定，規範因碰撞而生之非合同責任。

三、如船舶因作操航或不作操航，或因不遵守航行規章，導致其他船舶或船上之人、物遭受損害，由此而生之非合同責任亦適用該等規定，即使並未發生碰撞亦然。

第二百六十二條

(《統一船舶碰撞若干規定之布魯塞爾公約》)

一、因碰撞而生之責任，受一九一零年九月二十三日《統一船舶碰撞若干規定之布魯塞爾公約》之規定規範，並按下條之規定補充適用準據法。

二、註冊地均為採用上款所指公約之國家或地區之船舶，如發生碰撞，則適用上款所指規定。

三、如雙方船舶均於澳門註冊，澳門法院不適用上款所指公約之規定。

第二百六十三條

(補充適用於因碰撞而生之責任之法律)

一、因碰撞而生之非合同責任，受當事人所選定之法律規範。

二、如無選定，適用所涉及之船舶之註冊地法。

三、如船舶非於同一國家或地區註冊，則適用碰撞地當時生效之法律；如在公海發生碰撞，則適用有過失之船舶經營人之船舶註冊地法；如發生過失之競合，各船舶經營人之責任，受其船舶註冊地法規範。

四、在審查造成碰撞之事實之不法性時，適用規範航行之國際規定或當地規定，須按發生碰撞之地點而定。

第二百六十四條

(意外事故或不可抗力所造成之碰撞)

如碰撞係由意外事故或不可抗力所造成，或對碰撞原因有疑義，則由遭受損害之當事人各自承擔有關損害。

第二百六十五條

(可歸責於其中一船船員之過失行為之碰撞)

如碰撞可歸責於其中一船船員之過失行為，該船舶之經營人須負損害賠償責任。

第二百六十六條

(可歸責於雙方船員之過失行為之碰撞)

一、如碰撞可歸責於雙方船員之過失行為，有關船舶經營人，有義務各依過失嚴重程度之比例負損害賠償責任；如無法確定比例，則平均分擔損害賠償責任。

二、對於船舶上之人之人身傷亡所生之損害，上款所指船舶經營人僅負連帶責任。

第二百六十七條

(可歸責於引航員之過失行為之碰撞)

一、為確定因碰撞而生之責任，在船舶上之引航員之過失行為，視為船員之過失行為。

二、船舶經營人對引航員有求償權。

第二百六十八條

(在碰撞情況下之救助義務及通知義務)

一、船舶發生碰撞後，當事船舶之船長有義務救助他方船舶、船員及旅客，只要該救助行為對其船舶及船上之人不構成嚴重危險。

二、各船長亦有義務於可能範圍內，將認別其船舶所需之資料及前往之目的港通知他方。

第八編 救助

第二百六十九條

(適用於救助合同之法律)

一、救助合同受當事人所選定之法律規範。

二、如無選定，有關合同受與之有最密切聯繫之國家或地區之法律規範。

三、如有疑義，救助人營業場所所在國家或地區，視為與有關合同有最密切聯繫，如無營業場所，其訂立合同時之常居所所在國家或地區，視為與有關合同有最密切聯繫。

第二百七十條

(補充適用於付報酬之義務之法律)

一、如無訂立救助合同，付報酬之義務受所涉及之船舶之註冊地法規範。

二、如船舶非於同一國家或地區註冊，則適用救助地當時生效之法律；如救助發生於公海，則適用被救船舶註冊地法。

三、如救助對象為貨物或非船舶組成部分之財產，則適用救助地法；如救助發生於公海，則適用該等財產之所有人之常居地法。

第二百七十一條

(適用於船舶經營人、船長及船員間之報酬分配之法律)

一、救助船舶之經營人、船長及船員間之報酬分配，適用其船旗國之法律。

二、如船旗國或船籍地有多個地域上之法律制度，則適用船舶註冊之國家或地區當時生效之法律。

第二百七十二條

(定義)

為本編之效力：

- a) “救助作業”，係指旨在救助在可航水域或其他水域遇險之船舶或其他財產之行為或活動；
- b) “船舶”，係指一切船舶或具航行能力之結構物；
- c) “財產”，係指非永久及非有意附於岸線之任何財產，包括有風險之運費；
- d) “環境損害”，係指因污染、沾污、火災、爆炸或其他類似之嚴重事故而對人體健康、海洋生物、沿海、內水或毗連區域之資源造成之重大實質損害；
- e) “支付款項”，係指按以下規定應支付之任何酬金、報酬或補償。

第二百七十三條

(平台及鑽井裝置)

本編之規定，不適用於已經就位之從事海底礦物資源之勘探、開發或生產之固定式、浮動式平台及移動式鑽井裝置。

第二百七十四條
(國家或地區之船舶)

本編之規定，不適用於戰艦或由國家或地區所擁有或營運，而於救助作業期間，按公認之國際法原則享有豁免權之非商業船舶，但該國家或地區另有規定者除外，且不影響第二百七十五條之規定之適用。

第二百七十五條
(公共當局控制之救助作業)

一、本編之制度，不影響域內法或國際公約中關於由公共當局從事或控制之救助作業或移走作業之規定之適用。

二、然而，進行上述救助作業之救助者，得援引本編所規定之關於救助作業之權利及法律方法。

三、有關海上拾得物及海底考古文物之特別法例，亦予以保留。

第二百七十六條
(救助合同)

一、以下數條之規定，適用於所有救助作業，但合同另有明示或默示約定者除外。

二、船長有權代表船舶經營人訂立救助作業合同，船長或船舶經營人有權代表船上財產之所有人訂立該等合同。

三、本條之規定，不影響第二百七十七條之規定之適用，亦不影響防止或減少環境損害之義務。

第二百七十七條
(合同之撤銷或變更)

如有以下情況，得撤銷或變更合同或其任一條款：

- a) 合同在脅迫、利用困厄狀況或危險情況影響下訂立，且合同條款並非按衡平原則作出；

- b) 根據合同應對實際提供之服務支付之款項，明顯過高或過低。

第二百七十八條
(救助者、船舶經營人及船長之義務)

一、救助者對遇險船舶經營人或其他財產所有人有下列義務：

- a) 以應有之注意進行救助作業；
b) 在履行上項所指義務時，以應有之注意防止或減少環境損害；
c) 在合理需要之情況下，尋求其他救助者之援助；
d) 遇險船舶經營人、船長或其他財產所有人合理地要求其他救助者介入時，接受此介入；如該要求不合理，救助者之報酬金額不受影響。

二、遇險船舶經營人及船長或其他遇險財產所有人，對救助者有下列義務：

- a) 於救助作業期間與救助者通力合作，以及避免或減少環境損害；
b) 船舶或其他財產被送至安全地點後，如救助者提出合理之財產移交要求，接受財產移交。

第二百七十九條
(付報酬之義務)

一、對獲救財產有利害關係之人，均有義務按第二百八十三條第二款之規定共同支付報酬。

二、如其中一名利害關係人支付全部報酬，且該報酬構成第二百二十八條第二款規定之共同海損費用，則各利害關係人共同分擔之金額，須按適用於共同海損之制度確定，但僅以獲救財產於救助服務終止時在獲救地之價值作為計算基礎。

第二百八十條
(獲報酬之權利)

一、所有自願提供救助服務且其服務有成效之人，包括實際參與救助之船舶經營人、船長、船員或船舶經營人之輔助人，均有權獲救助報酬。

二、承租人僅於承擔救助服務之實施並為此而租賃船舶時，方有權獲報酬；確定其應獲報酬之金額時，應考慮其為租船承擔之責任，以及所支付之租金及其他開支。

三、公共當局及其人員，僅於彼等所提供之救助服務超出其正常職務範圍時，方有權獲報酬。

第二百八十一條
(救助人間之報酬分配)

一、救助人間之報酬分配，須按第二百八十三條規定之標準作出。

二、如救助並非從船上作出，則報酬分配按規範救助人員與其輔助人所訂合同之法律確定。

第二百八十二條
(船舶經營人、船長及船員間之報酬分配)

一、船舶經營人有權收取船舶遭受之毀損之金額以及因救助而生之附加費用之金額，其餘部分一半歸船舶經營人，四分之一歸船長，四分之一歸船員。

二、船員間之報酬分配，按各自之基本回報之比例作出。

三、報酬分配得由當事人約定，但不影響船長及各船員獲得按衡平原則分配報酬之權利。

四、適用以上數款之規則而得之結果，得由法院根據衡平原則，並考慮船舶所遭受之毀損、船舶經營人所承擔之附加費用、各人所涉及之風險，以及實際所提供之服務，予以糾正。

五、即使救助船舶及獲救船舶均屬同一所有人或船舶經營人，船長及船員之獲報酬之權利亦不受影響。

六、如船舶係為提供拯救而配備船員及加以裝備，則無須分配報酬予船長及船員。

第二百八十三條
(確定報酬之標準)

一、確定報酬，應以鼓勵救助作業為目的，並綜合考慮下列各標準：

- a) 船舶及其他財產獲救後之價值；
- b) 救助人在防止及減少環境損害方面之技能及努力；
- c) 救助人所取得之效果之程度；
- d) 危險之性質及程度；
- e) 救助人在救助船舶、其他財產及人命方面之技能及努力；
- f) 救助人所使用之時間，支出之費用及遭受之損失；
- g) 救助人或救助設備所冒之責任風險及其他風險；
- h) 所提供之服務之及時性；
- i) 用於救助作業之船舶及其他設備之可用性及其使用情況；
- j) 救助人之設備之備用狀況、效能及設備之價值。

二、報酬金額不得超過船舶或其他財產獲救後之價值，而可追償之利息及訴訟費用不包括在報酬金額內。

第二百八十四條
(特別補償)

一、救助人員對構成環境損害危險之船舶或船上貨物進行救助作業後，按上條之規定獲得之救助報酬，少於按本條之規定確定之特別補償時，救助人員有權從該船舶經營人處獲得相當於第三款所指費用之特別補償。

二、如救助人在上款所指情況下，以其救助作業避免或減少環境損害，船舶經營人按第一款之規定應向救助人支付之特別補償，得另行增加，增加數額可高達救助人所付費用之百分之三十；然而，如法院認為適當，並考慮到上條第一款所定之有關標準後，得進一步增加該特別補償數額；但在任何情況下，增加總額不得超過救助人所付費用之百分之一百。

三、為以上兩款之效力，救助人所付費用，係指救助人在救助作業中合理支付之費用及實際上合理使用救助設備、投入救助人員之合理費用。確定救助費用時，應考慮上條第一款h項至j項規定之準則。

四、本條規定之全部特別補償，僅於超過救助人按上條之規定能獲救助報酬時，方可支付，支付金額為特別補償超過救助報酬之差額部分。

五、因救助人之過失而未能防止或減少環境損害時，得取消或減少救助人按本條規定應得之特別補償。

六、本條之規定，不影響船舶經營人之求償權。

第二百八十五條

(人命救助)

一、獲救之人無須支付報酬。

二、在引致救助作業之事故中，參與救助作業之人命救助者，有權從救助因救助船舶或其他財產、防止或減少環境損害而獲得之救助款項中，獲得合理份額。

第二百八十六條

(按既有合同提供之服務)

對於按遇險前訂立之合同所提供之服務，無須按以上之規定支付報酬，除非所提供之服務得合理地視為已超出正常履行該合同之範圍。

第二百八十七條

(救助人之不適當行為之後果)

如由於救助人之過失或疏忽導致救助作業成為必需或更加困難，又或救助人有欺詐或其他不誠實行為，則得取消或減少救助者獲得本編所定之報酬。

第二百八十八條

(救助作業之禁止)

不願遇險船舶之經營人或船長，或不在船上且未曾裝船之遇險財產之所有人之明確及合理之禁止，仍進行救助行為者，無權獲得本編所定之報酬。

第二百八十九條

(救助人之擔保權利)

一、本編之規定，不影響救助人行使第一編第八章規定之擔保權利。

二、如已對救助人之債權，包括利息及費用，適當提供或提交滿意之擔保，則救助者不得行使其擔保權利。

第二百九十條

(提供擔保之義務)

一、按以上規定須作出償付之責任人，應根據救助人之要求，對救助人之債權（包括利息及費用）提供滿意之擔保。

二、獲救船舶經營人，應於獲救貨物交還前，盡力使貨物所有人對其應承擔之債權（包括利息及費用）提供滿意之擔保，但不影響上款之規定之適用。

三、對獲救船舶或其他財產有利害關係之人，就救助者向其主張之債權提供滿意之擔保前，未經救助者同意，不得將獲救船舶或其他財產從完成救助作業後到達之港口或最初到達之地方移走。

第二百九十一條
(臨時償付)

一、有管轄權審理救助人之報酬請求之法院，得根據實際情況，在合理條件下，透過裁定，命令被救助人向救助人先行支付合理之金額，包括提供擔保。

二、如根據本條之規定作出臨時支付，按上條之規定提供之擔保金額，應作相應扣減。

第二百九十二條
(失效)

一、有關本編規定之應付款項之訴權，如兩年期間內不提起訴訟或仲裁程序，即失效，該期間自救助作業終止之日起計算。

二、在該期間內，被主張債權之人得隨時透過向主張債權之人作出聲明，延長該期間；該期間得以同一方式多次延長。

第二百九十三條
(利息)

救助人收取按本編規定應得金額之利息之權利，須以所適用之一般規則確定。

第二百九十四條
(人道主義貨物)

如某一國家或地區同意支付對其人道主義貨物提供救助服務之費用，本編之規定，不得作為扣留、假扣押或持有該國家或地區所捐助之人道主義貨物之依據。

第二百九十五條
(履行之訴)

一、有權收取報酬之救助船舶之經營人，得透過司法途徑要求支付全部報酬。

二、在船舶經營人要求支付全部報酬之訴訟中，撤回或和解僅對其應得報酬之份額產生效力。

三、船長或船員得透過司法途徑要求支付彼等之應得報酬之份額，但已提起以上兩款所指訴訟者除外。

第二百九十六條
(禁止以先占取得獲救或拾得財產)

救助人所占有之獲救財產、被沖到岸線之遇難船舶或物品，不得以先占取得。

第二百九十七條
(交付獲救或拾得財產之義務)

一、救助人或拾得人在收取應得之報酬或補償，或獲提供滿意之擔保後，應向獲救財產之所有人交付獲救或被沖到岸線之財產。

二、如不知悉財產之所有人，或財產所有人不按上款所定條件前來收取該等財產，救助人或拾得人應於十五日內將該等財產交付予地點最近之有權限當局。

三、上款所指期間，自船舶到達時起計算；如屬不以航海工具進行之救助，則自救助作業終止之日起計算；如屬被沖到岸線之財產，則自拾得財產之日起計算。

四、如不履行交付義務，則喪失獲報酬或補償之權利。

第二百九十八條
(有權限當局對獲救財產之職責)

一、有權限當局，須接受按上款之規定向其交付之獲救財產或拾得財產、製作財產清單及負責保存該等財產。

二、如不能或不宜保存該等財產，有權限當局得立即將之作非司法變賣。

三、有權限當局須定出期限，以便財產所有人在支付救助人或拾得人應得之報酬或補償以及償付彼等已支付之費用後，領回有關財產。

四、如不知悉該等財產之所有人，有權限當局應刊登通告，就獲救或拾得一事作出公告，列明該等財產之種類，並請利害關係人認領財產。

五、如財產所有人未於定出之期限內提取有關財產，或自通告刊登日起三個月內不認領財產，則有權限當局須對財產作非司法變賣。

六、變賣所得，在扣除已支付之費用及須給予救助人或拾得人之應付報酬或補償後，存於公共信用機構。

七、自存放之日起兩年內，如利害關係人不行使其權利，或所提出之請求被確定判決所拒絕，則所存放之款項歸公庫所有。

八、如對報酬或補償有爭議，救助人或拾得人所請求之款項，應繼續存放，至判決轉為確定為止；自救助作業終止之日或拾得財產之日起兩年內，如不提起訴訟，則喪失獲報酬或補償之權利。

第九編 最後規定

第二百九十九條 (廢止)

廢止下列法規：

- a) 一八八八年六月二十八日律令核准之《商法典》第三卷第四百八十五條至第五百六十二條，以及第五百七十四條至第六百九十一條，該法典係透過公布於一八九四年四月二十七日第十六期《政府公報》副刊之一八九四年二月二十日之命令延伸至澳門適用；
- b) 公布於一九四六年七月二十日第二十九期《政府公報》之一九二三年十二月七日之第1505號法律；

c) 公布於一九五零年三月十一日第十期《政府公報》之一九五零年二月一日第37748號法令；

d) 八月二十一日第51/89/M號法令。

一九九九年十二月九日核准

命令公布

總督 韋奇立

Decreto-Lei n.º 110/99/M

de 13 de Dezembro

A aprovação, que ora tem lugar, de um Código de Processo Administrativo Contencioso constitui um marco assinalável na evolução do Direito Administrativo de Macau por três ordens de razões.

Antes de mais porque, finalmente, se vem colocar um ponto final no caótico estado em que se encontrava a legislação vigente sobre a matéria, tomando-se extremamente difícil para os operadores do Direito reconhecer, com absoluta segurança, quais os normativos que, em boa verdade, vigoravam em sede de contencioso administrativo.

Em segundo lugar, porque se torna, assim, possível estabelecer um coerente e harmónico encadeamento das disposições do Código ora aprovado com as do recentemente revisto Código do Procedimento Administrativo, propiciando, por isso, aos operadores do Direito e aos particulares em geral uma visão sistémica e global do ordenamento jurídico-administrativo vigente.

Finalmente porque, escorando-se nos pressupostos, já de si bastante garantísticos, hoje em vigor, desenvolve-os até a um ponto que se considerou o admissível no actual estado das relações jurídicas entre a Administração e os particulares, procurando sempre atingir o difícil equilíbrio entre a necessidade de defesa dos direitos, liberdades e garantias dos particulares face à Administração e a imprescindibilidade da prossecução, por parte desta, do inalienável interesse público.

Nestes termos;

Ouvida a Associação dos Advogados de Macau;

Ouvido o Conselho Consultivo;

O Governador decreta, nos termos do n.º 1 do artigo 13.º do Estatuto Orgânico de Macau, para valer como lei no território de Macau, o seguinte:

Artigo 1.º (Aprovação)

É aprovado o Código de Processo Administrativo Contencioso, que é publicado em anexo ao presente diploma e dele faz parte integrante.

Artigo 2.º (Recursos de normas)

Os recursos de normas regulamentares e os respectivos pedidos de declaração de ilegalidade pendentes à data da entrada em vigor do presente diploma são convertidos, sem dependência de qualquer formalidade, em processos de impugnação de normas.

Artigo 3.º (Impugnação de normas emanadas de órgãos municipais)

O disposto na segunda parte do n.º 2 do artigo 90.º do Código ora aprovado é aplicável aos pedidos de declaração de ilegalidade de normas que tenham sido emanadas de órgãos municipais até ao início de vigência do presente diploma.