

CONSELHO DE MINISTROS

Decreto-Legislativo n.º 14/2010

de 15 de Novembro

O presente Código Marítimo de Cabo Verde decorre da necessidade premente sentida há vários anos de modernizar e sistematizar a legislação marítima e portuária que pudesse suceder ao sistema normativo de direito marítimo herdado de Portugal, consubstanciado, fundamentalmente, no Código Comercial Português, dos finais do século XIX (1888), ao qual se foi aditando diversos outros diplomas avulsos, regulando matérias relacionadas com o sector marítimo e portuário não contempladas nesse código.

O presente Código Marítimo surge assim como corolário da conveniência em recodificar o normativo de direito marítimo existente, integrando-o num único corpo legislativo, ao mesmo tempo que se procura introduzir algumas instituições, até agora carentes de regulação mas, de indubitável interesse face às circunstâncias da navegação marítima contemporânea e ao direito marítimo comparado.

O texto do Código Marítimo, integrando a normativa privada e a normativa pública do sector, visa ser um instrumento de mais fácil consulta, interpretação e aplicação por parte dos poderes judiciais e públicos, contribuindo, assazmente, para um fácil manuseamento por parte de todos os operadores relacionados com o tráfego marítimo.

O modelo de texto articulado do Código Marítimo consta de um total de 841 artigos, estruturados em doze Livros, que, por sua vez, se dividem em Títulos, estes em Capítulos, e, em ocasiões, tendo em atenção a extensão da matéria, os Capítulos se subdividem em Secções.

A fonte primordialmente utilizada para a preparação do presente texto foi a moderna e dispersa legislação marítima nacional, ora objecto de refundição.

No âmbito do direito comparado, foram fontes de inspiração na confecção do presente Código, o Projecto de Lei Geral da Navegação Marítima de Espanha, o Código Comunitário da Marinha Mercante – CEMAC-2001, o Código Marítimo da Croácia, de 1994, e o Código Marítimo da Suécia, também de 1994.

De igual modo, foram tidos em conta os princípios das numerosas convenções marítimas internacionais existentes no sector, sejam elas das agências especializadas das Nações Unidas, como a OMI (Organização Marítima Internacional), a UNCTAD (Conferência das Nações Unidas para o Comércio e Desenvolvimento) e UNCITRAL (Conferência das nações Unidas para o Direito Mercantil Internacional) ou de alguns organismos privados, como a CMI (Comité Marítimo Internacional).

A título de exemplo, atente-se que, relativamente aos limites de responsabilidade por créditos marítimos, objecto do artigo 679.º do presente Código, actualizaram-se os montantes de limitação contidos na Convenção de Bruxelas de 1957, através da fórmula recolhida da Con-

venção de Londres de 1976, sobre o mesmo tema, pelo que os montantes são expressos em Direitos de Saque Especiais – DSE ou “Special Drawing Rights – SDR” do FMI e não em escudos de Cabo Verde, uma vez que essa limitação se aplica ao comércio marítimo, não só nacional como internacional, prática aliás idêntica ao verificado no estabelecimento de limites de indemnização no transporte aéreo.

A publicação do Código Marítimo de Cabo Verde constitui um avanço notável no edifício jurídico da República, constituindo referência obrigatória para todos quantos directa ou indirectamente se envolva em actividades marítimas e portuárias em Cabo Verde.

Nestes termos:

Ao abrigo da autorização legislativa conferida pela Lei n.º 68/VII/2010, de 9 de Agosto;

No uso da faculdade conferida pela alínea b) do número 2, do artigo 204º da Constituição da República, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1º

Objecto

É aprovado o Código Marítimo de Cabo Verde em anexo ao presente diploma, que dele faz parte integrante.

Artigo 2º

Revisão dos montantes máximos de indemnização

1. O Governo deve rever periodicamente os montantes máximos de indemnização estabelecidos nos LIVROS VII e IX do Código.

2. As revisões previstas no número anterior devem ser feitas sempre que necessárias com vista a adaptar os respectivos montantes às convenções internacionais vigentes.

Artigo 3º

Adaptação de legislação

A legislação a seguir indicada mantém-se em vigor, enquanto não for modificada ou revogada pelo Governo, no cumprimento do estabelecido no presente Código:

- a) Decreto-Lei n.º. 34/98, de 31 de Agosto, que aprova o Regulamento das Capitanias de Porto de Cabo Verde;
- b) Decreto-Lei n.º. 37/98, de 31 de Agosto, que estabelece a regulamentação do registo convencional de navios;
- c) Decreto-Lei n.º. 41/98, de 7 de Setembro que regula os documentos de bordo;
- d) Decreto-Lei n.º 42/98, de 7 de Setembro, que regulamenta os navios tomados a casco nu por armadores nacionais;
- e) Decreto-Lei n.º 19/2003, de 16 de Junho que regulamenta o registo de embarcações de pesca fretadas;

- f) Decreto-Lei nº 39/98, de 31 de Agosto, que regulamenta a arqueação das embarcações;
- g) Decreto-Lei nº 38/98, de 31 de Agosto, que determina as entidades competentes para as inspecções e fiscalização das condições de segurança marítima das embarcações;
- h) Decreto-Lei nº 26/93, de 10 de Maio, que define e regula o acesso à indústria de transporte marítimo;
- i) Decreto-Lei nº 24/93, de 10 de Maio, que regula o acesso às actividades de afretador marítimo;
- j) Decreto-Lei nº 45/98, de 07 de Setembro, que estabelece os requisitos a observar pelas entidades que exercem as actividades de agente marítimo;
- k) Decreto-Lei nº 23/2000, de 05 de Junho, que define o regime jurídico das empresas transitárias;
- l) Decreto-Lei nº 4/2000, de 14 de Fevereiro, que aprova o regulamento da inscrição marítima e tripulação da marinha mercante e da pesca;
- m) Decreto-Lei nº 44/VI/2004, de 12 de Julho, que estabelece o Regime Jurídico dos bens do domínio público do Estado.

Artigo 4º

Legislação revogada

Fica revogada toda a legislação que contrarie o disposto no presente Código e, em especial:

- a) Lei nº. 60/IV/92, de 21 de Dezembro, que delimita as áreas marítimas da República de Cabo Verde;
- b) Decreto-Lei nº. 44/98, de 07 de Setembro, que estabelece o estatuto legal do navio;
- c) Decreto-Lei nº 35/98, de 31 de Agosto, que regula a construção, modificação, compra e venda de navios;
- d) Decreto-Lei nº 46/98, de 07 de Setembro, que regula os privilégios e as hipotecas marítimas;
- e) Decreto-Lei nº 24/2000, de 05 de Junho, que estabelece o estatuto do capitão;
- f) Decreto-Lei nº 21/2004, de 31 de Maio, que regulamenta o serviço público de transporte marítimo de carga e de passageiros;
- g) Decreto-Lei nº 25/93, de 10 de Maio, que regula o contrato de fretamento de navios;
- h) Decreto-Lei nº. 25/2000, de 31 de Agosto, que regula o contrato de transporte de mercadorias por mar;
- i) Decreto-Lei nº 36/98, de 31 de Agosto, que regula o contrato de transporte de passageiros por mar;

- j) Decreto-Lei nº. 11/2000, de 21 de Fevereiro, que regula a abordagem de navios;
- k) Decreto-Lei nº. 47/98, de 07 de Setembro, que regula o salvamento marítimo;
- l) Decreto-Lei nº. 6/2000, de 14 de Fevereiro, que regula as avarias marítimas;
- m) Decreto-Lei nº. 7/2000, de 14 de Fevereiro, que regula a arribada forçada;
- n) Lei nº. 48/II/84, de 31 de Dezembro, que declara propriedade do Estado os despojos e achados submarinos; e
- o) Decreto-Lei nº. 43/98, de 07 de Setembro, que aplica o regime geral de contra-ordenações às infracções das disposições da legislação marítima e actualiza o valor das coimas;
- p) O Livro III do Código Comercial.

Artigo 5º

Entrada em vigor

O presente Código entra em vigor a 1 de Janeiro de 2011.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros.

José Maria Pereira Neves - Manuel Inocêncio Sousa

Promulgado em 4 de Novembro de 2010.

Publique-se.

O Presidente da República, PEDRO VERONA RODRIGUES PIRES

Referendado em 4 de Novembro de 2010.

O Primeiro-Ministro, *José Maria Pereira Neves*

CÓDIGO MARÍTIMO DE CABO VERDE

LIVRO I

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

TÍTULO I

DO OBJECTO, ÂMBITO, FONTES E INTERPRETAÇÃO

CAPÍTULO I

Do objecto e âmbito de aplicação

Artigo 1.º

Objecto

O presente Código regula os espaços marítimos nacionais, navios, embarcações e artefactos navais, bem como as situações e relações jurídicas nascidas por ocasião da navegação por mar e do transporte marítimo.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1. Sem prejuízo do disposto em cada um dos seus Livros, as disposições do presente Código se aplicam a

todos os navios, seja qual for a nacionalidade do navio ou a nacionalidade e residência dos seus proprietários ou armadores.

2. Os navios nacionais ficam sujeitos às disposições do presente Código onde quer que se encontrem, sem prejuízo das competências conferidas a outros Estados e portos por convenções internacionais vigentes em Cabo Verde.

3. As disposições do presente Código se aplicam igualmente a navios estrangeiros, em particular as que regulam a navegação pelos espaços marítimos da República de Cabo Verde e estadia nos portos nacionais.

4. O disposto no número anterior, não prejudica as competências que possam corresponder ao Estado de pavilhão ou a outro Estado do porto, conforme as convenções internacionais vigentes em Cabo Verde, assim como o estabelecido no Título VII do Livro II deste Código para os navios estrangeiros de Estado.

Artigo 3.º

Aplicação a embarcações, artefactos navais e aeronaves

1. Salvo disposição em contrário, as normas do presente Código referidas a navios são aplicáveis às embarcações e aos artefactos navais, com as necessárias adaptações.

2. As normas dos livros II e III, são igualmente aplicáveis às aeronaves que se encontrem na água, salvo disposição expressa em contrário.

3. O Governo pode, através de Regulamentos, isentar a aplicação de algumas normas do presente Código a determinadas classes de embarcações ou de artefactos navais.

4. O regime dos engenhos flutuantes de comprimento inferior a 2,5 (dois vírgula cinco) metros utilizados para o transporte por água é regulamentado pelo membro do Governo responsável pela administração marítima.

Artigo 4.º

Navegação de recreio

1. As embarcações de recreio e seu regime de navegação estão sujeitos a legislação especial, sem prejuízo da aplicação subsidiária das disposições do presente Código, na medida em que estas estejam em conformidade com a natureza das suas actividades.

2. Considera-se embarcação de recreio todo engenho ou aparelho de qualquer natureza, com comprimento entre 2,5 (dois vírgula cinco) metros e 24 (vinte e quatro) metros, utilizado ou susceptível de ser utilizado como meio de deslocação na água, aplicado nos desportos náuticos, ou em simples lazer, sem fins lucrativos.

3. As motos de água, independentemente do seu comprimento integram o conceito de embarcações de recreio para efeitos de aplicação do presente Código.

Artigo 5.º

Exclusão de navios de Estado

1. O disposto no presente Código, não se aplica aos navios de Estado, salvo os casos expressamente nele previstos.

2. Consideram-se navios de Estado, os navios de guerra, iates, navios de fiscalização, navios hospitalais, navios auxiliares, navios de reabastecimento e outros pertencentes ao Estado ou por ele explorados e afectos exclusivamente a um serviço governamental e não comercial.

3. São navios de guerra, os de Estado adstritos às forças armadas, que trazem os símbolos exteriores distintivos dos navios de guerra de sua nacionalidade e que se encontrem sob o comando de um oficial militar devidamente designado pelo Governo, cujo nome esteja inscrito no escalão de oficiais ou num documento equivalente e cuja dotação esteja submetida à disciplina das forças armadas regulares.

CAPÍTULO II

Da precedência de fontes

Artigo 6.º

Hierarquia de fontes

1. O disposto no presente Código é de aplicação subsidiária em relação às matérias reguladas nas convenções internacionais vigentes em Cabo Verde.

2. Na falta de norma escrita aplicável às matérias reguladas no presente Código, deve-se recorrer sucessivamente, aos usos da navegação marítima, aos princípios do direito marítimo, aos princípios da legislação comercial, civil, laboral, administrativa ou processual, conforme a natureza da matéria a regular.

Artigo 7.º

Interpretação uniforme

Na interpretação das normas das convenções marítimas internacionais vigentes em Cabo Verde e na interpretação das disposições do presente Código referentes a matérias reguladas por convenções marítimas internacionais não vigentes em Cabo Verde, deve-se procurar alcançar a uniformidade internacional.

TÍTULO II

DA ADMINISTRAÇÃO MARÍTIMA

CAPÍTULO I

Das administrações marítimas e sua organização territorial

Artigo 8.º

Administrações marítimas

1. Salvo disposição em contrário, cabe à administração marítima a competência administrativa sobre matérias objecto do presente Código.

2. Para efeitos do disposto no presente Código, entende-se por administração marítima, o Instituto Marítimo Portuário abreviadamente, designado por IMP, ou outra autoridade, entidade ou serviço sob dependência ou tutela do Governo que venha a dispor de atribuições e exerça competências sobre matérias objecto do Código.

3. Sem prejuízo do disposto no presente Código, as competências dos órgãos e serviços das entidades previstas

no número anterior, regulam-se pelas respectivas leis orgânicas, pelos seus estatutos e o demais previsto em legislação especial.

4. Para o exercício das suas atribuições e competências, a administração marítima dispõe de serviços territoriais, designados por capitânias de porto e delegações marítimas, sujeitos a regulamentação especial

CAPÍTULO II

Das atribuições e competências de outros órgãos

Artigo 9.º

Atribuições e competências

O disposto no presente Código não prejudica as atribuições e competências das administrações pesqueira, militar ou outras que estejam sujeitas à legislação especial.

Artigo 10.º

Guarda costeira e polícias

A guarda costeira, a polícia nacional e a polícia judiciária exercem nos espaços marítimos nacionais e nos portos, as competências que se lhes são atribuídas pelo presente Código e nas respectivas leis orgânicas, nos seus estatutos e o demais previsto em legislação especial.

LIVRO II

DOS ESPAÇOS MARÍTIMOS E DO REGIME DE NAVEGAÇÃO

TÍTULO I

DO DOMÍNIO PÚBLICO MARÍTIMO DO ESTADO

Artigo 11.º

Princípios fundamentais

O regime jurídico dos bens do domínio público marítimo tem como base os princípios da inalienabilidade, da imprescritibilidade, da impenhorabilidade e da desafectação.

Artigo 12.º

Remissão

1. O regime jurídico da definição, delimitação de zonas do domínio público marítimo, sua utilização, fiscalização e registo está sujeito a legislação especial.

2. A extracção de areia, hidrocarbonetos, minerais ou quaisquer outros recursos não vivos nas zonas do domínio público marítimo está igualmente sujeita a legislação especial.

TÍTULO II

DOS ESPAÇOS MARÍTIMOS NACIONAIS

CAPÍTULO I

Das áreas marítimas

Artigo 13.º

Águas marítimas

De acordo com o direito internacional, as áreas marítimas sujeitas à jurisdição da República de Cabo Verde são:

a) As águas interiores;

b) As águas arquipelágicas;

c) O mar territorial;

d) A zona contígua;

e) A zona económica exclusiva; e

f) A plataforma continental.

CAPÍTULO II

Das águas arquipelágicas

Artigo 14.º

Delimitação das águas arquipelágicas

As águas arquipelágicas da República de Cabo Verde compreendem toda a área marítima no interior das linhas de base traçadas em conformidade com o artigo 28.º.

Artigo 15.º

Soberania sobre as águas arquipelágicas

A República de Cabo Verde exerce soberania sobre as águas arquipelágicas, designadamente sobre:

a) A respectiva coluna de água, qualquer que seja a sua profundidade ou a sua largura;

b) O espaço aéreo sobrejacente, bem como o leito e o subsolo do mar correspondentes;

c) Os recursos vivos e não -vivos nelas existentes.

Artigo 16.º

Águas interiores

A República de Cabo Verde pode, no interior das suas águas arquipelágicas, traçar linhas de fecho para a delimitação de águas interiores.

Artigo 17.º

Acordos internacionais

Sem prejuízo do disposto no artigo 15.º, a República de Cabo Verde respeita quaisquer acordos existentes que se relacionem com actividades nas suas águas arquipelágicas.

CAPÍTULO III

Do mar territorial

Artigo 18.º

Extensão do mar territorial

O mar territorial de Cabo Verde tem a largura de 12 (doze) milhas marítimas, medidas a partir das linhas de base definidas no artigo 28.º.

Artigo 19.º

Soberania sobre o mar territorial

No mar territorial, a República de Cabo Verde exerce soberania sobre:

a) A coluna de água;

- b) O espaço aéreo sobrejacente;
- c) O leito, solo e subsolo correspondentes; e
- d) Os recursos vivos e não -vivos.

CAPÍTULO IV

Da zona contígua

Artigo 20.º

Extensão da zona contígua

A República de Cabo Verde estabelece uma zona contígua ao mar territorial, cujo limite exterior é de 24 (vinte e quatro) milhas marítimas contadas a partir das linhas de base a que se refere o artigo 28º.

Artigo 21.º

Jurisdição na zona contígua

A República de Cabo Verde na sua zona contígua exerce o controlo necessário para prevenir e punir infracções cometidas no seu território terrestre, águas interiores, águas arquipelágicas e mar territorial, às leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, sanitários e de emigração.

CAPÍTULO V

Da zona económica exclusiva

Artigo 22.º

Extensão da zona económica exclusiva

A zona económica exclusiva da República de Cabo Verde compreende a zona marítima cujo limite interior corresponde ao limite exterior do mar territorial e cujo limite exterior corresponde a uma linha em que cada ponto se encontra a uma distância de 200 (duzentas) milhas do ponto mais próximo da linha de base a partir da qual se mede a largura do mar territorial.

Artigo 23.º

Direitos de soberania e jurisdição

Na zona definida no artigo anterior a República de Cabo Verde possui:

- a) Direitos de soberania para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais vivos ou não-vivos das águas sobrejacentes ao leito do mar e seu subsolo e direitos soberanos no que se refere a outras actividades de exploração e aproveitamento da zona para fins económicos, como a produção de energia a partir da água, das correntes e dos ventos; e
- b) Jurisdição exclusiva, no que se refere a:
 - i) Colocação e utilização de ilhas artificiais, instalações e estruturas;
 - ii) Investigação científica marinha;
 - iii) Protecção e preservação do meio ambiente marinho; e
 - iv) Quaisquer outros direitos não reconhecidos a terceiros Estados.

Artigo 24.º

Navegação pela zona económica exclusiva

1. Sem prejuízo do disposto no artigo 30º, na zona económica exclusiva todos os Estados gozam:

- a) Da liberdade de navegação; e
- b) Da liberdade de sobrevoo.

2. O exercício das liberdades e dos direitos afins a que se refere o número anterior deve respeitar os direitos soberanos, bem como as leis e regulamentos da República de Cabo Verde.

3. No exercício das liberdades a que se refere o número um, é proibida qualquer actividade não autorizada de pesca, ou de pesquisa, bem como qualquer actividade que provoque poluição ou atente contra o meio marinho ou seja prejudicial aos recursos naturais da zona económica exclusiva ou aos interesses económicos da República de Cabo Verde.

CAPÍTULO VI

Da plataforma continental

Artigo 25.º

Extensão da plataforma continental

A plataforma continental da República de Cabo Verde compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do mar territorial, até a uma distância de 200 (duzentas) milhas marítimas das linhas de base a que se refere o artigo 28º.

Artigo 26.º

Direitos de soberania

1. Na sua plataforma continental, a República de Cabo Verde possui direitos soberanos para efeitos de exploração e aproveitamento dos recursos naturais, vivos e não-vivos.

2. Os direitos a que se refere o número anterior são exclusivos, no sentido de que se a República de Cabo Verde não explora a plataforma continental ou não aproveita os recursos naturais da mesma, nenhum outro Estado ou entidade pode empreender estas actividades sem consentimento expresso das autoridades cabo-verdianas competentes.

Artigo 27.º

Perfurações na plataforma continental

A República de Cabo Verde tem o direito exclusivo de autorizar e regulamentar as perfurações na sua plataforma continental, quaisquer que sejam os fins.

Artigo 28.º

Linha de base

A linha de base a partir da qual se mede a largura das águas arquipelágicas, do mar territorial, da zona contígua, da zona económica exclusiva e da plataforma continental, é constituída pelas linhas rectas que unem os pontos mais exteriores das ilhas e ilhéus mais exteriores, determinadas pelas seguintes principais coordenadas:

Ponto	Latitude N	Longitude W	Observações
A.	14° 48' 43.17''	24° 43' 48.85''	I. Brava
C-P1 a Rainha	14° 49' 59.10''	24° 45' 33.11''	-
C-P1 a Fajã	14° 51' 52.19''	24° 45' 09.19''	-
D-P1 Vermelharía	16° 29' 10.25''	24° 19' 55.87''	S. Nicolau
E.	16° 36' 37.32''	24° 36' 13.93''	Ilhéu Raso
F- P1 a da Peça	16° 54' 25.10''	25° 18' 11.00''	Santo Antão
F.	16° 54' 40.00''	25° 18' 32.00''	-
G-P1 a Camarim	16° 55' 32.98''	25° 19' 10.76''	-
H-P1 a Preta	17° 02' 28.66''	25° 21' 51.67''	-
I-P1 a Mangrade	17° 03' 21.06''	25° 21' 54.44''	-
J-P1 a Portinha	17° 05' 33.10''	25° 20' 29.91''	-
K-P1 a do Sol	17° 12' 25.21''	25° 05' 56.15''	-
L-P1 a Sinagoga	17° 10' 41.58''	25° 01' 38.24''	-
M-Pta Espechim	16° 40' 51.64''	24° 20' 38.79''	S. Nicolau
N-Pta Norte	16° 51' 21.13''	22° 55' 40.74''	Sal
O-Pta Casaca	16° 50' 01.69''	22° 53' 50.14''	-
P-Ilheu Cascalho	16° 11' 31.04''	22° 40' 52.44''	I. Boa Vista
P1-Ilheu Baluarte	16° 09' 05.00''	22° 39' 45.00''	-
Q-Pta de Roque	16° 05' 09.83''	22° 40' 26.06''	-
R-Pta Flamengas	15° 10' 03.89''	23° 05' 47.90''	I. Maio
S.	15° 09' 02.21''	23° 06' 24.98''	Santiago
T.	14° 54' 10.78''	23° 29' 36.09''	-
U-D.Maria Pia	14° 53' 50.00''	23° 30' 54.50''	I. de Fogo
V-Pta Pesqueiro	14° 48' 52.32''	24° 22' 43.30''	I. Brava
X-Pta Nho Martinho	14° 48' 25.59''	24° 42' 34.92''	-
Y=A	14° 48' 43.17''	24° 43' 48.85''	

CAPÍTULO VII

Das fronteiras marítimas e uso pacífico dos espaços marítimos

Artigo 29.º

Fronteiras marítimas

Nos casos em que o limite exterior da zona económica exclusiva ou da plataforma continental, definidos de conformidade com o presente Código, se sobrepõe com parte de uma zona económica exclusiva ou de uma plataforma continental de Estado limítrofe, a fronteira marítima é fixada mediante acordo a negociar com o Estado em questão, de conformidade com o direito internacional aplicável.

Artigo 30.º

Uso pacífico dos mares

Sem prejuízo do disposto no presente Código, todas as actividades por parte de entidades ou navios estrangeiros nas áreas marítimas submetidas à soberania ou jurisdição da República de Cabo Verde, devem respeitar o princípio de utilização pacífica dos oceanos.

TÍTULO III

DO REGIME GERAL DA NAVEGAÇÃO MARÍTIMA

CAPÍTULO I

Das disposições gerais

Artigo 31.º

Liberdade de navegação

Todos os navios podem navegar livremente pelos espaços marítimos de Cabo Verde, quer seja para os atravessar em passagem lateral, quer para entrar ou sair dos portos nacionais, respeitando as restrições e requisitos estabelecidos no presente Código e em legislação especial, designadamente, aduaneira, sanitária e de emigração.

Artigo 32.º

Excepções ao regime de liberdade

1. A administração marítima, pode condicionar, restringir ou proibir, por razões de segurança e protecção marítima, a navegação por certos espaços marítimos nacionais, em particular nos casos de exercícios e operações

navais das forças armadas ou sempre que a passagem dos navios estrangeiros pelo mar territorial ou pelas águas arquipelágicas não seja inofensiva.

2. As medidas previstas no número anterior podem ser adoptadas também por razões de conservação da biodiversidade marinha, quando as autoridades competentes assim o requeiram em aplicação da legislação pesqueira ou ambiental vigente.

3. As medidas previstas no número um podem ser adoptadas pelas administrações competentes, sem discriminação de bandeira e em relação a determinadas categorias de navios, quando isso seja necessário para prevenir a realização de actividades ilícitas ou o exercício de qualquer tráfico proibido.

Artigo 33.º

Detenção e fundeio

1. O direito a navegar não inclui o de deter ou fundear fora das zonas portuárias, salvo caso de força maior, sem autorização expressa da administração marítima, ou quando se trate de embarcações dedicadas exclusivamente ao recreio que se detenham com tal finalidade em angras ou lugares de banho e não ponham em perigo a segurança da vida humana no mar ou da navegação.

2. Os navios obrigados a deter-se ou fundear-se em caso de perigo ou de força maior devem avisar tais circunstâncias, imediatamente e por todos os meios possíveis, à administração marítima mais próxima.

Artigo 34.º

Exibição de marcas e bandeira

1. Os navios que naveguem pelos espaços marítimos nacionais devem estar embandeirados num só Estado e levar marcado seu nome e porto de matrícula.

2. Os navios estrangeiros devem içar, obrigatoriamente, a bandeira da sua nacionalidade em lugar bem visível quando naveguem pelas águas interiores ou se encontrem em porto nacional e arvorar, igualmente, a bandeira de Cabo Verde, conforme os usos marítimos internacionais.

3. Mediante regulamento aprovado por Portaria membro do Governo responsável pela administração marítima podem estabelecer excepções às obrigações previstas nos números anteriores.

Artigo 35.º

Submarinos

1. Os navios submarinos estrangeiros e outros veículos submergíveis navegam na superfície e com os respectivos pavilhões desdobrados quando naveguem pelas águas interiores, pelas águas arquipelágicas ou pelo mar territorial de Cabo Verde.

2. Os submarinos estrangeiros que naveguem submergidos são convidados e, se necessário, obrigados a emergir, salvo se a isso forem impedidos por avaria, que tem de ser comunicada, por todos os meios possíveis.

Artigo 36.º

Navegação de navios pesqueiros

1. A navegação dos navios pesqueiros nacionais está sujeita, para além das regras gerais do presente Código, às prescrições especiais estabelecidas na legislação pesqueira.

2. Salvo autorização expressa da administração marítima, é proibida a pesca por navios estrangeiros nas águas interiores, nas águas arquipelágicas e no mar territorial, não se considerando passagem inofensiva, qualquer actividade de pesca realizada por tais navios nos referidos espaços territoriais.

3. Cabe à administração marítima ou entidade designada pelo Governo velar para que, no uso dos direitos e cumprimento dos deveres, na zona económica exclusiva, os navios estrangeiros respeitem os direitos do Estado e cumpram as disposições do presente Código e da legislação pesqueira, com respeito pelo direito internacional.

4. Salvo autorização da administração marítima, os navios estrangeiros de passagem pelos espaços marítimos de Cabo Verde não podem ter seus apetrechos de pesca em estado de funcionamento ou de operatividade imediata.

Artigo 37.º

Navegação de navios de investigação

1. A realização de actividades de investigação científica a partir de navios estrangeiros nos espaços marítimos nacionais, assim como, as efectuadas por entidades estrangeiras a bordo de navios cabo-verdianos nos referidos espaços, fica sujeita a autorização da administração marítima, a ser regulamentada por Portaria do membro do Governo responsável pela administração marítima.

2. A autorização prevista no número anterior é condicionada a fins exclusivamente pacíficos da investigação e informação dos resultados da mesma, bem como, a sua contribuição para o progresso dos conhecimentos sobre o meio marinho e não constitua perigo para a segurança da navegação ou do meio ambiente nem obstáculo para o exercício dos direitos soberanos e da jurisdição do Estado.

3. A investigação não autorizada não pode ser considerada incluída no direito de passagem inofensiva pelo mar territorial ou pelas águas arquipelágicas.

Artigo 38.º

Término das actividades de investigação

A administração marítima pode ordenar, em qualquer momento e sem direito de indemnização alguma para os investigadores, a suspensão ou o término das actividades de investigação por incumprimento das condições estabelecidas na autorização concedida.

Artigo 39.º

Seguro de responsabilidade civil

1. Sem prejuízo do disposto no presente Código, os armadores, proprietários ou gestores de navios nacionais são obrigados a possuir seguro de responsabilidade civil que cubra eventuais danos causados a terceiros em consequência de navegação dos seus navios.

2. O seguro previsto no número anterior, deve ser regulamentado por Portaria conjunta dos membros do Governo responsáveis pelas áreas da administração marítima e de investigação científica, tendo em consideração as recomendações da Organização Marítima Internacional.

3. Os membros do Governo, responsáveis pelas áreas da administração marítima e de investigação científica, devem igualmente, por Portaria conjunta, regulamentar o seguro de responsabilidade civil que os navios estrangeiros que naveguem pelos espaços marítimos nacionais devem possuir, para cobrir eventuais danos causados a terceiros em consequência de navegação, obedecendo o disposto na parte final do número anterior.

CAPÍTULO II

Do direito de passagem inofensiva

Artigo 40.º

Sujeição à passagem inofensiva

1. A navegação pelo mar territorial e pelas águas arquipelágicas de todos os navios estrangeiros, incluídos os de Estado, está sujeita ao regime de passagem inofensiva.

2. A passagem deve ser rápida e sem interrupção, sem atentar contra a paz, a ordem pública ou a segurança da República de Cabo Verde.

3. A detenção e fundeio durante a passagem estão sujeitos ao disposto no artigo 33.º.

Artigo 41.º

Cumprimento de leis e regulamentos

Os navios que exerçam o direito de passagem inofensiva são obrigados a respeitar as disposições do presente Código, das leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, sanitários, emigração e navegação, bem como, os relativos à protecção do meio ambiente marinho.

Artigo 42.º

Proibições

1. Sem prejuízo do disposto em Convenções Internacionais vigentes em Cabo Verde e salvo autorização da administração marítima, não se considera inofensiva e são proibidas aos navios estrangeiros, na passagem pelo mar territorial ou pelas águas arquipelágicas, a realização de actividades subaquáticas, bem como, aquelas que possam avariar os cabos, encanamentos submarinos ou instalações e equipamentos ao serviço da navegação ou da exploração dos recursos marinhos.

2. Durante a passagem fica ainda proibida a utilização de botes salva-vidas ou outras embarcações auxiliares, salvo em caso de sinistro ou para operações de busca e salvamento, a emissão de sinais sonoros ou luminosos, que não sejam as previstas nas normas e regulamentos sobre segurança marítima e prevenção de abordagens e quaisquer outras actividades que não estejam directamente relacionadas com a passagem.

Artigo 43.º

Passagem de navios que comportam riscos especiais

1. Os navios que transportem substâncias radioactivas ou outras perigosas, ou nocivas, devem ter a bordo os

documentos e observar as medidas especiais de precaução previstas nas convenções internacionais vigentes em Cabo Verde.

2. Os navios referidos no número anterior devem efectuar sua passagem pelas vias, dispositivos e sistemas estabelecidos conforme previsto no artigo 58.º e seguir as instruções especiais de navegação que, neste caso, possam ser expedidas pela administração marítima.

Artigo 44.º

Isenção de impostos

O direito de passagem inofensiva não está sujeito ao pagamento de taxa ou imposto sendo, contudo, os navios estrangeiros obrigados ao pagamento dos serviços que efectivamente possam ter-lhes sido prestados durante sua passagem pelo mar territorial ou pelas águas arquipelágicas.

Artigo 45.º

Suspensão da passagem inofensiva

1. Para a defesa dos interesses gerais e, em particular, para a segurança da navegação, o Governo pode suspender, temporariamente e sem discriminação entre pavilhões, a passagem inofensiva em determinadas zonas do mar territorial.

2. A suspensão prevista no número anterior deve merecer do Governo ampla publicidade internacional.

Artigo 46.º

Exercício da jurisdição civil

1. Os navios estrangeiros que passem pelo mar territorial ou pelas águas arquipelágicas não podem ser detidos ou desviados para se exercer a jurisdição civil em relação às pessoas que se encontrem a bordo dos mesmos.

2. Podem adoptar-se medidas cautelares ou executivas em relação aos navios estrangeiros, quando estes forem detidos ou tenham fundeado voluntariamente durante sua passagem, bem como em relação aos que naveguem pelo mar territorial ou pelas águas arquipelágicas depois de terem abandonado as águas interiores do Estado.

3. Tais medidas podem ainda, ser adoptadas em relação aos navios em passagem lateral, mas somente pelas obrigações adquiridas e pelas responsabilidades em que tiverem incorrido durante sua passagem.

Artigo 47.º

Exercício da jurisdição penal

1. A jurisdição penal de Cabo Verde não pode ser exercida a bordo de um navio estrangeiro que passe pelo mar territorial ou pelas águas arquipelágicas, sem proceder das águas interiores, para deter pessoas ou realizar investigações relacionadas com um delito cometido a bordo do navio durante sua passagem, salvo nos casos previstos nas convenções internacionais vigentes em Cabo Verde.

2. Nos casos previstos no número anterior ou por solicitação do capitão do navio ou de um representante diplomático ou consular do Estado da bandeira, as auto-

ridades judiciais nacionais competentes podem proceder a uma instrução preliminar e tomar medidas coercivas relativamente a delitos que tenham sido cometidos a bordo de um navio estrangeiro.

Artigo 48.º

Notificação de agente diplomático

A autoridade judicial competente notifica um representante diplomático ou consular do Estado da bandeira, e caso possível, logo que receba a petição do capitão do navio e antes do início das diligências e actuações necessárias ao exercício da jurisdição penal.

CAPÍTULO III

Da segurança da navegação marítima

Artigo 49.º

Ajudas à navegação

Compete à administração marítima estabelecer e manter em funcionamento a sinalização marítima, bem como prestar as ajudas necessárias à navegação de acordo com as exigências do volume do tráfego e o grau de risco, de conformidade com as convenções internacionais vigentes em Cabo Verde, assim como, colocar à disposição dos interessados a informação sobre as ajudas.

Artigo 50.º

Serviço de pilotagem

1. Entende-se por pilotagem a assessoria aos capitães, prestada a bordo por pessoal devidamente qualificado para o efeito e dirigido à segurança da navegação e manobra dos navios nas entradas e saídas dos portos.

2. Compete à administração marítima organizar e assegurar a prestação do serviço de pilotagem.

Artigo 51.º

Obrigatoriedade do serviço de pilotagem

1. A pilotagem é obrigatória para todos os navios, nos portos e locais assim considerados pela administração marítima.

2. Antes de entrar nas zonas de pilotagem e com antecedência suficiente para prosseguir as operações de aproximação e demais manobras requeridas com segurança, o capitão deve dirigir a solicitação do serviço, abstendo-se de levar a cabo qualquer manobra que necessite de direcção assistida, salvo em caso de necessidade e enquanto o piloto não estiver a bordo.

3. Mediante regulamento aprovado pelo membro do Governo responsável pela administração marítima, pode-se estabelecer isenções ao serviço de pilotagem, sem que as mesmas exonem os capitães da obrigação de procurar a informação precisa para navegar ou manobrar sem risco e em geral a extremar a diligência que um bom marinheiro habitualmente utiliza no exercício de suas funções.

4. O capitão de um navio sujeito à pilotagem obrigatória é obrigado a pagar este serviço mesmo quando realize as manobras sem piloto a bordo, sem prejuízo das sanções e responsabilidades em que incorrer.

Artigo 52.º

Prioridade de pilotagem aos navios em perigo

Salvo caso de força maior, o piloto deve, prestar com prioridade assistência ao navio em perigo, ainda que este não a tenha solicitado, desde que tenha conhecimento da situação de risco, sem prejuízo dos direitos que lhe pode corresponder no conceito de salvamento, nos termos previstos no Título III do Livro VIII do presente Código.

Artigo 53.º

Regras de rumo e governo e navegação em zona de gelos

1. Todos os navios, sem excepção, devem ajustar sua navegação ao cumprimento das regras de luzes, sinais, rumo e governo contidas nos regulamentos aplicáveis, em particular no Regulamento Internacional para prevenir as abordagens no mar.

2. O capitão de qualquer navio nacional que tenha sido informado da presença de gelos na sua rota ou perto dela, é obrigado, durante a noite, a navegar a uma velocidade moderada ou a modificar sua rota para distanciar-se da zona perigosa.

Artigo 54.º

Publicidade dos perigos e ajudas à navegação

1. A administração marítima é obrigada a difundir periodicamente avisos aos navegantes nos quais se dá conta dos naufrágios produzidos, os objectos à deriva conhecidos e quaisquer outras circunstâncias que afectem a segurança da navegação nos espaços marítimos nacionais.

2. A administração marítima assegura a publicação periódica de livros e documentos de faróis e sinais e cartas oficiais de navegação nas quais tem de constar os naufrágios, baixios e outros obstáculos que afectem de forma duradoura a segurança da navegação.

Artigo 55.º

Avisos dos capitães

1. Os capitães dos navios nacionais devem informar à administração marítima as falhas ou deficiências verificadas nos sinais marítimos e em outras ajudas à navegação, assim como, dar aviso, da presença de objectos à deriva que avistem na sua viagem e possam admitir um perigo imediato para a navegação.

2. Os capitães dos navios nacionais devem também, dar aviso, no caso de se depararem com temporais extraordinários e quaisquer outras causas que admitam um perigo para a navegação.

Artigo 56.º

Sistemas de organização e serviços de tráfego marítimo

1. No interesse da segurança da navegação e em conformidade com as normas internacionais vigentes em Cabo Verde, o Governo estabelece o procedimento, segundo o qual são designados, substituídos ou supridos, nos espaços marítimos nacionais, os sistemas de organização do tráfego, incluídas, se necessário, as vias marítimas arquipelágicas, assim como, os sistemas de notificação obrigatória para navios e os serviços de tráfego marítimo.

2. Os referidos sistemas e serviços podem ser de utilização obrigatória para todos os navios ou para determinada classe deles, sem discriminação de pavilhão e uma vez que tenham obtido a aprovação e publicação internacional que, se mostrar necessária.

3. Em qualquer caso, os serviços de tráfego marítimo na zona económica exclusiva apenas podem ser de emprego obrigatório quando tenham sido devidamente aprovados e publicados pela Organização Marítima Internacional.

Artigo 57.º

Navegação em zonas de banho

1. É proibida toda classe de navegação nas zonas de banho devidamente balizadas, devendo o lançamento ou encalhe de embarcações, ser feita através de canais delimitados e assinalados para o efeito.

2. Nos trechos da costa não balizados como zonas de banho, entende-se que esta ocupa uma franja de água contígua à costa de largura de 200 (duzentos) metros nas praias e de 50 (cinquenta) metros no resto da costa ou ribeiras, nas quais, não se pode navegar a uma velocidade superior a 3 (três) nós, devendo ser adoptadas as devidas precauções para evitar riscos à segurança humana.

Artigo 58.º

Zonas de segurança

Compete à administração marítima determinar as zonas de segurança para os fundeadouros, canais de navegação, zonas adjacentes aos portos, instalações e lugares de exploração de recursos naturais nos espaços marítimos nacionais, com a finalidade de preservar a segurança da navegação, assim como a entrada e saída dos navios que nelas operem.

Artigo 59.º

Colocação e retirada de artefactos navais

1. A colocação de artefactos navais e plataformas ou estruturas fixas artificiais nos espaços marítimos nacionais deve ficar devidamente balizada e de acordo com instruções da administração marítima.

2. Em redor dos artefactos, plataformas ou estruturas devem ser estabelecidas zonas de segurança da navegação, num raio que não exceda 500 (quinhentos) metros a partir do seu bordo exterior, sem prejuízo de normas internacionais, que possam ser aplicadas.

3. As instalações que já não são utilizadas devem ser desmontadas e retiradas pelo seu titular num prazo razoável, fixado pela administração marítima, garantindo sempre a segurança da navegação, sem prejuízo do disposto no Capítulo V do Título IV do Livro VIII do presente Código.

TÍTULO IV

DA PREVENÇÃO DA POLUIÇÃO MARINHA

CAPÍTULO I

Do conceito e das classes de poluição marinha

Artigo 60.º

Conceito de poluição

Para efeitos do presente Código entende-se por poluição, a introdução directa ou indirecta por navios, nas

águas marítimas, no solo e subsolo marinhos ou na atmosfera sobrejacente, de substâncias ou formas de energia que constituam ou possam constituir um perigo para a saúde humana, que prejudiquem ou possam prejudicar os ecossistemas marinhos, recursos turísticos ou paisagísticos, deteriore a qualidade da água do mar e reduzam ou possam reduzir as possibilidades de esparecimento ou causar obstáculo a outros usos legítimos dos mares ou das águas costeiras.

Artigo 61.º

Poluição operacional

Entende-se por poluição operacional qualquer descarga proveniente da limpeza de tanques e sentinas, de águas sujas ou de lastro, assim como de lixos ou de emanações de gases dos motores e, em geral, toda aquela produzida pelas operações normais da vida ou actividade a bordo dos navios.

Artigo 62.º

Poluição por vertimento

1. Entende-se por poluição por vertimento a procedente da evacuação deliberada de substâncias ou materiais a partir de navios, quando recebidas a bordo com a finalidade de proceder à sua evacuação mediante prévia realização de um processo de tratamento ou transformação a bordo.

2. Considera-se, ainda, poluição por vertimento, o naufrágio deliberado de navios, aeronaves, instalações ou estruturas no mar.

Artigo 63.º

Poluição accidental

Entende-se por poluição accidental a derivada de um acidente sofrido por um navio, que produza seu naufrágio, afundamento ou incêndio ou o lançamento à água ou incêndio de sua carga ou de outras substâncias ou materiais que estejam ou tenham estado a bordo.

CAPÍTULO II

Dos actos ilícitos de poluição

Artigo 64.º

Poluição ilícita

Consideram-se ilícitos, todos os actos intencionais ou negligentes de poluição, incluída a incineração, nos espaços marítimos nacionais, assim como a causada fora destes por navios cabo-verdianos.

Artigo 65.º

Descargas ou vertimentos lícitos

1. Consideram-se lícitas as descargas ou vertimentos na medida autorizada pelas convenções internacionais vigentes em Cabo Verde, quando efectuadas mediante prévia permissão da administração marítima, concedida em conformidade com as referidas convenções.

2. Consideram-se também lícitas as descargas ou vertimentos realizados por força maior nas quais o acto de

poluição seja necessário para salvaguardar a segurança da vida humana ou dos navios, sempre que não pareça existir outro meio para evitar a ameaça e que os possíveis danos causados se mostrem, com toda a probabilidade, inferiores aos que se produziriam como consequência de qualquer outra actuação.

3. Em qualquer caso, as descargas ou vertimentos previstos neste artigo devem ser levados a cabo de forma a reduzir ao mínimo, a probabilidade de causar danos a seres humanos ou aos ecossistemas das águas marítimas, sem prejuízo das responsabilidades civis que possam ocorrer conforme o previsto no Título V do Livro VIII.

Artigo 66.º

Perda do direito de passagem inofensiva

1. Não se considera inofensiva a passagem dos navios estrangeiros pelo mar territorial ou pelas águas arquipelágicas quando realizem qualquer acto de poluição ilícita de forma intencional e com resultado grave para o meio ambiente.

2. Não se considera igualmente inofensiva a passagem de navios estrangeiros cujo estado de avaria ou cujas condições de navegabilidade constituam séria ameaça para o meio ambiente.

CAPÍTULO III

Dos deveres gerais da administração marítima

Artigo 67.º

Medidas de supervisão e de limpeza

1. Compete à administração marítima fiscalizar o cumprimento de todas as normas aplicáveis, perseguir e sancionar as contravenções, bem como, promover a adopção das medidas técnicas e operativas que conduzam à preservação do meio ambiente marinho e à segurança da navegação.

2. Compete ainda à administração marítima, em caso de poluição consumada, adoptar as medidas que considerar procedentes para a limpeza das águas marítimas e para evitar ou prevenir danos aos ecossistemas marinhos e ao litoral.

Artigo 68.º

Controlo das actividades de exploração de recursos naturais

Durante as operações de perfuração, trabalhos de exploração ou outras actividades relacionadas com o aproveitamento e a exploração dos recursos naturais nos espaços marítimos nacionais, a administração marítima fiscaliza o cumprimento dos requisitos e condições impostas aos titulares da actividade para a prevenção da poluição, assim como para sua eliminação.

CAPÍTULO IV

Da planificação de contingências

Artigo 69.º

Planos de preparação e luta contra a poluição

1. Compete à administração marítima estabelecer um plano nacional de preparação e luta contra a poluição

marinha para fazer frente com prontidão e eficácia aos incidentes de poluição por hidrocarbonetos ou outras substâncias nocivas ou potencialmente perigosas.

2. Sem prejuízo do disposto nas convenções internacionais vigentes em Cabo Verde, o plano previsto no número anterior, deve estabelecer regras de coordenação e interligação entre as distintas entidades e organismos públicos, chamadas a intervir.

3. O plano nacional de preparação e luta contra a poluição e o plano nacional de salvamento previsto no artigo 74.º do presente Código, devem ser elaborados em estreita colaboração dos departamentos responsáveis pela elaboração dos mesmos.

Artigo 70.º

Planos de emergência a bordo

1. Compete à administração marítima fiscalizar os navios nacionais que transportem hidrocarbonetos ou outras substâncias nocivas ou potencialmente perigosas e exigir que tenham a bordo a relação completa da carga, assim como um plano de emergência para o caso de poluição ajustado às prescrições contidas na lei aplicável.

2. O disposto no número anterior aplica-se igualmente aos navios estrangeiros atracados nas zonas portuárias, podendo a administração marítima exigir a exibição do plano de emergência no quadro de suas competências inspectoras como Estado do porto.

3. As embarcações são isentas das obrigações previstas nos números anteriores.

CAPÍTULO V

Dos deveres de notificação e cooperação internacional

Artigo 71.º

Obrigações de notificar actos de poluição

1. Os capitães dos navios nacionais devem notificar a administração marítima e à autoridade competente do Estado ribeirinho mais próximo, os actos de poluição por hidrocarbonetos ou por substâncias nocivas ou potencialmente perigosas que tenham tomado conhecimento durante a navegação.

2. A notificação referida no número anterior é extensiva aos capitães dos navios estrangeiros que naveguem nos espaços marítimos nacionais.

3. A notificação referida neste artigo fica sujeita a regulamentação pelo membro do Governo responsável pela administração marítima.

Artigo 72.º

Colaboração internacional

1. Sempre que for solicitada assistência à administração marítima por outro Estado ribeirinho em cujas águas se tenha produzido actos de poluição, deve colaborar com as autoridades do Estado solicitante se isso se mostrar possível e razoável.

2. A assistência referida no número anterior pode igualmente ser prestada a solicitação do Estado de pavilhão.

3. A assistência pode consistir na participação nas operações de luta contra a poluição ou na intervenção nas diligências de averiguação do sinistro e a inspeção de documentos ou do navio presumidamente responsável pela poluição, quando este se encontre num porto ou nas águas interiores nacionais.

4. Quando exista um perigo real de poluição nos espaços marítimos nacionais, que possa estender-se às águas de outro Estado, este último é imediatamente informado.

5. A colaboração prevista nos números anteriores pode, em todo caso, subordinar-se ao princípio de reciprocidade.

TÍTULO V

DA BUSCA, SALVAMENTO E INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES

CAPÍTULO I

Dos serviços públicos de busca e salvamento marítimo

Artigo 73.º

Conteúdo e alcance do serviço

1. Compete à administração marítima dotar os serviços públicos de busca e salvamento de meios necessários para garantir a prestação de auxílio a qualquer pessoa em perigo no mar.

2. Os serviços previstos no número anterior devem abranger todos os espaços marítimos nacionais e, se necessário, à região de busca e salvamento que possa ser atribuída a Cabo Verde nas convenções Internacionais vigentes, a qual deve ser devidamente delimitada nos planos de salvamento e nas publicações e cartas náuticas oficiais correspondentes.

3. A administração marítima deve prestar pronto e eficaz auxílio independentemente da nacionalidade das pessoas em perigo ou das circunstâncias em que estas se encontrarem e das sanções que possam recair sobre os capitães dos navios por acções ou omissões que ponham em perigo a segurança do navio ou da navegação.

CAPÍTULO II

Da planificação do salvamento

Artigo 74.º

Planos nacionais de salvamento

1. Mediante proposta da administração marítima, o Governo deve aprovar periodicamente, um plano nacional de salvamento, onde conste todos os meios disponíveis, os procedimentos essenciais, a coordenação e interligação entre distintas entidades e organismos públicos, chamados a intervir.

2. Na elaboração do plano referido no número anterior deve ter-se em conta o disposto nas convenções interna-

cionais vigentes em Cabo Verde, bem como os acordos de colaboração e coordenação existentes com os serviços de salvamento dos Estados vizinhos.

Artigo 75.º

Facilitação do emprego de meios estrangeiros

1. O Governo pode, através de regulamento, criar um regime de facilitação da chegada, utilização e saída dos portos e aeroportos nacionais de navios e aeronaves estrangeiros destinados a participar nas operações de luta contra a poluição ou de salvamento de pessoas nos espaços marítimos nacionais.

2. O regime previsto no número anterior pode igualmente abranger as facilidades necessárias para agilizar a entrada, saída e passagem rápida pelo território nacional do pessoal, mercadorias, materiais e equipamento destinados às referidas operações.

CAPÍTULO III

Da documentação de salvamento e emprego de sinais

Artigo 76.º

Documentação de salvamento a bordo

1. Os navios nacionais devem ter a bordo um quadro orgânico de exercícios, missões e procedimentos em matéria de emergência a bordo e evacuação do navio.

2. Os navios nacionais de passageiros que operem em percursos fixos têm ainda a bordo, um plano de colaboração com os serviços pertinentes de busca e salvamento em caso de emergência.

3. As embarcações são isentas das obrigações estabelecidas nos números anteriores.

Artigo 77.º

Emprego de sinais de socorro

É proibido o emprego de sinais internacionais de socorro, salvo para indicar que um navio, uma aeronave ou uma pessoa estão em perigo, bem como o emprego de qualquer sinal que possa ser confundido com um sinal internacional de socorro.

CAPÍTULO IV

Da investigação de acidentes marítimos

Artigo 78.º

Dever de investigação

A administração marítima deve investigar os acidentes sofridos por qualquer navio de acordo com o procedimento previsto nas disposições sobre a matéria aprovadas pelo Governo e quando considere que a investigação possa contribuir para determinar mudanças que conviria introduzir nas convenções internacionais vigentes em Cabo Verde sobre segurança marítima, prevenção da poluição ou salvamento marítimo.

TÍTULO VI

**DOS PODERES EXECUTIVOS
DA ADMINISTRAÇÃO MARÍTIMA**

CAPÍTULO I

Da natureza de autoridade e dos poderes gerais

Artigo 79.º

Poderes de autoridade

1. O pessoal da administração marítima, quando em exercício de funções de fiscalização, é equiparado aos agentes da autoridade e tem as seguintes prerrogativas:

- a) Aceder e inspeccionar, a qualquer hora e sem necessidade de aviso prévio, as instalações, equipamentos e serviços das empresas de transporte marítimo, portos e navios;
- b) Notificar todos os indivíduos que se encontrem em violação flagrante das normas cuja observância devem fazer respeitar, no caso de não ser possível o recurso à autoridade policial em tempo útil;
- c) Requisitar para análise equipamentos e documentos;
- d) Solicitar a colaboração das autoridades policiais, quando o julguem necessário ao desempenho das suas funções;
- e) Determinar, a título preventivo e com efeitos imediatos, mediante ordem escrita e fundamentada, a suspensão ou cessação de actividades e encerramento de instalações, quando da não aplicação dessas medidas possa resultar risco iminente para a segurança marítima e segurança da navegação ou do meio ambiente marinho; e
- f) Usar armas para a defesa própria, dos objectos do serviço e das instalações e valores confiados à sua guarda quando devidamente autorizadas;

2. O disposto nas alíneas a), c) e d) do número anterior é igualmente aplicável às entidades e agentes credenciados pela administração marítima para o exercício de funções de fiscalização.

3. Da suspensão, cessação ou encerramento a que se refere a alínea e) do n.º 1 é lavrado auto de notícia, o qual é objecto de confirmação pelo Conselho de Administração da Administração marítima, no prazo máximo de 10 (dez) dias, sob pena de caducidade da medida preventiva determinada.

Artigo 80.º

Identificação

1. Ao pessoal da administração marítima que desempenhe funções de fiscalização é atribuído cartão de identificação, cujo modelo e condições de emissão é objecto de Portaria do membro do Governo responsável pela administração marítima.

2. O cartão de identificação deve ser exibido quando se exercem as correspondentes funções fiscalizadoras.

Artigo 81.º

Policimento das áreas sob a jurisdição da administração marítima

1. O policiamento das áreas sob a jurisdição da administração marítima compete à Polícia Nacional.

2. O serviço de policiamento nas áreas referidas no número anterior, tem por fim colaborar na prevenção e combate de actividades ilícitas, assegurar o cumprimento das leis e regulamentos marítimos.

Artigo 82.º

Colaboração com outros corpos policiais

No exercício das suas funções nas áreas definidas no artigo anterior, o serviço da polícia nacional deve colaborar com as autoridades alfandegárias e com a polícia judiciária na prevenção e combate da criminalidade, dando sempre conhecimento de suas actuações ao capitão do respectivo porto.

CAPÍTULO II

Das medidas gerais de intervenção sobre navios

Artigo 83.º

Medidas gerais de intervenção executiva

1. Para a salvaguarda da segurança da navegação, da prevenção da poluição das águas marítimas e da fiscalização do cumprimento das leis e regulamentos vigentes, pode a administração marítima interceptar, solicitar informação, visitar, inspeccionar, deter, conduzir a porto e adoptar quaisquer outras medidas que se considerarem necessárias em relação aos navios nacionais que infringam ou possam infringir os referidos bens jurídicos ou atentar contra as referidas leis.

2. As actuações previstas no número anterior são extensíveis aos navios estrangeiros que se encontrem nos espaços marítimos nacionais, sem prejuízo do previsto no presente Código para os navios de Estado estrangeiros e em matéria de direito de perseguição.

3. A actuação referida no número anterior é precedida de informação das medidas adoptadas e com a maior brevidade possível ao representante diplomático ou consular do Estado de pavilhão.

Artigo 84.º

Acesso a bordo e emprego da força

1. Para prosseguir os fins previstos no artigo anterior, o pessoal da administração marítima pode ordenar a detenção e aceder a bordo dos navios em que tiverem de realizar as comprovações e actuações correspondentes.

2. Sem prejuízo do recurso à autoridade policial sempre que possível, tornando-se necessário, pode o pessoal da administração marítima adoptar as medidas coercivas que se mostrarem úteis e forem proporcionais para impedir que o navio infractor fuja às obrigações, sanções e responsabilidades incorridas.

CAPÍTULO III

Das medidas especiais de intervenção sobre navios

Artigo 85.º

Medidas especiais a adoptar na zona contígua

1. A administração marítima ou qualquer entidade pública competente em razão da matéria, tendo conhecimento de navio estrangeiro situado na zona contígua, que pretenda infringir, esteja a infringir ou tenha infringido as leis e regulamentos a que se refere o artigo 21.º podem interceptá-lo, solicitar a informação ou realizar a inspecção apropriada.

2. Tornando-se necessária, devem adoptar as medidas que se mostrarem úteis e proporcionais para prevenir ou sancionar a infracção, incluindo a detenção e condução a porto.

Artigo 86.º

Medidas especiais em caso de poluição

1. Em caso de poluição ou de perigo de poluição nos espaços marítimos nacionais, a administração marítima deve adoptar todas as medidas razoáveis para sua limpeza ou para prevenir, reduzir ou eliminar o perigo e solicitar se necessário, a colaboração de outras entidades e organismos públicos.

2. A administração marítima pode ainda, em caso de urgência, acordar com terceiros a execução das medidas preventivas ou de limpeza, devendo ressarcir directamente aos contratados utilizados e independentemente de que o pagamento possa imputar o valor dos avales, garantias e outros recursos obtidos dos responsáveis conforme à legislação vigente.

3. A administração marítima goza dos mesmos poderes em caso de poluição por acidente produzido em alto mar, sempre que, no caso de navios estrangeiros, represente um perigo de graves danos nos espaços marítimos nacionais ou no litoral ou que atente contra os interesses conexos.

Artigo 87.º

Obstrução de vias navegáveis

1. Em caso de um ou vários navios impedirem ou dificultarem o livre acesso a um porto ou à livre navegação por suas águas, a administração marítima deve adoptar, de imediato, todas as medidas que se mostrarem úteis e adequadas ao restabelecimento da livre navegação afectada.

2. Para o cumprimento do disposto no número anterior, devem o capitão do navio e todos quantos estiverem a bordo, cumprir sem demora as ordens dadas sob pena de responder às sanções procedentes, independentemente do exercício de acções correspondentes conforme as leis, pelos lesados.

3. Tornando-se necessário, a administração marítima pode proceder à transferência e detenção do navio em lugar determinado e durante o tempo imprescindível para o restabelecimento da normalidade.

4. O previsto neste artigo não prejudica o disposto no Livro III e no Capítulo V do Título IV do Livro VIII do presente Código em matéria de remoções.

Artigo 88.º

Imposição de obrigações a armadores e capitães

1. A administração marítima pode estabelecer obrigações a cargo dos armadores e capitães dos navios nacionais por motivos de salvamento, segurança marítima, luta contra a poluição, sanidades ou outras causas graves de utilidade pública ou interesse social.

2. Pode igualmente ordenar a participação em operações de salvamento de vidas e, em caso de grave risco para a segurança da navegação ou do meio ambiente, a colaboração em operações de salvamento de bens ou de luta contra a poluição.

3. O disposto nos números anteriores é extensivo aos navios estrangeiros que estiverem nos portos, águas interiores, águas arquipelágicas ou mar territorial e sempre que necessário para evitar a perda de vidas ou graves incidentes de poluição do domínio público marítimo, sem prejuízo do previsto no Título VII deste Livro para os navios de Estado estrangeiros.

CAPÍTULO IV

Da indemnização de prejuízos indevidos

Artigo 89.º

Detenções injustificadas e indemnização

1. A administração marítima deve tomar todas as medidas para evitar detenções ou demoras desnecessárias de navios devido às medidas tomadas em conformidade com o previsto neste Título.

2. As detenções ou demoras desnecessárias referidas no número anterior, quando devidamente comprovadas, determinam o ressarcimento dos danos e prejuízos causados, pela entidade que as deu origem.

Artigo 90.º

Compensação pelo cumprimento das obrigações impostas

Sem prejuízo do direito a indemnização pelos danos e prejuízos causados por terceiros, os armadores podem reclamar directamente à administração marítima o pagamento das despesas incorridas e indemnização pelos danos sofridos em consequência do cumprimento das obrigações impostas ao abrigo do artigo 89.º.

CAPÍTULO V

Dos direitos de perseguição e de visita

Artigo 91.º

Exercício dos direitos de perseguição e de visita

1. Os direitos de perseguição e de visita são exercidos pelas causas e na forma estabelecida nas convenções internacionais vigentes em Cabo Verde.

2. O exercício destes direitos compete à guarda costeira, sem prejuízo da colaboração necessária com a administração marítima ou com outros departamentos governamentais competentes em razão da matéria.

Artigo 92.º

Condução a porto nacional

Em conformidade com as disposições deste Título, o navio detido pode ser conduzido ao porto nacional mais próximo, para fins de realização da pertinente instrução para a averiguação dos factos, imposição da sanção e exigência das responsabilidades que, neste caso, correspondam.

TÍTULO VII

DOS NAVIOS DE ESTADO ESTRANGEIROS

CAPÍTULO I

Das disposições gerais

Artigo 93.º

Imunidade

Com as excepções previstas nas convenções internacionais vigentes em Cabo Verde e no presente Código, os navios de Estado estrangeiros gozam de imunidade, estando sujeitos unicamente à jurisdição do Estado de seu pavilhão.

Artigo 94.º

Regulamentação especial

Sem prejuízo do disposto no direito internacional e no presente Código, o Governo deve regular o regime de navegação, admissão e permanência de navios de Estado estrangeiros nos espaços marítimos nacionais.

CAPÍTULO II

Do regime de navegação e de entrada em porto

Artigo 95.º

Navegação por águas interiores e entrada em porto

1. Os navios estrangeiros de guerra podem entrar nas águas interiores e visitar os portos abertos, mediante prévia autorização, a ser concedida caso a caso, pelo Ministério da Defesa por via diplomática e de acordo com o estabelecido nas convenções vigentes em Cabo Verde.

2. Outros navios de Estado carecem apenas de autorização concedida caso a caso pela administração marítima, devendo ser requerida com antecedência à chegada do navio.

3. Exceptuam-se as autorizações previstas nos números anteriores, em casos de avaria, mau tempo ou outra causa urgente e determinante da necessidade de arribada forçada por razões de segurança. Nestes casos, o capitão do navio deve informar imediatamente e por todos os meios possíveis, o órgão mais próximo da administração marítima ou da guarda costeira se se tratar de navio de guerra e seguir as instruções recebidas até obter a correspondente autorização por via diplomática.

4. Navios ou submarinos de Estado que comportem riscos nucleares estão sujeitos às autorizações previstas neste artigo, sem prejuízo da aplicação do disposto no artigo 128.º.

Artigo 96.º

Actividades proibidas

1. Salvo autorização expressa do Ministério da Defesa, não se considera inofensiva e é proibida a passagem de navios de Estado estrangeiros pelo mar territorial ou pelas águas arquipelágicas, quando comporte a realização de manobras ou outros exercícios com armas de qualquer classe ou o lançamento, recepção ou embarque de qualquer tipo de aeronaves ou de dispositivos militares.

2. Na zona económica exclusiva é ainda proibida a realização, sem autorização, das actividades a que se refere o número anterior quando possam produzir contaminação do meio marinho ou prejudicar os recursos naturais da zona.

Artigo 97.º

Submarinos de Estado

Nas águas interiores, no mar territorial e nas águas arquipelágicas, os submarinos de Estado estrangeiros devem cumprir o previsto no artigo 35.º.

Artigo 98.º

Medidas em caso de incumprimento

1. Os navios de Estado estrangeiros que infringjam as disposições do presente Código são solicitados pela guarda costeira a mudar sua atitude e, se necessário, para abandonarem imediatamente os espaços marítimos nacionais.

2. Em conformidade ao direito internacional, o Estado de pavilhão do navio estrangeiro é responsável por qualquer perda ou dano em consequência do incumprimento das leis e regulamentos nacionais, especialmente dos relativos à passagem pelo mar territorial e à estadia nos portos e águas interiores.

LIVRO III

DOS PORTOS

TÍTULO I

DA ORGANIZAÇÃO E DAS ACTIVIDADES PORTUÁRIAS

CAPÍTULO I

Das disposições gerais

Artigo 99.º

Regime aplicável

O regime de domínio público e de organização dos portos nacionais, bem como o das operações portuárias, serviços portuários náuticos, demais actividades e usos dos portos, estão sujeitos a legislação especial, sem prejuízo da aplicação subsidiária das normas contidas no presente Código.

Artigo 100.º

Administração portuária e zona portuária

1. Entende-se por administração portuária a entidade responsável pela gestão e exploração de um, vários ou todos os portos nacionais, em conformidade com o estabelecido na legislação portuária.

2. Entende-se por zona portuária toda a área marítima destinada à entrada, estadia e saída de navios e os fundeadouros adjacentes, assim como toda a área terrestre onde se realizam as operações portuárias e demais actividades relativas ao movimento de passageiros e mercadorias.

3. A administração portuária exerce suas funções em toda a zona portuária, sem prejuízo das competências da administração marítima previstas no presente Código.

CAPÍTULO II

Das operações portuárias e dos serviços portuários náuticos

Artigo 101.º

Operações portuárias

1. Consideram-se operações portuárias todas as actividades de carga e descarga, estiva e desestiva, transbordo, formação e decomposição de unidades de carga, recepção, transporte, armazenagem e entrega de mercadorias que tenham lugar na zona portuária.

2. As operações portuárias apenas podem ser realizadas por sociedades ou outras pessoas jurídicas, de direito público ou de direito privado, devidamente licenciadas para o efeito.

Artigo 102.º

Serviços portuários náuticos

1. São serviços portuários náuticos os de pilotagem, reboque, amarração e desamarração de navios e outros prestados na zona portuária para facilitação de manobras de atracação, desatracação, acostagem ou fundeio.

2. O serviço de pilotagem pode ser obrigatório, nos termos previstos no artigo 51º do presente Código.

3. O serviço de reboque e o de amarração e desamarração é obrigatório em todos os portos para todos os navios de arqueação bruta superior a 2.000 (dois mil) tons.

TÍTULO II

DA SEGURANÇA E PROTECÇÃO PORTUÁRIA

CAPÍTULO I

Da prevenção e repressão de actos ilícitos

Artigo 103.º

Protecção do transporte marítimo

1. Entende-se por protecção do transporte marítimo, a combinação de medidas, meios humanos e materiais destinados a proteger os navios e as zonas portuárias contra as ameaças de acções ilícitas intencionais, nos termos previstos nas convenções internacionais vigentes em Cabo Verde.

2. A administração marítima é a autoridade competente em matéria de protecção do transporte marítimo e como tal, responsável pela protecção dos navios e das zonas portuárias nacionais.

Artigo 104.º

Actuação das forças policiais

1. As forças policiais ocupam -se das operações de vigilância, prevenção e repressão de quaisquer actos ilícitos intencionais nas zonas portuárias, conforme o previsto na legislação em vigor, em coordenação com a administração marítima e a portuária.

2. Sem prejuízo do disposto no número anterior, as forças policiais devem sujeitar-se à planificação e instruções emanadas da administração marítima em matéria de protecção do transporte marítimo internacional.

CAPÍTULO II

DA REGULAÇÃO E PLANIFICAÇÃO

Artigo 105.º

Regulação especial

O Governo regula a organização, meios e alcance da protecção do transporte marítimo, dando cumprimento às obrigações assumidas pela República de Cabo Verde nesta matéria em virtude das convenções internacionais vigentes.

Artigo 106.º

Planificação

A regulação referida no artigo anterior deve habilitar a administração marítima a adoptar um plano nacional de protecção do transporte marítimo, bem como emitir circulares ou directivas com vista ao efectivo cumprimento dos instrumentos internacionais sobre a matéria.

TÍTULO III

DO REGIME DOS NAVIOS NOS PORTOS

CAPÍTULO I

Da chegada e entrada no porto

Artigo 107.º

Entrada no porto

1. Todos os navios podem entrar nos portos nacionais abertos à navegação marítima nacional e internacional, ficando sujeitos às prescrições contidas no presente Código e na legislação especial, designadamente, portuária, segurança, aduaneira, emigração e polícia.

2. A autorização ou despacho para entrar no porto é concedida pela administração portuária à solicitação dos capitães, armadores ou agentes marítimos e fica sujeita ao cumprimento da legislação referida no número anterior.

3. O disposto neste artigo não prejudica os poderes da administração marítima nacional estabelecidos no presente Código para recusar ou condicionar a entrada dos navios nos portos nacionais.

Artigo 108.º

Pré-aviso de chegada

1. Os capitães, armadores ou agentes de navegação que se dirijam aos portos nacionais devem dar conhecimento

à administração portuária e à administração marítima local com antecedência mínima de 48 (quarenta e oito) horas quando procedem do estrangeiro, do dia e hora estimada de chegada do navio, suas dimensões, calado à chegada, quantidade e natureza da mercadoria a carregar ou a descarregar e outras informações complementares.

2. Os navios afectos à cabotagem nacional devem cumprir o disposto no número anterior com uma antecedência mínima de 12 (doze) horas.

3. O disposto nos números anteriores não se aplica aos navios nacionais afectos ao serviço de linha regular e de pesca local ou costeira.

4. A administração portuária informa pontualmente a administração marítima local das escalas previstas e das autorizações de entrada concedidas, bem como, se necessário, quaisquer circunstâncias que façam prever se tratar de navios que comportam riscos especiais.

Artigo 109.º

Documentos de despacho de entrada

1. O Governo regulamenta os documentos que devem ser apresentados para despacho de entrada de navios nos portos nacionais.

2. Sem prejuízo do previsto na legislação pesqueira, no Título anterior, e neste para os navios que comportem riscos especiais, não se exige aos navios estrangeiros mais documentos que os seguintes:

- a) Cinco exemplares da declaração geral;
- b) Quatro exemplares da declaração de carga;
- c) Quatro exemplares da declaração de provisões a bordo;
- d) Dois exemplares da declaração para efeitos e mercadorias da tripulação;
- e) Quatro exemplares da lista da tripulação;
- f) Quatro exemplares da lista de passageiros; e
- g) Um exemplar da declaração sanitária marítima.

Artigo 110.º

Fecho de portos

1. A administração marítima pode decidir, por razões de necessidade ou interesse público, o encerramento temporário, por tempo estritamente indispensável, de determinadas zonas do mar interior, portos e terminais, à navegação de navios, bem como adoptar as medidas necessárias para dar às referidas decisões a devida publicidade internacional.

2. As administrações marítimas podem proibir provisoriamente a navegação nos portos e nos seus canais de acesso, bem como, a entrada e saída de navios, quando o aconselham as condições meteorológicas ou hidrográficas, existam obstáculos para a navegação ou intervenham razões de ordem pública.

Artigo 111.º

Arribada forçada

1. No caso de arribada forçada de um navio, o capitão, armador ou agente marítimo deve comunicar as suas causas à administração marítima local, que verifica os motivos que a justifiquem e indica as formalidades e requisitos especiais que, no caso, devam ser cumpridas.

2. Quando se trate de navios que comportem riscos especiais aplica-se o disposto no Capítulo III deste Título.

CAPÍTULO II

Do regime geral de estadia no porto

Artigo 112.º

Regimes gerais de visita e de estadia

O regime de visita e de estadia dos navios nas zonas portuárias está sujeito ao disposto no presente Código, na legislação portuária e demais leis e regulamentos aplicáveis.

Artigo 113.º

Controlo por parte da administração marítima

1. Os navios fundeados no mar interior ou atracados nas zonas portuárias nacionais ficam sujeitos aos controlos e outras medidas da administração marítima consideradas úteis e necessárias ao exercício das suas competências em matéria de segurança marítima, protecção do transporte marítimo e prevenção da poluição.

2. No exercício das actividades previstas no número anterior, a administração marítima nacional pode exercer as competências de intervenção, visita e inspecção a bordo, detenção e aplicação das sanções previstas no Título III do Livro IV deste Código.

Artigo 114.º

Deveres dos capitães

Os capitães dos navios atracados nos portos nacionais são responsáveis pela segurança e protecção dos seus navios e devem adoptar as precauções necessárias para evitar riscos de qualquer natureza, incluindo as condições de tempo e de mar, a poluição marinha, o incêndio, a explosão ou os actos ilícitos intencionais a bordo, como o roubo ou a sabotagem.

Artigo 115.º

Tripulações de segurança e manobras obrigatórias

1. Durante a permanência na zona portuária, os navios devem manter a bordo, a tripulação necessária para executar qualquer movimento ou manobra que ordene a administração marítima ou a administração portuária ou que seja necessária para a segurança do porto ou para evitar os riscos a que se refere o artigo anterior.

2. Quando razões de segurança assim o exijam, a administração marítima ou a administração portuária podem proceder, por conta do navio, a trocas de lugar do posto de atracação ou fundeio ou a execução de qualquer manobra, podendo chegar, em caso de urgência, ao corte de amarras ou correntes.

Artigo 116.º

Uso de meios radioeléctricos a bordo

1. O uso de meios radioeléctricos a bordo dos navios nos portos e nos espaços marítimos nacionais está sujeito ao disposto neste artigo e nos regulamentos do serviço radioeléctrico das embarcações.

2. Salvo a imunidade prevista no presente Código para os navios de Estado é proibido aos navios estrangeiros o uso de rádio navegação ou de radiocomunicação durante a estadia no mar interior e nos portos nacionais, salvo se o mesmo for estritamente necessário para a segurança da navegação ou para a realização de operações de salvamento marítimo, bem como, para comunicar com os pilotos, a administração marítima ou com a administração portuária.

Artigo 117.º

Passageiros clandestinos a bordo

1. Entende-se por passageiro clandestino, qualquer pessoa que se oculte no navio sem consentimento de seu proprietário, armador ou capitão.

2. O capitão do navio que se dirige a porto nacional deve informar à administração marítima nacional, com a maior antecedência possível, da presença de passageiros clandestinos a bordo.

3. O capitão do navio deve, igualmente, adoptar medidas para garantir aos passageiros clandestinos a bordo, alimentação e alojamento em condições dignas até a chegada do navio a porto e entregá-los às autoridades competentes, conforme a legislação de emigração em vigor.

4. O armador do navio que transportou o passageiro clandestino é solidariamente obrigado a assumir o custo de alimentação, alojamento, assistência jurídica e de intérprete e de repatriamento, no caso de desembarque do passageiro clandestino, devido a situação desumana ou degradante no navio, por precisar de assistência médica ou humanitária ou para ser repatriado pelas autoridades competentes.

5. Para garantir o cumprimento desta obrigação, a administração marítima nacional pode ordenar a prestação de garantia suficiente sob pena de retenção do navio no porto.

Artigo 118.º

Responsabilidade da tripulação

Os capitães e membros da tripulação do navio, não incorrem em responsabilidades penais ou administrativas se houver conivência do armador no embarque de passageiros clandestinos ou quando não sejam adoptadas as medidas referidas no artigo anterior.

Artigo 119.º

Jurisdição sobre navios estrangeiros em porto

1. Sem prejuízo do disposto para os navios de Estado, os navios estrangeiros enquanto permanecerem nos portos nacionais ou no mar interior, estão sujeitos à jurisdição civil e penal dos tribunais cabo-verdianos.

2. As autoridades judiciais podem ordenar a prática a bordo de diligências, entrada e revista no navio, incluídos os camarotes, devendo estas ser comunicadas ao cônsul do pavilhão, com a maior brevidade possível.

3. A jurisdição dos tribunais cabo-verdianos mantém-se depois dos navios estrangeiros abandonarem o mar interior e se encontrem a navegar pelas águas arquipelágicas ou pelo mar territorial, bem como, quando detidos fora deste último, no exercício do direito de perseguição.

CAPÍTULO III**Da entrada e estadia de navios em caso de riscos especiais**

Artigo 120.º

Proibição ou condicionamento da entrada

1. A administração marítima pode proibir ou condicionar a entrada de navios nos portos nacionais e mar interior por razões de emergência, ou riscos específicos para a saúde pública, bem como, em relação aos navios que, por apresentarem graves deficiências de navegabilidade, possam constituir um perigo para a segurança das pessoas, dos bens ou do meio ambiente marinho.

2. A administração marítima pode ainda, proibir ou condicionar a entrada nos portos e mar interior, dos navios cujo estado de avaria ou cujas instalações ou carga não garantam o respeito das normas vigentes em matéria de prevenção de poluição, de acordo com as convenções internacionais aplicáveis.

Artigo 121.º

Natureza dos requisitos de entrada

1. As condições ou requisitos referidos nos artigos anteriores podem consistir, entre outros, no dever de entrar previamente num determinado lugar de refúgio, na realização de inspecções, reparações, lastrar e deslastrar, transbordos, trocas de tanques ou re-estivas ou na prestação duma garantia suficiente por parte do proprietário, armador, agente, carregador ou fretador do navio para responder aos possíveis danos que o navio possa ocasionar.

2. O Governo deve regulamentar os critérios, procedimentos, garantias e outros elementos necessários ao incremento do previsto neste artigo.

Artigo 122.º

Prevalência do dever de salvamento de vidas

O disposto nos dois artigos precedentes não prejudica o dever de proceder ao salvamento das pessoas que se encontrem a bordo, que tem prioridade sobre quaisquer considerações de protecção dos bens materiais ou do meio ambiente.

Artigo 123.º

Navios que comportem riscos nucleares ou radioactivo

1. Os navios de propulsão nuclear e quaisquer outros que levem a bordo substâncias que comportem riscos radioactivos ou nucleares podem entrar no mar interior e visitar os portos abertos de acordo com as prescrições técnicas e operativas estabelecidas pelo Governo.

2. Antes da entrada do navio na zona portuária, os órgãos competentes da administração marítima devem fazer o controlo dos documentos de segurança do navio, o controle dosimétrico e outros que se mostrarem necessários para a protecção do meio ambiente, podendo efectuar controlos complementares durante a estadia do navio em porto.

3. Se na sequência do controle previsto no número anterior ou por qualquer outra razão, for considerada que a estadia do navio pode ter efeitos perigosos, os serviços da administração marítima podem ordenar ao navio o abandono da zona portuária e mar interior num prazo determinado, sem que deste facto derive alguma responsabilidade patrimonial para a administração.

Artigo 124.º

Outras mercadorias perigosas

1. A movimentação e transporte de mercadorias perigosas devem obedecer ao prescrito no Código Marítimo Internacional de Mercadorias Perigosas.

2. O Governo regulamenta as condições especiais para a entrada e estadia no porto dos navios que transportem essas mercadorias, assim como para sua carga, descarga, estiva e manipulação a bordo e em terra.

CAPÍTULO IV

Dos navios inactivos ou abandonados

Artigo 125.º

Amarração de navios inactivos

1. A administração portuária, em coordenação com a administração marítima, autoriza a amarração ou fundeio temporário de navios inactivos na zona portuária, designando o lugar, período e demais condições de permanência, sempre que não prejudique as operações ou serviços portuários ou constitua um perigo para as pessoas ou para os bens.

2. Compete à administração marítima fixar a tripulação de segurança referida no artigo 115º e pode exigir garantia suficiente para cobrir os danos ou prejuízos que possam surgir durante o tempo de amarração e despesas necessárias para a manutenção e alojamento digno das pessoas a bordo.

3. Se o navio chegar a constituir em qualquer momento, perigo para a zona portuária, aplica-se o disposto no artigo seguinte.

Artigo 126.º

Intervenção perante naufrágios potenciais

1. Nos casos em que um navio apresente perigo de naufrágio na zona portuária ou constitua um risco grave para as pessoas ou bens, a administração marítima solicita ao capitão, armador ou agente marítimo o abandono do porto ou adopção de medidas de reparação ou outras no prazo fixado para o efeito.

2. O incumprimento do disposto no número anterior, confere à administração marítima o poder de proceder à

mudança do navio ou sua carga, ou ao encalhe, envio à sucata ou ao afundamento daquele num lugar autorizado pelas convenções internacionais vigentes e onde não prejudique a navegação, a pesca ou o meio ambiente, sendo os gastos por conta do armador.

3. O disposto nos números anteriores aplica-se igualmente nas situações em que o navio em perigo de naufrágio se encontra fora da zona portuária, no mar interior ou noutros espaços marítimos nacionais.

Artigo 127.º

Navios detidos por procedimentos judiciais ou administrativos

1. Quando por decisão judicial ou procedimento administrativo tenha sido ordenada a detenção, conservação ou depósito de um navio na zona portuária, a administração marítima pode requerer à autoridade correspondente o afundamento do navio ou sua alienação em hasta pública, quando a estadia do navio no porto constitua um perigo real ou potencial às pessoas ou aos bens ou cause grave prejuízo à exploração do porto.

2. A autoridade judicial ou administrativa pode ordenar o afundamento ou a venda conforme o procedimento legalmente previsto, salvo se considere imprescindível a sua conservação para os fins da instrução do processo e por tempo estritamente necessário.

3. A venda em hasta pública pode ser ainda requerida e ordenada, nos casos em que pela previsível duração do processo judicial ou administrativo exista risco de considerável depreciação do navio, depositando-se o produto da venda para efeitos do processo.

4. Nos casos de detenção judicial ou administrativa de navios, a administração portuária pode mudar a localização do navio na zona portuária, informando de seguida a nova localização à autoridade competente.

Artigo 128.º

Propriedade dos navios abandonados em porto

1. Os navios abandonados na zona portuária passam a pertencer ao Estado.

2. Para feitos do disposto no presente Código, consideram-se abandonados, os navios que permaneçam durante mais de 6 (seis) meses atracados, amarrados ou fundeados no mesmo lugar na zona portuária sem actividade apreciável exteriormente, sem ter abonado as correspondentes taxas e assim o declare a administração marítima.

3. A declaração de abandono referida no número anterior, é precedida de um processo administrativo simples, no qual se deve precisar a situação e o estado do navio, o montante das taxas em dívida, o perigo que representa o navio para a actividade e exploração portuária, a notificação feita ao proprietário, armador ou agente marítimo se conhecidos e decisão final de abandono.

4. Declarado abandonado o navio, a administração marítima pode proceder a sua venda em hasta pública, devendo reverter o produto da alienação ao Tesouro

Público, deduzidos os créditos vencidos sobre o navio, incluindo as despesas com o processo referido no número anterior e as taxas portuárias

Artigo 129.º

Naufrágios em porto

Os naufrágios ocorridos na zona portuária são regulados pelas disposições do Capítulo V do Título IV do Livro VIII do presente Código.

Artigo 130.º

Desmantelamento de navios

1. O desmantelamento de navios deve ser autorizado pela administração marítima em lugar e por prazo determinados na autorização, sempre e quando não prejudique a navegação, o meio ambiente ou os serviços portuários.

2. A autorização do desmantelamento do navio é precedida de baixa prévia na matrícula, bem como da constituição de garantia suficiente para cobrir as despesas que possam ocorrer por danos e prejuízos causados às vias navegáveis, às instalações portuárias ou ao meio ambiente, pela remoção dos restos e limpeza da área onde se efectuam as operações.

CAPÍTULO V

Da indemnização de danos

Artigo 131.º

Danos causados pelas manobras do navio

1. O capitão ou o armador responde por quaisquer danos causados pelo navio, nomeadamente nos cabos, canos, correntes e amarras, cais, balizas, bóias, canais navegáveis, recintos, instalações portuárias, provocados pelo exercício das manobras de navegação, fundeio, atracação ou desatracação do navio na zona portuária.

2. A responsabilidade prevista no número anterior cessa se o capitão ou armador provarem que o dano foi ocasionado por actos negligentes dos prestadores dos serviços portuários náuticos ou por outras causas a eles não imputáveis.

Artigo 132.º

Danos causados pelas operações de carga e descarga

1. O capitão ou armador devem indemnizar a administração portuária pelos danos causados aos cais, gruas ou outras instalações portuárias em consequência da queda ou derrame da carga, por rotura ou falha dos apetrechos, estropos, eslingas ou canos de navio, bem como por explosões ou incêndios originados dentro do navio.

2. A responsabilidade prevista no número anterior, cessa se o capitão ou armador provarem que os referidos danos foram ocasionados por actos negligentes ou falta de perícia dos trabalhadores portuários.

3. Os danos previstos no número um, são da responsabilidade do operador portuário, quando, ocasionados por actos negligentes ou falta de perícia dos trabalhadores portuários.

Artigo 133.º

Garantias e detenção do navio

1. A administração marítima pode exigir ao capitão, armador ou agente marítimo a prestação imediata de garantia suficiente para a reparação dos danos a que se referem os artigos anteriores.

2. O incumprimento do disposto no número anterior no prazo fixado para o efeito confere à administração marítima, o poder de reter no porto o navio causador do dano ou quaisquer outros do mesmo armador, até que a garantia seja prestada.

Artigo 134.º

Indemnização dos danos causados ao navio

1. O operador portuário deve indemnizar o armador pelos danos causados ao navio, por negligência ou imperícia dos trabalhadores portuários no exercício das operações portuárias.

2. Para efectivar a responsabilidade referida no número anterior, deve o capitão, armador ou agente marítimo comunicar de imediato e por escrito ao operador portuário, os danos ocorridos.

3. A não comunicação referida no número anterior exonera o operador portuário de qualquer responsabilidade.

4. Os prestadores dos serviços portuários náuticos de pilotagem, reboque, amarração e desamarração e a administração portuária correspondente devem ainda indemnizar os danos causados aos navios por negligência ou imperícia dos seus trabalhadores, observados os requisitos de notificação previstos no número dois.

CAPÍTULO VI

Do despacho de saída

Artigo 135.º

Despacho de navios

1. Para se fazer ao mar, todo o navio necessita da prévia autorização ou despacho de saída, outorgada pela administração marítima e que serve para verificar se o navio se encontra em condições de navegabilidade conforme a legislação aplicável.

2. O despacho é concedido, a requerimento do capitão, armador ou agente marítimo, sempre que o navio apresente e tenha em regra a documentação referida no artigo seguinte, podendo ser negado por razões legais, por ordem judicial ou por solicitação de autoridade competente.

3. O regime de despacho de navios previsto neste artigo deve ser objecto de regulamentação pelo Governo, sem prejuízo da intervenção das autoridades aduaneira e sanitária, bem como a administração pesqueira, tratando-se de navios pesqueiros.

4. O regulamento a aprovar pelo Governo deve estabelecer um regime simplificado para os navios de pesca local ou costeira ou de navegação local ou pesqueira e para todos os que realizem trajectos curtos e de elevada rotação.

Artigo 136.º

Documentos exigíveis à saída

1. O Governo regulamenta os documentos que devem ser apresentados para o despacho de saída dos navios.

2. Em todo caso e sem prejuízo dos certificados de segurança e de competência dos marinheiros a que se referem respectivamente o Título III do Livro IV e o Título VI do Livro V deste Código, não se exige aos navios estrangeiros mais documentos que os seguintes:

- a) Cinco exemplares da declaração geral;
- b) Quatro exemplares da declaração de carga;
- c) Três exemplares da declaração de provisões a bordo;
- d) Dois exemplares da lista da tripulação; e
- e) Dois exemplares da lista de passageiros.

Artigo 137.º

Incumprimento das normas de despacho

1. Quando um navio empreenda a navegação sem despachar ou em incumprimento das normas de despacho, a administração marítima nacional pode ordenar ao seu armador e ao seu capitão a suspensão da navegação, o regresso ao porto de saída ou arribada ao porto mais próximo e conveniente, com objectivo de corrigir os defeitos e restituir à situação de legalidade.

2. Os armadores e capitães devem cumprir de imediato as ordens recebidas sem prejuízo do exercício de acções correspondentes.

3. Em caso de incumprimento, a administração marítima pode vir a ordenar a intercepção e detenção do navio ou embarcação e aplicar as medidas coercivas previstas no presente Código, correndo por conta do armador as despesas ocasionadas e podendo o navio ficar retido enquanto não forem pagas ou garantidas.

4. O incumprimento previsto no número anterior, pode dar origem à aplicação de sanções administrativas e o capitão, sendo cidadão cabo-verdiano, pode igualmente ser sancionado com a suspensão temporária do título profissional por um período até 3 (três) anos.

LIVRO IV**DOS NAVIOS, EMBARCAÇÕES E ARTEFACTOS NAVAIS****TÍTULO I****DOS CONCEITOS, NATUREZA E CLASSES****CAPÍTULO I****Dos conceitos**

Artigo 138.º

Navio

Para efeitos do presente Código, navio é todo engenho flutuante destinado à navegação por água, com coberta corrida e comprimento superior a 24 (vinte e quatro) metros.

Artigo 139.º

Conceito de embarcação

Para efeitos do presente Código, embarcação é todo o engenho flutuante destinado à navegação por água, sem coberta corrida, bem como, o que, tendo coberta corrida, o seu comprimento é superior a 2,5 (dois virgula cinco) metros e inferior a 24 (vinte e quatro) metros.

Artigo 140.º

Artefacto naval

1. Para efeitos do presente Código, artefacto naval é toda a construção flutuante não destinada à navegação, com capacidade e estrutura para albergar pessoas ou coisas e situada num ponto fixo das águas.

2. Considera-se ainda artefacto naval, o navio que tendo perdido essa condição por ter ficado amarrado, encalhado ou fundeado, num lugar fixo, é destinado com carácter permanente, a actividades distintas da navegação.

CAPÍTULO II**Da natureza e tráfego jurídico dos navios**

Artigo 141.º

Natureza

1. O navio é um bem móvel sujeito a registo e publicidade nos termos previstos no presente Código.

2. São partes integrantes do navio ou embarcação, além dos distintos elementos que integram suas estruturas, a máquina principal e as máquinas auxiliares, os apetrechos, âncoras, correntes, aparelhos, meios de salvamento e demais objectos existentes a bordo e necessários para sua operacionalidade.

3. Consideram-se acessórios, as provisões, o combustível, os lubrificantes, as pinturas, ou outros bens fungíveis e consumíveis existentes a bordo para seu consumo.

Artigo 142.º

Tráfego jurídico dos navios

1. Os navios podem ser objecto de transmissão, alienação e encargos por todos os meios admitidos em direito.

2. Salvo acordo em contrário, os actos e contratos relativos aos direitos reais sobre o navio, bem como os relativos ao fretamento e seguro marítimo são extensíveis às partes integrantes.

3. Os contratos que impliquem constituição, modificação, transmissão ou extinção de direitos reais sobre o navio devem ser celebrados por documento escrito, com reconhecimento notarial da assinatura dos outorgantes.

CAPÍTULO III**Da classificação dos navios nacionais**

Secção I

Classificação em função das actividades a que se dedicam

Artigo 143.º

Classes

1. Os navios nacionais, em conformidade com as actividades a que se destinam, classificam-se em:

- a) De comércio;

- b) De pesca;
- c) De recreio;
- d) Rebocadores;
- e) De investigação;
- f) Auxiliares; e
- e) Outros do Estado.

2. Os navios referidos nas alíneas *a)*, *b)*, *d)* a *f)* do número anterior, constituem a marinha mercante e designam-se por navios mercantes.

3. Os navios referidos nas alíneas *a)*, *b)* e *c)* do número 1 constituem, respectivamente, as marinhas de comércio, de pesca e de recreio.

4. Os navios podem ser classificados de acordo com outros critérios, bem como ser objecto de classificações adicionais, de acordo com o disposto em legislação especial.

Artigo 144.º

Navios de comércio

Navios de comércio são os destinados ao transporte de pessoas e de mercadorias, mesmo quando desprovidos de meios de propulsão, considerando-se como tais os que só podem navegar por meio de rebocadores, sem prejuízo do disposto nos artigos seguintes.

Artigo 145.º

Navios de pesca

Navios de pesca são os equipados ou utilizados comercialmente na indústria extractiva da pesca, para a captura de espécies ictiológicas, plantas marinhas ou outros recursos vivos do mar, ou para o transporte ou transformação das espécies capturadas pelos navios principais.

Artigo 146.º

Navios e embarcações de recreio

1. Navios de recreio são os utilizados como meio de deslocação por água, para o exercício dos desportos náuticos, ou da pesca desportiva ou ainda por simples entretenimento, sem quaisquer fins lucrativos para seus proprietários ou utentes.

2. As embarcações de recreio são as definidas no artigo 4º do presente Código.

Artigo 147.º

Rebocadores

1. Rebocadores são navios ou embarcações de propulsão mecânica destinados a conduzir outros, por meio de cabos ou outros meios não permanentes.

2. Os rebocadores especialmente preparados para o salvamento de navios em perigo ou de suas tripulações e passageiros são designados por rebocadores de salvamento.

Artigo 148.º

Navios de investigação

Navios de investigação são os que, dotadas de meios de propulsão mecânica, se destinam, consoante a sua aptidão técnica, à investigação científica, oceânica ou costeira.

Artigo 149.º

Navios auxiliares

Navios auxiliares são os que se empregam em serviços não abrangidos nos artigos anteriores, mesmo os desprovidos de meios próprios de propulsão, e cuja designação lhes é dada conforme o serviço especial a que se destinam.

Secção II

Classificação dos navios de comércio em função da área de navegação

Artigo 150.º

Classificação

Os navios de comércio, quanto à área em que podem operar, classificam-se em:

- a) De navegação costeira;
- b) De cabotagem; e
- c) De longo curso.

Artigo 151.º

Navios de navegação costeira

São navios de navegação costeira os que só podem operar ao longo das costas nacionais, de um modo geral à vista de terra, limitando-se a escalar em portos nacionais.

Artigo 152.º

Navios de cabotagem

Navios de cabotagem são os que podem operar no alto mar em zonas cujos limites são estabelecidos por Portaria do membro do Governo responsável pela administração marítima.

Artigo 153.º

Navios de longo curso

São navios ou embarcações de longo curso, os que podem operar sem limite de área de operação.

Secção III

Classificação dos navios de comércio em função da natureza do transporte que efectuam

Artigo 154.º

Navios ou embarcações de passageiros e de carga

1. Quanto à natureza do transporte que efectuam os navios de comércio nacionais classificam-se em:

- a) De passageiros, os destinados ao transporte de mais de doze passageiros;
- b) De carga, os que não são de passageiros; e
- c) Mistos, os destinados ao transporte de carga e passageiros.

2. Os navios de carga dividem-se, ainda em:

- a) De carga geral, os destinados ao transporte de mercadorias de diversa natureza; e
- b) Especializados, os que oferecem a totalidade da sua capacidade de carga para transporte de mercadorias com características uniformes em relação às necessidades do transporte marítimo.

3. A classificação a que se refere o presente artigo pode ser alterada por Portaria do membro do Governo responsável pela administração marítima.

Secção IV

Classificação dos navios de pesca em função da área de operação

Artigo 155.º

Classes

Os navios de pesca, quanto à área em que podem operar, classificam-se em:

- a) De pesca local;
- b) De pesca costeira; e
- c) De pesca do largo.

Artigo 156.º

Navios de pesca local

1. Os navios de pesca local são os que, de uma maneira geral, operam apenas dentro da área de jurisdição da respectiva administração marítima local e das áreas adjacentes.

2. As áreas de pesca local são definidas por Portaria do membro do Governo responsável pela administração marítima.

Artigo 157.º

Navios de pesca costeira

1. São navios ou embarcações de pesca costeira os que operam ao longo das costas nacionais, mantendo-se de um modo geral, à vista de terra.

2. As áreas onde podem operar os navios de pesca costeira são definidas por Portaria do membro do Governo responsável pela administração marítima.

Artigo 158.º

Navios de pesca do largo

São navios de pesca do largo, os que podem operar sem limitação de área.

Secção V

Classificação dos navios de recreio, rebocadores e auxiliares em função da área de operação

Artigo 159.º

Navios locais ou de porto, costeiros e de largo

1. Quanto à área em que podem operar, os navios de recreio, os rebocadores e os navios auxiliares, classificam-se em:

- a) Locais ou de porto, os que operam dentro da zona portuária;

- b) Costeiros, os que operam ao longo das costas nacionais, mantendo-se de um modo geral, à vista da terra; e

- c) De largo, os que operam sem limitação de área.

2. A classificação a que se refere o presente artigo pode ser alterada por Portaria do membro do Governo responsável pela administração marítima.

TÍTULO II

DO REGISTO, NACIONALIDADE, MARCAS, DOCUMENTAÇÃO E ARQUEAÇÃO

CAPÍTULO I

Do registo de navios

Secção I

Disposições gerais

Artigo 160.º

Registo Convencional e Registo Internacional de Navios

1. Os navios nacionais e os factos jurídicos estão sujeitos a registo nos termos previstos neste Código e subsidiariamente, pelas disposições aplicáveis do registo comercial.

2. Os registos são efectuados no Registo Convencional de Navios ou no Registo Internacional de Navios, abreviadamente, designado CVR.

3. O Registo Internacional de Navios é regulamentado por legislação especial.

4. Os navios não estão sujeitos a registo comercial.

Artigo 161.º

Embarcações dispensadas de registo

1. Estão dispensadas de registo, as pequenas embarcações existentes a bordo, incluídos os botes ou balsas salva-vidas, as embarcações auxiliares de pesca e as pequenas embarcações de praia sem motor nem vela, tais como botes, charutos, canoas, balsas pneumáticas e gaivotas de pedais, para serem utilizadas até 300 (trezentos) metros contados a partir da linha de baixa-mar.

2. As embarcações a que se refere o número anterior, ficam não obstante, sujeitas à jurisdição das administrações marítimas locais, a quem compete emitir licenças para a sua exploração.

Artigo 162.º

Registo de navios de Estado

O registo de navios do Estado fica sujeito ao disposto neste Capítulo, sendo porém, o requerimento inicial substituído por ofício autenticado com o respectivo selo branco, do serviço a que pertence o navio, solicitando o registo e contendo as mesmas indicações.

Artigo 163.º

Factos sujeitos a registo

1. Estão sujeitos a registo, quando referentes a navios:

- a) Os factos jurídicos que importem reconhecimento, aquisição ou divisão do direito de propriedade;

b) Os factos jurídicos que importem reconhecimento, constituição, aquisição, modificação ou extinção do direito de usufruto;

c) Os contratos de construção;

d) As hipotecas, sua modificação ou extinção, bem como a cessão da hipoteca ou do grau de prioridade do respectivo registo;

e) O penhor de créditos hipotecários;

f) A penhora, o arresto e o arrolamento de navios ou de créditos hipotecários, bem como quaisquer outros actos ou providências que efectuem a livre posição deles;

g) A cessão de créditos hipotecários e a sub-rogação neles; e

h) As acções e decisões judiciais que tenham como fim, principal ou acessório, declarar, fazer reconhecer, constituir, modificar ou extinguir qualquer dos direitos referidos nas alíneas anteriores ou a reforma, a declaração de nulidade ou a anulação de um registo ou seu cancelamento.

2. São admitidos apenas como provisórios, os registos dos seguintes factos referentes a navios:

a) De acções judiciais;

b) De hipoteca convencional ou de transmissão contratual antes de efectuados os respectivos contratos;

c) De hipoteca judicial ou de transmissão realizada em inventário judicial, antes de transitar em julgado, a respectiva sentença;

d) De tramitação por arrematação judicial antes de passado o respectivo título de arrematação;

e) De penhora ou arresto ou do dinheiro do usufruto sobre as quais subsista a inscrição de domínio ou transmissão em nome de pessoas diversas do executado ou arrestado; e

f) De contrato de construção de navio e de hipoteca constituída sobre navio em construção.

3. Os registos provisórios referidos nas alíneas a), c) e f), se não forem também provisórios por dúvidas, subsistem até serem convertidos em definitivo ou cancelados.

4. Os registos provisórios referidos nas alíneas a) e c) do nº 2 bem como o arresto só podem ser convertidos em definitivos, no prazo de 60 (sessenta) dias, contados da data do trânsito em julgado, da respectiva decisão.

5. O registo provisório referido na alínea f) do nº 2 caduca automaticamente senão for convertido em definitivo no prazo de 30 (trinta) dias contados do termo do prazo estipulado para o cumprimento do respectivo contrato de construção e uma vez, convertido em definitivo, vale, para todos os efeitos, como registo de aquisição do respectivo navio.

Artigo 164.º

Competência e organização

1. O registo de navio é feito no Registo Convencional de Navios, junto da administração marítima que é a entidade competente para emitir o registo.

2. O requerimento e a documentação necessários ao registo são entregues no Registo Convencional de Navios ou às administrações marítimas locais.

3. As administrações marítimas locais devem verificar a regularidade dos documentos apresentados e, estando em ordem, devem remetê-los, pela via mais rápida ao Registo Convencional de Navios.

Artigo 165.º

Legitimidade

1. Podem obter o registo de navios, as pessoas físicas ou colectivas que tenham domicílio permanente ou sede em Cabo Verde.

2. Em condições de reciprocidade, podem ainda obter o registo de navios, as pessoas físicas ou colectivas com residência permanente ou sede no estrangeiro, sempre que tenham um representante permanente em Cabo Verde.

3. O disposto nos números anteriores não prejudica os requisitos exigíveis para a exploração dos navios de comércio previstos no Livro VI, os requisitos de nacionalidade e outros que possam ser exigidos aos armadores em conformidade com a legislação pesqueira.

Artigo 166.º

Requisitos dos representantes

1. O representante permanente previsto no artigo anterior pode ser pessoa física ou colectiva com domicílio ou sede em Cabo Verde, com poderes para representar o proprietário e ou armador do navio.

2. O representante responde subsidiariamente por seus representados pelo cumprimento das resoluções judiciais ou administrativas e das obrigações legais que incumbem aos proprietários e armadores dos navios nacionais.

3. A revogação dos poderes do representante não produz efeitos perante a administração nem às autoridades judiciais, enquanto não for designado outro que substitua o anterior.

Artigo 167.º

Matrícula e primeira inscrição

1. A matrícula destina-se a identificar o navio, correspondendo a cada navio uma só matrícula.

2. A primeira inscrição dos navios é a da sua construção ou aquisição.

3. A hipoteca provisória de navios em construção a ou a construir, bem como a sua penhora, arresto ou arrolamento, pode, porém, ser registada, independentemente da prévia inscrição referida no número anterior.

Artigo 168.º

Registo temporário

O registo temporário de navios afretados em casco nu, por armadores nacionais é feito no Registo Convencional de Navios, conforme legislação especial aplicável.

Artigo 169.º

Resolução e auto de registo

1. O registo é concedido ou recusado por meio de resolução da administração marítima nacional.

2. Sendo concedido, o registo é efectuado por meio de auto lavrado no Registo Convencional de Navios, o qual deve conter:

- a) Nome, número e demais elementos de identificação do navio, assim como seu indicativo de chamada;
- b) Classe de navio e características e dimensões principais;
- c) Identificação e domicílio do proprietário ou, sendo caso disso, comproprietários, com individualização da respectiva quota-parte;
- d) Identificação e domicílio do armador se este for distinto do proprietário e, neste caso, do gestor do armador;
- e) Lugar e datas de vistorias do navio; e
- f) Identificação do contrato de fretamento a casco nu e tempo autorizado para ter a nacionalidade cabo-verdiana, no caso de navio em regime de troca temporária de pavilhão, segundo o disposto no Capítulo III deste Título.

3. A recusa de registo deve ser devidamente fundamentada.

Artigo 170.º

Certificado de registo

Lavrado o registo, o Registo Convencional de Navios emite um certificado de registo que, tratando-se de navio de longo curso, deve constar obrigatoriamente do rol de papéis de bordo.

Artigo 171.º

Comunicação a outras entidades

1. O Registo Convencional de Navios deve comunicar em 5 (cinco) dias os registos de todos os navios e as respectivas alterações às seguintes entidades:

- a) Administrações marítimas locais;
- b) Administração pesqueira, no caso dos navios de pesca; e
- c) Associação de armadores.

Secção II

Registo de navios em construção

Artigo 172.º

Registo provisório

1. O registo do contrato de construção do navio é efectuado com base num exemplar do contrato com as assinaturas dos outorgantes devidamente reconhecida por notário.

2. O registo tem carácter provisório, convertendo-se em definitivo nos 30 (trinta) dias da data de entrega e aceitação do navio.

3. Além dos elementos comuns, devem fazer constar no registo do contrato de construção os seguintes:

- a) Data do contrato;
- b) Prazo de entrega;
- c) Preço; e
- d) Forma de pagamento do preço.

Artigo 173.º

Registo a favor do construtor

O registo do navio em construção a favor do próprio construtor se efectua com base em simples declaração escrita e assinada com reconhecimento notarial.

Artigo 174.º

Registo de navio adquirido por contrato de construção

O registo de aquisição do navio em estaleiro, por contrato de construção, é efectuado com base em documento passado pelo construtor, com assinatura reconhecida notarialmente, do qual conste a entrega do navio, o seu nome e características, o nome do encomendador, o preço convencionado, a forma de pagamento e, quando não integralmente pago, a quantia em dívida.

Artigo 175.º

Navios construídos ou adquiridos no estrangeiro

1. Os navios adquiridos ou construídos no estrangeiro são registados provisoriamente de forma sumária no consulado cabo-verdiano do lugar de aquisição ou construção, mediante apresentação do título de propriedade.

2. Quem contratar a construção ou aquisição de navios que devem ser registados no registo convencional de navios, deve comunicar à administração marítima a celebração do contrato, no prazo de 10 (dez) dias úteis a contar da data de sua assinatura.

3. As condições para o registo provisório e definitivo dos navios referidos nos números anteriores devem ser reguladas por Portaria do membro do Governo responsável pela administração marítima.

Secção III

Modificação e cancelamento dos dados do registo

Artigo 176.º

Regime regulamentar e modificação dos documentos

1. O regime de modificação e cancelamento do registo deve ser objecto de regulamentação por Portaria do membro do Governo responsável pela administração marítima.

2. A modificação dos dados do registo pode levar à substituição ou alteração, dos documentos do navio.

Artigo 177.º

Abate do registo

1. O abate de registo de um navio é feito através de resolução das administrações marítimas ou das autoridades consulares, nos seguintes casos:

- a) Desmantelamento;
- b) Perda por naufrágio;
- c) Presunção de perda por falta de notícias há mais de 6 (seis) meses a contar da saída do último porto ou das últimas notícias; e
- d) Perda da nacionalidade nos termos previstos na lei.

2. Se, no caso da alínea c) do número anterior, o navio reaparecer, o abate é declarado sem efeito, com base em certidão emitida pela administração marítima ou autoridade consular, conforme o caso, fazendo-se no registo o necessário averbamento.

3. A inavergabilidade não é só por si, causa de abate de registo.

4. As autoridades consulares nacionais devem comunicar, à administração marítima nacional, no prazo de 5 (cinco) dias úteis, os casos de condenação por inavergabilidade, de desmantelamento, de naufrágio e perda pelo mar ou venda de qualquer navio nacional na área da respectiva jurisdição.

5. O abate de registo previsto nas alíneas a), b), c), e d) do número um é feito com base em certidão emitida pelas administrações marítimas, nos termos da legislação aplicável ou tratando-se de ocorrência no estrangeiro, pela respectiva autoridade consular cabo-verdiana.

6. Os proprietários dos navios nacionais estão obrigados a comunicar à administração marítima nacional os contratos celebrados para alienação daqueles ao estrangeiro, no prazo de 10 (dez) dias úteis a contar da data da sua assinatura.

CAPÍTULO II**Da nacionalidade e do uso da bandeira**

Artigo 178.º

Navios nacionais

1. Os navios registados em Cabo Verde consideram-se de nacionalidade cabo-verdiana.

2. A atribuição da nacionalidade cabo-verdiana confere ao navio o direito de uso da bandeira nacional, com os inerentes direitos e obrigações.

3. A prova da nacionalidade do navio é feita através do certificado de registo e o passaporte do navio, quando este realize viagens internacionais.

Artigo 179.º

Uso da bandeira nacional e outros distintivos

1. A bandeira nacional é o símbolo de exibição externa da nacionalidade cabo-verdiana.

2. Os navios nacionais devem içar obrigatoriamente a bandeira cabo-verdiana, quando se encontrem à vista de navios de guerra ou outros de Estado dedicados à vigilância das actividades marítimas, quaisquer que seja sua nacionalidade, assim como quando se encontrem nas águas interiores ou nos portos nacionais ou de qualquer outro Estado.

3. Nos portos e águas interiores estrangeiros, içam também o pavilhão do Estado visitado conforme os costumes internacionais.

4. Os navios de pesca local ou costeira, os rebocadores e os auxiliares de navegação local ou costeira estão isentos de exhibir a bandeira nas águas interiores e nos portos nacionais.

5. Os navios nacionais podem içar também o distintivo da empresa armadora sempre que este tenha sido aprovado e registado pela administração marítima nacional.

CAPÍTULO III**Da troca temporária de pavilhão**

Artigo 180.º

Condições de embandeiramento temporário

1. Os navios mercantes estrangeiros tomados de fretamento em casco nu por armadores nacionais ou residentes em Cabo Verde podem, mediante autorização da administração marítima, ser registados no registo convencional de navios e adquirir a nacionalidade cabo-verdiana durante o tempo de duração do contrato de fretamento.

2. Reciprocamente, os navios mercantes nacionais fretados em casco nu por armadores residentes no estrangeiro podem ser autorizados a adquirir a nacionalidade do Estado de residência do fretador pelo tempo de vigência do contrato.

3. O regime de troca temporária de pavilhão previsto neste Capítulo é ainda aplicável a outros contratos distintos do fretamento em casco nu, quando impliquem a transmissão temporária da posse sobre o navio.

4. A autorização referida no número um, para navios de pesca, é precedida de relatório favorável e vinculativo da administração pesqueira.

Artigo 181.º

Medidas para evitar a dupla nacionalidade

1. O registo temporário previsto no artigo anterior, não é lavrado pelos serviços de Registo Convencional de

Navios, enquanto não se certificar da suspensão da nacionalidade e do direito de arvorar o pavilhão no registo de procedência.

2. A administração marítima deve notificar o anterior Estado de pavilhão da baixa do embandeiramento temporário em Cabo Verde.

3. Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, a administração marítima deve notificar o novo Estado de pavilhão, a autorização concedida para o navio nacional arvorar temporariamente pavilhão estrangeiro, com indicação da data do início e término da operação autorizada.

Artigo 182.º

Prazos máximos do embandeiramento temporário

1. A autorização concedida pela administração marítima estabelece o prazo de duração do embandeiramento temporário, que não pode ser superior a 3 (três) anos no caso de navios de pesca e de 5 (cinco) anos nos demais.

2. Os prazos máximos previstos no número anterior podem ser prorrogados por prévia solicitação dos interessados e relatório vinculativo da administração pesqueira para navios de pesca.

Artigo 183.º

Término do embandeiramento temporário

1. Decorrido o prazo concedido para possuir temporariamente a nacionalidade cabo-verdiana, bem como as prorrogações, é cancelada automaticamente a inscrição no registo convencional de navios e o navio perde a nacionalidade cabo-verdiana, devendo a administração marítima notificar a autoridade competente do Estado do registo de origem.

2. Decorrido o prazo concedido para possuir temporariamente a nacionalidade estrangeira, bem como as prorrogações, a administração marítima dá baixa definitiva ao registo do navio no registo convencional de navios e notifica a autoridade competente do Estado de pavilhão.

Artigo 184.º

Efeitos da troca de nacionalidade

1. Os navios estrangeiros que adquiram temporariamente a nacionalidade cabo-verdiana são registados no registo convencional de navios, e têm direito a arvorar o pavilhão nacional, ficando sujeitos às disposições do presente Código aplicáveis aos navios nacionais.

2. Os navios nacionais autorizados a adquirir temporariamente a nacionalidade de outro Estado perdem temporariamente a nacionalidade cabo-verdiana e ficam sujeitos à legislação do pavilhão correspondente, devendo averbar-se esse facto, no registo convencional de navios.

3. O disposto nos números anteriores não prejudica o previsto no artigo seguinte, sobre a matéria de lei aplicável aos direitos reais.

Artigo 185.º

Lei aplicável aos direitos reais

1. A troca temporária de pavilhão não afecta o direito de propriedade nem outros direitos reais constituídos sobre o navio.

2. A Lei aplicável às hipotecas e demais direitos reais inscritos continua a ser a da nacionalidade do navio antes da troca.

Artigo 186.º

Garantias reais em caso de nacionalidade temporária cabo-verdiana

A concessão temporária da nacionalidade cabo-verdiana a navios estrangeiros fica condicionada à apresentação por parte dos interessados perante a administração marítima de certificação emitida pelo registo de procedência da relação de hipotecas, ónus ou encargos existentes sobre o navio, bem como do consentimento da troca temporária prestada pelos credores.

Artigo 187.º

Garantias reais no caso de nacionalidade temporária estrangeira

1. A troca temporária de pavilhão de navios registados em Cabo Verde, não é autorizada enquanto não forem canceladas as hipotecas e encargos que pesem sobre o navio ou apresentada declaração por escrito do consentimento prestado pelos beneficiários das hipotecas ou encargos.

2. O nome do Estado cujo pavilhão o navio nacional foi autorizado a arvorar temporariamente, deve constar obrigatoriamente do registo convencional de navios.

3. A administração marítima deve ainda, requerer à autoridade encarregada do registo do Estado cujo pavilhão o navio foi autorizado a arvorar temporariamente, para se fazer constar no novo registo temporário, o registo anterior do navio no registo convencional de navios da República de Cabo Verde.

Artigo 188.º

Procedimentos e requisitos

1. O processo de solicitação, tramitação e autorização das operações reguladas neste Capítulo, bem como a documentação exigida, devem ser objecto de regulamentação por Portaria do membro do Governo responsável pela administração marítima.

2. A aquisição temporária da nacionalidade cabo-verdiana para os navios de pesca, sem prejuízo das garantias previstas nos artigos anteriores, fica subordinada aos seguintes requisitos:

- a) O fretador a casco nu deve ser um armador nacional ou uma sociedade comercial em que, pelo menos, 51% (cinquenta e um por cento) do capital social pertença a nacionais e demonstrem possuir capacidade empresarial, financeira e técnica em matéria de operações pesqueiras;
- b) Não pode ser autorizada a troca temporária de pavilhão de navios de arrastão de fundo; e
- c) A totalidade das capturas dos navios com pavilhão temporário cabo-verdiano deve ser desembarcada em portos nacionais.

CAPÍTULO IV**Da identificação dos navios nacionais**

Artigo 189.º

Elementos de identificação

Os navios são identificados no registo pela seguinte forma:

- a) Os navios de pesca, rebocadores, auxiliares e os navios propriedade do Estado pelo conjunto de identificação e pelo nome; e
- b) Os restantes navios, pelo número de registo e pelo nome.

Artigo 190.º

Conjunto de identificação

O conjunto de identificação dos navios compõe-se de:

- a) Nome do porto de registo;
- b) Número de registo; e
- c) Letra ou letras indicativas da área em que o navio pode operar, no caso de navios particulares, ou de que o navio é propriedade do Estado, conforme estabelecido nos regulamentos aprovados pelo membro do Governo responsável pela administração marítima.

Artigo 191.º

Número de registo

1. Os navios de arqueação bruta superior a 20 (vinte) toneladas são identificados por um número, exclusivo e permanente para cada navio, atribuído pela administração marítima.

2. Os navios de passageiros de arqueação bruta igual ou superior a 100 (cem) toneladas e os navios de carga de arqueação bruta igual ou superior a 300 (trezentas) toneladas têm como número de identificação «Número OMI», atribuído conforme o estabelecido nas convenções internacionais vigentes em Cabo Verde.

3. Em todos os casos de cancelamento de um registo, o respectivo número não volta a ser usado em qualquer navio do mesmo tipo, salvo quando o cancelamento seja devido a reforma e o navio mantenha a mesma classificação.

Artigo 192.º

Nome dos navios

A administração marítima atribui um nome aos navios, preferencialmente o proposto pelo seu proprietário e deve atender-se ao seguinte:

- a) Evitar não só a sua repetição, como também designações irreverentes, ridículas ou ridicularizantes;
- b) Não permitir os que apenas se distingam de outros por acrescentamento de um número ordinal ou cardinal, escrito ou não por extenso;

c) Preferir nomes cabo-verdianos;

d) Autorizar nomes próprios e apelidos de origem estrangeira, que sejam usados por cidadãos cabo-verdianos.

CAPÍTULO V**Das marcas dos navios**

Artigo 193.º

Inscrição a marcar nos navios

1. Todos os navios nacionais, antes do seu registo, devem ter marcado as inscrições fixadas neste Capítulo.

2. A administração marítima pode autorizar a inscrição do nome do armador ou de determinadas siglas, desde que não prejudiquem a identificação do navio.

Artigo 194.º

Critérios das marcas

1. As inscrições a marcar nos navios obedecem às seguintes normas:

- a) Devem ser mantidas de forma permanente e bem legíveis;
- b) Devem ser pintadas com cores que contrastem com o fundo onde sejam escritas; e
- c) As letras e os números devem ter uma altura não inferior a 10 (dez) centímetros e uma largura proporcional.

2. As escalas de calados, além das normas referidas no número anterior, devem obedecer ao prescrito nos regulamentos aprovados pelo membro do Governo responsável pela administração marítima.

Artigo 195.º

Embarcações isentas de usar marcas

As embarcações de pilotos e as de propriedade do Estado, que não se destinam ao transporte de carga ou de passageiros e ainda todas as embarcações isentas de registo, estão dispensadas das prescrições dos artigos anteriores.

Artigo 196.º

Regime geral das marcas

1. Salvo o disposto nos artigos seguintes, os navios devem usar as seguintes inscrições:

- a) Número de registo, para os de navegação costeira, cabotagem, e de longo curso, ou o conjunto de identificação para os restantes;
- b) Nome;
- c) Porto de registo;
- d) Escalas de calado; e
- e) Marca de bordo livre e linhas de carga, conforme o estabelecido nas convenções internacionais vigentes em Cabo Verde e nos regulamentos a que se refere o artigo 216.º.

2. O número de registo ou o conjunto de identificação são inscritos num lugar apropriado do interior do navio, excepto nos navios de pesca de largo, nos quais se inscrevem nas amuras, de ambos os bordos, junto à borda.

3. O número OMI é inscrito em conformidade com o previsto nas convenções internacionais vigentes em Cabo Verde.

4. O nome é inscrito à proa, em ambos os bordos junto à borda e à popa do navio.

5. O porto de registo é inscrito à popa e por baixo do nome.

Artigo 197.º

Marcas nos navios de arqueação não superior a 20 toneladas

1. Os navios de navegação costeira que não sejam de passageiros, os rebocadores e os navios auxiliares, cuja arqueação bruta seja igual ou inferior a 20 (vinte) toneladas usam as seguintes inscrições:

- a) Número de registo, para os navios de navegação costeira, o conjunto de identificação para os rebocadores e navios auxiliares;
- b) Nome; e
- c) Porto de registo.

2. O número de registo ou o conjunto de identificação são inscritos nas amuras, de ambos os bordos junto à borda.

3. O nome é inscrito à popa do navio junto do número de registo ou conjunto de identificação por baixo destes.

4. O porto de registo é inscrito à popa do navio por baixo do nome.

Artigo 198.º

Marcas nos navios de pesca local ou costeira

1. Os navios de pesca local ou costeira usam as seguintes marcas:

- a) Conjunto de identificação;
- b) Nome;
- c) Porto de registo; e
- d) Escalas de calado.

2. O conjunto de identificação, o nome e o porto de registo são inscritos nos mesmos lugares previstos nos números 2), 3) e 4) do artigo anterior.

3. Os navios de pesca local ou costeira de arqueação bruta igual ou inferior a 20 (vinte) toneladas usam apenas a inscrição do nome e do porto de registo.

CAPÍTULO VI

Da documentação de bordo

Artigo 199.º

Livros e documentos a bordo

1. Os livros e documentos que os navios nacionais devem ter a bordo em função da classe e características do navio, são determinados por Portaria do membro do Governo responsável pela administração marítima.

2. Sem prejuízo do disposto no número anterior e das disposições contidas no Título III deste Livro, os navios devem ter a bordo:

- a) Os certificados de segurança, protecção do transporte marítimo e prevenção da poluição, bem como o certificado de arqueação e os livros exigidos pelas convenções internacionais vigentes em Cabo Verde;
- b) Os certificados e outros documentos previstos na regulamentação internacional e nacional das radiocomunicações dos navios, nos casos em que o navio possua estação radioelétrica;
- c) Os certificados de identificação, de aptidão e de formação dos marinheiros, conforme o previsto no Título III do Livro V do presente Código, bem como os certificados internacionais de vacinação e outros exigidos pela legislação sanitária;
- d) O certificado de registo, e o passaporte do navio quando este realize viagens internacionais;
- e) Os documentos requeridos para o despacho de entrada ou de saída, segundo o previsto nos artigos 109º e 136º do presente Código;
- f) O diário de navegação e o diário de máquinas, salvo nos casos de isenção previstos neste Código; e
- g) A licença de pesca e demais documentos exigidos pela legislação pesqueira, a bordo dos navios de pesca.

Artigo 200.º

Passaporte do navio

1. O passaporte do navio é o documento emitido pela administração marítima que certifica a nacionalidade cabo-verdiana do navio destinado a viagens internacionais.

2. Carece de passaporte provisório válido apenas para a viagem do porto de aquisição, ou construção para o de registo a embarcação que, não tendo passaporte nacional, for adquirida no estrangeiro.

3. O passaporte provisório é passado pela autoridade consular cabo-verdiana.

4. É condição indispensável para se emitir o passaporte, que o navio tenha sido inspeccionado e arqueado, segundo a legislação em vigor, e vistoriado para se apurar que está em condições de empreender a viagem.

Artigo 201.º

Diário de navegação

1. O diário de navegação é o livro de bordo onde se registam obrigatoriamente todos os elementos e factos relativos à navegação do navio, bem como outros elementos, factos e ocorrências que, pela sua importância ou por determinação legal, nele devam ser registados.

2. Não carecem de diário de navegação os navios:

- a) De navegação costeira nacional, quando tenham uma arqueação bruta inferior a 20 (vinte) toneladas;

b) De pesca local e costeira; e

c) Rebocadores e navios auxiliares locais ou costeiros, quando sua actividade está limitada às áreas que correspondem à navegação costeira.

Artigo 202.º

Diário de máquinas

1. O diário de máquinas é o livro de bordo onde se registam obrigatoriamente todos os elementos ou factos relativos ao funcionamento do aparelho de propulsão e respectivos auxiliares, bem como outros elementos, factos e ocorrências a eles respeitantes que, pela sua importância ou por determinação legal, devam ser registados.

2. Não carecem de diário de máquinas os navios referidas no número 2 do artigo anterior.

Artigo 203.º

Registos electrónicos

1. A administração marítima pode autorizar a substituição do diário de navegação por um registo electrónico, quando se trate de navios cuja navegação seja controlada e registada por meio de computadores.

2. A substituição prevista no número anterior pode ser autorizada em relação ao diário de máquinas, nos navios cujo funcionamento do aparelho de propulsão e respectivos auxiliares é controlado e registado por meio de computadores.

Artigo 204.º

Renovação dos livros e documentos

O certificado de matrícula, o passaporte, o diário de navegação, o diário de máquinas e demais livros e documentos que o navio deva levar a bordo com carácter permanente serão renovados pela administração marítima nacional por solicitação dos interessados, nos seguintes casos:

- a) Quando se inutilizem ou se tornem ilegíveis;
- b) Em caso de perda ou extravio;
- c) Quando caduquem, no caso de terem data de validade;
- c) Em caso de troca de proprietário, nome, conjunto de identificação, arqueação, classe ou características principais do navio; e
- d) Quando os livros ou documentos que sejam objecto de anotações periódicas, não possam conter mais alterações.

Artigo 205.º

Legalização dos livros de bordo

Os livros de bordo dos navios são numerados e legalizados por meio de termos de abertura e de encerramento e rubrica de todas as suas folhas pela administração marítima.

Artigo 206.º

Guarda dos livros e documentos de bordo

Os papéis de bordo estão na posse do capitão ou de quem desempenhe as correspondentes funções que é responsável pela sua segurança e conservação, salvo os que, por determinação legal ou por necessidade de registo e utilização, devem permanecer noutros locais do navio.

Artigo 207.º

Dever de exibição

O capitão ou quem desempenhe as correspondentes funções de um navio nacional é obrigado a apresentar a documentação de bordo, sempre que lhe forem exigidos por administrações marítimas nacionais ou consulares, pelos comandantes dos navios nacionais de guerra ou da Guarda Costeira, autoridades policiais e ainda quando tenha que provar a nacionalidade do seu navio perante as competentes autoridades estrangeiras.

Artigo 208.º

Modelos de livros e certificados

1. A administração marítima deve aprovar e publicar os modelos dos livros e documentos que devem levar a bordo os navios nacionais, de conformidade com os modelos previstos nas convenções internacionais vigentes em Cabo Verde.

2. A administração marítima estabelece as condições e prazos para a troca dos modelos preexistentes que não se ajustem aos novos modelos regulamentares.

CAPÍTULO VII

Da arqueação de navios

Artigo 209.º

Definição e classes de arqueação

1. A arqueação bruta representa a medida do volume total de um navio, determinada conforme as disposições deste Capítulo.

2. A arqueação líquida representa a medida de capacidade útil de um navio, determinada em conformidade com as disposições deste Capítulo.

Artigo 210.º

Navios sujeitos a arqueação e competências

1. Os navios mercantes nacionais devem ser objecto de arqueação.

2. As embarcações que careçam de cobertura corrida não são objecto de arqueação.

3. Compete à administração marítima a determinação da arqueação dos navios e a emissão dos correspondentes certificados de arqueação.

Artigo 211.º

Regras de arqueação

1. A arqueação dos navios que efectuem viagens internacionais é feita de acordo com as regras das Convenções internacionais vigentes em Cabo Verde.

2. Os navios não incluídos no número anterior e as embarcações são arqueados segundo as regras prescritas nos regulamentos aprovados pelo membro do Governo responsável pela administração marítima nacional.

Artigo 212.º

Certificados de arqueação

1. O certificado de arqueação é o meio de prova que o navio foi arqueado nos termos previstos na legislação aplicável.

2. Aos navios arqueados de acordo com o previsto no número um do artigo anterior, é emitido um certificado internacional de arqueação, e aos arqueados conforme o número 2 do mesmo artigo, um certificado nacional de arqueação.

Artigo 213.º

Certificados especiais de arqueação

1. A administração marítima nacional pode emitir certificados especiais de arqueação, em conformidade com as regras estabelecidas pelas autoridades de outros Estados, quando assim se exija para a navegação em determinadas zonas.

2. Os certificados de arqueação emitidos por administrações estrangeiras são considerados válidos para os efeitos do registo provisório dos navios nacionais.

Artigo 214.º

Certificados emitidos com base em cálculos de terceiros

Os certificados de arqueação dos navios nacionais podem ser emitidos pela administração marítima tomando como base os cálculos apresentados pelos interessados, sempre que estes sejam homologados por se encontrarem devidamente elaborados.

Artigo 215.º

Certificados de arqueação de navios estrangeiros

1. A administração marítima reconhece os certificados de arqueação dos navios estrangeiros quando emitido, por autoridades competentes dos Estados parte nas convenções internacionais vigentes em Cabo Verde.

2. O reconhecimento referido no número anterior pode ser igualmente em relação aos certificados de arqueação dos navios excluídos do âmbito de aplicação das convenções internacionais, quando emitidos em virtude da legislação do Estado de pavilhão.

3. A administração marítima pode reconhecer os certificados de arqueação dos navios estrangeiros quando emitidos por uma sociedade de classificação em virtude de delegação efectuada pelo Estado de pavilhão.

TÍTULO III

DA SEGURANÇA DOS NAVIOS E DAS SOCIEDADES DE CLASSIFICAÇÃO

CAPÍTULO I

Das disposições gerais

Artigo 216.º

Requisitos de segurança dos navios

1. Os navios nacionais devem cumprir os requisitos técnicos, de segurança, de prevenção da poluição do mar

e de habitabilidade estabelecidos nas convenções internacionais vigentes em Cabo Verde, no presente Código e nos regulamentos aprovados pelo Governo.

2. Na regulamentação dos requisitos referidos no número anterior, deve ter-se em atenção a classe do navio e viagens ou actividade a que se dedica.

Artigo 217.º

Segurança dos equipamentos radioelétricos

A segurança, vistoria e certificação dos equipamentos radioelétricos a bordo dos navios, incluindo os processos para sua instalação, modificação, utilização e funcionamento e a licença de equipamento radioelétrico regem-se pelos regulamentos especiais do serviço radioelétrico dos navios.

Artigo 218.º

Competências

Compete à administração marítima efectuar vistorias e proceder à certificação de navios, de acordo com planos ou programas estabelecidos por Portaria do membro do Governo responsável pela área marítima.

Artigo 219.º

Responsabilidade do armador, capitão e tripulação

Os poderes da administração marítima quanto à vistoria de navios não eximem o armador das suas responsabilidades em assegurar a navegabilidade do seu navio nem do capitão como primeiro responsável a bordo pela segurança do navio sob seu comando, bem como da tripulação no cumprimento dos seus deveres em matéria de segurança, protecção e prevenção da poluição marinha.

CAPÍTULO II

Da vistoria dos navios nacionais

Artigo 220.º

Espécies de vistorias

1. A fiscalização das condições de segurança dos navios se efectua normalmente por meio de vistorias.

2. As vistorias são das seguintes espécies:

- a) Vistorias de construção;
- b) Vistorias de manutenção; e
- c) Vistorias suplementares.

Artigo 221.º

Vistorias de construção

1. As vistorias de construção têm lugar durante os trabalhos de construção ou modificação das embarcações ou seguidamente à conclusão desses trabalhos, ou quando da aquisição de uma embarcação.

2. As vistorias a que se refere o número anterior são definidas por Portaria do membro do Governo responsável pela área marítima.

3. No caso de construção ou modificações realizadas no estrangeiro, pode o IMP delegar a fiscalização numa

sociedade de classificação reconhecida pelo Governo, que disponha de técnicos idóneos no local dos estaleiros ou que para ali se possam deslocar com facilidade.

Artigo 222.º

Vistorias de manutenção

1. As vistorias de manutenção são realizadas para comprovar que os navios cumprem os requisitos técnicos exigidos ao longo da sua vida útil.

2. As vistorias técnicas são realizadas com a periodicidade definida por Portaria do membro do Governo responsável pela área marítima

3. Na regulamentação das vistorias técnicas, deve ter-se em atenção a classe de navios e viagens ou actividade a que se dedica

Artigo 223.º

Vistorias suplementares

1. As vistorias suplementares dos navios nacionais têm lugar sempre que a administração marítima local tenha justificadas suspeitas, mesmo que resultantes de denúncia, acidente, manobras perigosas ou por outras razões, de que algum navio nacional não reúne as devidas condições de navegabilidade para realizar a viagem com segurança e sem risco de poluição marinha.

2. As vistorias suplementares em portos estrangeiros são da competência das autoridades consulares cabo-verdianas.

Artigo 224.º

Custo das vistorias

1. As vistorias, qualquer que seja a classe do navio, são efectuadas a cargo do armador, salvo o previsto nos números seguintes.

2. Tratando-se de vistorias suplementares, se efectuada a vistoria, o navio for julgada em boas condições, o custo da vistoria é paga:

- a) Pelo Estado, se tiver sido ordenada oficiosamente; e
- b) Pelo denunciante, se tiver sido realizada em virtude de denúncia.

3. Havendo denúncia, a administração marítima ou autoridade consular pode exigir ao denunciante o depósito prévio da importância ou prestação de uma garantia para cobrir os custos da vistoria.

Artigo 225.º

Detenção do navio

Se efectuada a vistoria, o navio for julgado em más condições de navegabilidade ou não cumpre as regras de segurança e poluição, pode ser suspenso das suas operações e detido no porto em que se encontrar até que o armador, capitão ou tripulação tenham corrigido os defeitos.

CAPÍTULO III

Dos certificados de segurança

Artigo 226º

Certificados internacionais e nacionais

1. Efectuadas as vistorias exigidas e o navio julgado em boas condições, é emitido ao navio nacional os certificados, internacional ou nacional conforme o caso.

2. São certificados internacionais, os que certificam o cumprimento dos requisitos técnicos previstos nas convenções internacionais vigentes em Cabo Verde.

3. São certificados nacionais os que certificam o cumprimento dos requisitos técnicos estabelecidos na legislação nacional sobre a matéria.

Artigo 227.º

Lista de certificados

A lista de certificados internacionais e nacionais que os navios nacionais, segundo a classe, características principais, actividade a que se dedicam e viagens que realizam, é determinada através de regulamento aprovado pelo membro do Governo responsável pela área marítima.

Artigo 228.º

Exibição dos certificados

1. Os certificados de segurança e de prevenção da poluição dos navios são exibidos a bordo, em lugar bem visível e de fácil acesso.

2. O previsto no número anterior não se aplica às embarcações.

Artigo 229.º

Efeito dos certificados

1. A emissão e vigência de certificados, presumem que o navio se encontra em perfeitas condições quanto ao objecto da certificação, salvo prova em contrário.

2. A falta ou caducidade dos certificados proíbem o navio de navegar ou de prestar os serviços a que se destina, salvo circunstâncias especiais reguladas por Portaria do membro do Governo responsável pela área marítima.

Artigo 230.º

Certificado de navegabilidade

1. O certificado de navegabilidade é o documento passado de acordo com as disposições da legislação nacional, que prova reunirem os navios as condições necessárias para navegar.

2. Do certificado de navegabilidade dos rebocadores e dos navios auxiliares locais ou costeiros, deve constar a lotação de tripulantes e, se for o caso, dos passageiros que estão autorizados a transportar.

3. As embarcações de pesca local, e as de pesca costeira desprovidas de propulsão mecânica estão isentas do certificado de navegabilidade.

Artigo 231.º

Certificados de navegabilidade provisórios

1. As autoridades consulares cabo-verdianas podem, depois de verificar, mediante vistoria, que satisfazem as condições indispensáveis para a viagem, emitir certificados de navegabilidade provisória aos seguintes navios:

- a) Adquiridos ou construídos no estrangeiro, para sua viagem com passaporte provisório até ao porto nacional onde façam o seu registo; e
- b) Que se encontrarem no estrangeiro e estejam impossibilitados de renovar o certificado de navegabilidade dentro do prazo de validade indicado.

2. Os certificados referidos no número anterior devem ser emitidos depois de efectuada a vistoria correspondente e os emitidos para efeitos da alínea b) não podem ter validade superior a 90 (noventa) dias contados da data da vistoria.

Artigo 232.º

Certificados de navegabilidade especiais

1. As administrações marítimas locais ou consulares cabo-verdianas, conforme os casos, podem emitir certificados de navegabilidade especiais, válidos para uma determinada viagem, depois de vistoria que prove estar o navio em condições de realizar a viagem.

2. Os navios de tráfego local que tenham que ir reparar a um porto diferente do de registo devem munir-se de certificado de navegabilidade especial.

CAPÍTULO IV**Da vistoria de navios estrangeiros**

Artigo 233.º

Deveres e poderes do Estado do porto

No cumprimento dos deveres e exercício das competências da República de Cabo Verde enquanto Estado de controlo do porto, a administração marítima pode realizar vistorias suplementares aos navios estrangeiros que se encontrem nos portos nacionais.

Artigo 234.º

Procedimento e custos das vistorias

1. As vistorias de controlo pelo Estado de controlo do porto devem limitar-se ao exame dos certificados e documentação a bordo, sem prejuízo do processo poder ser regulamentado, por Portaria do membro do Governo responsável pela área marítima.

2. A decisão de se proceder a vistoria deve ser comunicada ao representante diplomático ou autoridade consular mais próxima do Estado de pavilhão, convidando-o a participar na vistoria pessoalmente ou por meio de um representante.

3. O armador do navio ou seu representante pode designar, a expensas próprias, um perito para o representar no acto de vistoria.

4. Quanto ao custo das vistorias, aplica-se o disposto no artigo 224.º.

Artigo 235.º

Detenção de navios estrangeiros

1. Se efectuada a vistoria, o navio for julgado em más condições de navegabilidade ou seu serviço não puder ser feito nas devidas condições de segurança para as pessoas a bordo e para o meio ambiente, a administração marítima pode suspender as suas operações e adoptar as medidas necessárias até serem corrigidos os defeitos encontrados.

2. Tomadas as medidas previstas no número anterior, são imediatamente comunicadas ao representante diplomático ou autoridade consular mais próxima do Estado de pavilhão.

CAPÍTULO V**Das sociedades de classificação**

Artigo 236.º

Conceito

Para feitos do presente Capítulo entende-se por sociedade de classificação, entidade ou organização privada dedicada profissionalmente à vistoria e peritagem de navios e de seus equipamentos e procedimentos.

Artigo 237.º

Delegação de funções estatutárias

1. A administração marítima pode delegar determinadas funções ou actividades de vistoria e de certificação de navios nas sociedades de classificação, especialmente se os navios foram adquiridos, em construção ou em reparação no estrangeiro.

2. A delegação prevista no número anterior, só é admitida em relação a sociedades de classificação reconhecidas pela administração marítima conforme os requisitos, procedimento e condições a serem aprovados por Portaria do membro do Governo responsável pela área marítima.

3. A delegação nas sociedades de classificação não implica a renúncia ou exoneração da responsabilidade da administração marítima dos seus deveres de controlo como Estado de pavilhão, em conformidade com o direito internacional.

Artigo 238.º

Certificados de classe

1. Pelo certificado de classe, emitido em virtude de um contrato de classificação naval, uma sociedade de classificação certifica que um navio ou seus equipamentos cumpre com o estabelecido nas regras de classe.

2. As sociedades de classificação respondem pelos danos e prejuízos causados à entidade considerada parte no contrato de classificação naval, mesmo a título de negligência na vistoria do navio e emissão do certificado de classe.

3. A responsabilidade das sociedades de classificação pelos danos causados a terceiros em consequência de vistorias e emissão de certificados de classe, é determinada nos termos do direito civil.

TÍTULO IV

DA PROPRIEDADE E DOS CONTRATOS
DE CONSTRUÇÃO, REPARAÇÃO E COMPRA
E VENDA DE NAVIOS

CAPÍTULO I

Da propriedade dos navios

Artigo 239.º

Regime da propriedade

O direito de propriedade dos navios é regulado pelas disposições no presente Código e, subsidiariamente, pelas disposições do direito civil que regulam a propriedade dos bens móveis.

Artigo 240.º

Usucapião de navios

1. Havendo título de aquisição e registo deste, a propriedade do navio pode ser adquirida, pelo exercício contínuo da posse por 3 (três) anos, estando o possuidor de boa-fé.

2. Não havendo registo, quando a posse tiver durado 10 (dez) anos, independentemente da boa fé do possuidor e da existência de título

Artigo 241.º

Compropriedade dos navios

A compropriedade do navio rege-se pelas disposições gerais de direito civil, salvo nos casos de compropriedade destinada à exploração de navios mercantes, sujeitos às disposições do Capítulo III do Título I do Livro V deste Código.

CAPÍTULO II

Do contrato de construção de navio

Artigo 242.º

Forma

O contrato de construção de navio e suas modificações estão sujeitos à forma escrita.

Artigo 243.º

Legislação subsidiária

O contrato de construção de navio é disciplinado, subsidiariamente, pelas normas aplicáveis ao contrato de empreitada que não contrariem o disposto no presente Código.

Artigo 244.º

Projecto

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

2. O construtor não responde pelo projecto elaborado pelo dono da construção ou por terceiros.

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

Artigo 245.º

Fiscalização

1. O dono da construção pode inspecionar sua execução, à sua custa, desde que não perturbe o andamento normal da construção.

2. Durante a construção, o construtor concede ao dono da construção e aos seus representantes as facilidades necessárias à vistoria, dá e presta a assistência de que razoavelmente careçam para o cabal desempenho da mesma.

3. O previsto nos números anteriores é aplicável aos subempreiteiros contratados que realizem trabalhos destinados à construção.

Artigo 246.º

Propriedade do navio em construção

1. Salvo acordo em contrário, o navio é propriedade do construtor durante o processo de construção, exceptuados os materiais fornecidos pelo dono da construção.

2. A transferência da propriedade dá-se com a entrega do navio pelo construtor e sua aceitação pelo dono da construção.

Artigo 247.º

Alterações

1. Se, durante a construção, entrar em vigor normas técnicas, regulamentos, convenções internacionais ou quaisquer outras normas legais que imponham modificações na construção, o construtor, no prazo de 30 (trinta) dias contados desde o início da respectiva vigência, avisa ao dono da construção e apresentar-lhe-á uma proposta do preço das modificações e, sendo caso disso, da nova data de entrega do navio.

2. Se as partes não chegarem a um acordo, o construtor procede às alterações impostas, competindo ao tribunal fixar as correspondentes modificações do contrato quanto ao preço e prazo de execução.

Artigo 248.º

Preço das modificações

Salvo acordo das partes em contrário, o custo de quaisquer alterações ao projecto de construção, legais ou convencionais, deve ser pago nas mesmas condições do preço inicial.

Artigo 249.º

Experiências

1. Durante a construção, o navio e seus equipamentos devem ser submetidos às experiências previstas no contrato e na legislação aplicável, assim como às impostas pelos serviços da administração marítima encarregados da inspecção das condições técnicas dos navios.

2. O construtor deve, com antecedência de 30 (trinta) dias, informar ao dono da construção do programa das experiências

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

Artigo 250.º

Defeitos detectados durante as experiências

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

Artigo 251.º

Entrega e aceitação do navio

1. A entrega do navio deve ser feita no estaleiro do construtor, após a realização de todas as experiências e inspecções e a obtenção das aprovações dos competentes serviços administrativos

2. No momento da entrega o navio deve estar provido dos aparelhos, aprestos, meios de salvação, acessórios e sobressalentes, de acordo com o previsto no contrato de construção.

3. O dono da construção que não aceite o navio no prazo devido incorre em mora creditória, nos termos do direito civil.

Artigo 252.º

Instruções e informação

O construtor deve proporcionar ao dono da construção, na data de entrega do navio:

- a) Certificados do navio e dos equipamentos;
- b) Livros de instruções e informação técnica;
- c) Planos;
- d) Instruções e informações relativas à condução;
- e) Inventários e listas das partes integrantes do navio; e
- f) Outros documentos eventualmente previstos no contrato de construção.

Artigo 253.º

Retirada do navio do estaleiro

O dono da construção deve retirar o navio do estaleiro do construtor no prazo de 10 (dez) dias a contar da sua aceitação, ou noutro prazo acordado, sendo aplicável, em caso de incumprimento, o disposto no número 3 do artigo 251.º

Artigo 254.º

Direito de retenção

O construtor goza do direito de retenção sobre o navio como garantia dos créditos nascidos de sua construção.

Artigo 255.º

Garantia

1. O construtor deve oferecer uma garantia dos defeitos de construção do navio durante o prazo de 1 (um) ano a contar da aceitação.

2. Em caso de avaria resultante de defeito ocorrido durante o prazo de garantia, o construtor é obrigado a corrigir o defeito ou a substituir o equipamento defeituoso.

3. Quando não for possível ao navio alcançar o estaleiro do construtor ou quando isso resulte manifestamente inconveniente, o construtor efectua a reparação ou substituição do equipamento, em local adequado.

Artigo 256.º

Denúncia dos defeitos

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

2. O reconhecimento por parte do construtor da existência dos defeitos equivale à denúncia.

Artigo 257.º

Eliminação dos defeitos

Os resultados das provas e sua aprovação pelo dono da construção e a aceitação sem reservas do navio não exoneram ao construtor da responsabilidade de corrigir os defeitos.

Artigo 258.º

Não eliminação dos defeitos

Não sendo eliminados os defeitos, o dono da construção pode exigir a redução do preço, segundo juízos de equidade, ou a resolução do contrato, se aqueles tornarem o navio inadequado para o fim a que se destinava.

Artigo 259.º

Indemnização

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

Artigo 260.º

Caducidade

1. Os direitos concedidos nos artigos anteriores caducam se não forem exercidos dentro de 2 (dois) anos a contar da entrega do navio.

2. Em caso de vício oculto, o prazo fixado no número anterior conta-se a partir de seu conhecimento pelo dono da construção.

Artigo 261.º

Pluralidade de construtores

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

CAPÍTULO III

Do contrato de reparação de navio

Artigo 262.º

Regime

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

CAPÍTULO IV

Do contrato de compra e venda de navio

Artigo 263.º

Objecto da compra e venda

1. No contrato de compra e venda deve incluir-se um inventário detalhado de todos os elementos objecto de venda com o navio.

2. Salvo acordo em contrário, a venda do navio compreende todas as suas partes integrantes.

3. As diferenças surgidas quanto à determinação das partes integrantes do navio devem ser resolvidas, se for possível, conforme o conteúdo do seu registo.

Artigo 264.º

Forma e eficácia perante terceiros

1. O contrato de compra e venda de navio deve ser reduzido a escrito com as assinaturas reconhecidas por notário ou autoridade consular cabo-verdiana

2. O não reconhecimento notarial ou consular das assinaturas no contrato de compra e venda de navio torna-o ineficaz perante terceiros

Artigo 265.º

Transmissão da propriedade e do risco

1. Salvo acordo em contrário, o comprador adquire a propriedade do navio no momento da entrega.

2. Salvo acordo em contrário, a perda e a deterioração fortuitas sofridas pelo navio são suportados pelo vendedor até ao momento da sua entrega.

Artigo 266.º

Reparação

1. O vendedor responde pela reparação por evicção e por defeitos ocultos, sempre que estes sejam descobertos no prazo de 3 (três) meses a partir da entrega material do navio e o comprador os notifique ao vendedor no prazo de 5 (cinco) dias após a descoberta.

2. A acção de reparação por defeitos ocultos caduca no prazo de 6 (seis) meses a partir da denúncia.

Artigo 267.º

Aplicação a outros negócios translativos do domínio

Com as necessárias adaptações, as disposições deste Capítulo são aplicáveis a quaisquer outros negócios jurídicos translativos do domínio do navio.

TÍTULO V

DAS HIPOTECAS E DOS PRIVILÉGIOS MARÍTIMOS

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 268.º

Regime aplicável

1. Os privilégios marítimos e as hipotecas marítimas sobre navios nacionais regem-se pelas disposições deste Título e, subsidiariamente pelo previsto na legislação civil.

2. Os privilégios marítimos e as hipotecas marítimas constituídas sobre navios estrangeiros se regem pela lei do país de sua nacionalidade.

Artigo 269.º

Extensão da hipoteca ou do privilégio

1. Salvo acordo em contrário, o privilégio marítimo ou a hipoteca sobre o navio compreende todas as suas partes integrantes, ainda que temporariamente alguma não se encontre a bordo.

2. Exceptuam os equipamentos que estiverem a bordo e que pertençam a outra pessoa distinta do proprietário do navio.

Artigo 270.º

Direito de perseguição e de transmissão

1. Enquanto não se extinguirem, os privilégios e as hipotecas marítimas acompanham o navio mesmo que este mude de propriedade ou nacionalidade.

2. A transmissão de um título de crédito marítimo privilegiado ou hipotecário transmite igualmente o privilégio ou a hipoteca.

Artigo 271.º

Personalidade judiciária do navio

1. O navio sobre o qual recai o privilégio ou a hipoteca responde perante o credor nos mesmos termos em que responderia o proprietário.

2. Para efeito do disposto no número anterior, é atribuído ao navio personalidade judiciária, cabendo a sua representação em juízo ao proprietário, ao Capitão ou seu substituto, ao armador ou seu gestor e ao agente marítimo que requereu o despacho do navio.

Artigo 272.º

Competência dos tribunais cabo-verdianos

Os tribunais de Cabo Verde são internacionalmente competentes para conhecer das questões relacionadas com os privilégios e hipotecas marítimas nos seguintes casos:

- a) Se uma das partes em juízo tiver a nacionalidade cabo-verdiana;

- b) Se o evento de que nasceu o crédito tiver ocorrido em território nacional;
- c) Se o navio sobre o qual recai o crédito se encontrar em território nacional;
- d) Se o navio sobre que recai o crédito tiver sido objecto de providência cautelar decretada por tribunal cabo-verdiano; e
- e) Se tiver sido prestada caução ou garantia em Cabo Verde.

CAPÍTULO II

Dos privilégios sobre o navio

Artigo 273.º

Créditos marítimos privilegiados

1. Gozam de privilégio sobre o navio os seguintes créditos, pela ordem indicada:

- a) As despesas judiciais feitas no interesse comum dos credores para a conservação do navio ou para executar a sua venda e a distribuição do seu preço;
- b) Os direitos de tonelagem, farolagem e do porto e outras taxas e impostos públicos da mesma natureza;
- c) As despesas de pilotagem, reboque, guarda e conservação do navio em porto;
- d) Os créditos resultantes de contratos de trabalho da tripulação;
- e) Os salários de salvação;
- f) As indemnizações por abalroação ou outros acidentes de navegação; por danos causados nas instalações e equipamentos portuários, docas e vias navegáveis; por lesões corporais aos passageiros e às tripulações;
- g) As hipotecas por ordem cronológica da sua inscrição no registo;
- h) As indemnizações por perdas, avarias ou demora na entrega da carga ou da bagagem;
- i) Os créditos provenientes de contratos celebrados ou operações efectuadas fora do porto de registo do navio para as necessidades da conservação do navio ou da continuação da viagem;
- j) Os prémios do seguro do navio, seus aprestos e aparelhos; e
- k) Os custos de construção, reparação ou beneficiação do navio.

2. No caso da alínea e) do número anterior, o armador do navio, se não declarar avaria grossa, fica responsável pelo pagamento das contribuições da carga, as quais passam a gozar igualmente de privilégios sobre o navio.

Artigo 274.º

Grau de preferência dos créditos marítimos privilegiados

1. A graduação dos créditos marítimos privilegiados é a determinada no artigo anterior, com as especialidades previstas nos números seguintes.

2. A recompensa devida por salvamento prefere aos demais créditos privilegiados a que se sujeita o navio, com antecedência às operações de salvamento.

3. Dentro de cada classe de créditos, os mais modernos têm preferência sobre os mais antigos.

Artigo 275.º

Preferência em relação a outros créditos

1. Tratando-se de navios objecto de remoção, nos termos previstos no Capítulo V do Título IV do Livro VIII do presente Código, preferem aos demais créditos marítimos privilegiados, as despesas incorridas pela administração marítima na realização das correspondentes operações.

2. Os créditos marítimos privilegiados previstos nas alíneas a) a f) do número 1 do artigo 273.º preferem ao crédito por hipoteca marítima.

3. Todos os créditos marítimos privilegiados têm preferência em relação a qualquer outro crédito com privilégio geral ou especial previsto noutras leis.

Artigo 276.º

Extinção dos privilégios

Os privilégios sobre o navio extinguem-se:

- a) Pela extinção do crédito privilegiado;
- b) Pela venda judicial do navio, feita com as formalidades previstas no Título III do Livro XI do presente Código, caso em que o preço obtido na venda fica afecto ao pagamento dos credores privilegiados;
- c) Transcorridos 3 (três) meses desde a venda voluntária do navio, feita com citação dos credores privilegiados e sem que estes tenham feito valer seus privilégios ou impugnado o preço da venda;
- d) Pelo decurso do prazo de 1 (um) ano a contar da data da constituição do crédito ou a contar da data em que terminou a relação laboral no caso dos salários e outras quantias devidas ao capitão e à tripulação.

CAPÍTULO III

Das hipotecas marítimas

Artigo 277.º

Constituição de hipotecas sobre navios

Podem constituir-se hipotecas voluntárias sobre navios ou sobre navios em construção ou a construir.

Artigo 278.º

Forma

1. As hipotecas sobre navios constituem-se por documento escrito, com reconhecimento notarial das assinaturas dos outorgantes.

2. A lei reguladora dos instrumentos referidos no número anterior é a lei do país onde os instrumentos forem outorgados.

Artigo 279.º

Hipoteca de navios em construção

Para a constituição de hipoteca sobre navios em construção ou a construir deve-se registar o contrato de construção no registo convencional de navios mediante a apresentação do correspondente título constitutivo.

Artigo 280.º

Extensão da hipoteca a créditos acessórios

1. A hipoteca é extensiva aos seguintes créditos acessórios:

- a) As indemnizações devidas ao proprietário como consequência da perda do navio ou de avarias causadas ao mesmo;
- b) As contribuições devidas ao proprietário no conceito de avaria grossa; e
- c) As recompensas devidas ao proprietário por salvamento marítimo, deduzida a parte da tripulação.

2. No caso de perda do navio hipotecado, os direitos dos credores hipotecários podem ser exercidos sobre seus restos.

Artigo 281.º

Ordem de preferência entre hipotecas

1. Havendo diversas hipotecas sobre o mesmo navio, a preferência dos credores hipotecários é determinada pela ordem cronológica da inscrição no registo.

2. Concorrendo diversas hipotecas com a mesma data de inscrição no registo, far-se-á rateio entre os credores beneficiários.

Artigo 282.º

Preferência em relação a outros créditos

Com excepção do previsto no artigo 275.º, os créditos por hipoteca marítima preferem a quaisquer outros créditos com privilégio geral ou especial previsto noutras leis.

Artigo 283.º

Extinção da hipoteca

A hipoteca marítima extingue-se:

- a) Pela extinção do crédito garantido;
- b) Pela perda total do navio e consequente cancelamento do registo; e
- c) Por prescrição.

Artigo 284.º

Prescrição

1. A acção hipotecária marítima prescreve decorridos 3 (três) anos, a partir da data em que possa ser exercida.

2. O proprietário do navio pode solicitar o cancelamento por caducidade da inscrição de hipoteca, decorridos 6 (seis) anos desde o vencimento, se não consta que tenha sido renovada, interrompida a prescrição ou exercida a acção hipotecária.

LIVRO V**DOS SUJEITOS DA NAVEGAÇÃO****TÍTULO I****DOS PROPRIETÁRIOS E ARMADORES DE NAVIOS****CAPÍTULO I****Das disposições gerais**

Artigo 285.º

Proprietário do navio

1. Proprietário do navio é aquele que, nos termos da lei, goza de modo pleno e exclusivo dos direitos de uso, fruição e disposição do navio

2. Qualquer pessoa, singular ou colectiva, pode, dentro dos limites do direito civil, ser titular do direito de propriedade de um navio.

Artigo 286.º

Definição de armador

1. Armador é a pessoa singular ou colectiva que, sendo ou não seu proprietário, tem a posse de um navio, por si ou através da tripulação, e o dedica à navegação em seu nome e sua responsabilidade.

2. Quando o navio seja objecto de fretamento a casco nu ou outro negócio jurídico que implique transferência possessória do navio, o armador é o fretador a casco nu ou pessoa cessionária de sua posse.

Artigo 287.º

Registo do armador

1. O armador não proprietário pode inscrever essa condição no registo convencional de navios.

2. No requerimento e respectiva inscrição devem constar:

- a) O nome ou designação social do armador;
- b) O título jurídico que legitima a posse do navio;
- c) A duração da situação jurídica; e
- d) Outros requisitos determinados por Portaria do membro do Governo responsável pela administração marítima.

Artigo 288.º

Presunção

1. Sem prejuízo para terceiros de boa-fé, na falta de registo, presume-se armador, do navio, o proprietário inscrito no registo convencional de navios, salvo prova em contrário.

2. Tratando-se de navio de recreio, na falta de registo, armador é o proprietário do navio.

3. Se o navio não for inscrito no registo, é armador seu proprietário, sem possibilidade de prova em contrário.

Artigo 289.º

Responsabilidade civil do armador

1. O armador responde civilmente perante terceiros por actos ilícitos, seus ou dos auxiliares para a operação, navegação e serviço do navio, realizados no exercício de suas funções.

2. Entende-se por auxiliares, os dependentes do armador empregados a bordo ou em terra, bem como seus mandatários.

3. O disposto no número anterior, não prejudica o direito de se estabelecer limites à responsabilidade nos termos do Livro IX e demais casos previstos no presente Código.

CAPÍTULO II**Das sociedades armadoras**

Artigo 290.º

Sociedades armadoras

2. Os armadores de navios de comércio podem ser sociedades de armamento regularmente constituídas conforme a legislação comercial.

3. As sociedades previstas no número anterior ficam submetidas, quanto a sua constituição, personalidade jurídica, funcionamento, modificação e dissolução às normas reguladoras do tipo de sociedade comercial adoptado.

Artigo 291.º

Sociedades armadoras nacionais

A exploração dos navios de comércio é feita por sociedades armadoras nacionais nos casos e nos termos estabelecidos no Livro VI do presente Código.

CAPÍTULO III**Da exploração em regime de compropriedade**

Artigo 292.º

Presunção de sociedade armadora

Quando os comproprietários de um navio mercante o explorem em comum entende-se, de pleno direito, constituída uma sociedade armadora, que, salvo acordo escrito em contrário, se rege pelo previsto neste Capítulo e na sua falta, pelas normas reguladoras das sociedades em comandita e do contrato de conta em participação.

Artigo 293.º

Deliberações

1. As deliberações relativas à exploração do navio são tomadas pela maioria dos comproprietários que representam a maior parte do valor do navio.

2. O navio não pode ser desarmado nem hipotecado senão por deliberação tomada por maioria de 2/3 (dois terços) dos comproprietários que representem 2/3 (dois terços) do valor do navio.

3. As deliberações tomadas por maioria podem ser impugnadas pelos comproprietários que tenham ficado vencidos, em acção de anulação proposta no tribunal do porto de registo do navio, com fundamento em vício de forma ou em que a deliberação impugnada é contrária a uma boa exploração do navio.

Artigo 294.º

Impossibilidade de acordos

No caso de não ser possível formar maioria ou de anulações sucessivas de deliberações maioritárias, o tribunal pode, a pedido de um dos comproprietários, nomear um gestor provisório ou ordenar a licitação do navio, ou tomar ambas providências.

Artigo 295.º

Administração do navio

1. A maioria dos co-proprietários que represente a maior parte do valor do navio pode confiar a administração do navio a um ou vários gestores, que podem ser pessoas estranhas à compropriedade.

2. O mandato dos gestores só é revogável com fundamento em faltas por estes cometidos que afectem a boa exploração do navio.

Artigo 296.º

Inscrição dos gestores no registo convencional

1. A nomeação, demissão ou revogação do mandato dos gestores apenas só produzem efeitos em relação a terceiros depois de inscritas no registo convencional de navios.

2. A falta da inscrição referida no número anterior faz com que todos os comproprietários do navio sejam reputados gestores.

Artigo 297.º

Poderes dos gestores

1. Os gestores têm todos os poderes para explorar o navio em nome dos comproprietários.

2. No caso de haver mais de um gerente, devem todos agir de comum acordo.

3. Qualquer limitação contratual dos poderes dos gerentes é ineficaz em relação a terceiros.

4. O capitão do navio deve seguir as instruções dadas pelos gestores, sem prejuízo do previsto no artigo 380.º.

Artigo 298.º

Participação nos lucros e nas perdas

Os comproprietários participam nos lucros e nas perdas derivadas da exploração do navio na proporção do valor das suas quotas-partes.

Artigo 299.º

Responsabilidade solidária

1. Os comproprietários são solidariamente responsáveis pelos actos ilícitos dos gestores, capitão e demais auxiliares ao serviço do navio, praticados no exercício de suas funções.

2. Respondem ainda solidariamente para com terceiros pelas obrigações contraídas pelos gestores em nome da compropriedade.

Artigo 300.º

Direito de reembolso dos comproprietários

1. Os comproprietários têm direito ao reembolso das quantias pagas em benefício da sociedade, salvo se os pagamentos forem feitos contra decisão expressa dos demais comproprietários.

2. Os comproprietários devem reembolsar as quantias pagas a terceiros em virtude de sua responsabilidade solidária na medida em que excedam da parte proporcional correspondente à sua quota-parte.

Artigo 301.º

Alienação e encargos das quotas-partes

1. Com excepção da hipoteca naval, que apenas pode recair sobre a totalidade do navio, e salvo acordo em contrário, os comproprietários podem alienar e tributar livremente suas respectivas quotas na propriedade.

2. O comproprietário que transmita sua parte continua sendo responsável pelas dívidas contraídas pela compropriedade antes da transmissão.

3. Os actos de alienação e encargos das quotas devem constar de documento autêntico ou autenticado, sob sanção de novidade, e apenas são oponíveis a terceiros depois de inscritos no registo convencional de navios.

Artigo 302.º

Direitos de averiguação e de anulação

1. No caso de venda de uma quota-parte a um estranho à sociedade, os demais comproprietários têm o direito de averiguar e de anular a venda.

2. Sendo vários comproprietários a exercer os direitos referidos no número anterior, a quota é por eles adquirida na proporção das respectivas quotas.

3. O direito de averiguação pode ser exercido no prazo de 9 (nove) dias úteis a contar da data que o comproprietário interessado tomou conhecimento da venda, a identidade do comprador, o preço, a forma de pagamento e as condições essenciais da venda.

4. O direito de anulação pode ser exercido quando a venda se tenha realizado sem prévia notificação aos

comproprietários ou em condições diferentes das notificadas, no prazo estabelecido no número anterior, a contar da data que o comproprietário interessado teve conhecimento da venda ou da sua inscrição no registo convencional de navios.

5. Para poder exercer o direito de averiguação e de anulação, deve o adquirente ou adquirentes consignar judicialmente o preço da venda.

Artigo 303.º

Despedimento de comproprietários que sejam parte da tripulação

1. Os comproprietários que formam parte da tripulação do navio podem, em caso de despedimento, exigir a compra de suas quotas pelos demais comproprietários.

2. O preço é fixado por acordo e, na sua falta, pela autoridade judicial.

Artigo 304.º

Dissolução e liquidação

1. A sociedade de armamento dissolve-se pela extinção do prazo convencionado para sua duração, pela decisão de cessar a sua exploração ou sua alienação, tomada por maioria prevista no número 2 do artigo 293º e pela perda do navio.

2. A dissolução da sociedade também pode ser decretada pela autoridade judicial do porto de registo do navio, por solicitação de comproprietários que representem, pelo menos, a metade do valor do navio, se essa autoridade a considerar justificada.

3. A morte, incapacidade ou insolvência de um comproprietário não determina a dissolução da sociedade de armamento.

4. Para a liquidação do património se aplicam, com as necessárias adaptações, as disposições que regulam estas operações nas sociedades comerciais.

TÍTULO II

DOS GESTORES, AGENTES MARÍTIMOS E TRANSITÁRIOS

CAPÍTULO I

Dos gestores do armador

Artigo 305.º

Conceito

1. Sem prejuízo do disposto no Capítulo III do Título precedente, todo o armador, seja pessoa física ou colectiva, pode confiar a um gestor a administração de seus navios mercantes.

2. Entende-se por gestor naval ou gestor do armador, o auxiliar que, em troca de uma remuneração, se compromete contratualmente com o armador a gerir, por conta deste, todos ou alguns dos aspectos implicados na exploração de um navio mercante, tais como, a gestão comercial, náutica, laboral ou seguradora do navio.

Artigo 306.º

Exercício das obrigações do gestor

1. As relações entre o armador e seu gestor regem-se pelo estabelecido no contrato de gestão e, na sua falta, pelas normas reguladoras do contrato de mandato comercial.

2. O gestor deve cumprir suas obrigações e cuidar dos interesses do armador com a diligência exigível a um representante leal.

Artigo 307.º

Representação perante terceiros

1. Nas suas relações com terceiros, o gestor deve manifestar sua condição de mandatário do armador, fazendo constar a identidade e domicílio deste último em quantos contratos celebrar.

2. Se o gestor não celebrar os contratos nos termos do número anterior, é solidariamente responsável com o armador pelas obrigações assumidas por conta deste, mas, salvo o previsto no artigo seguinte, os terceiros não ficam obrigados perante o armador.

3. Para os actos de alienação ou hipoteca do navio deve possuir e exhibir poderes especiais.

Artigo 308.º

Regime especial de representação dos gestores notórios

1. Quem seja pública e notoriamente conhecido como gestor permanente de um armador, nos portos ou noutros lugares onde tenha seu domicílio, obriga o armador em todos seus actos relativos à navegação ou exploração ordinária do navio.

2. Nenhuma limitação contratual de seus poderes é opo-nível a terceiros que não a conheçam ou não a pudessem conhecer, exercendo a diligência exigível.

3. Não obstante, os gestores notórios devem possuir e exhibir procuração com poderes especiais para os actos de alienação ou hipoteca do navio.

Artigo 309.º

Responsabilidade extracontratual

O gestor responde solidariamente com o armador pelos danos e prejuízos que causar extracontratualmente a terceiros em consequência dos actos ilícitos seus ou dos seus dependentes praticados no exercício de suas funções, sem prejuízo do direito de um e outro limitar a responsabilidade nos termos estabelecidos no Livro IX do presente Código.

CAPÍTULO II**Dos agentes marítimos****Secção I****Disposições gerais**

Artigo 310.º

Conceito e funções

1. Agente marítimo, ou agente do navio, é aquele que em representação do armador, se ocupa das gestões materiais e jurídicas necessárias para o despacho e demais obrigações dos navios em porto.

2. No caso dos navios de comércio o agente marítimo se ocupa ainda de promover a contratação dos transportes marítimos e de receber as mercadorias dos carregadores e de entregá-las aos destinatários no porto de estadia do navio.

3. A actividade de agência marítima apenas pode ser exercida nos portos onde aquela tenha sua sede ou uma sucursal permanente.

Artigo 311.º

Obrigatoriedade

1. Todo o navio estrangeiro deve ter um agente marítimo nos portos nacionais, excepto as embarcações de recreio, que podem ser directamente representadas por seu proprietário ou capitão.

2. Nos regulamentos aprovados pelo membro do Governo responsável pela administração marítima nacional pode-se estabelecer a mesma obrigação para determinadas classes de navios nacionais.

3. Todas as notificações ou citações, judiciais ou extrajudiciais, destinadas ao armador podem ser validamente feitas na pessoa e domicílio do seu agente marítimo, inclusive depois da partida do navio do porto de consignação.

4. Não obstante o previsto nos números anteriores, as funções próprias das agências marítimas podem ser directamente realizadas, em relação a seus navios, pelos armadores que tenham sua sede social ou sucursal permanente no porto de escala dos navios.

Secção II**Acesso à actividade e controlo administrativo**

Artigo 312.º

Requisitos de acesso à actividade

1. O acesso à actividade de agência marítima depende da inscrição no registo de agências marítimas, a requerimento do interessado e obtenção da correspondente licença de agente marítimo.

2. O registo das agências marítimas, é um serviço da administração marítima nacional, a quem compete lavrar a inscrição e emitir a licença de agente marítimo.

3. A inscrição prevista no número anterior depende da verificação cumulativa dos seguintes requisitos:

- a) Estar constituída como sociedade comercial e ter como objecto social exclusivo o exercício das actividades próprias de agente marítimo;
- b) Ter como capital social mínimo o que for estabelecido nos regulamentos aprovados pelo membro do Governo responsável pela administração marítima;
- c) Dispor de pessoal, instalações e equipamentos apropriados; e
- d) Dispor de um responsável técnico com a adequada experiência ou formação profissional.

4. O requerimento a solicitar a inscrição é dirigido ao serviço de registo das agências marítimas, acompanhado dos documentos previstos nos regulamentos aprovados por Portaria do membro do Governo responsável pela administração marítima.

5. A administração marítima nacional deve pronunciar-se no prazo de 30 (trinta) dias a contar da data de recepção da documentação, sendo que, a falta de resposta no referido prazo, equivale a deferimento tácito.

Artigo 313.º

Licença de agente marítimo

1. Efectuada a inscrição no registo de agências marítimas, a administração marítima nacional emite a licença para o exercício das actividades próprias de agente marítimo e esta deve ser renovada anualmente.

2. A emissão e a revalidação anual da licença ficam sujeitas ao pagamento de uma taxa fixada por Portaria conjunta dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e administração marítima.

Artigo 314.º

Coordenação e supervisão administrativa

1. Compete à administração marítima nacional a coordenação e fiscalização administrativa das actividades próprias das agências marítimas, bem como, velar pelo cumprimento das disposições legais aplicáveis.

2. Os agentes marítimos devem comunicar à administração marítima nacional todas as alterações que se verifiquem em relação com os requisitos exigidos para a inscrição no registo e obtenção da licença.

Artigo 315.º

Tarifas máximas

O membro do Governo responsável pela administração marítima nacional pode fixar, por meio de Portaria e prévia consulta dos agentes marítimos ou de suas associações, a tabela de tarifas máximas a aplicar na prestação de seus serviços.

Artigo 316.º

Cancelamento da inscrição

1. A inscrição no registo de agências marítimas é cancelada:

- a) Quando se extinga, por qualquer causa, a sociedade titular;
- b) Quando a sociedade titular seja judicialmente declarada em situação de falência; e
- c) Quando a sociedade deixe de reunir os requisitos exigidos no artigo 312.º e não regularize a sua situação no prazo de 6 (seis) meses.

2. O cancelamento da inscrição pode ser efectuado oficiosamente, sendo obrigatória a prévia audição do agente visado.

3. O cancelamento da inscrição no registo de agências marítimas determina automaticamente a caducidade da licença para o exercício da actividade.

Secção III

Direitos, deveres e responsabilidade do agente

Artigo 317.º

Relações com o armador

1. As relações internas entre o agente marítimo e o armador são reguladas pelo estabelecido no contrato de agência celebrado e, na sua falta nas normas reguladoras do mandato comercial.

2. O agente deve cumprir as suas obrigações e cuidar dos interesses do navio com a diligência exigível a um representante leal.

Artigo 318.º

Deveres do agente marítimo

Além dos deveres assumidos perante o armador em virtude do contrato de agência, o agente marítimo tem os seguintes deveres:

- a) Facilitar à administração marítima nacional e à administração portuária os dados estatísticos e demais informações que lhe são solicitados de acordo com Portarias adoptadas pelo membro do Governo responsável pela administração marítima;
- b) Manter, dentro dos limites legais, o segredo profissional em relação aos factos que assim o justifiquem e dos quais tenha conhecimento em virtude da sua actividade;
- c) Colaborar com a administração marítima local, com a administração portuária e com os serviços públicos no cumprimento ou execução do despacho de entrada e de saída e demais formalidades relacionadas com a estadia no porto de navios de sua consignação;
- d) Cumprir as normas de funcionamento do porto e informar aos armadores e capitães acerca das mesmas; e
- e) Assumir, por todos os meios lícitos a defesa dos interesses que lhe estejam confiados.

Artigo 319.º

Representação do armador

1. Em matéria de representação do armador são aplicáveis ao agente marítimo as normas previstas nos artigos 307.º e 308.º para o gestor do armador.

2. O consignatário pode assinar por conta do armador as cartas-partidas e os conhecimentos de embarque correspondentes às mercadorias carregadas no navio, devendo fazer constar o nome e direcção daquele e, responde pelo transporte solidariamente com o armador sempre que omitir a indicação do nome e domicílio deste.

3. O disposto no número anterior é igualmente aplicável nos casos em que o agente marítimo assina os conhecimentos de embarque por conta do portador fretador.

Artigo 320.º

Responsabilidade extracontratual

O agente marítimo responde solidariamente com o armador pelos danos e prejuízos causados extracontratualmente a terceiros em consequência de actos ilícitos seus ou dos de seus dependentes no exercício de suas funções, sem prejuízo do direito de um e outro a limitar a responsabilidade nos termos estabelecidos no Livro X do presente Código.

Artigo 321.º

Responsabilidade pelos danos às mercadorias

O agente marítimo não é responsável, perante os destinatários da mercadoria desembarcada, das indemnizações por danos, perdas ou atrasos sofridos durante o transporte marítimo, salvo se estes forem causados por culpa sua ou dos seus dependentes.

Artigo 322.º

Responsabilidade subsidiária pelas despesas portuárias

Na falta de pagamento por parte do armador ou capitão, o agente marítimo responde pessoalmente pelo pagamento dos serviços portuários náuticos e dos demais direitos ou tarifas portuárias.

Artigo 323.º

Aplicação aos agentes dos fretadores e proprietários

Com a excepção da obrigatoriedade a que se referem os números 1 e 2 do artigo 311.º, as disposições do presente Capítulo se aplicam também, com as adaptações necessárias, aos agentes marítimos designados pelos fretadores ou dos proprietários que não sejam armadores do navio.

CAPÍTULO III**Dos transitários**

Secção I

Conceito, direitos, deveres e responsabilidade

Artigo 324.º

Conceito e funções

Considera-se transitário a pessoa que se dedica profissionalmente à prestação de serviços a terceiros no âmbito da planificação, controle, coordenação e direcção das operações necessárias para a expedição, recepção, circulação e transporte de bens ou mercadorias.

Artigo 325.º

Relação interna entre o transitário e seu cliente

1. Os direitos e obrigações do transitário perante o titular da mercadoria ou bens com quem contrate seus serviços são os que resultem do contrato celebrado, sempre que não se oponham às disposições deste Capítulo.

2. Subsidiariamente e na falta de acordo, aplicam-se as normas que regem o contrato de mandato comercial.

Artigo 326.º

Contratação com terceiros

1. Nos contratos com terceiros para a prestação dos seus serviços, o transitário pode contratar em seu nome próprio ou em nome e por conta de outrem, expressando-o no contrato.

2. Quando o transitário faz constar no contrato a indicação da pessoa em nome de quem contrata, é esta o titular dos direitos e obrigações correspondentes.

3. Nos casos em que o transitário declare que actua em seu nome próprio ou omita declaração acerca de por quem contrata, é o transitário, para todos os efeitos, o único titular perante a terceiros dos direitos e obrigações derivados do contrato.

Artigo 327.º

Âmbito do poder de representação do transitário

1. O transitário pode praticar todos os actos necessários ou convenientes para a normal prestação dos serviços a que se refere o artigo 325.º, salvo aqueles expressamente excluídos no contrato ou documento de delegação.

2. Os terceiros têm direito a solicitar ao transitário a exibição do contrato ou documento de delegação.

Artigo 328.º

Direitos do transitário

São direitos do transitário:

- a) Praticar todos os actos correspondentes ao seu poder de representação;
- b) Exercer o direito de retenção sobre as mercadorias ou bens que lhe sejam confiados, como garantia do pagamento de créditos de que seja titular relativamente a serviços prestados ao dono desses bens, salvo expressa estipulação em contrário prevista no contrato;
- c) Assumir, em nome próprio ou em nome do cliente ou destinatário dos bens sobre que incida a respectiva prestação de serviços, toda e qualquer forma legítima de defesa dos interesses correspondentes; e
- d) Exercer, em geral, quaisquer outras funções inerentes à prestação de serviços de transitário.

Artigo 329.º

Deveres do transitário

São deveres do transitário:

- a) Cumprir todas as obrigações legais, nomeadamente as reguladoras do exercício de sua actividade;
- b) Aperfeiçoar continuamente os meios de prestação de seus serviços, de acordo com as técnicas e conhecimentos mais adequados para o efeito;

- c) Guardar segredo profissional em relação aos factos de que tenha conhecimento como consequência do exercício da sua actividade;
- d) Abster-se de realizar actos de concorrência desleal;
- e) Assumir, por todos os meios lícitos, a defesa dos interesses que lhe sejam confiados;
- d) Colaborar com os serviços públicos no cumprimento e execução das formalidades que incidem sobre os bens ou mercadorias que lhe sejam confiados; e
- e) Exercer, com zelo e diligência, todas as funções inerentes à prestação de serviços de transitário.

Artigo 330.º

Regime de responsabilidade

1. O transitário responde civilmente pelos danos causados no exercício de suas actividades, nos termos gerais de direito.

2. As acções de indemnização contra o transitário devem ser exercidas no prazo de 9 (nove) meses, a partir da data de prestação dos serviços.

Artigo 331.º

Actuação como transportadora

Quando das estipulações do contrato celebrado com seu cliente, resulte que o transitário seja obrigado a realizar por si mesmo um transporte por mar, seja empregando meios próprios ou subcontratando meios alheios, tem a condição jurídica de transportadora e responde como tal directamente perante o seu cliente, sendo então aplicáveis à prestação de transporte assumida, as normas que regem o contrato de transporte marítimo de mercadorias.

Secção II

Acesso ao mercado e controle administrativo

Artigo 332.º

Licenciamento

O exercício da actividade transitária carece de licença concedida pela administração marítima nacional.

Artigo 333.º

Requisitos de licenciamento

1. As licenças para o exercício da actividade de transitário só podem ser concedidas a sociedades comerciais regularmente constituídas, que reúnam cumulativamente os seguintes requisitos:

- a) Possuam um capital social não inferior a 5,000,000 \$00 (cinco milhões de escudos), integralmente realizado;
- b) Disponham de um director técnico, que pode ou não ser um dos administradores ou gerentes da sociedade, e que deve trabalhar em regime de tempo completo e possuir a adequada experiência profissional na actividade;

- c) Comprovem a idoneidade comercial e civil dos administradores, directores ou gerentes, não sendo considerados comercial e civilmente idóneos, os indivíduos que tenham sido proibidos do exercício do comércio ou judicialmente declarados insolventes; e
- d) Possuam escritório devidamente identificado e apropriado para o desenvolvimento de sua actividade;

Artigo 334.º

Pedido de licenciamento

1. Os pedidos para a concessão das licenças para a actividade de transitário devem ser dirigidos à administração marítima e deles deve constar:

- a) Identificação da sociedade requerente;
- b) Identificação dos administradores, directores ou gerentes;
- c) Identificação do director técnico;
- d) Indicação do capital social e da sua realização; e
- e) Localização do escritório, que deve ser acompanhada de certidão do título de propriedade ou de cópia do contrato de arrendamento relativo ao mesmo.

2. Os pedidos devem também ser instruídos com os seguintes documentos:

- a) Certidão de escritura de constituição da sociedade;
- b) Certidão de matrícula da sociedade na Conservatória do Registo Comercial; e
- c) Cópia da apólice do seguro de responsabilidade civil emitida nos termos que vierem a ser fixadas pela Portaria prevista no artigo seguinte.

3. Os pedidos devem também relativamente aos administradores, directores ou gerentes, ser acompanhados de:

- a) Certidão de registo criminal; e
- b) Certidão do registo comercial comprovativa de não estarem inibidos do exercício do comércio.

4. A administração marítima nacional deve decidir no prazo de 30 (trinta) dias, a contar da apresentação do pedido.

5. As licenças são objecto de inscrição em livro próprio, cujos modelos devem ser estabelecidos por Portaria do membro do Governo responsável pela administração marítima.

Artigo 335.º

Taxa para emissão de licença

A emissão da licença de transitário fica sujeita ao pagamento de uma taxa a ser fixada conjuntamente pelos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e administração marítima.

Artigo 336.º

Dever de comunicar modificações

As alterações subsequentes ao licenciamento, relativas à sociedade, aos administradores, aos gerentes ou ao director técnico, devem ser comunicadas pelo titular à administração marítima nacional, no prazo de 60 (sessenta) dias após a data da sua ocorrência.

Artigo 337.º

Cancelamento da licença

1. As sociedades transitórias que deixem de reunir os requisitos previstos no presente Código devem regularizar sua situação no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, sob pena de serem canceladas as respectivas licenças.

2. O cancelamento previsto no número anterior é da competência da administração marítima nacional, o qual deve ouvir, para o efeito, a sociedade transitória visada.

TÍTULO III

DOS MARINHEIROS

CAPÍTULO I

Das disposições gerais

Secção I

Âmbito, conceitos, classificação e regime

Artigo 338.º

Âmbito de aplicação

1. As disposições deste Título são aplicáveis aos navios mercantes.

2. Através de Portaria conjunta dos membros do Governo responsáveis pelas áreas da administração marítima e das pescas, pode-se estabelecer excepções às previsões deste Título, ou regular especialidades relativas à tripulação dos navios pesqueiros.

Artigo 339.º

Conceito de marítimos e de tripulação

1. Consideram-se marítimos, os trabalhadores que prestam a sua actividade laboral a bordo dos navios dedicados à navegação marítima e sejam titulares de uma cédula marítima.

2. O conjunto de marítimos, quando no exercício da sua actividade a bordo, constitui sua tripulação.

3. Os membros da tripulação consideram-se auxiliares dependentes do armador e estão organizados hierarquicamente a bordo sob a superior autoridade do capitão.

Artigo 340.º

Classificação dos membros da tripulação

1. Em atenção à sua categoria os membros da tripulação se classificam em:

- a) Capitão;
- b) Oficiais;
- c) Mestrança; e
- d) Marinhagem.

2. Em atenção à natureza de suas funções, os membros da tripulação integram os seguintes departamentos:

- a) Convés ou ponte;
- b) Máquinas;
- c) Radiocomunicações;
- d) Administração e serviços; e
- e) Sanidade.

Artigo 341.º

Regime laboral dos marítimos

1. Sem prejuízo do estabelecido no presente Código, as relações laborais dos marítimos, que prestem seus serviços em navios nacionais, regem-se pelas disposições a eles aplicáveis contidas no Código Laboral Cabo-verdiano.

2. As condições de segurança e higiene no trabalho a bordo dos navios nacionais regem-se pela legislação nacional especial sobre a matéria.

Artigo 342.º

Condutas delituosas

Os actos delituosos cometidos pelos marítimos no desempenho de suas funções a bordo dos navios, e as sanções penais respectivas que por isso corresponda impor regem-se pelo disposto no Código Penal de Cabo Verde.

Artigo 343.º

Proibição de negócios próprios

Os membros da tripulação dos navios de comércio não podem carregar mercadorias por sua conta própria, sem consentimento dos armadores e sem pagar frete, salvo se outra coisa for estipulada no seu contrato de trabalho.

Secção II

Requisitos gerais dos tripulantes

Artigo 344.º

Idade mínima

1. A idade mínima para fazer parte da tripulação dos navios nacionais, incluindo o posto de patrão, é 16 (dezassexis) anos.

2. Para ser capitão de um navio nacional deve-se ter, pelo menos, 21 (vinte e um) anos completos.

Artigo 345.º

Aptidão física

1. Para poder fazer parte da tripulação de um navio nacional o tripulante deve ter aptidão física necessária para isso, em função da classe e características do navio, navegação que efectua e a categoria e departamento em que vai prestar seus serviços.

2. A aptidão física é comprovada por certificado de aptidão física, emitido pelas autoridades sanitárias e deve ser renovado periodicamente.

3. Os requisitos a cumprir para a emissão ou renovação do certificado de aptidão física, o correspondente quadro

de enfermidades ou defeitos que impeçam sua emissão e as demais circunstâncias relativas à aptidão física são objecto de regulamentação conjunta dos membros do Governo responsáveis pelas áreas da saúde e da administração marítima.

Artigo 346.º

Nacionalidade dos membros da tripulação

1. Os tripulantes dos navios nacionais devem ter nacionalidade cabo-verdiana.

2. Sem prejuízo do disposto no número anterior, a administração marítima nacional pode autorizar o embarque de tripulantes estrangeiros, distintos do capitão, quando o armador prove que não existem tripulantes nacionais disponíveis com a aptidão e qualificação profissional requeridos, bem como, em casos especiais ou de reconhecida necessidade.

3. O exercício do cargo de capitão deve ser necessariamente desempenhado por nacionais cabo-verdianos, salvo no caso dos navios de pesca, nos quais se pode autorizar o embarque de estrangeiros em situações excepcionais e devidamente justificadas.

4. Em qualquer caso, os estrangeiros que pretendam realizar sua actividade a bordo de um navio nacional devem obter o reconhecimento do seu certificado de competência profissional que, no caso, seja exigível em atenção à categoria, departamento e posto correspondentes aquela actividade.

Artigo 347.º

Contratação de não nacionais em portos estrangeiros

1. O capitão pode contratar tripulantes estrangeiros, em número indispensável para completar a tripulação mínima de segurança, quando se encontre em portos estrangeiros e a tripulação se encontre reduzida por motivos de doença ou outros de força maior.

2. A contratação a que se refere o número anterior, só é válida até que o navio chegue ao primeiro porto nacional, onde os tripulantes estrangeiros possam ser substituídos por nacionais, sem prejuízo do disposto no artigo anterior.

Artigo 348.º

Navios em que os marítimos podem prestar serviços

1. Os marítimos podem exercer as funções de oficial ou de mestrança nas classes de navios e nos departamentos averbados nas respectivas cédulas marítimas, em função das atribuições a que correspondam os seus certificados de competência profissional.

2. Os postos de marinagem cujo desempenho não requer certificado de competência profissional, podem ser exercidos pelos marítimos em qualquer classe de navios e departamentos e assim se faz constar nas suas cédulas marítimas.

Artigo 349.º

Documentos dos tripulantes disponíveis a bordo

Os documentos relativos aos tripulantes, especialmente a cédula marítima, o certificado de aptidão física e os certificados de competência profissional devem estar disponíveis a bordo para efeitos de eventual controlo por parte das autoridades nacionais ou estrangeiras competentes.

Secção III

Tripulação mínima de segurança

Artigo 350.º

Conceito e certificação

1. Por tripulação mínima de segurança, entende-se o número mínimo de tripulantes, das distintas categorias e departamentos e com os certificados de competência profissional adequados, que se considera indispensável para que o navio possa navegar nas devidas condições de segurança e sem risco para o meio marinho, sem que os tripulantes tenham normalmente que realizar jornadas de trabalho cuja duração exceda o legalmente estabelecido.

2. A administração marítima estabelece para cada navio nacional, a tripulação mínima de segurança atendendo a sua classe e características, à preparação polivalente dos tripulantes, ao grau de automatização e demais circunstâncias de navegação, técnicas e de organização do trabalho a bordo.

3. A administração marítima emite um “Certificado de Tripulação Mínima de Segurança”, que deve estar a bordo e ser exibido perante as autoridades do Estado do porto visitado pelo navio, quando assim o solicitem.

4. Salvo em casos excepcionais não se pode despachar a saída dos navios que careçam do referido certificado.

Artigo 351.º

Modificações e isenções

1. Sempre que as circunstâncias assim o justifiquem, pode a administração marítima modificar a tripulação mínima de segurança, caso em que deve proceder à substituição do certificado correspondente.

2. Quando o armador prove que não existem marítimos disponíveis nas categorias e departamentos necessários para formar a tripulação mínima de segurança, a administração marítima pode autorizar substituições por marítimos de categoria inferior, sempre que a qualificação destes seja considerada suficiente para garantir a segurança da navegação e a protecção do meio marinho.

3. Nos casos previstos em convenções internacionais vigentes em Cabo Verde, pode-se emitir certificado de isenção.

Artigo 352.º

Tripulação adicional

Os armadores podem formar suas tripulações com o número e classe de tripulantes conforme seus interesses, sempre que respeitem a tripulação mínima de segurança estabelecida.

Secção IV

Recrutamento, embarque e desembarque

Artigo 353.º

Recrutamento

1. O recrutamento é o processo pelo qual um armador selecciona e ou contrata um marítimo para exercer as funções a bordo integrado na tripulação de um navio.

2. Sem prejuízo do disposto nos artigos seguintes, o recrutamento é livre, podendo ser exercido directamente no mercado de trabalho ou através de agências de recrutamento e colocação ou dos agentes ou gestores dos armadores.

3. Apenas podem ser recrutados marítimos titulares de cédula marítima válida e habilitados com as qualificações e respectivos certificados exigidos pela legislação nacional e internacional para o exercício da actividade correspondente à categoria ou à função que vão exercer.

Artigo 354.º

Gratuidade para os marítimos

Nenhuma operação de recrutamento pode dar lugar a que os marítimos paguem uma remuneração, directa ou indirectamente, a uma agência, gestor ou qualquer outra pessoa física ou colectiva por seus serviços de colocação ou intermediação nos contratos de embarque.

Artigo 355.º

Deveres e responsabilidade dos recrutadores

1. Os agentes, gestores e demais recrutadores que contratem em Cabo Verde marítimos nacionais para prestar serviços em navios estrangeiros são solidariamente responsáveis com o armador pelo cumprimento do contrato celebrado.

2. As pessoas a que se refere o número anterior devem constituir seguro em quantia equivalente às estabelecidas na legislação nacional para os casos de morte, incapacidade por acidente e repatriamento, sob pena de terem de responder directamente pelo pagamento das indemnizações que advenham.

Artigo 356.º

Embarque e desembarque de marítimos

1. Por embarque de marítimos entende-se o processo ou conjunto de formalidades destinadas a regularizar a sua inscrição na lista da tripulação de um navio e por desembarque a desvinculação temporária ou definitiva de um tripulante da lista de tripulação e do serviço a bordo.

2. Na lista de tripulação deve constar, como mínimo, o número e qualificação, dos tripulantes exigidos no certificado de tripulação mínima de segurança, salvo em situações excepcionais devidamente autorizadas.

3. A matéria relativa ao embarque e desembarque de marítimos, bem como, a lista de tripulantes, fica sujeita a regulamentação especial, aprovada pelo membro do Governo responsável pela administração marítima.

Artigo 357.º

Bilhete de desembarque

1. O bilhete de desembarque é documento oficial de desvinculação de um ou mais tripulantes da lista de tripulação, nele devendo ser mencionado, de forma inequívoca, o motivo justificativo do desembarque, atentas as incidências técnicas e jurídicas decorrentes.

2. No bilhete de desembarque não se pode incluir menções relativas às qualidades e aptidão profissional do tripulante ou sobre as sanções disciplinares eventualmente aplicadas ao mesmo.

3. O tripulante desembarcado tem o direito de solicitar ao capitão que lhe entregue uma declaração escrita sobre a qualidade de seu trabalho ou que indique, pelo menos, que o mesmo satisfaz as obrigações do contrato.

Artigo 358.º

Pessoas alheias à tripulação

1. Podem também embarcar familiares acompanhantes, técnicos ocasionais ou outras pessoas que não sejam marítimos nem formem parte da tripulação, sempre e quando assim o permitam os meios de salvamento existentes a bordo e se comunique à autoridade local o respectivo embarque e desembarque.

2. As pessoas a que se refere o número anterior ficam sob a autoridade do capitão quanto à ordem e disciplina a bordo e em tudo o que se refere ao exercício de suas funções públicas.

CAPÍTULO II

Do Capitão

Secção I

Disposições gerais

Artigo 359.º

Capitão e patrão

1. O capitão é o marítimo que tem o comando da tripulação e se encarrega do governo e expedição no navio.

2. Patrão é o marítimo que tem, o comando de uma embarcação e que rege pelas disposições do presente Capítulo com as necessárias adaptações, enquanto não for objecto de regulamentação própria pelo membro do Governo responsável pela administração marítima.

Artigo 360.º

Nomeação e despedimento

1. O armador de um navio nacional pode nomear livremente o capitão desde que a pessoa nomeada seja habilitada e possua os requisitos de idade, certificação, aptidão física, experiência e nacionalidade exigidos no presente Código e nos regulamentos aplicáveis.

2. A nomeação do capitão, para produzir efeitos, carece de homologação da administração marítima nos termos previstos na Portaria aprovada pelo membro do Governo responsável pela administração marítima.

3. A nomeação dos patrões não carece da homologação prevista no número anterior.

4. O armador pode despedir o Comandante a todo tempo, sem prejuízo dos direitos e obrigações decorrentes do contrato de trabalho.

Artigo 361.º

Substituição durante a navegação

1. O Capitão é, nas suas faltas e impedimentos, substituído pelo oficial náutico mais graduado da tripulação, ou na sua falta, pelo Chefe de máquinas.

2. A pessoa que substituir o capitão tem os mesmos direitos e deveres durante o tempo de exercício do cargo

Artigo 362.º

Funções

O capitão exerce, desde a homologação da sua nomeação:

- a) Funções públicas;
- b) Funções náuticas; e
- c) Funções comerciais.

Artigo 363.º

Deveres gerais do capitão

Sem prejuízo dos demais deveres previstos nas disposições do presente Código, são obrigações do capitão:

- a) Fazer boa estiva, arrumação, guarda e entrega da carga;
- b) Empreender a viagem no primeiro ensejo favorável, logo que tiver a bordo tudo o que for preciso para a viagem;
- c) Levar o navio ao seu destino;
- d) Conservar-se a bordo todo o tempo da viagem, qualquer que for o perigo;
- e) Tomar piloto em todas as barras, costas e paragens onde a lei, o uso e a prudência o exigir, observando os regulamentos do porto;
- f) Chamar a conselho os principais da tripulação, armadores e carregadores que estiverem a bordo, ou seus representantes, em qualquer evento importante de onde puder vir prejuízo ao navio ou embarcação ou à carga;
- g) Empregar toda a diligência para salvar e ter em boa guarda o dinheiro, mercadorias e objectos de valor, e os despachos e papéis de bordo, sempre que tiver que abandonar o navio;
- h) Sacrificar de preferência, em caso de alijamento, os objectos de menos valor, os menos necessários para o navio, os mais pesados e, em geral, os que prejudiquem a segurança;
- i) Tomar as necessárias cautelas para a conservação da embarcação ou da carga apesadas, arrestadas ou detidas, seja por que razão for;
- j) Aproveitar, durante a viagem, todas as ocasiões para dar aos armadores, ou aos seus representantes, nos portos de entrada ou de arribada, notícias dos acontecimentos da viagem, das despesas extraordinárias em benefício da embarcação e de quaisquer fundos para esse fim levantados; e
- k) Exibir os livros de bordo aos interessados na expedição marítima que pretenderem examiná-los, consentindo que deles tirem cópias ou extractos.

Artigo 364.º

Responsabilidade do capitão

1. O capitão responde pelos danos e prejuízos que cometer no exercício das suas funções, sejam por negligência, imperícia ou outros actos ilícitos, salvo caso fortuito ou força maior.

2. Os membros da tripulação, o sobrecarga e o piloto não são empregados do Capitão, pelo que este não é civilmente responsável pelos danos que aqueles possam causar ao navio ou a terceiros

Secção II

Deveres relativos às funções públicas

Artigo 365.º

Segurança e disciplina a bordo

1. O capitão tem sobre as pessoas a bordo e durante a viagem, os poderes necessários para garantir a segurança das pessoas ou dos bens e o bom êxito da expedição marítima.

2. O capitão mantém sempre, e especialmente em situações de perigo, incêndio, colisão, encalhe, naufrágio ou outro acidente, a maior serenidade e disciplina, evitando por todos os meios ao seu alcance que os tripulantes e passageiros procedam de forma a prejudicar as medidas de salvamento ou quaisquer outras adequadas à situação.

3. Os membros da tripulação e demais pessoas embarcadas devem acatar as ordens do capitão, sem prejuízo do direito de fazerem as reclamações que considerem pertinentes perante a administração marítima ou judicial competente, logo que o navio chegue a porto.

Artigo 366.º

Registo de actos praticados durante a navegação

1. O capitão do navio é obrigado a registar no diário de navegação os actos praticados a bordo, que entenda constituir crime ou infracção administrativa

2. O assento é assinado pelo capitão e pelo interessado, ou, no caso de este negar, assinar, por 2 (duas) testemunhas.

3. Logo que o navio chegar a porto, deve entregar cópia autenticada do registo no diário de navegação, outros elementos de prova e documentos, à administração marítima local, sendo porto nacional, ou à autoridade consular ou diplomática cabo-verdiana, sendo porto estrangeiro.

Artigo 367.º

O Capitão como oficial público

1. O capitão tem, durante a navegação e como oficial público, os poderes que lhe são conferidos pela legislação civil em matéria de nascimentos, casamentos, testamentos e óbitos ocorridos a bordo, devendo lavrar as respectivas actas no diário de navegação.

2. No caso de desaparecimento de pessoas durante a navegação, o capitão deve instruir a informação sumária do ocorrido, consignando no diário de navegação as circunstâncias principais do desaparecimento e as medidas de busca e salvamento adoptadas.

Artigo 368.º

Falecimentos a bordo

1. Perante o falecimento de uma pessoa a bordo durante a navegação e na ausência de pessoal do departamento de saúde, compete ao capitão a emissão do certificado de óbito, mas não antes de decorridos 24 (vinte e quatro) horas depois do momento em que, no seu entender, ocorreram os sinais inequívocos de morte.

2. O capitão faz o levantamento dos papéis e pertences do falecido, devendo ser assistido por 2 (dois) oficiais do navio e (duas) testemunhas, de preferência, passageiros.

Artigo 369.º

Destino dos cadáveres

1. Emitido o certificado de óbito, o capitão toma as medidas adequadas à conservação do cadáver a bordo, até à chegada do navio ao primeiro porto após o falecimento, entregando-o às autoridades de saúde competentes, que com a colaboração da administração marítima, adopta as medidas pertinentes.

2. No caso de atracar em porto estrangeiro o capitão comunica o óbito ao cônsul ou representante diplomático cabo-verdiano, que toma as medidas que as circunstâncias exigirem para o desembarque ou conservação a bordo do cadáver.

3. Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, tornando-se impossível a adequada conservação a bordo, o capitão pode decidir pelo lançamento do cadáver ao mar.

4. O lançamento do cadáver ao mar deve constar no diário de navegação, indicando a data, hora, situação geográfica e a presença de, pelo menos 2 (duas) testemunhas, devidamente identificadas que assinam o diário.

Artigo 370.º

Entrega de bens e de documentação

1. Os bens inventariados, a documentação e cópia autenticada das actas de nascimento, falecimento, matrimónio ou desaparecimento de pessoas, bem como os testamentos outorgados ou recebidos a bordo devem ser entregues pelo capitão à administração marítima ou autoridade consular, do primeiro porto, com o registo das circunstâncias da entrega no diário de navegação.

2. O assento dessas matérias lavrado pelo capitão no diário de navegação tem o valor de documento público.

Artigo 371.º

Comunicação de acidentes durante a navegação

Os capitães dos navios nacionais devem comunicar, de imediato e pelo meio mais rápido possível, à administração marítima ou consular mais próximo, todo o acidente de navegação ocorrido no navio ou causado por ele e qualquer outro facto importante que afecte a segurança da navegação ou do meio ambiente marinho, sem prejuízo do dever de comunicação previsto no art. 71.º

Artigo 372.º

Declarações ou protestos de mar

1. Em caso de arribada forçada, naufrágio ou outro evento extraordinário que ocasione atraso na viagem

ou avaria causada ao navio, a sua carga ou passageiros, o capitão deve, dentro do prazo de 48 (quarenta e oito) horas desde sua chegada ao primeiro porto, apresentar o diário de navegação e sua declaração ou protesto de mar perante a administração marítima local ou o representante diplomático ou consular mais próximo.

2. O protesto ou declaração deve mencionar o porto e o dia de saída, o navio, a rota percorrida, os perigos suportados, os danos acontecidos ao navio ou à carga e, em geral, todas as circunstâncias importantes da viagem.

3. A autoridade competente pode completar a declaração ou protesto do capitão com informação sumária prestada por alguns membros da tripulação e, se necessário, por alguns passageiros, carregadores ou outros interessados, sempre que os considere útil para o esclarecimento dos factos.

4. Os protestos ou declarações de mar confirmados pela informação sumária constituem presunção ilidível da veracidade dos factos neles relatados.

5. A mesma presunção tem a declaração do capitão, se for ele o único salvo de naufrágio.

Artigo 373.º

Ausência de autoridades competentes no estrangeiro

1. Em todos os casos em que, conforme o disposto no presente Código, o capitão deva realizar uma actuação perante um cônsul ou representante diplomático de Cabo Verde e não o faça no lugar, deve efectua-la perante a autoridade local e, não sendo possível, perante um notário público.

2. O capitão ratifica as actuações previstas no número anterior, no primeiro porto de escala em que se encontrar cônsul ou representante diplomático cabo-verdiano.

Artigo 374.º

Dever de obediência aos navios de Estado

1. Salvo casos de força maior devidamente justificados, os capitães dos navios nacionais devem obedecer às ordens ou instruções dadas pelos navios cabo-verdianos de guerra ou outros de Estado em funções de vigilância e fiscalização.

2. A obediência às ordens ou instruções mantém-se mesmo que os navios se encontrem fora dos espaços marítimos de Cabo Verde, sem prejuízo dos direitos e deveres que o direito internacional confere ao Estado ribeirinho ou ao Estado do porto.

Secção III

Deveres relativos às funções náuticas

Artigo 375.º

Direcção técnica da navegação

1. O capitão tem a seu cargo a direcção técnica da navegação do navio, assumindo o seu governo efectivo quando o julgue oportuno e, em particular, nos casos previstos no número seguinte.

2. O capitão auxilia o convés e assume directamente o governo do navio nas escalas, manobras de chegada

e saída de porto e, em geral, em todas as situações que representem risco para a navegação, sem prejuízo dos períodos de descanso necessários para a manutenção das suas aptidões físicas.

3. O capitão deve tomar piloto sempre que este seja imposto pela legislação ou pelos usos locais e sempre que as circunstâncias o aconselhe.

4. No exercício de suas funções técnicas, o capitão deve actuar com a diligência exigível a um marítimo prudente.

Artigo 376.º

Medidas a adoptar em caso de perigo a bordo

1. Em caso de mau tempo, risco de naufrágio ou outros perigos, o capitão adopta as medidas que considerar necessárias para assegurar a segurança do navio e a salvação das pessoas e bens, procurando resguardo, efectuando arribada ou recorrendo sem demora à solicitação de salvamento, podendo contratá-lo se for necessário.

2. Caso considerar necessário uma arribada forçada, o capitão deve ouvir os oficiais da tripulação e os interessados na carga que estiverem a bordo e registar no diário de navegação, a decisão tomada, as opiniões e protestos recebidos.

3. Em caso de perigo iminente o capitão pode omitir as audiências previstas no número anterior e tomar a decisão de arribar.

4. Em qualquer caso, os interessados na carga, se os houver, podem fazer protesto contra a arribada perante a administração marítima, cônsul ou representante diplomático.

Artigo 377.º

Dever de prestar socorro

1. O capitão de qualquer navio está obrigado a prestar socorro aos naufragos e demais pessoas que se encontrem em perigo no mar, sempre que possa fazê-lo sem risco grave para o seu navio ou para as pessoas a bordo.

2. Os capitães estão obrigados, com as excepções previstas no artigo anterior, a auxiliar os navios abordados, bem como, as pessoas ou bens que se encontrem a bordo.

3. A omissão de prestar socorro, nos termos previstos nos números anteriores, dá lugar a responsabilidades civil e penal, sem prejuízo do armador do navio responder apenas nos casos em que tenha actuado com culpa.

Artigo 378.º

Abandono em caso de naufrágio

1. Sempre que, por causa de naufrágio ou outras eventualidades, seja indispensável abandonar o navio, o capitão emprega deve todos os meios ao seu alcance para manter a ordem, salvar os passageiros e a tripulação, os documentos de bordo e objectos de importância.

2. O capitão deve organizar o desembarque em primeiro lugar dos doentes, feridos, mulheres e crianças, depois os restantes passageiros e, por último, a tripulação.

3. O capitão deve ser sempre o último a abandonar o navio e empregar os meios ao seu dispor para conduzir os passageiros e tripulantes salvos ao lugar mais conveniente.

Artigo 379.º

Primazia do critério profissional

1. O armador, gestor, fretador ou outra pessoa com interesse no navio ou na sua carga, não devem impedir nem limitar o capitão do navio a tomar ou executar qualquer decisão que, segundo seu critério profissional, seja necessária para a segurança da vida humana no mar e a protecção do meio marinho.

2. O capitão não deve seguir instruções contrárias ao seu critério profissional, referidas no número anterior.

3. Os armadores não podem despedir o capitão nem adoptar contra ele, outras medidas de natureza sancionatória por não acatar as suas instruções perante a necessidade de agir de modo mais adequado para a salvaguarda da segurança, segundo o critério profissional exigível a um marítimo prudente.

Secção IV

Deveres relativos às funções comerciais

Artigo 380.º

Sujeição às instruções do armador

O capitão deve obedecer às instruções do armador e solicitá-las sempre que necessário, em tudo o que respeite ao exercício de suas funções comerciais.

Artigo 381.º

Poder de representação do armador

1. O capitão ostenta a representação do armador para contrair por conta deste as obrigações referentes às necessidades ordinárias do navio.

2. O armador fica obrigado ao cumprimento dessas obrigações sem poder alegar abuso de confiança ou transgressão dos poderes conferidos.

3. Fica ressalvada a responsabilidade do capitão perante o armador pelos actos e contratos realizados em infracção às legítimas e expressas instruções dadas por este.

4. O capitão tem legitimidade activa e passiva para representar o armador em todos os procedimentos judiciais ou administrativos referentes ao navio sob seu comando.

Artigo 382.º

Despesas extraordinárias urgentes

1. Se, no curso da viagem, o capitão tiver necessidade de dinheiro para obras de reparação, compra de mantimentos ou outra urgência do navio, deve avisar imediatamente os agentes, armadores, gestores ou fretadores para o habilitarem a fazer essas despesas e, não podendo fazer este aviso ou não havendo tempo para esperar a resposta e as providencias dos interessados, deve efectuar tais despesas, onerando o navio e a carga, se necessário, devendo comunicar, no prazo de 48 (quarenta e oito) horas, ao armador, gestor ou afretador as medidas tomadas e a sua justificação.

2. As despesas realizadas e encargos assumidos devem ser lançados no diário de navegação fazendo-se circunstanciada menção deles e, antes de sair do porto onde teve que fazer despesas extraordinárias e contrair obrigações sem a intervenção directa do armador, gestor ou afretador, enviará a estes uma conta corrente de tais despesas, com indicação dos documentos justificativos delas e dos encargos contraídos, compreendendo, quanto a estes, a identificação e domicílio dos credores.

3. A responsabilidade para com os carregadores pelas mercadorias vendidas compreende os valores que elas teriam no lugar e na data de descarga do navio.

Artigo 383.º

Cuidado da carga

No caso dos navios de comércio, o capitão deve cuidar diligentemente da estiva, arrumação, conservação e entrega das mercadorias transportadas.

CAPÍTULO III

Dos oficiais, da mestrança e da marinhagem

Secção I

Dos oficiais

Artigo 384.º

Oficiais de convés ou coberta

1. Os oficiais de convés ou coberta, também denominados pilotos, são os encarregados de velar pela segura navegação, manobra, carga e estiva do navio, bem como de realizar as tarefas próprias do departamento de coberta.

2. O piloto que siga imediatamente na posição ao capitão é considerado primeiro-oficial de convés ou coberta.

3. Ao primeiro-oficial de convés ou coberta, compete distribuir o trabalho entre ele e os demais pilotos, bem como dirigir as tarefas de todo o pessoal do departamento, além de ser, o segundo chefe de bordo e normalmente o oficial encarregado da disciplina e da protecção marítima e segurança interior do navio.

Artigo 385.º

Deveres dos pilotos

1. Os pilotos estão às ordens do capitão e desempenham a bordo as funções que lhes correspondam de acordo com a legislação laboral, demais leis e regulamentos aplicáveis.

2. São deveres dos pilotos:

- a) Realizar as guardas, serviços de navegação e de porto com a diligência devida e velar para que o pessoal sob suas ordens também o faça;
- b) Registrar no diário de navegação as vicissitudes náuticas, meteorológicas, de salvamento e contaminação marítima que ocorram nos seus períodos de guarda; e
- c) Submeter a tripulação a bordo a provas operacionais periódicas, sempre que as circunstâncias o permitam e especialmente, se previstas situações que representem perigo para a navegação, registando-as no diário de navegação.

3. Os pilotos assinam o diário de navegação nos casos de substituição no serviço de guarda, constituindo a assinatura, prova de conformidade do serviço, sem prejuízo do capitão poder fazer anotações e registar no diário de navegação, as ordens e instruções dadas para a navegação.

Artigo 386.º

Responsabilidade dos pilotos

1. Os pilotos respondem perante o armador pelos danos e prejuízos que cometerem no exercício das suas funções, seja por negligência, imperícia ou outros actos ilícitos, sem prejuízo da responsabilidade criminal a que tiver lugar, salvo caso fortuito ou força maior.

2. O piloto deve obedecer as instruções do capitão do navio, designadamente, as relativas ao rumo e velocidade a seguir.

3. Sempre que o piloto não concordar com instruções dadas pelo capitão, dá a conhecer a sua discordância ao capitão na presença dos demais oficiais de convés e se, não obstante, o capitão mantiver aquelas, o piloto lavra anotação no diário de navegação e, obedece ao capitão, que passa a ser único responsável pelas consequências da sua decisão.

Artigo 387.º

Oficiais de máquinas

1. Os oficiais de máquinas, também chamados maquinistas, têm a seu cargo o aparelho motor, as máquinas auxiliares, o combustível e lubrificantes e os demais que, segundo os regulamentos, constitui a bordo, matéria da competência do departamento de máquinas.

2. Quando existam dois ou mais maquinistas embarcados num navio, um deles assume a chefia das máquinas e exerce o comando sobre todos os demais oficiais de máquinas e pessoal do departamento.

3. O oficial que ocupe o cargo imediatamente inferior ao chefe de máquinas é o primeiro-oficial de máquinas a quem compete no departamento, o exercício de funções idênticas às estipuladas para o primeiro-oficial de convés.

Artigo 388.º

Deveres dos oficiais de máquinas

1. Os oficiais de máquinas desempenham a bordo as funções que lhes correspondam de acordo com a legislação laboral, demais leis e regulamentos aplicáveis.

2. São deveres dos oficiais de máquinas:

- a) Realizar as guardas, serviços de máquinas com a diligência devida e velar para que o pessoal sob suas ordens também o faça;
- b) Manter as máquinas e caldeiras em bom estado de conservação e limpeza e aptas a funcionar com regularidade;
- c) Informar ao capitão as avarias no aparelho motor e sempre que tiver de parar as máquinas por

algum tempo ou de algum acidente no seu departamento, bem como, do consumo de combustível e lubrificantes;

d) Não proceder a nenhuma modificação no aparelho motor, nem alterar o regime normal da marcha, sem a prévia autorização do capitão; e

e) Anotar no diário de máquinas o regime de funcionamento dos motores, máquinas e caldeiras, bem como, as avarias ocorridas, as causas e os meios empregues para as reparar.

3. Os oficiais de máquinas assinam o diário de máquinas nos casos de substituição no serviço de guarda, constituindo a assinatura, prova de conformidade do serviço, sem prejuízo do chefe de máquinas poder fazer anotações e registar no diário, as ordens e instruções dadas para o bom funcionamento do departamento.

Artigo 389.º

Responsabilidade dos oficiais de máquinas

1. Os oficiais de máquinas respondem perante o armador pelos danos e prejuízos que cometerem no exercício das suas funções, seja por negligência, imperícia ou outros actos ilícitos, sem prejuízo da responsabilidade criminal a que tiver lugar, salvo caso fortuito ou força maior.

2. Sempre que o chefe de máquinas não concordar com ordem dada pelo capitão, e considerar necessário realizar reparações, parar ou alterar o regime das máquinas ou motores, dá a conhecer a sua discordância ao capitão na presença dos demais oficiais de máquinas e se, não obstante, o capitão mantiver aquela, o chefe de máquinas lavra o correspondente protesto, registando-o no diário de máquinas e, obedece ao capitão, que passa a ser único responsável pelas consequências da sua decisão.

Artigo 390.º

Oficiais de radiocomunicações

1. São oficiais de radiocomunicações os que, às ordens do capitão, estão encarregados de organizar e cumprir os deveres relacionados com o serviço radioeléctrico a bordo.

2. No exercício de funções devem cumprir pontualmente os deveres relativos ao serviço de telecomunicações estabelecidos em legislação específica e nos regulamentos internacionais relativos ao uso e emprego dos serviços móveis marítimos e respondem pelos danos e prejuízos que cometerem por imperícia ou negligência.

Artigo 391.º

Outros oficiais de bordo

1. Além dos oficiais a que se referem os artigos anteriores, podem existir a bordo oficiais pertencentes aos departamentos de administração e serviços de saúde, em função da classe, tamanho do navio e da navegação a que se dedica.

2. O regime a bordo dos oficiais de administração e serviços de saúde é estabelecido, por Portaria aprovada pelo membro do Governo responsável pela administração marítima.

3. Os membros do Governo responsáveis pela administração marítima e pela saúde pública, por Portaria conjunta, fixam os equipamentos e materiais que obrigatoriamente devem existir num departamento de saúde a bordo, bem como os oficiais e demais pessoal que o integram.

Artigo 392.º

Oficiais alunos

1. Os armadores dos navios nacionais estão obrigados a aceitar e manter a bordo os alunos dos centros de formação ou capacitação marítima que cursem estudos para a obtenção dos certificados de competência profissional que os habilitam a exercer a categoria de oficial.

2. Durante a estadia a bordo, os alunos são considerados oficiais praticantes e estão sujeitos às ordens e instruções dos oficiais correspondentes, devendo realizar as tarefas que lhes sejam distribuídas e adequadas à formação.

3. O número de alunos que cada navio pode levar, de acordo com a classe, tamanho e características, a duração, condições das práticas e o regime a bordo, são fixados por Portaria aprovada pelo membro do Governo responsável pela administração marítima.

Artigo 393.º

Conselho de Oficiais

Sempre que as circunstâncias o aconselhar, o capitão pode pedir opinião aos oficiais a bordo constituídos em conselho de oficiais, sobre matérias que considere relevantes para a segurança do navio, da tripulação, da carga, do meio marinho ou outros, devendo decidir sempre da forma que considerar mais adequada à situação, sendo a decisão, da sua exclusiva responsabilidade pessoal.

Secção II

Da mestrança e da marinhagem

Artigo 394.º

Contramestre

1. O contramestre é o marítimo da categoria de mestrança que, por sua experiência e prática marinheira, dirige, sob as ordens do capitão e dos oficiais de convés, os trabalhos de manutenção e limpeza, bem como, as tarefas marinheiras próprias do departamento de convés.

2. Os membros da marinhagem do departamento de convés estão sob as ordens directas do contramestre, sendo este responsável perante o capitão e o primeiro-oficial pelo cumprimento e execução dos trabalhos distribuídos.

3. O contramestre deve zelar pelo arranjo, arrumo, manutenção e manuseamento da carga, escoras, botes, balsas e outros elementos de salvamento, bem como, das cordas, cabos, correntes e demais equipamento marinho do navio.

4. O contramestre distribui equitativamente o trabalho pelos marinheiros e zela pela sua execução, de acordo com as ordens dadas pelo primeiro-oficial de convés, cabendo-

lhe ainda, zelar pela estiva, fecho de escotilhas, e demais elementos concernentes à segurança do navio ou da carga e informar o oficial de guarda, qualquer anomalia verificada durante a execução das tarefas.

Artigo 395.º

Contramestre de máquinas

1. O contramestre de máquinas é o membro da tripulação pertencente à categoria de mestrança, que, às ordens do chefe e demais oficiais de máquinas, dirige a marinagem empregada no departamento, vela pela execução das tarefas de limpeza e de conservação e, distribui o trabalho pelos demais marinheiros do departamento, de acordo com as ordens recebidas dos oficiais.

2. O contramestre de máquinas responde perante o chefe e perante o primeiro-oficial de máquinas pela execução das tarefas sob sua direcção.

Artigo 396.º

Outros cargos de mestrança

1. Além dos contramestres de convés e de máquinas podem existir a bordo, outros cargos de mestrança, conforme a classe e características do navio.

2. O regime, denominações e requisitos dos cargos de mestrança previstos no número anterior, são estabelecidos por Portaria aprovada pelo membro do Governo responsável pela administração marítima

Artigo 397.º

Marinhagem

1. O pessoal da tripulação distinto do capitão, oficiais ou mestrança constitui a marinagem.

2. As denominações, funções, requisitos e deveres dos membros da marinagem são estabelecidos por Portaria aprovada pelo membro do Governo responsável pela administração marítima, em função do departamento, da classe e características do navio.

3. Os membros da marinagem devem cumprir pontualmente as ordens e instruções legítimas que recebam do capitão, dos oficiais e dos cargos de mestrança correspondentes ao seu departamento e respondem pelos seus actos, perante o armador.

CAPÍTULO IV

Do sobrecarga

Artigo 398.º

Conceito

O sobrecarga é um empregado do armador ou do afretador, que desempenha suas funções a bordo:

- a) De um navio de pesca, para dirigir as operações de pesca e de conservação ou comercialização do produto desta;
- b) De um navio de passageiros para proporcionar aos passageiros prestações e serviços para além do transporte marítimo; e
- c) De um navio de carga dedicado ao transporte de mercadorias, para dirigir o embarque e o desembarque e zelar pela boa conservação das mercadorias.

Artigo 399.º

Regime a bordo

1. O sobrecarga tem categoria de oficial do departamento de administração e serviços e está submetido à autoridade do capitão, salvo no atinente às funções comerciais que lhe sejam atribuídas.

2. Sendo o sobrecarga designado pelo afretador, deve o armador fornecer o seu alojamento a bordo mas as despesas de alimentação são suportadas pelo afretador.

3. O contrato de trabalho do sobrecarga está sujeito às condições aplicáveis ao contrato de trabalho marítimo.

Artigo 400.º

Nomeação e despedimento

1. O sobrecarga é designado livremente pelo armador ou pelo afretador e pode ser despedido por quem o nomeou nas mesmas condições do capitão.

2. O capitão, quando não concordar com a gestão do sobrecarga não o pode despedir e deve informar ao armador ou afretador o seu desagrado.

Artigo 401.º

Funções excluídas e funções delegáveis

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

2. O armador ou afretador não podem atribuir ao sobrecarga nenhuma participação ou intervenção nas funções administrativas, disciplinares e náuticas do capitão.

3. O contrato de trabalho do sobrecarga e o rol da tripulação devem enumerar as funções comerciais atribuídas ao sobrecarga e retiradas ao capitão, presumindo-se que este conserva todas as atribuições não expressamente delegadas no sobrecarga.

Artigo 402.º

Funções do sobrecarga

No contrato de trabalho podem ser atribuídos ao sobrecarga, entre outras, as seguintes funções:

- a) Determinar as viagens comerciais do navio, incluídas as escalas;
- b) De receber e entregar as mercadorias transportadas;
- c) De verificar as mercadorias no embarque e desembarque;
- d) Assinar os conhecimentos de embarque;
- e) Zelar e fazer recomendações ao capitão quanto à conservação das mercadorias durante o transporte;
- f) Efectuar determinadas despesas relativas aos passageiros ou à carga;

- g) Vender todo ou parte do produto da pesca;
- h) Manter livros de contas relativos a suas operações; e
- i) De receber todas as observações acerca do estado das mercadorias;

Artigo 403.º

Responsabilidades

1. O sobrecarga responde perante o armador ou o afretador nos termos do seu contrato e na falta deste, pela legislação reguladora do contrato de trabalho marítimo.

2. O armador ou o afretador respondem civilmente perante terceiros pelos actos do sobrecarga no exercício das suas funções, sem prejuízo do direito de limitarem a responsabilidade nos termos previstos no presente Código.

CAPÍTULO V

Da inscrição, identificação, formação e certificação dos marítimos

Artigo 404.º

Inscrição e documentação dos marítimos

1. Para formar parte da tripulação dos navios nacionais, salvo casos de urgência devidamente justificados, é necessário inscrição no registo de inscrição marítima e possuir a cédula marítima, que é o documento de identificação profissional dos marítimos.

2. O regime do registo de inscrição marítima, as condições de emissão, utilização e retirada da cédula marítima, bem como, a forma e seu conteúdo, são estabelecidos por Portaria aprovada pelo membro do Governo responsável pela administração marítima.

Artigo 405.º

Formação dos marítimos

1. A formação dos marítimos insere-se no duplo sistema educativo e de formação profissional e tem por objectivo a aquisição, desenvolvimento e actualização dos conhecimentos e competências exigidos para o desempenho da profissão e das funções a bordo.

2. A formação dos marítimos dentro do sistema educativo organiza-se em cursos e em acções de formação correspondentes às categorias e departamentos de bordo, às necessidades das competências, dos níveis de responsabilidade e funções a exercer.

3. A formação académica dos marítimos deve associar componentes experimentais, através de práticas reais em contexto do trabalho ou de práticas simuladas em contexto da formação, sob a orientação de formadores.

Artigo 406.º

Programas e métodos de avaliação

1. Os programas de formação académica dos marítimos devem adequar-se, em termos de estrutura, de objectivos e de resultados, a um nível, como mínimo, equivalente ao exigido pelas convenções internacionais vigentes em Cabo Verde.

2. Os programas devem incluir, nomeadamente, os conteúdos programáticos das disciplinas e das respectivas cargas horárias, os métodos, procedimentos e meios pedagógicos a adoptar e os métodos de avaliação a utilizar.

Artigo 407.º

Certificação

1. A formação e a competência profissional dos marítimos são objecto de certificação.

2. O diploma ou certificado de formação académica é o documento comprovativo de que o seu titular atingiu os objectivos definidos nos programas dos cursos ou acções de formação e de habilitação para o exercício de uma categoria profissional ou função a bordo a que se referem os artigos anteriores.

3. O certificado de competência profissional é o título oficial que, mediante avaliação prévia adequada, comprova a capacidade ou competência para o exercício das funções para as quais é exigido, em conformidade com o previsto na regulamentação aplicável.

4. A emissão de diplomas ou certificados de formação académica é da competência das entidades que a ministrem.

Artigo 408.º

Certificados de competência profissional obrigatórios

1. As funções de comando e chefia dos navios, bem como, o desempenho nos mesmos, do cargo de oficial só podem ser incumbidas a quem possua o correspondente certificado de competência profissional.

2. Devem ainda possuir um certificado especial de competência, todos os membros da tripulação que venham a desempenhar funções relativas ao manuseio da carga em navios dedicados ao transporte de petróleo ou de outras substâncias especialmente perigosas ou contaminantes, ou outras tarefas em situações de emergência nos navios de passageiros, das quais dependa a segurança do navio.

3. As modalidades de certificados de competência profissional e as condições de obtenção para cada classe de navio, navegação e departamento, são fixadas por regulamento do Governo conforme o previsto nas convenções internacionais vigentes em Cabo Verde.

Artigo 409.º

Reconhecimento de certificados estrangeiros

1. O reconhecimento de diplomas emitidos no estrangeiro que confirmam um grau de formação académica é da competência do membro do Governo responsável pela educação.

2. Só se pode reconhecer certificados de competência profissional emitidos no estrangeiro, para efeitos do exercício da actividade a bordo dos navios cabo-verdianos, quando, para a obtenção daqueles, sejam exigíveis requisitos de formação e experiência, como mínimo, equivalentes aos dos certificados nacionais.

3. O reconhecimento dos certificados de competência profissional emitidos no estrangeiro é da competência da administração marítima.

Artigo 410.º

Expedição e registo de certificados de competência

1. Compete à administração marítima a emissão, renovação, ratificação, reconhecimento e controlo dos certificados de competência profissional, nos termos estabelecidos em Portaria aprovada pelo membro do Governo responsável pela administração marítima.

2. A administração marítima mantém um registo público de todos os certificados emitidos, ratificados ou reconhecidos.

Artigo 411.º

Responsabilidades do armador, do comandante e dos tripulantes

O armador, o capitão e os marítimos que integram a tripulação, cada um nas respectivas áreas de intervenção e de obrigações, são responsáveis pelo efectivo cumprimento das disposições constantes do presente Código e dos regulamentos nele previstos, nomeadamente de modo a garantir:

- a) Que estão satisfeitos os requisitos da inscrição marítima, aptidão física, qualificação, posse dos certificados exigíveis e satisfação dos demais requisitos de embarque e de funções atribuídas;
- b) Que os documentos exigíveis a cada tripulante estão válidos e disponíveis a bordo;
- c) Que os marítimos afectos à tripulação estão familiarizados com as suas tarefas específicas, com a organização do trabalho a bordo, instalações, equipamentos e características do navio, e são capazes de exercer eficientemente as funções, nomeadamente, em situações de emergência e vitais para a segurança do navio;
- d) Que os navios estão tripulados em conformidade com as lotações mínimas de segurança estabelecidas;
- e) Que o serviço de guardas está organizado de modo a evitar, nomeadamente, o cansaço ou a fadiga; e
- f) Que se encontram a bordo, e a disposição do Capitão e dos oficiais, os textos que recolham as alterações que se vão produzindo nas regulamentações nacionais e internacionais sobre segurança da navegação e protecção do meio marinho.

Artigo 412.º

Controlo e inspecção de navios nacionais

1. As administrações marítimas verificam se os membros da tripulação possuem efectivamente os certificados de competência profissional e demais documentos exigíveis para prestar serviços a bordo, bem como se encontram em condições de assegurar o serviço de guardas e outros, relativos à segurança marítima e à luta contra a poluição do meio marinho.

2. As administrações marítimas tomam as medidas convenientes para o desembarque daqueles que não cumprem com o previsto no número anterior, sem prejuízo da manutenção dos contratos de trabalho.

3. No caso de se tratar de um posto a bordo dos consignados no certificado de tripulação mínima de segurança, sem prejuízo do previsto no número 3 do artigo 353.º, a administração marítima não autoriza a saída do navio até que o visado, seja substituído por outro que cumpra os requisitos exigíveis.

Artigo 413.º

Controlo de navios estrangeiros nos portos nacionais

Enquanto autoridades do Estado do porto, as administrações marítimas podem verificar o cumprimento dos requisitos de certificação e aptidão dos marítimos embarcados a bordo de navios estrangeiros, em conformidade com o previsto nas convenções internacionais vigentes em Cabo Verde.

Artigo 414.º

Detenção de navios estrangeiros

1. Detectadas anomalias em certificados de competência ou deficiências na condição física ou fadiga da tripulação que, possam representar perigo para as pessoas, bens ou o meio ambiente, a administração marítima informa imediatamente por escrito ao capitão do navio, ao representante diplomático ou consular mais próximo ou à administração marítima do Estado de pavilhão, para adopção de medidas apropriadas.

2. A administração marítima deve adoptar as medidas necessárias para impedir a saída do navio até que tenham sido corrigidos os defeitos de certificação ou de competência na medida suficiente para eliminar os perigos a que se refere o número anterior.

LIVRO VI

DA ORDENAÇÃO ECONÓMICA DO TRANSPORTE MARÍTIMO

TÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

CAPÍTULO I

Do âmbito de aplicação e das classes de transporte marítimo

Artigo 415.º

Âmbito de aplicação

As disposições deste Livro aplicam-se ao transporte marítimo realizado por navios de comércio que se dedicam à navegação costeira, de cabotagem ou de longo curso.

Artigo 416.º

Classificação do transporte marítimo, âmbito geográfico

De acordo com a zona de actuação, o transporte marítimo de mercadorias ou de passageiros efectuado por navios de comércio classifica-se em:

- a) Transporte marítimo interior, que se efectua dentro de uma determinada zona portuária ou de outras águas interiores cabo-verdianas;

- b) Transporte marítimo nacional, que não sendo transporte interior, se efectua entre portos ou lugares situados dentro dos espaços marítimos nacionais;
- c) Transporte marítimo exterior (de longo curso), que se efectua entre portos ou lugares situados nos espaços marítimos nacionais e portos ou lugares situados fora deles; e
- d) Transporte marítimo estrangeiro extra nacional, que se efectua entre portos ou lugares situados fora dos espaços marítimos nacionais.

Artigo 417.º

Classificação do transporte marítimo, condições de prestação

De acordo com as condições de prestação, o transporte marítimo realizado por navios de comércio classifica-se em:

- a) Transporte marítimo regular, que se efectua com itinerários, frequências de escalas, tarifas e outras condições de transporte previamente estabelecidas; e
- b) Transporte marítimo não regular, que se efectua sem sujeição às condições previstas no número anterior.

CAPÍTULO II

Do exercício da indústria de transporte marítimo

Artigo 418.º

Indústria de transporte marítimo

1. Entende-se por indústria de transporte marítimo a que se dedica à exploração de navios próprios de comércio no transporte por mar de mercadorias ou de passageiros.

2. A indústria de transporte marítimo abrange, necessariamente, o armamento e a consequente exploração directa de navios de comércio próprios, fretamento e afretamento, bem assim, compra e venda de navios.

Artigo 419.º

Sociedade armadora nacional

Para efeitos do presente Título, considera-se sociedade armadora nacional, aquela que tenha a sua sede e administração principal em Cabo Verde e preencha os requisitos do art.421.º.

Artigo 420.º

Reserva a sociedades armadoras nacionais

1. O exercício da indústria de transporte marítimo fica reservado a sociedades armadoras nacionais devidamente inscritas no registo convencional de navios ou no registo internacional de navios e que cumpram os requisitos previstos no artigo seguinte.

2. Exceptua-se do disposto no número anterior a exploração de navios nacionais de comércio no transporte marítimo interior, bem assim, os de arqueação bruta inferior a 50 (cinquenta) toneladas.

3. Exclui-se também da reserva prevista neste artigo a exploração de navios estrangeiros de comércio no transporte marítimo exterior ou estrangeiro extra nacional, que se efectua conforme ao estabelecido no Título III do presente Livro.

Artigo 421.º

Requisitos para o exercício da indústria

1. A inscrição para o exercício da indústria de transporte marítimo depende da verificação dos seguintes requisitos exigidos para a sociedade armadora requerente:

- a) Que o exercício da indústria do transporte marítimo constitui seu objecto social exclusivo;
- b) Que o seu capital social é igual ou superior a 30.000.000\$00 (trinta milhões de escudos), se a requerente pretende operar no transporte marítimo exterior ou estrangeiro extra nacional ou de 4.000.000\$00 (quatro milhões de escudos) se pretende operar no transporte marítimo nacional;
- c) Que possui frota própria que integre, pelo menos, um navio operacional de nacionalidade cabo-verdiana.

2. Para efeitos do número anterior considera-se frota própria a constituída, pelo menos, por um navio de comércio propriedade da solicitante, ou que se encontre na sua posse em virtude de contrato de fretamento a casco nu ou de outro negócio translativo da posse e, navio operacional, aquele que possui os certificados em vigor requeridos conforme o estabelecido no Título III do Livro IV.

Artigo 422.º

Procedimento de inscrição

1. O requerimento a solicitar a inscrição como sociedade armadora nacional, deve identificar a sociedade requerente e ser instruído com os seguintes documentos:

- a) Certidão actualizada da matrícula da sociedade na conservatória do registo comercial;
- b) Documento comprovativo da existência do capital social realizado à data da inscrição;
- c) Cópias autenticadas dos documentos necessários à prova de que a sociedade possui frota própria que integre, pelo menos, um navio operacional.

2. A administração marítima deve pronunciar-se no prazo de 30 (trinta) dias a contar da data de recepção do requerimento.

3. A sociedade requerente pode apresentar inicialmente apenas os documentos previstos nas alíneas a), b) e c) do nº 1, e, se os mesmos fizerem prova do preenchimento dos requisitos referidos nas alíneas a) e b) do nº 1 do artigo anterior, a administração marítima deve informá-la de que a inscrição se efectua automaticamente logo que sejam apresentados os documentos comprovativos da disponibilidade de frota própria.

Artigo 423.º

Regime de exploração e cancelamento

1. Uma vez inscritas, as sociedades armadoras ficam obrigadas a exercer a indústria marítima nas condições da inscrição, devendo manter, em todo o momento e em condições de efectiva prestação do serviço, ao menos um navio dos referidos no n.º 2 do artigo 421.º, sem prejuízo das immobilizações técnicas que possam proceder.

2. Os armadores que deixem de cumprir os requisitos exigidos para a inscrição devem regularizar sua situação no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, sob pena de serem canceladas as respectivas inscrições.

3. O cancelamento previsto no número anterior é da competência da administração marítima, a qual deve ouvir, para o efeito, o armador visado.

Artigo 424.º

Supervisão pela administração marítima

À administração marítima nacional compete supervisionar a actividade das sociedades armadoras, as quais devem fornecer os elementos por aquela, solicitados com vista à execução do disposto no presente Código.

Artigo 425.º

Preferência para o fretamento de navios de comércio

Mediante regulamentação do Governo pode-se estabelecer um regime de preferência das sociedades armadoras nacionais para o fretamento, em qualquer modalidade, dos navios de comércio que pretendam efectuar transporte marítimo nacional ou exterior.

Artigo 426.º

Deveres de informação dos afretadores

1. Os afretadores domiciliados em Cabo Verde que pretendam fretar, em qualquer modalidade, navios de comércio para os dedicar ao transporte marítimo nacional ou exterior devem dar conhecimento prévio dos mesmos à administração marítima confirmando-os posteriormente e indicando as respectivas condições contratuais.

2. Os afretadores a que se refere o número anterior devem prestar as informações que lhes sejam solicitadas pela administração marítima nacional e por outros organismos competentes da Administração Pública.

TÍTULO II

DO TRANSPORTE MARÍTIMO INTERIOR E NACIONAL

CAPÍTULO I

Das disposições comuns

Artigo 427.º

Reserva do transporte marítimo interior

1. O transporte marítimo interior fica reservado aos navios nacionais e sua prestação deve ser previamente autorizada pela administração marítima.

2. Excepcionalmente, quando não existam navios nacionais adequados e disponíveis para prestar uma determinada actividade, e pelo tempo que perdure tal circunstância, a administração marítima pode autorizar o emprego de navios estrangeiros para efectuar transportes interiores.

Artigo 428.º

Reserva do transporte marítimo nacional

1. Sem prejuízo do disposto no Capítulo seguinte sobre o serviço público de transporte marítimo, o transporte marítimo nacional fica reservado às sociedades armadoras nacionais.

2. Excepcionalmente, em caso de não existirem sociedades armadoras nacionais interessadas, a administração marítima pode autorizar a outros armadores a realização dos transportes marítimos nacionais.

Artigo 429.º

Obrigações de serviço público

1. A administração marítima pode estabelecer obrigações do serviço público nos transportes regulares interiores ou nacionais se assim considerar necessário, em vista das suas especiais características, para garantir sua prestação sob condições de continuidade e regularidade.

2. As obrigações referidas no número anterior podem dar direito a compensações económicas por parte da administração.

CAPÍTULO II

Do serviço público de transporte marítimo nacional

Artigo 430.º

Conceito e finalidade

1. Compete ao Estado assegurar a prestação de um serviço público de transporte marítimo nacional de carga e passageiros, nas situações em que, devido às características do tráfego, as sociedades armadoras nacionais não se mostram interessadas em prestar esse serviço por razões de mercado.

2. O serviço público tem por finalidade a satisfação das necessidades de transporte dos habitantes das ilhas, assim como a dinamização e integração dos territórios e população do arquipélago.

Artigo 431.º

Princípios do serviço público

O serviço público de transporte marítimo nacional obedece aos princípios de universalidade, igualdade, continuidade, regularidade e acessibilidade de preços.

Artigo 432.º

Âmbito do serviço público

Mediante regulamento do membro do Governo responsável pela administração marítima são definidas as linhas inter-insulares nas quais o Estado deve assegurar a prestação do serviço público de transporte marítimo nacional de carga e passageiros.

Artigo 433.º

Prestadores do serviço público de transporte marítimo

1. O serviço público de transporte marítimo nacional pode ser explorado:

- a) Pelo próprio Estado;
- b) Por pessoa colectiva de direito público;
- c) Por sociedades armadoras nacionais ou, na falta destas, por pessoa singular ou colectiva de direito privado, mediante contrato de concessão.

2. O serviço público de transporte marítimo nacional pode ser apresentado por mais de uma entidade, em função das zonas geográficas que compreenda.

Artigo 434.º

Designação do prestador do serviço

1. Nos casos previstos nas alíneas a) e b) do nº 1 do artigo anterior compete ao Governo a designação do prestador ou dos prestadores do serviço.

2. Nos casos previstos na alínea c) do nº 1 do artigo anterior compete ao Governo fixar as condições de concessão.

Artigo 435.º

Regime de preços

1. O regime de preços do serviço público de transporte marítimo nacional deve ser estabelecido pela administração marítima, tendo em consideração, os custos de exploração e os princípios de transparência, não discriminação e acessibilidade dos usuários.

2. Com vista a garantir a acessibilidade dos preços do serviço público, podem ser previstos sistemas de preços especiais ou diferenciados com base em critérios geográficos e categoria dos serviços ou dos usuários.

3. Os preços não devem exceder os parâmetros máximos estabelecidos na legislação geral de preços que, ao caso, resulte aplicável.

Artigo 436.º

Compensação económica

Os prestadores do serviço público de transporte marítimo nacional têm direito a uma compensação económica pela exploração do serviço, em montante a fixar por portaria aprovada pelo membro do Governo responsável pela administração marítima.

Artigo 437.º

Fiscalização

1. Compete à administração marítima e à entidade que assumir suas funções de regulador económico do transporte marítimo nacional, a fiscalização do cumprimento do disposto neste Capítulo.

2. As entidades a que se refere o número anterior devem promover consultas públicas sobre o âmbito, acessibilidade dos preços e qualidade do serviço público de transporte marítimo nacional.

TÍTULO III

DO TRANSPORTE MARÍTIMO EXTERIOR E EXTRA NACIONAL

CAPÍTULO I

Do regime de prestação

Artigo 438.º

Regime de concorrência

1. O transporte marítimo exterior, regular ou não, efectua-se em regime de concorrência entre as sociedades armadoras nacionais e os armadores estrangeiros que desejam participar no respeito do direito internacional e do princípio da reciprocidade.

2. O transporte marítimo estrangeiro extra nacional por navios de pavilhão de Cabo Verde, só pode ser efectuado por sociedades armadoras nacionais.

3. Sempre que se encontrem nos portos cabo-verdianos e nos demais espaços marítimos nacionais, os navios estrangeiros que efectuam transporte exterior ou extra nacional ficam sujeitos ao controlo da administração marítima e outros previstos no presente Código.

Artigo 439.º

Adopção de contra medidas

Se navios de comércio nacionais destinados à navegação exterior ou extra nacional forem objecto de medidas discriminatórias em portos estrangeiros ou de restrições que afectem a livre concorrência, o Governo pode, por solicitação da administração marítima, adoptar medidas recíprocas e sancionatórias necessárias à defesa dos interesses cabo-verdianos em conflito.

Artigo 440.º

Casos excepcionais de reserva de pavilhão

Em casos excepcionais e quando isso for necessário para a economia ou para a defesa nacional, o Governo pode reservar certos transportes marítimos exteriores a navios de pavilhão cabo-verdiano.

CAPÍTULO II

Das conferências marítimas e dos conselhos de usuários

Artigo 441.º

Conceito de conferência marítima

Entende-se por conferência marítima um grupo constituído por 2 (dois) ou mais armadores que efectuam transporte marítimo exterior regular numa ou várias rotas particulares e que tenham estabelecido um acordo, qualquer que seja sua natureza, no qual actuam atendendo a fretes uniformes ou comuns ou a quaisquer outras condições convencionadas no que respeita ao transporte marítimo de mercadorias.

Artigo 442.º

Dever de respeito pela concorrência

1. As conferências marítimas devem garantir uma oferta de transporte marítimo exterior suficiente e eficaz, tendo em conta os interesses dos usuários.

2. As conferências estão submetidas à concorrência dos armadores que efectuem transportes exteriores regulares não integrados nas mesmas, bem como dos transportes exteriores não regulares que operem nas mesmas rotas.

3. A actuação das conferências não pode dar lugar à eliminação da concorrência sobre partes substanciais do mercado no qual prestam seus serviços até o ponto de cerar situações de abuso dominante por parte dos armadores integrados nas mesmas.

Artigo 443.º

Conselhos de usuários

Os usuários dos transportes marítimos exteriores podem constituir organizações denominadas conselhos de usuários, com objectivo de defender os seus interesses, especialmente os referentes às condições tarifárias, da qualidade e regularidade da prestação dos serviços, e oferecer aos seus membros um serviço de assessoria e consulta de fretes e serviços marítimos.

Artigo 444.º

Obrigações de informação e consulta

1. As conferências marítimas cujos navios façam escala em portos cabo-verdianos para carregar ou descarregar mercadorias devem informar à administração marítima, por solicitação desta, os acordos de distribuição de cargas, escalas ou saídas e facultar os documentos directamente relacionados com os acordos, as tarifas e demais condições de transporte.

2. Estando constituídas conferências marítimas e conselhos de usuários, ambas devem efectuar consultas mútuas, cada vez que forem solicitadas por alguma das partes, com vista a resolver os problemas relativos ao funcionamento dos transportes marítimos exteriores.

LIVRO VII

DOS CONTRATOS DE EXPLORAÇÃO DE NAVIOS E DOS CONTRATOS AUXILIARES

TÍTULO I

DO CONTRATO DE FRETAMENTO

CAPÍTULO I

Das disposições gerais

Artigo 445.º

Âmbito de aplicação

1. As disposições deste Título são aplicáveis aos navios de comércio e, com as adaptações necessárias, aos navios de pesca e aos navios auxiliares e rebocadores.

2. As disposições deste Título não se aplicam às embarcações de arqueação bruta inferior a 10 (dez) toneladas, sendo que, os contratos relativos à utilização ou exploração destas embarcações regem-se pelas convenções das partes e, na falta destas, pela legislação civil.

3. As disposições deste Título não se aplicam igualmente aos artefactos navais, cujos contratos relativos ao

seu arrendamento ou utilização regem-se pelas normas do direito civil em tudo que não for previsto pelas convenções das partes.

Artigo 446.º

Conceito

Contrato de fretamento de navio é aquele em que uma das partes, fretador, se obriga em relação a outra, afretador, a pôr à sua disposição um navio, ou parte dele, para fins de navegação marítima, mediante uma retribuição pecuniária denominada frete.

Artigo 447.º

Forma

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

Artigo 448.º

Regime

O contrato de fretamento rege-se pelas cláusulas da carta-partida e subsidiariamente pelas disposições deste Título.

Artigo 449.º

Modalidades

1. O contrato de fretamento pode revestir as seguintes modalidades:

- a) Por viagem;
- b) Por tempo;
- c) Casco nu ou fretamento/locação.

Artigo 450.º

Factos imputáveis

Para efeitos de responsabilidade previstas neste Título, entende-se por factos ou causas imputáveis, as acções ou omissões intencionais ou com culpa do fretador, do afretador, ou seus auxiliares, sejam estes dependentes, mandatários ou contratados independentes, conforme o caso.

Artigo 451.º

Direitos de retenção e privilégio sobre a carga

1. Para garantia do pagamento do frete e demais créditos emergentes do fretamento por viagem, o fretador goza do direito de retenção sobre as mercadorias transportadas e crédito privilegiado sobre a carga.

2. Os mesmos direitos e privilégio tem o fretador por tempo em relação às mercadorias transportadas a bordo, pertencentes ao afretador.

3. O direito de retenção e o privilégio sobre a carga regem-se pelo previsto nos artigos 517º e 519º do presente Código para o contrato de transporte marítimo de mercadorias.

Artigo 452.º

Subfretamento e cessão do contrato

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

2. As disposições do deste Título são aplicáveis ao subfretamento.

Artigo 453.º

Competência judicial internacional

1. Os tribunais cabo-verdianos são internacionalmente competentes para o julgamento das acções emergentes do contrato de fretamento ou de subfretamento, em qualquer dos casos seguintes:

- a) Se o porto de carga ou de descarga se situar em Cabo-Verde;
- b) Se o contrato tiver sido celebrado em Cabo-Verde;
- c) Se algumas das partes do contrato, o carregador ou destinatário das mercadorias, tiverem sede, sucursal, filial ou delegação em Cabo Verde.

2. Nas situações não previstas no número anterior, a determinação da competência judicial internacional para o julgamento das acções emergentes dos contratos de fretamento e de subfretamento é feita de acordo com as normas gerais.

Artigo 454.º

Prescrição

As acções emergentes do incumprimento do contrato de fretamento devem ser exercidas no prazo de 2 (dois) anos a contar da data em que o lesado teve conhecimento do direito que lhe compete.

CAPÍTULO II**Do contrato de fretamento por viagem****Secção I****Conceito, caracterização, obrigações e direitos das partes**

Artigo 455.º

Conceito e atribuição da gestão náutica e comercial

1. Contrato de fretamento por viagem é aquele em que o fretador se obriga a pôr à disposição do afretador um navio, ou parte dele, para que este o utilize numa ou mais viagens, previamente fixadas, para o transporte de mercadorias determinadas.

2. No contrato de fretamento por viagem a gestão náutica e a gestão comercial do navio pertencem ao fretador.

Artigo 456.º

Elementos da carta-partida

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

- a) A identificação do navio, através do seu nome, nacionalidade e arqueação;
- b) A identificação do fretador e do afretador;
- c) A quantidade e natureza das mercadorias a transportar;
- d) Os portos de carga e descarga;
- e) Os tempos previstos para a carga e para a descarga, denominados estadias;

f) A indemnização convencionada em caso de sub-estadia;

g) O prémio convencionado em caso de sub-estadia;

h) O frete.

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

Artigo 457.º

Obrigações do fretador

Constituem obrigações do fretador:

- a) Apresentar o navio ao afretador na data ou época e no lugar acordados;
- b) Apresentar o navio, antes e no início da viagem, em estado de navegabilidade, devidamente armado e equipado, de modo a dar integral cumprimento ao contrato;
- c) Efectuar as viagens previstas na carta-partida pela rota náutica mais adequada, sem desvios nem escalas não previstas na dita carta.

Artigo 458.º

Despesas por conta do fretador

O fretador suporta as despesas inerentes ao navio, especialmente os seguintes:

- a) Aparelhos, apetrechos e demais partes integrantes;
- b) Provisões, água, combustível, lubrificantes e demais acessórios;
- c) Salários e demais despesas da tripulação;
- d) Seguros relativos ao navio, independentemente da sua natureza.

Artigo 459.º

Responsabilidade do fretador por perdas ou danos à mercadoria

O fretador responde perante o afretador ou perante o destinatário da carga pelas perdas ou danos sofridos na mercadoria ou por atrasos na sua entrega, salvo se provar que aqueles tenham sido causados por factos a ele não imputáveis.

Artigo 460.º

Obrigações do afretador

Constituem obrigações do afretador:

- a) Entregar ao fretador a quantidade e classe de mercadorias fixadas na carta-partida;
- b) Efectuar as operações de carga e descarga do navio dentro dos prazos estabelecidos na carta-partida;
- c) Pagar o frete.

Artigo 461.º

Defeito ou excesso de quantidade de mercadorias embarcadas

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

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

Artigo 462.º

Fixação das estadias

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

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

Artigo 463.º

Cálculo das estadias

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

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

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

4. O momento a partir do qual é legítima a entrega do aviso de navio pronto é definido na carta partida, ou na sua falta, pelos usos do porto.

Artigo 464.º

Sobre-estadia e sub-estadia

1. O navio entra em sobre-estadia quando o afretador ultrapassar o tempo de estadia sem completar as operações de carga ou descarga, dando lugar ao pagamento pelo afretador de um suplemento do frete proporcional ao tempo excedente.

2. Quando o afretador não utilizar o tempo de estadia, tem direito a um prémio de sub-estadia proporcional ao tempo não gasto.

3. A taxa de sub-estadia corresponde a metade de sobre-estadia.

Artigo 465.º

Mercadorias perigosas

Se as mercadorias a transportar forem consideradas perigosas aplica-se o disposto no artigo 482º para o contrato de transporte marítimo de mercadorias.

Secção II

Modificações ou impedimentos da viagem

Artigo 466.º

Impedimento à viagem não imputável às partes

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

Artigo 467.º

Impedimento à viagem imputável ao fretador

1. Quando não for possível realizar a viagem ou viagens nas datas ou épocas convencionadas, por causa imputável ao fretador, torna-se este responsável perante o afretador pelos prejuízos causados.

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

Artigo 468.º

Impedimento da viagem imputável ao afretador

1. Quando não for possível realizar a viagem ou viagens nas datas ou épocas convencionadas, por causa imputável ao afretador, torna-se este responsável perante o fretador pelos prejuízos causados.

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

3. Caso tiver recebido o frete adiantado, o fretador tem direito a fazer seu o frete recebido, até o limite fixado no número anterior.

Artigo 469.º

Arribada forçada

1. Se o navio tiver que entrar de arribada forçada por causa imputável ao fretador, deve este responder pelo atraso e demais prejuízos causados ao afretador.

2. Quando a arribada forçada for devida ao mau tempo, perigo para o navio, temor fundado de inimigos ou piratas ou qualquer outra causa não imputável ao fretador, considera-se legítima e as partes devem suportar as suas despesas.

3. O fretador pode proceder à descarga, depósito e reembarque no porto de descarga sempre que isso for necessário para a reparação das avarias sofridas pelo navio ou para a reparação ou adequada conservação das mercadorias.

4. O afretador pode resolver o contrato e retirar a sua carga no porto de arribada pagando o frete proporcional à distância percorrida.

5. O disposto nos artigos anteriores, não prejudica o regime da avaria grossa, previsto no presente Código.

Artigo 470.º

Alteração por parte do afretador do porto de destino

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

Artigo 471.º

Impedimento prolongado à entrada no porto de descarga

1. Se por um facto não imputável ao fretador, se verificar no porto de descarga impedimento superior a 5 (cinco) dias à entrada do navio ou ao normal desenvolvimento das suas operações comerciais, tem aquele a faculdade de desviar o navio para um porto próximo que ofereça condições idênticas ou semelhantes e efectuar ali a descarga.

2. Exercendo a faculdade a que se refere o número anterior, o fretador deve avisar imediatamente o afretador e, uma vez efectuada a descarga, considera-se cumprido o contrato de fretamento.

3. As despesas e encargos adicionais resultantes da situação prevista no nº 1 são suportadas pelo afretador.

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

CAPÍTULO III**Do contrato de fretamento por tempo**

Secção I

Conceito e caracterização

Artigo 472.º

Conceito e atribuição da gestão náutica e comercial

1. Contrato de fretamento por tempo é aquele em que o fretador se obriga a pôr à disposição do afretador um navio, para que este o utilize durante certo período de tempo.

2. No contrato de fretamento por tempo a gestão náutica do navio pertence ao fretador e sua gestão comercial ao afretador.

Artigo 473.º

Elementos da carta-partida

Além dos elementos previstos nas alíneas a), b) e h) do nº 1 do artigo 456.º, a carta-partida por tempo deve conter os seguintes:

- a) O período de duração do fretamento;
- b) Os limites geográficos dentro dos quais o navio pode ser utilizado;
- c) A indicação das mercadorias que o navio não pode transportar.

Secção II

Obrigações e direitos das partes

Artigo 474.º

Obrigações do fretador

Constituem obrigações do fretador:

- a) Apresentar o navio ao afretador na data ou época e no lugar acordado;
- b) Apresentar o navio e mantê-lo em estado de navegabilidade, devidamente armado e equipado, de modo a cumprir integralmente o contrato;
- c) Realizar as viagens e carregar as mercadorias que tenham sido determinadas pelo afretador no exercício da sua gestão comercial.

Artigo 475.º

Combustível

1. É suportada pelo afretador a despesa com o combustível do navio.

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

Artigo 476.º

Capitão

1. Em tudo quanto se relacione com a gestão comercial do navio, o capitão deve obedecer às ordens e instruções do afretador, dentro dos limites previstos na carta-partida, sem prejuízo do cumprimento das suas funções náuticas, públicas e administrativas.

2. Quando o afretador considerar que o capitão não se ajusta às suas instruções ou que a sua actuação é prejudicial aos seus interesses comerciais, pode solicitar ao fretador a sua substituição.

3. Sem prejuízo do disposto no número anterior, deve prevalecer sempre a primazia do critério profissional nos termos previstos no artigo 379.º.

Artigo 477.º

Início e vencimento do frete

1. O frete inicia-se a partir do dia em que o navio é posto pelo fretador à disposição do afretador, nas condições definidas na carta-partida.

2. O frete vence-se quinzenalmente e deve ser pago adiantado.

3. O afretador pode deduzir nos pagamentos a fazer, o montante das despesas que haja realizado por conta do fretador.

4. O afretador pode deduzir, nos últimos pagamentos, as quantias que, atendendo à data de reentrega do navio, razoavelmente possam ser consideradas em dívida, pelo fretador.

Artigo 478.º

Suspensão do frete

Não é devido frete durante os períodos em que se torne impossível a utilização comercial do navio por factos não imputáveis ao afretador.

Artigo 479.º

Prolongamento do fretamento

1. O fretador não é obrigado a iniciar uma nova viagem cuja duração previsível exceda a fixada na carta-partida, porém se o fizer, apenas tem direito ao frete proporcional ao prolongamento do fretamento.

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

Artigo 480.º

Responsabilidade do afretador por avarias ao navio

O afretador é responsável pelas avarias causadas ao navio em consequência das operações comerciais.

Artigo 481.º

Responsabilidade do fretador por perdas ou danos à mercadoria

O fretador responde perante o afretador pelas perdas ou danos sofridos na mercadoria transportada, assim como pelo atraso na sua entrega, nos termos previstos no artigo 459º para o contrato de fretamento por viagem.

Artigo 482.º

Mercadorias perigosas

1. O transportador deve recusar as mercadorias cuja natureza perigosa lhe seja conhecida e que não cumpram as prescrições a que se refere o artigo 124º. Não fazendo-o será solidariamente responsável com o carregador e, caso for, com o operador portuário, de todos os danos que as mercadorias possam causar a terceiros.

2. As mercadorias perigosas que sejam entregues ao transportador sem serem declaradas como tais e que por isso cheguem a constituir um risco para as pessoas ou para os bens podem ser por aquele, desembarcadas, destruídas ou transformadas em inofensivas, sem que os respectivos titulares tenham direito a qualquer indemnização.

3. Os carregadores e, caso for, o operador portuário, devem indemnizar por todos os danos que se produzam como consequência do transporte das mercadorias perigosas que não foram declaradas como tais ou que não cumpram as prescrições a que se refere o número primeiro.

CAPÍTULO IV**Do contrato de fretamento em casco nu****Secção I****Conceito, caracterização e regime**

Artigo 483.º

Conceito e atribuição da gestão náutica e comercial

1. O contrato de fretamento em casco nu ou fretamento/locação é aquele em que o fretador se obriga a pôr

à disposição do afretador, na época, local e condições convencionados, um navio não armado nem equipado, para que este o utilize durante certo período de tempo.

2. No contrato de fretamento em casco nu a gestão náutica e a gestão comercial do navio pertencem ao afretador.

Artigo 484.º

Regime subsidiário

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

Artigo 485.º

Fretamento de navios armados e equipados

As normas deste Capítulo são igualmente aplicáveis, com as necessárias adaptações, aos contratos de fretamento de navios armados e equipados cuja gestão náutica e comercial seja conferida ao afretador.

Artigo 486.º

Elementos da carta-partida

A carta-partida a casco nu deve conter os elementos mencionados no artigo 473º para o contrato de fretamento por tempo.

Secção II**Obrigações e direitos das partes**

Artigo 487.º

Armamento e tripulação

Compete ao afretador armar e equipar o navio, bem como, contratar a sua tripulação.

Artigo 488.º

Reparações, manutenção e seguros

São suportados pelo afretador:

- a) As despesas de conservação e de reparação necessárias à navegabilidade do navio e todas as que não estejam abrangidas no artigo seguinte;
- b) Os seguros relativos ao navio, independentemente da sua natureza.

Artigo 489.º

Vício próprio do navio

1. São suportadas pelo fretador as despesas com as reparações e substituições resultantes de vício próprio do navio.

2. Não é devido frete durante o período das reparações e substituições previstas no número anterior.

Artigo 490.º

Utilização do navio

1. O afretador pode utilizar o navio em todos os tráfegos e actividades que sejam compatíveis com a finalidade normal e com suas características técnicas.

2. Pode igualmente o afretador usar as partes integrantes do navio e materiais a bordo, devendo, no termo do contrato, restitui-los com a mesma quantidade e qualidade, salvo o desgaste próprio do seu uso normal.

Artigo 491.º

Devolução do navio

O afretador deve, no termo do contrato, devolver o navio ao fretador no mesmo estado e condições em que o recebeu, salvo o desgaste próprio do seu uso normal.

Artigo 492.º

Direito de reembolso do fretador

O afretador deve reembolsar o fretador de todas as importâncias que este se tenha obrigado a pagar a terceiros em consequência da exploração comercial do navio.

TÍTULO II

DO CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCADORIAS

CAPÍTULO I

Das disposições gerais

Artigo 493.º

Conceito

Contrato de transporte marítimo de mercadorias é aquele em que o transportador se obriga a transportar determinada mercadoria por via marítima, de um porto para outro, mediante retribuição pecuniária denominada frete.

Artigo 494.º

Forma

1. O contrato de transporte marítimo de mercadorias está sujeito à forma escrita.

2. Incluem-se no âmbito da forma escrita, os contratos exarados em documento assinado pelas partes e os que resultam de trocas de cartas, telegramas, telexes, telefaxes ou outros meios equivalentes criados pela tecnologia moderna, especialmente os meios electrónicos.

Artigo 495.º

Âmbito de aplicação

As disposições deste Título aplicam-se:

- a) A todos os interessados no transporte, sempre que não exista carta-partida;
- b) Às relações entre o transportador e o terceiro portador do conhecimento de embarque, salvo se este indicar que o conhecimento tenha sido emitido em virtude de uma carta-partida e que as relações entre o portador e o transportador se regem pelo previsto na carta-partida.

Artigo 496.º

Factos imputáveis

Para efeitos de responsabilidade previstas neste Título, entende-se por factos ou causas imputáveis, as acções

ou omissões intencionais ou com culpa do transportador ou do carregador, ou seus auxiliares, sejam estes dependentes, mandatários ou contratados independentes, conforme o caso.

Artigo 497.º

Mercadoria carregada ou descarregada

1. Para efeitos do disposto neste Título a mercadoria considera-se carregada ou descarregada no momento em que transpõe a borda do navio.

2. Os princípios estabelecidos no artigo anterior vigoram quer os aparelhos de carga e descarga pertençam ao navio, quer não.

Artigo 498.º

Competência judicial internacional

1. Os tribunais de Cabo Verde são internacionalmente competentes para o julgamento das acções emergentes do contrato de transporte marítimo de mercadorias em qualquer dos casos seguintes:

- a) Se o porto de carga ou de descarga se situar em território cabo-verdiano;
- b) Se o contrato de transporte tiver sido celebrado em Cabo Verde;
- c) Se o navio transportador arvorar a bandeira cabo-verdiana ou estiver registado em Cabo Verde;
- d) Se a sede, sucursal, filial ou delegação do carregador, do destinatário, consignatário ou do transportador se localizar em território cabo-verdiano.

2. Nas situações não previstas no número anterior, a determinação da competência internacional dos tribunais para o julgamento das acções emergentes do contrato de transporte marítimo de mercadorias é feita de acordo com as regras gerais.

CAPÍTULO II

Das obrigações do carregador

Artigo 499.º

Declaração de carga

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

- a) A natureza e a qualidade da mercadoria e os eventuais cuidados especiais de que a mesma careça;
- b) As marcas principais, necessárias à identificação da mercadoria;
- c) O número de volumes ou de objectos e a quantidade de peso ou de volume;
- d) O tipo de embalagem e o acondicionamento da mercadoria;
- e) O porto de carga e o porto de descarga;
- f) A data.

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

Artigo 500.º

Apresentação da mercadoria no cais

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

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

Artigo 501.º

Falta de apresentação e resolução do contrato

1. Se o carregador não apresentar as mercadorias para embarque ao transportador no prazo e no local fixados, pode o transportador resolver o contrato mas o carregador fica obrigado a pagar o frete correspondente.

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

Artigo 502.º

Recepção da mercadoria no porto de destino

1. Salvo acordo em contrário, o destinatário deve receber a mercadoria a bordo do navio no porto de descarga e no momento e ao ritmo indicado pelo transportador, de acordo com os usos do porto.

2. O destinatário e subsidiariamente o carregador respondem perante o transportador pelos danos causados por incumprimento da obrigação prevista no número anterior.

CAPÍTULO III

Das obrigações do transportador

Secção I

Obrigações antes da viagem

Artigo 503.º

Recepção da mercadoria para o embarque

1. Uma vez recebida a mercadoria para embarque, o transportador deve entregar ao carregador um recibo ou um conhecimento de carga, com a menção expressa “para embarque”, contendo:

- a) Os elementos referidos no n.º 1 do artigo 499.º;
- b) O acondicionamento e o estado aparente da mercadoria;
- c) O nome do navio transportador;
- d) Outros elementos que considere relevantes;
- e) A data.

2. O transportador responde perante o carregador pelos prejuízos resultantes de omissões ou incorrecções de qualquer elemento do recibo ou conhecimento de carga referido no número anterior.

Artigo 504.º

Emissão do conhecimento de embarque

1. Uma vez carregada a mercadoria a bordo, o transportador deve entregar ao carregador um conhecimento de carga original, contendo os elementos seguintes:

- a) Os elementos referidos no n.º 1 do artigo 499.º e no n.º 1 do artigo anterior;
- b) A identificação e o domicílio do transportador, do carregador e do destinatário;
- c) A data de carga;
- d) O número de exemplares originais emitidos;
- e) O frete, quando assim o solicite o carregador.

2. O conhecimento de embarque ou recibo indicado no artigo anterior, serve como conhecimento de carga sempre que nele se faça constar a expressão “carregado a bordo” assim como os elementos previstos nas alíneas b) a d) do número anterior.

3. A utilização de um exemplar original do conhecimento de carga para solicitar a entrega da mercadoria no porto de destino torna os outros sem efeito.

Artigo 505.º

Pessoas com legitimidade para emitir o conhecimento de carga

1. O transportador, seus trabalhadores, agentes ou representantes têm legitimidade para emitir os conhecimentos de carga.

2. São nulos os conhecimentos de carga emitidos por pessoas sem legitimidade, ficando estas obrigadas a indemnizar os lesados pelos danos causados pela emissão daqueles.

Artigo 506.º

Natureza, modalidades e transmissão do conhecimento de carga

1. O conhecimento de carga constitui um título de crédito representativo da mercadoria nele descrita e pode ser nominativo ou à ordem do portador.

2. O legítimo portador do conhecimento tem direito a receber as mercadorias no porto de destino, sem que lhe sejam oponíveis as excepções baseadas no contrato de transporte marítimo celebrado entre o carregador e o transportador.

Artigo 507.º

Reservas no conhecimento de carga

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

2. O transportador pode omitir no conhecimento de carga os elementos a que se referem as alíneas b) e c)

do nº 1 do artigo 499º se, pela prática usual no tipo de transporte considerado e face às específicas condições da mercadoria e aos meios técnicos das operações de carga, se as declarações prestadas pelo carregador não forem verificáveis em termos de razoabilidade.

Artigo 508.º

Cartas de garantia

1. As cartas ou acordos pelos quais o carregador se compromete a indemnizar o transportador pelos danos resultantes da emissão do conhecimento de carga sem reservas não são oponíveis a terceiros, designadamente ao destinatário ou ao segurador, mas estes podem prevalecer-se delas contra o carregador.

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

Secção II

Obrigações durante a viagem

Artigo 509.º

Navio utilizado para o transporte

O transportador deve efectuar o transporte no navio designado no contrato ou noutro que possa efectuar o transporte em condições idênticas.

Artigo 510.º

Transporte no convés

1. O transporte de mercadorias no convés do navio deve contar com o consentimento do carregador e expresso no conhecimento de carga.

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

- a) Mercadoria que, por imperativo legal, deva seguir no convés;
- b) Contentores transportados em navio especialmente construído ou adaptado a esse fim ou noutro tipo de navio segundo usos de tráfego prudentes.

3. A Convenção de Bruxelas de 1924 em matéria de conhecimentos é aplicável, quanto às causas de exoneração legal da responsabilidade do transportador e quanto à limitação global desta, quando o transporte no convés se processe nos termos dos nºs 1 e 2 deste artigo.

Artigo 511.º

Impedimento da viagem por facto não imputável ao transportador

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

Artigo 512.º

Impedimento da viagem imputável ao transportador

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

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

Artigo 513.º

Arribada forçada

1. Se o navio tiver que entrar de arribada forçada por causa imputável ao transportador deve este responder pelo atraso e demais prejuízos causados ao afretador, conforme as previsões do capítulo seguinte.

2. Quando a arribada forçada for devida ao mau tempo, perigo para o navio, temor fundado de inimigos ou piratas ou qualquer outra causa não imputável ao transportador, considera-se legítima e as partes devem suportar as suas despesas.

3. O transportador pode proceder à descarga, depósito e reembarque no porto de descarga sempre que isso for necessário para a reparação das avarias sofridas pelo navio ou para a reparação ou adequada conservação das mercadorias.

4. O carregador pode resolver o contrato e retirar a sua carga no porto de arribada pagando o frete proporcional à distância percorrida.

5. O disposto nos artigos anteriores, não prejudica o regime da avaria grossa, previsto no presente Código.

Secção III

Obrigações depois da viagem

Artigo 514.º

Entrega das mercadorias no destino

1. O transportador deve entregar a mercadoria no porto de descarga ao destinatário ou à entidade que a deve receber de acordo com os regulamentos locais.

2. Sendo a entrega feita à entidade a que se refere o número anterior, tem esta o dever de guardar a mercadoria nos termos estabelecidos no contrato de depósito regulado na legislação civil.

3. Aplica-se igualmente o regime do contrato de depósito sempre que a mercadoria permaneça na posse do transportador, dos seus trabalhadores ou agentes depois da descarga.

Artigo 515.º

Recusa em receber a mercadoria

1. No caso de o destinatário se recusar a receber a mercadoria ou não reclamar a sua entrega no prazo de 20 (vinte) dias após a descarga do navio, o transportador notifica-o por carta registada com aviso de recepção, se for

conhecido, fixando-lhe mais 10 (dez) dias, para proceder ao levantamento, dando disso conhecimento também, pela mesma via, ao carregador.

2. Se o destinatário for desconhecido, a notificação prevista no número anterior é substituída por anúncio publicado num dos jornais mais lidos da localidade, contando-se os 10 (dez) dias a partir da publicação, cumprindo o disposto na parte final do número anterior.

3. Findos os prazos indicados nos números anteriores, o transportador tem a faculdade de requerer o depósito e venda judiciais da mercadoria, nos termos previstos no Título IV do Livro XI do presente Código.

Artigo 516.º

Pluralidade de interessados na carga

Se mais de uma pessoa, com título bastante, pretender receber a mercadoria no porto de descarga, esta fica à guarda da entidade referida no artigo 514.º até que a autoridade judicial competente decida, a requerimento do transportador ou de qualquer outro interessado, quem tem direito a recebê-la.

Artigo 517.º

Garantia de pagamento do frete

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

2. O transportador pode solicitar o depósito e venda judicial das mercadorias conforme o procedimento previsto no Título IV do Livro XI do presente Código.

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

Artigo 518.º

Mercadorias perecíveis

1. Quando as situações previstas em qualquer dos 3 (três) artigos precedentes se verificarem relativamente a mercadorias perecíveis e houver risco de deterioração, o transportador deve solicitar de imediato autorização judicial para a venda e notificar a parte contrária se for conhecida.

2. Uma vez obtida a autorização judicial, o transportador pode vender as mercadorias extrajudicialmente e o preço obtido na venda deve ser depositado à ordem do tribunal, deduzidos os créditos a que se refere o artigo seguinte e as despesas em que tenha incorrido.

3. Os interessados podem em todo caso impedir a venda antecipada das mercadorias oferecendo caução idónea.

Artigo 519.º

Privilégios sobre a carga

1. Os créditos do transportador pelo frete gozam de privilégio sobre a carga, graduados a seguir às custas e despesas judiciais feitas no interesse comum dos credores e dos direitos fiscais devidos no porto de descarga.

2. Do mesmo privilégio e com o mesmo grau, gozam os créditos do transportador pelas contribuições da carga à avaria grossa ou pelas recompensas por salvamento, bem como, demais despesas efectuadas no interesse da carga.

3. Os privilégios sobre a carga extinguem-se quando esta seja adquirida por terceiro de boa fé e a título oneroso após 20 (vinte) dias a contar da data da sua entrega ao destinatário.

CAPÍTULO IV

Da responsabilidade

Artigo 520.º

Regime de responsabilidade

1. O transportador é responsável perante o carregador ou perante terceiro portador do conhecimento de carga pelas perdas ou danos sofridos na mercadoria ou por atrasos na sua entrega, salvo se provar que aqueles tenham sido causados por factos a ele não imputáveis.

2. São nulas as cláusulas de exoneração da responsabilidade prevista no número anterior, bem como, as que pretendam limitar a responsabilidade:

- a) Do carregador pelas omissões ou incorrecções na declaração de carga;
- b) Do transportador pelas omissões ou incorrecções no conhecimento de carga;
- c) Da pessoa que emitiu um conhecimento de carga sem ter legitimidade para o fazer.

Artigo 521.º

Responsabilidade antes do embarque

A responsabilidade do transportador por perdas ou danos sofridos pela mercadoria entre o momento da sua recepção e o do seu embarque regem-se pelas disposições do contrato de depósito regulado na legislação civil.

Artigo 522.º

Direito de regresso do transportador

A intervenção de auxiliares, tais como, gestores ou agentes marítimos, operadores portuários ou outros não afasta a responsabilidade do transportador perante os interessados na carga, salvaguardando-se o direito de regresso deste em relação àqueles.

Artigo 523.º

Privilégio sobre o navio

1. Nos casos de nulidade do conhecimento de carga, por ter sido emitido por pessoa sem legitimidade e sempre que não seja possível identificar o transportador com base nos elementos contidos no conhecimento, os interessados na carga podem fazer valer seus créditos contra o navio que efectuou o transporte.

2. A acção a que se refere o número anterior rege-se pelo previsto no artigo 272.º, na alínea g) do n.º 1 do artigo 273.º, e nos demais do presente Código que regulam os privilégios marítimos, sem prejuízo da responsabilidade prevista no artigo 504.º.

Artigo 524.º

Limitação legal de responsabilidade por perda ou dano

A responsabilidade do transportador por perdas ou danos sofridos pela mercadoria transportada é determinada pelo valor da mercadoria no porto ou local de destino, salvo se no conhecimento de carga estiver declarado o seu valor real, acrescido das despesas e encargos inerentes.

Artigo 525.º

Volumes ou unidades de carga

1. Quando as mercadorias forem consolidadas, para transporte, em contentores, paletes ou outros elementos análogos, consideram-se volumes ou unidades de carga todos os que estiverem enumerados no conhecimento de carga, bem como, o próprio contentor ou elemento análogo, sempre que tenha sido fornecido pelo carregador.

2. Na falta de enumeração no conhecimento dos volumes ou unidades contidas, entende-se que cada contentor, palete ou elemento análogo constitui um só volume ou unidade.

Artigo 526.º

Limitação legal de responsabilidade por atraso

1. A responsabilidade do transportador pelo atraso na entrega das mercadorias é limitada ao valor equivalente a duas vezes e meia o frete das mercadorias afectadas pelo atraso.

2. Havendo concurso de indemnização por avaria e por atraso, o montante máximo é limitado aos números estabelecidos no número anterior.

Artigo 527.º

Perda do direito a limitar a responsabilidade

O transportador perde o direito de limitar a sua responsabilidade quando se prove que a perda, o dano ou o atraso na entrega das mercadorias se deveu a acto negligente ou intencional a ele imputável.

Artigo 528.º

Aplicação às acções extracontratuais

1. O regime de limitação estabelecido nos artigos precedentes é ainda aplicável às acções extracontratuais que os interessados na carga possam dirigir contra o transportador ou directamente contra qualquer dos seus auxiliares.

2. No caso de a acção ser dirigida directamente contra os auxiliares, perdem estes o direito a limitar a responsabilidade, nos mesmos termos previstos para o transportador no artigo anterior.

3. Não obstante o previsto nos anteriores números, a limitação da responsabilidade dos operadores portuários rege-se pelo previsto no Título VI do presente Livro.

Artigo 529.º

Prescrição

Os direitos a indemnização previstos no presente Título devem ser exercidos no prazo de 2 (dois) anos a contar da data em que o lesado teve conhecimento do direito que lhe compete.

TÍTULO III**DO CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE PASSAGEIROS****CAPÍTULO I****Das disposições gerais**

Artigo 530.º

Conceito

O contrato de transporte marítimo de passageiros é aquele em que o transportador se obriga a transportar uma pessoa a bordo de um navio, de um porto para outro, mediante o pagamento do preço da passagem.

Artigo 531.º

Regime imperativo

São nulas as cláusulas que pretendam reduzir os direitos conferidos aos passageiros no presente Título.

Artigo 532.º

Exclusão

Excluem-se do âmbito de aplicação do presente Título o transporte gratuito, seja ou não efectuado por navios de comércio, assim como o transporte de passageiros clandestinos.

Artigo 533.º

Factos imputáveis

1. Para feitos de responsabilidades previstas no presente Título, entende-se por factos ou causas imputáveis ao transportador as acções ou omissões intencionais ou negligentes próprias e dos seus auxiliares sejam estes dependentes, mandatários, ou contratados, conforme o caso.

2. Para os mesmos efeitos, entende-se por factos ou causas imputáveis ao passageiro, as acções ou omissões intencionais ou negligentes.

Artigo 534.º

Bilhete de passagem

1. O contrato de transporte marítimo de passageiros prova-se pelo bilhete de passagem, que deve ser emitido pelo transportador ou por seu representante e no qual devem constar:

- a) A identificação do transportador e do passageiro;
- b) O nome do navio;
- c) O porto de embarque e o de desembarque;
- d) A data de embarque e de desembarque;
- e) As condições de viagem e o preço da passagem;
- f) A data e local de emissão.

2. O bilhete de passagem é pessoal e intransferível e o passageiro só pode ceder sua posição contratual, mediante consentimento expresso do transportador.

CAPÍTULO II

Das obrigações e direitos das partes

Artigo 535.º

Navegabilidade e substituição do navio

1. O transportador deve realizar o transporte num navio em estado de navegabilidade, convenientemente armado, equipado e aprovisionado para a viagem, procedendo de modo adequado e diligente à observância das condições de segurança impostas pelas normas e usos aplicáveis.

2. A viagem deve ser efectuada no navio designado no bilhete de passagem e o transportador não pode substituí-lo por outro sem o consentimento expresso do passageiro.

3. Não obstante o previsto no número anterior, em caso fortuito ou de força maior, o transportador pode substituir o navio por outro que ofereça qualidades idênticas.

Artigo 536.º

Atraso na saída

1. Se houver atraso na saída por facto imputável ao transportador, o passageiro tem direito a:

- a) Alojamento e alimentação a bordo durante todo o tempo da demora, quando a alimentação estiver incluída no preço da passagem;
- b) Alojamento e alimentação a expensas suas, conforme as tabelas de preços do transportador, quando a alimentação não estiver incluída no preço da passagem;
- c) Indemnização por danos sofridos.

2. Se o atraso exceder as 12 (doze) horas, o passageiro tem direito a resolver o contrato.

Artigo 537.º

Apresentação para o embarque e renúncia do transporte

1. O passageiro deve apresentar-se a bordo uma hora antes da indicada para a saída do navio.

2. Se o passageiro não se apresentar a bordo para o embarque, deve pagar o preço da passagem por inteiro, salvo em caso de falecimento, doença ou outra causa de força maior que impeça o passageiro de seguir viagem, comunicada ao transportador antes do início da viagem, em que é devida apenas metade do preço.

3. O passageiro pode renunciar ao transporte contratado e tem direito à devolução do preço da passagem quando o comunique ao transportador ou a seu representante com uma antecedência mínima de 24 (vinte e quatro) horas à prevista para a saída do navio.

Artigo 538.º

Impedimento da viagem

1. Se o passageiro não puder realizar a viagem por motivo imputável ao transportador, tem direito à restituição imediata do preço da passagem assim como à indemnização por danos sofridos.

2. Se o impedimento for devido a caso fortuito ou de força maior tem apenas direito à restituição do preço da passagem.

Artigo 539.º

Deveres do passageiro

O passageiro obriga-se a cumprir as leis e os regulamentos vigentes e as instruções dadas pelo capitão, durante a viagem.

Artigo 540.º

Desembarque em porto distinto do porto de destino

1. Se durante a viagem, o passageiro preferir desembarcar em porto do itinerário que não seja o do seu destino, pode fazê-lo, pagando ao transportador o preço da passagem por inteiro e os suplementos ou despesas adicionais decorrentes do desembarque.

2. O passageiro que tiver de desembarcar num porto que não seja o do seu destino por causa imputável ao transportador, tem direito a ser indemnizado pelos danos sofridos.

3. Se o desembarque em porto que não seja o de seu destino for motivado por caso fortuito ou de força maior, apenas deve pagar o preço da passagem proporcional à distância percorrida.

Artigo 541.º

Bagagem

1. O passageiro tem direito ao transporte gratuito de sua bagagem de mão ou de cabine, dentro dos limites de peso e volume estabelecidos no bilhete de passagem.

2. A bagagem que exceda os limites a que se refere o número anterior deve ser entregue ao transportador para a guardar e está sujeito a um frete especial, devendo o transportador entregar ao passageiro um recibo comprovativo da bagagem que lhe for confiada.

Artigo 542.º

Veículos e objectos de especial valor

1. O transporte dos veículos que acompanham o passageiro rege-se pelas normas contidas no artigo anterior relativas à bagagem entregue à guarda do transportador.

2. O passageiro pode entregar ao capitão, para guarda, os objectos de especial valor que leve consigo a bordo e, não o fazendo, não tem direito a indemnização por furto ou dano dos mesmos, durante a viagem.

Artigo 543.º

Desvio de rota

1. Se por desvio de rota imputável ao transportador, o navio alterar as escalas previstas, o passageiro tem direito a indemnização por danos sofridos, bem como, ao alojamento e à alimentação durante o tempo do desvio, ainda que não estiverem incluídos no preço da passagem.

2. No caso previsto no número anterior, o passageiro pode optar por resolver o contrato e desembarcar num dos portos de escala, sem prejuízo da indemnização que lhe corresponda.

3. Não há lugar à indemnização prevista nos números anteriores, se o desvio derivar de caso fortuito ou de força maior ou da necessidade de salvar pessoas ou bens no mar.

CAPÍTULO III

Da responsabilidade do transportador

Artigo 544.º

Responsabilidade por danos pessoais

1. O transportador responde pelos danos que o passageiro sofra a bordo do navio, durante a viagem, e ainda pelos que ocorram desde o início das operações de embarque até ao fim das operações de desembarque, quer nos portos de origem quer nos portos de escala, sempre que os danos se devam a factos imputáveis ao transportador.

2. A prova da intenção ou culpa do transportador ou seus auxiliares e, sobretudo, do incumprimento da obrigação de navegabilidade a que se refere o artigo 538.º incumbe ao passageiro.

3. Sem prejuízo do disposto no número anterior, quando os danos sofridos pelo passageiro ocorram por ocasião de naufrágio, abordagem, explosão, incêndio, ou outro acidente, incumbe ao transportador provar que os danos não resultaram da navegabilidade do navio e que os factos não lhe são imputáveis.

Artigo 545.º

Responsabilidade por danos materiais

1. A responsabilidade do transportador perante o passageiro pela bagagem de mão ou de cabine rege-se pelo disposto no artigo anterior.

2. A responsabilidade do transportador pela bagagem que lhe tenha sido confiada e para com os veículos que acompanham o passageiro rege-se pelas disposições aplicáveis ao contrato de transporte marítimo de mercadorias.

Artigo 546.º

Prescrição

O direito a indemnização pelo incumprimento do contrato de transporte marítimo de passageiros deve ser exercido no prazo de 2 (dois) anos a contar da data do desembarque ou daquela em que deveria realizar-se.

TÍTULO IV

DO CONTRATO DE REBOQUE MARÍTIMO

CAPÍTULO I

Das disposições gerais

Artigo 547.º

Conceito e classes

1. O contrato de reboque é aquele que o armador de um rebocador ou de outro navio se obriga, mediante um preço, a realizar a manobra necessária para a deslocação de outro navio ou bem ou a prestar sua colaboração para as manobras do navio rebocado.

2. O contrato de reboque pode ser de reboque manobra, de reboque oceânico, de reboque transporte ou de reboque salvamento.

Artigo 548.º

Regime aplicável

1. Na falta de acordo entre as partes, o contrato de reboque rege-se pelas disposições deste Título.

2. O contrato de reboque manobra rege-se, além do mais, pelo previsto no Capítulo II do Título I do Livro III do presente Código e na regulamentação portuária dos serviços portuários náuticos.

3. O reboque salvamento rege-se pelas normas contidas no Título III do Livro VIII do presente Código.

Artigo 549.º

Factos imputáveis

Para efeitos deste Título entende-se por factos imputáveis ao armador do navio rebocador ou do rebocado, conforme o caso, as acções ou omissões intencionais ou negligentes assim como as dos seus auxiliares utilizados na operação de reboque.

Artigo 550.º

Prescrição

As acções emergentes do contrato de reboque prescrevem no prazo de 1 (um) ano a contar da conclusão das operações.

CAPÍTULO II

Da direcção do reboque e da responsabilidade por danos

Artigo 551.º

Reboque portuário

1. Na falta de acordo em contrário, compete ao capitão do navio rebocado a direcção da operação do reboque portuário, cujas instruções devem seguir o capitão do rebocador.

2. Salvo prova em contrário, presume-se que o armador do navio rebocado responde por todos os danos causados ao rebocador ou a terceiros em consequência das operações de reboque.

3. A presunção estabelecida no número anterior inverte-se no caso de existir acordo escrito entre as partes em virtude do qual se confie a direcção das operações de reboque ao capitão do rebocador.

Artigo 552.º

Reboque oceânico

1. As operações do reboque oceânico são realizadas sob a direcção do capitão do navio rebocador, pelo que, presume-se da responsabilidade do seu armador, os danos que lhe sejam imputáveis, causados ao navio rebocado ou a terceiros.

2. Mediante acordo escrito, as partes podem inverter a presunção de responsabilidade estabelecida no número anterior.

Artigo 553.º

Responsabilidade perante terceiros por culpa comum

1. Os armadores do navio rebocador e do rebocado são solidariamente responsáveis pelos danos causados a terceiros pelo trem de reboque no caso de os danos lhes serem imputáveis.

2. Em todo caso reserva-se o direito de regresso aos armadores em função do grau da respectiva culpa.

Artigo 554.º

Reboque transporte

1. O contrato de reboque transporte, é aquele em que o armador de um rebocador assume a obrigação de trasladar por via marítima um navio desprovido de meios de propulsão ou outros necessários para cooperar no governo do trem de reboque.

2. No reboque transporte presume-se, salvo prova em contrário, que o armador do navio rebocador recebeu à sua guarda o navio rebocado e demais bens que se encontram a bordo, sendo responsável pelos danos, que se provar serem devidos a factos que lhe são imputáveis.

3. Nos mesmos termos responde o armador do navio rebocador pelos danos que o trem de reboque possa causar a terceiros.

TÍTULO V**DO CONTRATO DE PILOTAGEM****CAPÍTULO I****Conceito e deveres do piloto e do capitão**

Artigo 555.º

Conceito

Pelo contrato de pilotagem uma pessoa denominada piloto obriga-se, mediante um preço, a assessorar o capitão a bordo na realização das diversas operações e manobras para a segura navegação de navios por águas portuárias ou adjacentes.

Artigo 556.º

Deveres recíprocos

1. Capitão e piloto se obrigam a determinar em conjunto a manobra do navio e a trocar informações necessárias à realização da mesma.

2. Não obstante o disposto no número anterior, capitão e piloto devem colaborar reciprocamente durante a execução das manobras.

Artigo 557.º

Preeminência do capitão

1. A presença do piloto a bordo do navio, mesmo quando obrigatória, não implica a perda do comando pelo capitão nem o exonera dos seus deveres e responsabilidades relativos ao governo e direcção náutica.

2. A presença do piloto a bordo, não exonera igualmente o oficial encarregado da guarda dos deveres que lhe competem sobre a segurança da navegação.

3. O disposto nos números anteriores aplica-se igualmente nos casos em que, com o consentimento expresso ou tácito do capitão ou do oficial, o piloto ordene directamente a manobra ou a execute pessoalmente.

CAPÍTULO II**Da responsabilidade por danos**

Artigo 558.º

Responsabilidade por danos causados ao navio

Os danos e acidentes causados ao navio por inexactidão ou omissão da assessoria que o piloto deva prestar ao capitão, são imputáveis àquele, sem prejuízo da concorrência de culpa com o capitão, se este cometer erros ou actuar com negligência no seguimento das instruções recebidas.

Artigo 559.º

Responsabilidade por danos causados a terceiros

1. O piloto responde perante terceiros pelos danos a estes causados em consequência de actos a ele imputáveis, ainda que, pelos danos causados por culpa partilhada respondem solidariamente, o piloto, o capitão e o armador.

2. Em todo o caso os terceiros podem exigir directamente ao armador a indemnização pelos danos sofridos em consequência da abordagem com piloto a bordo, sem prejuízo do direito de regresso que possa corresponder ao armador, ao piloto ou ao capitão.

Artigo 560.º

Responsabilidade dos prestadores de serviços e das administrações portuárias

O disposto nos artigos precedentes não prejudica a responsabilidade que possa corresponder aos prestadores dos serviços portuários náuticos e à administração portuária conforme o disposto no Título I do Livro III do presente Código.

Artigo 561.º

Limitação de responsabilidade

O regime estabelecido no artigo anterior não prejudica o direito de limitação da responsabilidade conforme o previsto no Livro IX do presente Código.

TÍTULO VI**DO CONTRATO DE MANUSEAMENTO DE MERCADORIAS****CAPÍTULO I****Das disposições gerais**

Artigo 562.º

Conceito e forma

1. O contrato de manuseamento de mercadorias é aquele em que um operador portuário se compromete, mediante um preço, a realizar alguma, várias ou todas as operações seguintes:

a) Carga, descarga, estiva ou desestiva de navios;

- b) Recepção, classificação, depósito e armazenamento da carga no cais ou armazéns portuários;
- c) Movimento da carga dentro da zona portuária;
- d) Outras operações materiais similares ou conexas às anteriores.

2. O contrato de manuseamento de mercadorias pode ser concluído de forma expressa ou tácita.

3. Entende-se tacitamente concluído o contrato:

- a) No porto de carga, com a entrega da mercadoria pelo carregador ao operador portuário;
- b) No porto de descarga, pela entrega da mercadoria feita pelo transportador ao operador portuário para a sua entrega ao destinatário ou para seu transbordo.

Artigo 563.º

Parte contratante das operações

1. As operações de manuseamento portuário das mercadorias podem ser contratadas pelo transportador, pelo carregador, pelo destinatário, ou por seus auxiliares que tenham assumido a obrigação de as contratar.

2. Na falta de acordo expresso presume-se que a operação foi contratada:

- a) Pelo carregador, quando a prestação principal consista na colocação da mercadoria a bordo do navio ou na sua entrega ao transportador;
- b) Por conta do destinatário, quando a prestação principal consista na recepção da mercadoria a bordo do navio no porto de descarga;
- c) Por conta do transportador, quando se trate de operações de carga, descarga, estiva, desestiva ou manuseamento a bordo.

CAPÍTULO II

Das obrigações e direitos das partes

Artigo 564.º

Obrigações do operador

1. O operador portuário deve realizar as operações de manuseamento previstas no nº 1 do artigo 562.º que em cada caso couber.

2. Quando o operador portuário actua por conta dos destinatários das mercadorias deve efectuar em tempo e forma adequada os protestos ou denúncias sobre o estado e condições das mercadorias no momento em que as receber do transportador, responsabilizando-se pelos prejuízos sofridos em consequência da sua omissão ou realização extemporânea.

Artigo 565.º

Mercadorias perigosas

1. O operador deve recusar receber as mercadorias cuja natureza perigosa lhe seja conhecida e não cumpra as prescrições a que se refere o artigo 124.º tornando-se so-

lidariamente responsável com o carregador, pelos danos causados a terceiros, pelas mercadorias indevidamente recebidas.

2. As mercadorias perigosas entregues ao operador sem serem declaradas como tais, por constituírem um risco para as pessoas ou para os bens, podem ser por aquele, destruídas ou transformadas em inofensivas, sem direito a indemnização para os seus titulares.

3. Os carregadores, se conhecerem a perigosidade das mercadorias e a omitirem ao operador, respondem pelos danos causados em consequência do manuseamento dessas mercadorias perigosas ou que não cumpram as prescrições a que se refere o nº 1.

Artigo 566.º

Documentação

1. O operador portuário pode emitir um recibo escrito no qual deve constar a recepção das mercadorias para manuseamento, o estado em que se encontram, as quantidades e demais anotações que considere pertinentes.

2. O recibo escrito pode ser substituído por um mero aviso de recepção com a data e a assinatura do operador em qualquer documento que lhe apresente o carregador ou destinatário das mercadorias no qual estas ficam devidamente identificadas.

3. A emissão e assinatura do documento que ateste a recepção das mercadorias são obrigatórias se solicitadas pelo carregador ou o destinatário das mesmas, cabendo ao operador escolher entre a emissão do recibo escrito ou a prestação de um mero aviso de recepção.

4. Na falta de recibo ou do aviso de recepção, presume-se que o operador recebeu as mercadorias e em boas condições, salvo prova em contrário.

Artigo 567.º

Direito de retenção

O operador portuário tem direito a reter as mercadorias em seu poder, enquanto não lhe for pago o preço devido pelo manuseamento das mesmas.

Artigo 568.º

Recusa na recepção das mercadorias

1. Se o destinatário for desconhecido, não se apresentar ou recusar a recepção das mercadorias, o operador portuário deve armazená-las em regime de depósito.

2. Se a armazenagem ou depósito em condições adequadas de conservação não for possível, o operador fica desobrigado da obrigação de guardar as mercadorias, decorridos 48 (quarenta e oito) horas após a notificação do aviso da chegada ou da tentativa de notificação.

CAPÍTULO II

Da responsabilidade do operador portuário

Artigo 569.º

Fundamento da responsabilidade do operador portuário

1. O operador portuário responde pelos danos, perdas ou atrasos na entrega das mercadorias a ele confiadas, salvo se provar que aquelas se deveram a causas ou factos que lhe não são imputáveis.

2. O período da responsabilidade do operador inicia-se no momento em que recebeu a mercadoria e termina no momento em que procedeu à entrega ou a colocou à disposição da pessoa com legitimidade para a receber.

3. A menos que se tenha dado ao operador portuário aviso escrito da perda ou dano sofrido pelas mercadorias, descrevendo em termos gerais sua natureza, dentro dos 3 (três) dias úteis seguintes à entrega, presume-se, salvo prova em contrário, que foram entregues na mesma condição descrita no recibo de recepção ou, se não se emitiu dito recibo, em boa condição.

4. O prazo a que se refere o número anterior é de 15 (quinze) dias úteis em caso de danos não aparentes.

Artigo 570.º

Carácter imperativo da responsabilidade

O regime de responsabilidade do operador por perdas, danos ou atrasos na entrega das mercadorias estabelecido neste Título não pode ser alterado ou modificado contratualmente em prejuízo do contratante do serviço.

Artigo 571.º

Limitação legal da responsabilidade

A responsabilidade do operador portuário é limitada nos termos constantes de regulamento a aprovar pelos membros do Governo responsáveis pelas áreas da administração marítima e finanças.

Artigo 572.º

Perda do direito a limitar a responsabilidade

O operador portuário não tem direito a limitar a sua responsabilidade se se provar que causou a perda, o dano ou o atraso na entrega das mercadorias intencional ou negligente.

Artigo 573.º

Aplicação do regime de responsabilidade às diversas acções

1. O regime de responsabilidade do operador portuário e sua limitação estabelecido nos artigos anteriores é aplicável às acções de indemnização por danos, perdas ou atrasos, independentemente de serem contratual ou extracontratual e, podem ser dirigidas contra o operador portuário ou contra os seus auxiliares que participaram no cumprimento da prestação.

2. Sendo a acção dirigida directamente contra os auxiliares, estes perdem o direito à limitação da responsabilidade, nos termos previstos para o operador no artigo precedente.

Artigo 574.º

Legitimação e acções

1. A responsabilidade do operador portuário por danos ou perdas das mercadorias manuseadas pode ser exigida, por quem contratou com o operador as correspondentes operações.

2. O destinatário das mercadorias transportadas cujo manuseamento tenha sido assumido pelo transportador

tem acção directa contra o operador para reclamar aquela responsabilidade, sem prejuízo de poder reclamá-la também contra o transportador.

Artigo 575.º

Prescrição

As reclamações por perdas, danos ou atrasos na entrega das mercadorias manuseadas prescrevem no prazo de 2 (dois) anos após a entrega pelo operador responsável ou a contar da data em que deveriam ser entregues, nos casos de perda total.

LIVRO VIII

DOS RISCOS DE MAR E ACIDENTES DA NAVEGAÇÃO

TÍTULO I

DAS AVARIAS

CAPÍTULO I

Das disposições gerais

Artigo 576.º

Conceito de avarias

1. São avarias todas as despesas ou sacrifícios extraordinários feitos com o navio ou com sua carga, conjunta ou separadamente, e todos os danos extraordinários que aconteçam ao navio ou à carga desde o embarque e carregamento até ao desembarque e descarga.

2. Não são reputadas avarias, as simples despesas previsíveis e a cargo do navio, tais como os custos de pilotagem, rebocadores de porto, amarração, direitos ou taxas de navegação ou porto e despesas necessárias para aligeirar o navio a fim de passar os baixos ou bancos de areia conhecidos, seja à saída do lugar de partida ou à entrada do lugar do destino.

Artigo 577.º

Avarias grossas e avarias simples

1. As avarias se classificam em avarias grossas ou comuns e avarias simples ou particulares.

2. São avarias grossas ou comuns as que têm por objecto evitar um perigo ou desastre imprevisto e procurar a segurança ou salvamento comum dos bens e interesses envolvidos na expedição marítima de um navio de comércio dedicado ao transporte de mercadorias, desde que as despesas, danos ou sacrifícios produzam algum resultado útil.

3. São avarias simples ou particulares, todas as outras avarias.

Artigo 578.º

Regime aplicável às avarias grossas

1. A determinação e liquidação das avarias grossas são reguladas por convenção das partes e, subsidiariamente pelas disposições do presente Título, sem prejuízo do previsto nos Livros X e XI.

2. Tratando-se de navios estrangeiros, a determinação e liquidação da avaria grossa rege-se pela lei acordada pelas partes e, na falta desta, pela lei do pavilhão do navio.

3. É nula a cláusula contratual que confere ao armador o direito a escolher unilateralmente o regime aplicável às avarias grossas, após a verificação destas.

Artigo 579.º

Regime aplicável às avarias simples

As avarias simples produzidas no navio ou às mercadorias regem-se pelas disposições contidas nos Títulos II a V deste Livro e nos Livros VII, IX, X e XI do presente Código, conforme o caso.

CAPÍTULO II

Dos casos que constituem avarias grossas

Artigo 580.º

Situações de avaria grossa

Sempre que ocorram as circunstâncias previstas no nº 2 do artigo 585.º considera-se avaria grossa, em especial:

- a) O alijamento ao mar dos bens existentes a bordo;
- b) Os danos que a operação do alijamento causar ao navio ou aos demais bens que permaneçam a bordo;
- c) Os danos produzidos pela entrada de água pelas escotilhas abertas ou por outra abertura feita para realizar o alijamento;
- d) Os danos ou destruição de mastros, vergas, velas e outros aprestos e acessórios do navio;
- e) Os danos causados ao navio, aparelhos máquinas e caldeiras ou outras partes integrantes nos esforços feitos unicamente para o desenganhar, bem como o abandono de âncoras, amarrais, cabos e outros objectos, determinado pelo mesmo fim;
- f) As despesas de descarga, reembarque e re-estiva de mercadorias, combustível e provisões, bem como as de guarda, armazenagem e depósito e as perdas e danos resultantes destas operações;
- g) As perdas e danos motivados por operações de encalhe ou varação e desenganhar voluntário do navio, em caso de perigo iminente;
- h) As despesas de reparação dos danos do navio, derivados dum sacrifício ou dum acidente de mar durante a viagem e necessário para o prosseguimento da mesma viagem;
- i) As partes integrantes, os acessórios e as provisões do navio gastos como combustível, se o navio tiver sido suficientemente abastecido de combustível, devendo levar-se a crédito da avaria comum o valor do combustível, que seria normalmente consumido, calculado pelo preço corrente no último porto de partida e na data desta;

j) As despesas de entrada e saída em porto de arribada forçada, ou as de retorno ao porto de saída, por efeito de caso fortuito, ou dum sacrifício ou qualquer causa extraordinária;

k) As despesas de reboque, transbordo e prosseguimento da viagem da carga, quando o navio carece de ser reparado no porto de arribada e pode sê-lo mais economicamente num outro porto, mas até à concorrência da economia efectuada;

l) Os salários e a alimentação do capitão e dos demais membros da tripulação, quando o navio entrar num porto por arribada forçada, para efectuar reparações ou por outra causa extraordinária e até cessar o perigo que determinou a arribada, ou até o navio ficar capaz de prosseguir a viagem, excluindo-se os salários e alimentação posteriores à declaração da inavergabilidade ou interrupção da viagem;

m) As despesas das reparações provisórias de avarias particulares do navio, quando este, sem aquelas reparações, não podia continuar a viagem, por as ditas avarias constituírem perigo comum; mas da avaria comum é descontado o que for utilizável das reparações provisórias para as reparações definitivas;

n) Os danos causados ao navio ou à carga, ou a um e a outro, seja para a extinção dum incêndio a bordo, seja para esgotar a água, ou para facilitar a salvação comum do navio e da carga;

o) As despesas de tratamento e alimentação das pessoas feridas e adoecidas em defesa ou por efeito dos trabalhos de salvação do navio, e as despesas dos funerais dos que morreram pelas mesmas causas;

p) As despesas feitas para o resgate do navio de presa ou embargo, quando a respectiva causa não proveio do navio, do armador, do capitão ou aos demais membros da tripulação, e bem assim os salários e sustento da tripulação durante as respectivas diligências;

q) As despesas judiciais e extrajudiciais relativas à avaria grossa, feitas em proveito de todos os interessados, inclusive as que foram necessárias para a rejeição de reclamações infundadas, designadamente os honorários dos peritos, reguladores e advogados.

Artigo 581.º

Bens salvos com sacrifício de outros bens

Quando os bens de alguns interessados forem salvos durante a viagem e por decisão do capitão, com sacrifício dos bens de outros interessados, o sacrifício é indemnizado pelos beneficiados na proporção da vantagem alcançada por cada um deles, ainda que não se verifique todos os elementos da avaria grossa.

Artigo 582.º

Prioridades no alijamento

Sempre que haja necessidade de proceder ao lançamento dos bens ao mar para a segurança comum, deve o capitão, se possível, lançar ao mar, as coisas menos necessárias, mais pesadas e de menor valor, as que estiverem no convés, e sucessivamente as demais.

Artigo 583.º

Culpa dos intervenientes

1. As regras relativas à avaria comum devem aplicar-se ainda quando o perigo, causa directa da avaria comum, foi provocado, quer por culpa do Comandante, da tripulação ou dum co-interessado na carga, quer por vício próprio do navio ou da mercadoria carregada; mas os contribuintes da avaria comum tem contra o responsável, acção de regresso, independente da reparação da dita avaria.

2. O direito de regresso previsto no número anterior caduca se não for exercido no prazo de 1 (um) ano, a contar da data em que o interessado teve conhecimento da regulação.

CAPÍTULO III**Da massa devedora e massa credora da avaria grossa**

Artigo 584.º

Quem suporta as avarias

As avarias grossas são suportadas proporcionalmente entre o navio, a carga e o frete, a vencer, na proporção do respectivo valor.

Artigo 585.º

Integração das massas

1. Para efeitos da repartição da avaria grossa, forma-se um capital contribuinte, denominado massa passiva ou devedora, constituído com os elementos seguintes:

- a) O valor líquido total, que os bens salvos teriam ao tempo e lugar da descarga, uma vez deduzidas as avarias particulares sofridas durante a viagem;
- b) O frete líquido em risco para o armador, quer seja devido pelo carregador quer pelo destinatário ou já tenha sido recebido, mas deve ser devolvido no caso de perda da mercadoria;
- c) A massa activa ou credora, conforme o estabelecido no número seguinte.

2. O conjunto dos interesses sacrificados na avaria grossa constitui a massa activa ou credora e é formada pelo valor que aqueles tiverem ao tempo e lugar da chegada ao porto de descarga.

3. O disposto neste artigo não prejudica as regras especiais previstas nos artigos seguintes.

Artigo 586.º

Exclusão de objectos pessoais e mantimentos

Os objectos de uso pessoal, o vestuário e os salários dos tripulantes, as bagagens de mão ou de cabine dos passageiros, bem como os mantimentos a bordo na quantidade necessária para a viagem ficam excluídos da massa da avaria grossa.

Artigo 587.º

Valor do navio

1. O navio, com todas suas partes integrantes e acessórios distintos dos víveres referidos no artigo anterior, contribui pelo seu valor no lugar da descarga das mercadorias, ou pelo preço da sua venda, deduzida a importância das avarias particulares e dos consumos realizados desde o acto da avaria grossa.

2. Não obstante, os aparelhos, aprestos ou outras partes integrantes a bordo lançados ao mar, bem assim, as âncoras, amarras ou outros objectos abandonados, ainda que voluntariamente e para a salvação comum, só são considerados para a formação da massa da avaria grossa quando constem da documentação ou planos do navio ou estejam devidamente descritos no inventário de bordo.

Artigo 588.º

Valor das avarias do navio

1. Se as avarias do navio admitidas na repartição forem reparadas antes da liquidação da avaria comum, o valor a considerar deve ser o correspondente aos custos razoáveis da reparação.

2. Se as avarias não forem reparadas antes da liquidação da avaria grossa, o valor a considerar deve ser o provavelmente correspondente aos custos razoáveis da reparação.

Artigo 589.º

Diferença entre o novo pelo velho

1. Na indemnização a pagar ao navio, por substituição de suas partes integrantes, deduz-se a diferença entre o velho e o novo, caso o navio tenha mais de 15 (quinze) anos de idade.

2. Se o navio avariado for vendido, ou se os objectos aliçados forem salvos, ou os aparelhos e aprestos ou outras partes integrantes substituídos tiverem algum valor, todos esses valores devem ser descontados antes da dedução da diferença entre o velho e o novo.

Artigo 590.º

Fixação do valor contribuinte das mercadorias

1. As mercadorias ou outros bens que devam contribuir para a avaria comum assim como os objectos aliçados ou sacrificados são avaliados segundo o seu valor, no porto efectivo de descarga, com dedução do frete, dos respectivos direitos aduaneiros e os gastos de descarga.

2. Estando designados nos conhecimentos de embarque a qualidade e o valor das mercadorias, se estas valerem mais, contribuem por este valor, quando sejam salvas

e pelo mesmo valor devem ser pagas; mas, em caso de avaria particular, prevalece o valor declarado nos conhecimentos de carga.

3. Se as mercadorias tiverem valor inferior ao declarado nos conhecimentos de embarque, contribuem por este valor se forem salvas, mas é aplicável o verdadeiro valor para efeitos de indemnização em avaria grossa.

Artigo 591.º

Mercadorias vendidas

Se as mercadorias carregadas forem vendidas para salvação comum, devem ser indemnizadas pelo seu valor no lugar de descarga ou pelo valor obtido na venda se este for superior.

Artigo 592.º

Mercadorias não declaradas

As mercadorias ou outros bens de que não haja conhecimento de embarque, recibo ou declaração do capitão não são admitidos em avaria grossa quando forem sacrificados mas contribuem se forem salvas, sem prejuízo do direito do armador ao respectivo frete.

Artigo 593.º

Mercadorias no convés

1. A perda ou danos causados à carga transportada no convés, seja por alijamento ou por outro motivo, não são admitidas em avaria grossa se transportados no convés sem autorização do carregador quando necessária.

2. Não obstante, as mercadorias a que se refere o número anterior contribuem para a avaria grossa se forem salvos.

Artigo 594.º

Mercadorias transbordadas

1. As disposições relativas às avarias grossas são também aplicáveis às mercadorias e bens transbordados para aligeirar o navio em situação de perigo.

2. A perda das mercadorias ou bens depois de transbordados deve ser suportada pelo navio aligeirado e por todo o seu carregamento.

Artigo 595.º

Alijamento e posterior naufrágio do navio

No caso de alijamento, se o navio se tiver salvado do perigo que o motivou, mas continuando a viagem vier a perder-se depois, as mercadorias e os objectos salvos do segundo perigo são obrigados a contribuir para pagamento da perda dos que foram alijados na primeira ocasião.

Artigo 596.º

Perda de frete

A perda de frete resultante de uma perda ou de um dano sofrido pela carga é indemnizada em avaria grossa, mas da importância do frete bruto devem ser deduzidas as despesas que o armador faria para o ganhar e que não fez, em virtude do sacrifício.

CAPÍTULO IV

Da declaração e liquidação da avaria grossa

Artigo 597.º

Declaração da avaria grossa

A declaração de avaria grossa faz-se por iniciativa do capitão e, deixando este de a promover, pela dos proprietários do navio ou da carga ou seus seguradores, sem prejuízo da responsabilidade do capitão que deixou de o fazer.

Artigo 598.º

Liquidação da avaria grossa

1. A liquidação da avaria grossa pode ser judicial ou extrajudicial.

2. A liquidação judicial da avaria grossa é feita conforme as previsões contidas no Título V do Livro XI do presente Código.

3. É válida a cláusula constante do conhecimento de embarque ou da carta-partida que estipule a forma e o lugar de liquidação da avaria grossa, bem como das regras ou disposições legais que a liquidação deve obedecer.

Artigo 599.º

Repartição entre os contribuintes

1. A repartição entre os interesses contribuintes na avaria grossa faz-se por aplicação do coeficiente de avarias ao valor contribuinte de cada um.

2. O coeficiente de avarias é igual à proporção existente entre o valor das despesas e sacrifícios, massa activa e a totalidade dos valores contribuintes, massa passiva.

3. Em caso de falência ou insolvência de algum dos contribuintes a sua parte é repartida pelos outros proporcionalmente aos seus interesses.

Artigo 600.º

Avarias grossas sucessivas

No caso de se verificarem durante a viagem avarias grossas sucessivas, são liquidadas no final da viagem como se fossem uma única avaria, salvo quanto às mercadorias embarcadas e desembarcadas em porto intermédio, as quais não contribuem para as avarias grossas anteriores ao seu embarque ou posteriores ao seu desembarque.

Artigo 601.º

Perda do direito de acção por avaria grossa

1. O armador não pode intentar acção por avaria grossa contra o afretador, carregador ou destinatário se o capitão entregou as mercadorias sem protesto ou reserva do direito de acção.

2. O afretador, carregador ou destinatário não podem igualmente exercer a mesma acção contra o armador se receberem as mercadorias sem protesto de reclamar a contribuição pelas avarias grossas, verificadas no acto da recepção.

TÍTULO II

DA ABALROAÇÃO

CAPÍTULO I

Das disposições gerais

Artigo 602.º

Conceito e regime

1. Entende-se por abalroação o choque entre dois ou mais navios fundeados ou atracados ou em movimento, desde que não estejam ligados entre si por um contrato, do qual resulte danos.

2. A responsabilidade civil pelos danos causados aos navios rege-se pelos tratados e convenções internacionais vigentes em Cabo Verde e, subsidiariamente, pelas disposições do presente Título, salvo nos casos em que os navios afectados estejam vinculados por um contrato de reboque ou por um contrato de outra natureza que contemple de forma diversa essa responsabilidade.

Artigo 603.º

Extensão do regime da abalroação

As disposições do presente Título aplicam-se ainda à responsabilidade civil emergente dos danos que, quer por execução ou omissão de uma manobra quer por inobservância de regulamentos, um navio houver causado a outro ou aos bens ou pessoas a bordo, mesmo que não tenha havido abalroação.

Artigo 604.º

Normas de conflito sobre abalroação

1. As questões relativas à responsabilidade civil nascida de abalroação são reguladas pela Lei do Estado ribeirinho, se a abalroação ocorrer em seus portos ou demais águas interiores, em suas águas arquipelágicas ou no seu mar territorial.

2. Se a abalroação ocorrer em águas distintas das assinaladas no número anterior, a responsabilidade civil nascida de abalroação é determinada:

- a) Pela Lei da nacionalidade comum dos navios, se estes tiverem a mesma nacionalidade.
- b) Pela Lei do Estado a que pertença a autoridade judicial escolhida pelas partes ou na falta desta, pela lei do tribunal competente, conforme as convenções internacionais aplicáveis, se os navios tiverem nacionalidades diferentes.

CAPÍTULO II

Da responsabilidade civil nascida da abalroação

Artigo 605.º

Abalroação fortuita

A abalroação de navios por acidente fortuito ou devido a caso de força maior, não dá direito a qualquer indemnização, suportando cada navio os danos que tiver sofrido.

Artigo 606.º

Abalroação por culpa de um dos navios

Sendo a abalroação causada por culpa do armador de um dos navios ou por seus tripulantes ou outros auxiliares dependentes, ou mandatários, o armador do navio culpado é o responsável de todos os danos causados.

Artigo 607.º

Abalroação por culpa de ambos navios

1. Havendo concurso de culpas na abalroação, cada um dos armadores responde na proporção da gravidade da sua própria culpa.

2. Não existe solidariedade relativamente a terceiros pelos danos decorrentes da abalroação, salvo tratando-se de morte ou de ofensas corporais.

Artigo 608.º

Abalroação por culpa de terceiro navio

Quando um navio abalroar outro, por culpa de um terceiro navio, o armador deste responde por todos os danos causados.

Artigo 609.º

Direito de regresso contra os autores

A responsabilidade dos armadores estabelecida nos artigos anteriores não isenta o capitão, membros da tripulação ou outros auxiliares dependentes ou mandatários da responsabilidade para com os lesados, se a abalroação se deveu a acto culposos destes e gozam do direito de regresso contra os responsáveis pela abalroação.

Artigo 610.º

Abalroação com piloto a bordo

Se se verificar a abalroação com piloto a bordo, aplicam-se as normas contidas no Capítulo II do Título V do Livro VII do presente Código.

Artigo 611.º

Prescrição

1. As acções de indemnização previstas neste Título devem ser exercidas no prazo de 2 (dois) anos a contar da data da abalroação.

2. As acções de regresso entre os responsáveis devem ser exercidas no prazo de 1 (um) ano a contar da data do pagamento.

3. O prazo contemplado no n.º 1 é suspenso se o navio responsável não for apreendido na jurisdição de Cabo Verde.

TÍTULO III

DO SALVAMENTO DE BENS NO MAR

CAPÍTULO I

Das disposições gerais

Artigo 612.º

Conceito e classes de salvamento

1. Salvação marítima ou operação de salvamento é todo acto ou actividade que vise prestar socorro a navios ou outros bens que se encontrem em perigo no mar, incluindo o frete em risco.

2. Não se considera operação de salvamento a assistência prestada a bens fixados de maneira permanente e intencional à costa.

3. O salvamento pode ser contratual, quando seja precedido da celebração de um contrato de salvamento nos termos previstos no Capítulo seguinte ou extracontratual, nos outros casos.

Artigo 613.º

Salvador e salvado

1. Salvador é o que presta socorro aos bens em perigo, utilizando meios marítimos, aéreos ou terrestres.

2. Salvado é o proprietário ou armador dos bens objecto das operações de socorro.

Artigo 614.º

Salvação relativa a navios de Estado

1. O disposto neste Título aplica-se igualmente às operações de salvamento realizadas por navios ou aeronaves do Estado ou por quaisquer outros meios públicos.

2. O destino a dar às recompensas ganhas como consequência das operações a que se refere o número anterior é determinado através de regulamento aprovado pelo membro do Governo responsável pela administração marítima.

Artigo 615.º

Obrigações do salvador

1. Constituem obrigações do salvador:

- a) Desenvolver as operações de salvação marítima com a diligência devida, em atenção às circunstâncias do caso;
- b) Evitar ou minimizar danos ambientais;
- c) Solicitar a intervenção de outros salvadores, sempre que as circunstâncias concretas da situação assim o aconselhem;
- d) Aceitar a intervenção de outros salvadores, quando tal lhe for solicitado pelo salvado.

2. Para efeitos deste Título consideram-se danos ambientais todos os prejuízos causados à saúde humana, à vida marinha ou aos recursos dos espaços marítimos nacionais, em resultado da poluição, contaminação, fogo, explosão ou acidente de natureza semelhante.

Artigo 616.º

Competência judicial internacional

1. Os tribunais de Cabo Verde são internacionalmente competentes para o julgamento de acções emergentes da salvação marítima em qualquer dos casos seguintes:

- a) Se o porto de entrada após as operações de salvamento se situar em território nacional;

b) Se o contrato de salvação marítima tiver sido celebrado em Cabo Verde;

c) Se o salvador e o salvado forem de nacionalidade cabo-verdiana;

d) Se a sede, sucursal, filial ou delegação de qualquer das partes se localizar em território cabo-verdiano;

e) Se a operação de salvamento ocorreu em águas sob jurisdição nacional.

2. Nas situações não previstas no número anterior, a competência internacional dos tribunais de Cabo Verde para julgamento das acções emergentes de salvação marítima é determinada de acordo com as regras gerais.

CAPÍTULO II

Dos contratos de salvação marítima

Artigo 617.º

Liberdade de pacto

As partes interessadas podem celebrar, em qualquer momento, contratos de salvação marítima em que convençionem regime diverso do previsto no presente Código, excepto quanto ao preceituado nos artigos 622.º, 623.º e 641.º.

Artigo 618.º

Momento e forma

Os contratos de salvação marítima podem ser celebrados antes ou durante a execução das operações e estão sujeitos à forma escrita, designadamente, cartas, telegramas, telex, telefax e outros meios equivalentes criados pela tecnologia.

Artigo 619.º

Representação

1. Os capitães dos navios, salvador e salvado, podem celebrar contratos de salvação marítima em representação dos respectivos armadores.

2. O capitão e o armador do navio objecto de salvação actuam em representação de todos os interessados na expedição marítima.

Artigo 620.º

Anulação ou modificação

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

- a) Quando o contrato tenha sido celebrado sob coacção ou influência de perigo não se apresentando equitativas as respectivas cláusulas;
- b) Quando a recompensa acordada seja manifestamente excessiva ou diminuta em relação aos serviços prestados.

CAPÍTULO III

Do salvamento não contratual

Artigo 621.º

Falta de contrato e salvamento espontâneo

1. Na falta de contrato previsto no Capítulo anterior o salvamento considera-se não contratual.

2. Considera-se igualmente não contratual, o achado e a recuperação espontânea de navios ou outros bens que se encontrem abandonados no mar.

Artigo 622.º

Salvamento espontâneo de bens abandonados

1 Aquele que durante a navegação ou a partir da costa encontrar bens que estejam abandonados deve comunicar de imediato à administração marítima competente no primeiro porto de escala.

2. Recebida a comunicação a que se refere o número anterior, a administração marítima deve localizar os legítimos proprietários ou notificar o cônsul ou representante diplomático do Estado de pavilhão no caso de se tratar de navios ou aeronaves estrangeiros.

3. O achador pode, entretanto, reter os bens que tiver salvado, adoptando as medidas necessárias para a adequada conservação, ou entregá-los à autoridade aduaneira para sua guarda.

Artigo 623.º

Identificação do proprietário

1 Localizado o proprietário, a administração marítima comunica a sua identidade ao salvador e este, pode reter os bens salvos, até ser constituído a seu favor, garantia suficiente para assegurar a importância que reclama a título de recompensa.

2. A determinação da recompensa é feita nos termos previstos no Capítulo seguinte.

Artigo 624.º

Ausência do proprietário

1. Se o proprietário não for localizado no prazo de 6 (seis) meses a contar do início do expediente administrativo, a administração marítima adopta as medidas pertinentes para a avaliação dos bens salvos.

2. Pagas as despesas do expediente, o salvador é remunerado de acordo com o estabelecido no capítulo seguinte.

Artigo 625.º

Bens de comércio proibido ou restrito

O procedimento e os direitos reconhecidos ao salvador nos artigos anteriores não prejudicam o disposto no Capítulo IV do Título seguinte para os bens de comércio proibido ou restrito.

CAPÍTULO IV

Do direito de recompensa

Artigo 626.º

Recompensa do salvador

1 A salvação marítima, havendo resultado útil para o salvado, é remunerada mediante uma retribuição pecuniária denominada recompensa de salvação marítima.

2. Não exclui o direito do salvador a remuneração o facto de pertencerem à mesma pessoa, ou por ela serem operados, os meios que desenvolvem as operações de salvação marítima e os bens que desta constituem objecto.

3. Se o salvador não obtiver resultado útil para o salvado, mas evitar ou minimizar manifestos danos ambientais, a sua intervenção é remunerada, nos termos dos artigos 633.º e 634.º, mediante uma retribuição pecuniária denominada compensação especial.

Artigo 627.º

Crítérios para a fixação da recompensa

1. Na falta de acordo, o tribunal fixa o valor da recompensa da salvação marítima, tendo em consideração as circunstâncias seguintes:

- a) O valor do navio e demais bens que se conseguiram salvar;
- b) Os esforços desenvolvidos pelo salvador e a eficácia destes a fim de prevenir ou minimizar o dano ambiental;
- c) O resultado útil conseguido pelo salvador;
- d) A natureza e o grau de risco que o salvador correu;
- e) Os esforços desenvolvidos pelo salvador e a eficácia destes para salvar o navio, outros bens, ou as vidas humanas;
- f) O tempo dispendido, os gastos realizados e os prejuízos sofridos pelo salvador;
- g) A prontidão dos serviços;
- h) O valor dos meios e equipamento que o salvador utilizou.

2. O montante da recompensa de salvação marítima, excluídos os juros e as despesas judiciais, não pode exceder o valor do navio e dos restantes bens que se conseguiram salvar, calculados no final das operações de salvação.

Artigo 628.º

Pagamento da recompensa

1. Pelo pagamento do salário de salvação marítima, fixado nos termos do n.º 1 do artigo anterior, respondem o armador do navio e os titulares dos restantes bens salvos, na proporção dos respectivos valores, calculados no final das operações de salvamento.

2. Se o bem salvado for um navio, o armador fica obrigado ao pagamento do valor total da recompensa, podendo reclamar em avaria grossa a parte que corresponda aos titulares dos bens a bordo, conforme o disposto no Título I deste Livro.

Artigo 629.º

Direito de retenção

O salvador goza do direito de retenção sobre os bens salvados, como garantia do pagamento dos créditos emergentes da salvação marítima.

Artigo 630.º

Repartição entre os salvadores

1. A repartição da recompensa de salvação marítima entre os salvadores é efectuada, na falta de acordo das partes, pelo tribunal, tendo em conta os critérios estabelecidos no artigo 633.º.

2. Não há lugar a recompensa no caso de o salvador ter sido obrigado a aceitar a intervenção de outros salvadores por solicitação do salvado e se demonstre a manifesta desnecessidade desta intervenção.

Artigo 631.º

Repartição da recompensa entre o armador e a tripulação

1. A repartição da recompensa da salvação marítima entre o salvador, o capitão, os demais membros da tripulação do navio salvador e outras pessoas a bordo que participaram nas operações, é efectuada por acordo das partes e, na falta deste, pelo tribunal nos termos do artigo 633.º.

2. Não obstante o previsto no número anterior, aplicam-se as seguintes regras de repartição:

- a) A parte do capitão e dos demais membros da tripulação não pode ser superior a 2/3 (dois terços) nem inferior a 1/3 (um terço) da recompensa de salvação marítima líquido;
- b) A repartição entre o capitão e os membros da tripulação é feita na proporção do salário base de cada um;
- c) No caso de navios estrangeiros, a repartição é feita de acordo com a lei do Estado de pavilhão.

Artigo 632.º

Navios dedicados ao salvamento

Salvo acordo em contrário com o armador, o capitão e os membros da tripulação dos rebocadores de salvamento ou de outros navios especialmente dedicados à realização de operações de salvação marítima são excluídos da repartição da recompensa.

Artigo 633.º

Compensação especial

1. Se o salvador realizar as operações de salvação marítima em relação ao navio que, pelas suas próprias características ou pela natureza da carga transportada, constitua ameaça para o meio ambiente, tem direito a uma compensação especial da responsabilidade do proprietário do navio e dos restantes bens que se conseguirem salvar, igual ao montante das despesas efectuadas, acrescido de 30% (trinta por cento).

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

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

4. O armador do navio e o segurador da responsabilidade civil respondem solidariamente pelo pagamento da compensação especial ao salvador.

Artigo 634.º

Salvadores de pessoas

1. Os salvadores de vidas humanas que intervenham em operações que dêem lugar a recompensa de salvação marítima têm direito, por esse simples facto, a participar na repartição da recompensa.

2. Caso não haja direito a recompensa por não se ter verificado um resultado útil para o salvado, o salvador de vidas humanas tem direito a ser indemnizado pelas despesas que suportou na operação de salvamento.

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

Artigo 635.º

Exercício dos direitos

1. As acções emergentes da salvação marítima devem ser exercidas no prazo de 2 (dois) anos a contar da data da conclusão ou interrupção das respectivas operações.

2. Se o salvador não exigir a recompensa de salvação marítima, a compensação especial ou a indemnização das despesas de salvamento de vidas humanas, o capitão e os demais membros da tripulação podem demandar os salvados a parte que lhes caiba, dentro do ano subsequente ao termo do prazo fixado no número anterior.

3. Verificando-se a situação prevista no número anterior, o capitão do navio salvador tem legitimidade para, em nome próprio e em representação da tripulação, demandar os salvados.

TÍTULO IV

DOS NAUFRÁGIOS

CAPÍTULO I

Das disposições gerais

Artigo 636.º

Conceito de naufrágio e de restos de naufrágio

1. Para efeitos deste Título considera-se naufrágio todo navio encalhado ou afundado no mar e desprovido de tripulação.

2. Por restos de naufrágio entende-se as partes do navio naufragado e a carga ou outros bens que o navio transportava e se encontram abandonados no mar.

Artigo 637.º

Aplicação a outros bens e salvamento

1. As disposições deste Título relativas aos naufrágios e aos restos de naufrágio aplicam-se ainda aos bens abandonados no mar.

2. As disposições deste Título prevalecem, em caso de conflito, sobre as do Título anterior sempre que se tratar de salvamento de naufrágios ou de restos de naufrágio.

Artigo 638.º

Obrigações de notificação

1. Os capitães e armadores dos navios naufragados nos espaços marítimos nacionais são obrigados a comunicar os factos à administração marítima nos termos estabelecidos em portaria aprovada pelo membro do Governo responsável pela administração marítima.

2. A mesma obrigação compete aos proprietários das aeronaves ou de outros bens caídos ao mar.

3. Os armadores e capitães devem comunicar à administração marítima as perdas das âncoras e correntes sofridas pelos seus navios, conforme os procedimentos e prazos estabelecidos na portaria a que se refere o n.º 1.

Artigo 639.º

Protecção dos bens

1. A administração marítima toma as medidas que se mostrarem necessárias e urgentes, para assegurar a defesa da propriedade dos bens naufragados e evitar a deterioração ou subtracção dos mesmos.

2. A administração marítima, através de ofício, informa os proprietários dos bens naufragados, o lugar e a situação em que se encontram e, assim poderem tomar medidas de defesa dos seus interesses.

Artigo 640.º

Dever de balizamento e de prevenção da poluição

1. Os proprietários dos navios naufragados e os proprietários de restos de naufrágio são obrigados a realizar imediatamente as operações de balizamento, bem como as de prevenção da poluição, que sejam necessárias para a salvaguarda dos interesses nacionais.

2. Para o efeito os proprietários devem ajustar-se às instruções e ordens dadas pela administração marítima.

CAPÍTULO II**Dos direitos de propriedade**

Artigo 641.º

Proibição de ocupação

1. A propriedade dos navios ou restos de naufrágio não é afectada por naufrágio e não pode ser adquirida por usucapião, salvo expresso abandono do titular.

2. Os proprietários desses bens podem dispor deles e, especialmente, abandoná-los a favor do segurador.

3. Os direitos dos achadores que casualmente os encontrem e se apropriem deles regem-se pelas normas aplicáveis à salvação espontânea previstas no Título anterior.

Artigo 642.º

Prescrição a favor do Estado

1. O Estado adquire a propriedade de qualquer naufrágio ou restos de naufrágio que se encontrem nas águas interiores, águas arquipelágicas ou mar territorial de Cabo Verde, decorridos 3 (três) meses após o naufrágio.

2. Igualmente adquire a propriedade dos naufrágios ou restos de naufrágio que, findo o prazo referido no número anterior, encontrem-se situados na zona económica exclusiva de Cabo Verde, na de outro Estado ou em alto mar, quando os bens pertencem a nacionais cabo-verdianos.

3. O disposto no n.º 1, não prejudica o estabelecido no artigo 128.º sobre a aquisição da propriedade dos navios abandonados em porto.

4. Os direitos de aquisição previstos nos números anteriores, não se aplicam aos navios de Estado e os restos de naufrágio pertencentes a um Estado.

Artigo 643.º

Interrupção da prescrição aquisitiva

1. O prazo de prescrição interrompe-se no momento em que se solicitar a extracção prevista no Capítulo seguinte e esta se iniciar no prazo concedido.

2. O prazo volta a correr se os trabalhos de extracção forem suspensos ou terminar o prazo concedido para a sua execução.

CAPÍTULO III**Controlo administrativo das extracções**

Artigo 644.º

Operações de exploração

As operações de exploração, rastreio e localização de naufrágios ou de restos de naufrágio nos espaços marítimos nacionais estão sujeitos a autorização da administração marítima e, é concedida a quem provar a propriedade desses bens ou, noutros casos, livremente e sem carácter exclusivo.

Artigo 645.º

Operações de extracção

1. As operações de extracção de naufrágios ou de restos de naufrágio nos espaços marítimos nacionais carecem de autorização prévia da administração marítima, que fixa os prazos e condições em que devem ser realizadas.

2. Os titulares da autorização são obrigados a comunicar o início e o fim das operações, bem como, a permitir acções de inspecção e vigilância pelas autoridades públicas.

Artigo 646.º

Titulares do direito de extracção

1 Podem solicitar a autorização de extracção, os proprietários dos navios ou restos de naufrágio.

2. Existindo vários proprietários, a solicitação deve ser formulada por acordo entre eles, ou mediante renúncia expressa daqueles que não tiverem interesse na extracção.

3. Tratando-se de extracção conjunta de navios naufragados e dos bens que neles se encontrem, o titular do direito de extracção é o proprietário do navio.

Artigo 647.º

Contratos de extracção

1. A autorização de extracção pode ser solicitada por terceiros que tenham celebrado contratos de salvação marítima ou outros com o proprietário.

2. O contrato a que se refere o número anterior deve conferir expressamente ao contratante poderes para efectuar a solicitação de extracção.

Artigo 648.º

Extracção de navios ou bens propriedade do Estado

Se a propriedade dos navios naufragados ou dos restos de naufrágio pertencer ao Estado de Cabo Verde e não lhe convir a extracção ou aproveitamento directo, a administração marítima pode concedê-la a outros interessados, mediante concurso conforme a legislação aplicável.

CAPÍTULO IV

Dos bens de comércio proibido ou restrito

Artigo 649.º

Conceito

1. Para efeitos do regime de naufrágios consideram-se bens de comércio proibido ou restrito o material militar, constituído pelas armas, munições, explosivos ou outro material proveniente ou destinado ao uso das forças armadas, independentemente de seu valor económico.

2. Consideram-se igualmente bens de comércio proibido ou restrito, os do património cultural subaquático, constituído por todos os rastros de existência humana que tenham um carácter cultural, histórico ou arqueológico e permanecido total ou parcialmente debaixo de água, de forma periódica ou contínua, pelo período de 100 (cem) anos.

Artigo 650.º

Extracção de bens de comércio proibido ou restrito

1. A extracção dos bens de comércio proibido ou restrito, fica sujeita a legislação especial e ao regime que se estabelecer na autorização ou contrato público de extracção.

2. Sem prejuízo de outras sanções, a extracção dos bens de comércio proibido ou restrito situados nas águas interiores, mar territorial ou águas arquipelágicas de Cabo Verde, sem a devida autorização, considera-se infracção de contrabando cometida em território cabo-verdiano.

3. A extracção não autorizada dos bens do património cultural subaquático que se encontram na zona contígua constitui igualmente infracção de contrabando.

Artigo 651.º

Achados de bens de comércio proibido ou restrito

1. Quem encontrar casualmente no mar, bens de comércio proibido ou restrito deve comunicar imediatamente o achado à administração marítima, que por sua vez a comunica à guarda costeira.

2. Os achadores não podem proceder à recuperação daqueles, sem a autorização expressa da administração marítima ou da guarda costeira.

3. Obtida a autorização a que se refere o número anterior, os navios achadores podem rebocar ou transportar os bens achados até ao lugar designado pela guarda costeira seguindo as instruções de segurança e conservação por esta estabelecida.

4. Tratando-se de material militar ou de bens do património cultural subaquático ou outros de comércio proibido ou restrito, quem os encontrar, é obrigado, a colocá-los à disposição da guarda costeira ou das autoridades aduaneiras do porto de chegada.

Artigo 652.º

Destino dos bens

1. Identificado o material militar encontrado, pode ser colocado à disposição das autoridades estrangeiras que a reclamem, transformado em inofensivo, destruído, aproveitado pelas forças armadas ou pela guarda costeira, ou ser entregue às autoridades aduaneiras.

2. Os bens do património cultural não podem ser objecto de exploração comercial, são catalogados e incorporados ao património cultural nacional, depositados, preservados e exibidos publicamente em benefício da humanidade, de acordo com o previsto em legislação específica sobre a matéria.

Artigo 653.º

Direitos do achador

1. Quando o material militar é restituído às autoridades estrangeiras a que pertenciam, destruído ou inutilização, o achador tem direito a receber do Tesouro Público as despesas em que incorreu na sua recuperação.

2. Se o material militar for aproveitado pelas forças armadas, pela guarda costeira, ou entregue à autoridade aduaneira, o achador tem direito a uma recompensa, a cargo do Tesouro Público, correspondente a 1/3 (um terço) do valor de avaliação, deduzidas as despesas do expediente.

3. Os achadores dos bens do património cultural subaquático têm direito ao ressarcimento das despesas e a uma recompensa fixada pelo Governo em cada caso e que deve ser pago pelo Tesouro Público.

CAPÍTULO V

Das remoções por causa de interesse público

Artigo 654.º

Conceito de remoção

Entende-se por remoção ou extracção de interesse geral, a retirada, transferência, desmantelamento ou

destruição deliberada de naufrágios ou de restos de naufrágios para remover um perigo ou um inconveniente para a navegação, para a saúde pública, para os recursos naturais, para o meio ambiente ou para os interesses conexos dos espaços marítimos nacionais.

Artigo 655.º

Regime de remoções

1. As disposições deste Capítulo aplicam-se às remoções dos navios e demais bens situados nas águas interiores, nas águas arquipelágicas ou no mar territorial de Cabo Verde.

2. Aplicam-se ainda aos que se encontrem na zona económica exclusiva quando a remoção é efectuada para protecção dos recursos naturais ou do meio ambiente.

Artigo 656.º

Dever de remoção

1. O proprietário, o armador e o segurador, nos limites da respectiva apólice, estão sujeitos ao dever de remoção do navio e plataformas fixas ou de aeronaves o dever de remoção incumbe ao titular do seu uso ou exploração.

2. Quando a administração marítima entender que existem riscos para os interesses da navegação, para a saúde pública, para os recursos naturais, para o meio ambiente ou para os interesses conexos dos espaços marítimos, aquela ordena a remoção aos seus responsáveis, que devem efectua-la dentro do prazo que determinado para o efeito, que pode ser prorrogado em atenção às especiais circunstâncias que concorram.

3. Tratando-se de navios de pavilhão estrangeiro é notificado o cônsul ou representante diplomático correspondente.

Artigo 657.º

Controlo da remoção

A administração marítima define as garantias ou medidas de segurança que devem ser respeitadas para se evitar novos naufrágios nos espaços marítimos nacionais e determina, em cada caso, as condições e procedimentos para a realização das operações de remoção.

Artigo 658.º

Remoção subsidiária

No caso da pessoa obrigada não iniciar ou concluir a remoção no prazo fixado para o efeito, a administração marítima pode recorrer à execução subsidiária, por si ou mediante contratos com terceiros, a expensas do obrigado.

Artigo 659.º

Afectação dos bens recuperados

1. Os navios ou bens recuperados ao abrigo do disposto no artigo anterior são afectos ao pagamento das despesas com a remoção.

2. Se as despesas não forem pagas nos prazos estabelecidos, a administração marítima pode proceder à alie-

nação directa dos bens a que se refere o número anterior e cobrá-las do valor da venda com preferência absoluta sobre todos os demais créditos que possam pesar sobre o navio, esteja ou não garantido com privilégio marítimo ou com hipoteca naval.

3. O excedente do preço obtido na venda, uma vez liquidadas as despesas, satisfeitos os créditos a que se refere o artigo 273.º e os créditos hipotecários, é entregue ao Tesouro Público.

Artigo 660.º

Subsistência da responsabilidade pessoal

1. Se o produto da venda não for suficiente para cobrir as despesas, os obrigados continuam pessoalmente responsáveis pela diferença, cujo pagamento pode ser exigido por via administrativa ou por via judicial perante as autoridades nacionais ou estrangeiras.

2. A administração marítima pode solicitar o arresto preventivo de outros navios pertencentes ao mesmo devedor, nos termos fixados no Título II do Livro XI do presente Código.

Artigo 661.º

Remoção de navios ou bens de titularidade desconhecida

1. Quando se tratar da remoção de navios, ou outros bens, de pavilhão, propriedade ou armador desconhecidos, aplicam-se as disposições previstas neste Capítulo, publicando os requerimentos por meio de anúncios no quadro de editais da administração marítima competente e gratuitamente no Boletim Oficial.

2. A comparência dos interessados deve ser feita dentro do prazo fixado pela administração marítima de acordo com a importância do obstáculo que deva ser removido.

3. Se apenas for conhecida a nacionalidade do navio ou aeronave, além da publicidade prevista no n.º 1, deve-se comunicar ao cônsul do Estado do pavilhão.

Artigo 662.º

Remoção em porto

Nas situações de naufrágio ou de restos de naufrágio em águas interiores da zona portuária a administração marítima exerce os seus poderes em coordenação com a administração portuária, e interferir o menos possível na actividade normal de exploração do porto.

Artigo 663.º

Relatório da Administração Pesqueira

1. Sempre que o motivo alegado para a remoção seja o interesse para os recursos biológicos, a administração marítima, conforme o caso, deve solicitar um relatório à administração pesqueira com carácter prévio ao início das suas acções.

2. O motivo alegado tem-se por justificado se não for emitido no prazo de 30 (trinta) dias ou naquele que, por razões de urgência devidamente justificadas, seja fixado pela autoridade solicitante.

TÍTULO V**DA RESPONSABILIDADE CIVIL POR DANOS DE POLUIÇÃO****CAPÍTULO I****Do âmbito de aplicação e dos sujeitos responsáveis**

Artigo 664.º

Âmbito de aplicação

1 A responsabilidade civil por danos provocados por poluição de navios, nas costas e nos espaços marítimos nacionais, onde quer que se encontrem, é regulada neste Título.

2 Para efeitos do disposto no número anterior, poluição é definida nos termos do artigo 60º do presente Código.

3. O presente Título não se aplica aos danos causados por substâncias radioactivas ou nucleares, que são regulados em legislação especial.

Artigo 665.º

Sujeitos responsáveis

1. O armador do navio poluidor é obrigado a indemnizar os danos por poluição, sem prejuízo do direito de regresso contra as pessoas que provocaram a poluição.

2. Quando a poluição é provocada por vários navios, os seus armadores são solidariamente obrigados a indemnizar os danos por poluição, salvo se aquela puder ser atribuída em exclusivo a um dos navios.

CAPÍTULO II**Do regime de responsabilidade**

Artigo 666.º

Fundamento da responsabilidade

1. O armador é responsável pelos danos de poluição causados pelo seu navio.

2. Pode o armador, afastar a sua responsabilidade, se provar que os danos foram causados por motivo de força maior, por negligência das autoridades responsáveis pela manutenção das luzes ou outras ajudas à navegação, seja por acção ou omissão, ou por acto intencional de um terceiro.

Artigo 667.º

Culpa do lesado

Se o armador provar que os danos por poluição resultaram, no todo ou em parte, de acção culposa ou dolosa do lesado, afasta total ou parcialmente a sua responsabilidade perante este.

Artigo 668.º

Alcance da indemnização

1. As perdas ou danos causados por poluição fora do navio, para além da perda dos benefícios sofridos por aqueles que utilizam ou aproveitam as águas ou costas

afectadas, podem ser indemnizados, porém, a indemnização por deterioração do meio ambiente, é limitada ao custo das medidas de restauração efectivamente tomadas.

2. O custo das medidas razoavelmente adoptadas por qualquer pessoa depois de ocorrer o sinistro com objectivo de prevenir ou minimizar os danos por poluição, pode ser igualmente indemnizado.

3. Qualquer dos casos, está sujeito ao regime de limitação global da responsabilidade, regulada no Livro IX do presente Código.

Artigo 669.º

Seguro obrigatório

1. Os navios são obrigados a ter um seguro de responsabilidade civil por danos de poluição das costas e águas navegáveis, cujas condições e cobertura mínima são determinadas por regulamento do Governo.

2. Os lesados têm o direito de acção directa contra o segurador de responsabilidade civil até o limite da apólice.

3. O segurador pode opor as mesmas excepções que o armador, nos termos dos artigos anteriores e, ainda, que a poluição se deveu a um acto intencional do mesmo armador.

4. O segurador pode igualmente recorrer à limitação da sua responsabilidade prevista no nº 3 do artigo anterior.

Artigo 670.º

Proibição de navegação

1. A administração marítima pode proibir a navegação aos navios nacionais e à actividade dos artefactos navais nacionais que não possuam a cobertura do seguro a que se refere o artigo anterior.

2. Pode, ainda, negar a entrada nos portos nacionais, fundeadouros ou terminais situados em águas interiores, águas arquipelágicas ou mar territorial aos navios que careçam da referida cobertura de seguro.

3. Os artefactos navais estrangeiros que não possuam a cobertura não podem estacionar para realizar suas actividades nos espaços marítimos nacionais.

LIVRO IX**DA LIMITAÇÃO GLOBAL DE RESPONSABILIDADE****TÍTULO I****DAS DISPOSIÇÕES GERAIS**

Artigo 671.º

Âmbito de aplicação

1. As normas deste Livro aplicam-se sempre que o titular do direito de limitação o invoque perante as autoridades judiciais competentes.

2. Para efeitos do disposto no número anterior, é irrelevante a nacionalidade ou domicílio dos credores ou devedores, bem como, o pavilhão do navio em relação ao qual se invoque o direito de limitação.

3. São limitáveis as reclamações a que se refere o artigo 676.º surgido em consequência da utilização ou navegação de navios que se destinam à navegação marítima e não limitáveis as responsabilidades relativas a artefactos navais.

Artigo 672.º

Regimes especiais de limitação

1. O disposto neste Livro não prejudica os direitos de limitação específicos estabelecidos no presente Código para o transportador marítimo de mercadorias e para o operador portuário no quadro das reclamações por incumprimento dos contratos de transporte ou de manuseamento portuário.

2. O transportador que seja ao mesmo tempo armador ou afretador do navio onde se realiza o transporte e o operador portuário podem optar pela aplicação do regime de limitação específico a que se refere o número anterior.

3. Salvaguarda-se ainda os regimes especiais de limitação estabelecidos nas convenções internacionais vigentes em Cabo Verde para os danos de poluição por hidrocarbonetos ou outras substâncias nocivas ou perigosas.

Artigo 673.º

Direito de limitação da responsabilidade

1. Os armadores e os seus gestores gozam do direito de limitação das suas responsabilidades perante as reclamações derivadas de acidentes, nos termos estabelecidos neste Livro.

2. Gozam igualmente desse direito as pessoas que prestam serviços directamente relacionados com operações de salvamento, os proprietários e afretadores do navio nos casos em que lhes são exigidas responsabilidades pela utilização ou navegação do navio.

3. Podem ainda invocar o direito de limitação as pessoas de cujas acções ou omissões, sejam responsáveis os proprietários, armadores, gestores, afretadores ou salvadores a que se refere o número anterior.

4. Os seguradores da responsabilidade dos titulares do direito de limitação gozam desse direito na mesma medida do segurado.

Artigo 674.º

Perda do direito de limitação

O responsável, perde o direito de limitação da sua responsabilidade se o dano ou prejuízo se ficou a dever a acto intencional ou negligente da sua parte.

Artigo 675.º

Relação com o regime de responsabilidade

1 O regime de limitação previsto neste Livro aplica-se sempre que a responsabilidade civil seja exigida, independentemente do tipo de processo.

2. A evocação do direito de limitação não constitui admissão da responsabilidade, a qual se determina conforme as normas do presente Código e demais leis aplicáveis.

TÍTULO II

LIMITAÇÃO DE RESPONSABILIDADE POR CRÉDITOS MARÍTIMOS

Artigo 676.º

Reclamações sujeitas a limitação

1. Estão sujeitas a limitação as reclamações seguintes:

- a) Reclamações por morte ou lesões corporais, por perdas ou danos sofridos nos bens, incluindo os danos a obras portuárias, vias navegáveis, ajudas à navegação e demais bens do domínio público marítimo, verificados a bordo ou directamente ligados à utilização ou navegação do navio ou com operações de salvamento, bem como, os prejuízos derivados dessas causas;
- b) Reclamações relacionadas com prejuízos derivados do atraso no transporte da carga, dos passageiros e suas bagagens;
- c) Reclamações relacionadas com prejuízos derivados da lesão dos direitos não contratuais, provocados directamente pela utilização ou navegação do navio ou com operações de salvamento;
- d) Reclamações promovidas por pessoa que não é o responsável e relacionadas com as medidas tomadas a fim de evitar ou minorar os prejuízos em relação aos quais a pessoa responsável possa limitar a sua responsabilidade, salvo quando as mesmas tenham sido adoptadas em virtude de um contrato celebrado entre elas.

2. As reclamações estabelecidas no número anterior estão sujeitas a limitação de responsabilidade independentemente da acção exercida possuir natureza contratual ou extracontratual.

Artigo 677.º

Reclamações excluídas de limitação

Estão excluídas de limitação as reclamações seguintes:

- a) As de recompensa por salvamento, incluídas as relativas à compensação especial e as referentes às contribuições para avaria grossa;
- b) As relativas a acidentes de trabalho ou outras nascidas na relação laboral, promovidas contra titulares do direito a limitar pelos seus trabalhadores ou por familiares dos lesados que se regem por sua legislação específica;
- c) As da administração marítima relativas às remoções reguladas no Capítulo V do Título IV do Livro VIII do presente Código.

TÍTULO III

**DOS MONTANTES MÁXIMOS
DE INDEMNIZAÇÃO**

Artigo 678.º

CrITÉrios de limitação

A regulamentação dos limites máximos de indemnização faz-se em função da arqueação bruta do navio, natureza do acidente e seu resultado.

Artigo 679º

Limites gerais

1. Salvo os casos previstos no artigo seguinte, o montante máximo de indemnização por reclamações sujeitas a limitação é determinado para cada acidente, em função da arqueação bruta do navio que originou os créditos, conforme o estabelecido nas alíneas seguintes:

- a) Para reclamações relacionadas com morte ou lesões corporais, dois milhões de Direitos de Saque Especiais – DSE, do Fundo Monetário Internacional, para navios de arqueação bruta até 2000 toneladas e, para os casos em que a arqueação bruta do navio exceder as 2000 toneladas, acrescentam-se sucessivamente aos dois milhões de DSE, as quantias seguintes:
 - i) 800 de DSE, por cada unidade de arqueação bruta compreendida entre 2001 e 30.000 toneladas;
 - ii) 600 de DSE, por cada unidade de arqueação bruta compreendida entre 30.001 e 70.000 toneladas;
 - iii) 400 de DSE, por cada unidade de arqueação bruta que exceder as 70.000 toneladas.
- b) Para as demais reclamações sujeitas a limitação, um milhão de DSE, para navios de arqueação bruta até 2000 toneladas, e para os casos em que a arqueação bruta exceder as 2000, acrescentam-se sucessivamente ao um milhão de DSE, as quantias seguintes:
 - i) 400 de DSE, por cada unidade de arqueação bruta compreendida entre 2001 e 30.000 toneladas;
 - ii) 300 de DSE, por cada unidade de arqueação bruta compreendida entre 30.001 e 70.000 toneladas;
 - iii) 200 de DSE, por cada unidade de arqueação bruta que exceder as 70.000 toneladas.

3. Os montantes expressos em DSE referem-se Direitos de Saque Especiais, tal como definidos pelo Fundo Monetário Internacional.

4. A conversão dos montantes em moeda nacional efectua-se, em processo judicial, de acordo com a valorização dessa moeda aplicada pelo Fundo Monetário Internacional à data da sentença.

Artigo 680.º

Distribuição entre os credores

1. Os montantes obtidos nos termos do disposto nos artigos precedentes integram um fundo ou fundos de limitação que é distribuído entre os credores vítimas do mesmo acidente, na proporção das respectivas reclamações.

2. Se o montante calculado em conformidade com a alínea a) do artigo anterior não for suficiente para satisfazer a totalidade das reclamações, os lesados concorrem pelo remanescente com os demais credores para o cobrar, do fundo ou fundos calculados em conformidade com a alínea b) do referido artigo.

3. A administração marítima goza do direito de preferência na cobrança sobre os demais credores a que se refere o artigo anterior, em caso de reclamações por danos causados a obras portuárias, vias navegáveis, ajudas a navegação e, em geral, ao domínio público marítimo.

TÍTULO IV

DOS FUNDOS DE LIMITAÇÃO

Artigo 681.º

Condição do direito de limitação

1. A alegação do direito de limitação perante as autoridades judiciais cabo-verdianas implica para o titular o dever de constituir o fundo ou fundos de limitação, integrados pelos montantes estabelecidos no Título anterior, acrescidos dos interesses legais surgidos desde a data do acidente que originou a responsabilidade.

2. O fundo ou fundos podem ser constituídos através de depósito do montante correspondente ou da prestação de garantias idóneas.

Artigo 682.º

Afectação do fundo e paralisação de outras medidas

1. O fundo ou fundos regularmente constituídos, apenas podem ser utilizados para a satisfação das reclamações em relação às quais se pode invocar a limitação da responsabilidade, mesmo em caso de insolvência do titular do direito de limitação.

2. Constituído o fundo ou fundos de limitação, os credores cujas reclamações estão sujeitas a limitação não podem perseguir outros bens do devedor.

3. Os navios ou outros bens pertencentes ao titular do direito de limitação, que hajam sido arrestados para responder a uma reclamação que pode ser promovida contra um fundo constituído, ficam livres mediante levantamento do arresto que deve ser ordenado pela autoridade judicial logo que tome conhecimento da constituição do fundo.

Artigo 683.º

Sub-rogação

O responsável, o segurador ou terceiro que pagar uma reclamação imputável a um fundo de limitação antes da sua distribuição, fica subrogado nos direitos da pessoa indemnizada perante o fundo.

Artigo 684.º

Procedimento e caducidade do direito a limitar

1. A constituição do fundo ou fundos de limitação, bem como a sua distribuição pelos credores devem seguir o procedimento regulado no Título VI do Livro XI do presente Código.

2. O direito à constituição dos fundos de limitação caduca no prazo de 2 (dois) anos a contar da data da apresentação da primeira reclamação judicial em consequência do acidente que dá lugar a invocação do direito de limitação.

LIVRO X**DO SEGURO MARÍTIMO****TÍTULO I****DAS DISPOSIÇÕES COMUNS A TODOS OS SEGUROS MARÍTIMOS****CAPÍTULO I****Das disposições gerais**

Artigo 685.º

Conceito e objecto

1. O seguro marítimo é o contrato pelo qual o segurador se obriga, mediante o pagamento de um prémio, a indemnizar ao segurado os sinistros sofridos por determinados interesses, durante uma viagem marítima, em resultado da realização de determinados riscos.

2. Pode constituir objecto de seguro marítimo, todo e qualquer interesse legítimo, incluindo o lucro esperado, exposto a riscos marítimos.

Artigo 686.º

Carácter dispositivo

Salvo o caso em que expressamente se estabeleça o carácter obrigatório ou de outro modo se exclua a possibilidade de acordo em contrário, as disposições deste Livro aplicam-se apenas na falta de acordo entre as partes.

Artigo 687.º

Forma

1. O contrato de seguro marítimo é obrigatoriamente reduzido a escrito num instrumento denominado apólice de seguro.

2. A apólice de seguro deve ser sempre emitida em duplicado.

3. São nulos os seguros não formalizados em apólice.

Artigo 688.º

Conteúdo obrigatório da apólice

A apólice de seguro deve obrigatoriamente enunciar e conter:

a) O lugar de celebração do contrato;

b) A data de celebração do contrato;

c) Os nomes e os domicílios das partes contratantes e, sendo caso disso, a indicação de quem contrata o faz por conta de outro;

d) O objecto do seguro, sua natureza e valor;

e) Os riscos contra os quais se faz o seguro ou a menção de que cobre todos os riscos de mar;

f) Os momentos em que começam e acabam os riscos;

g) A quantia segurada;

h) O prémio do seguro a pagar pelo segurado;

i) A cláusula à ordem, ou ao portador, se for acordada;

j) A assinatura do segurador;

k) Em geral, todas as circunstâncias cujo conhecimento possa interessarem ao segurador, assim como todas as condições acordadas pelas partes.

Artigo 689.º

Seguro por conta própria e por conta de outrem

1. O seguro pode ser contratado por conta própria ou por conta de outrem.

2. Se não se declarar na apólice que o seguro é por conta de outrem, considera-se contratado por conta de quem o fez.

Artigo 690.º

Interesse do segurado

1. Se aquele por quem ou em nome de quem o seguro é feito não tem interesse na coisa segurada no momento do sinistro, o seguro é nulo.

2. Excedendo, o seguro, o valor do interesse segurado, só é válido até alcançar o valor deste.

3. Se o interesse do segurado for limitado a uma parte da coisa segurada na sua totalidade ou do direito a ela respeitante, considera-se feito o seguro por conta de todos os interessados, ressalvado o direito a haver a parte proporcional ao prémio.

Artigo 691.º

Transmissão da propriedade do interesse segurado

Transmitindo-se a propriedade do interesse segurado durante a vigência do contrato, transfere-se automaticamente o seguro para o novo titular do interesse.

Artigo 692.º

Resseguro

As disposições relativas ao seguro marítimo são também aplicáveis ao resseguro.

CAPÍTULO II

Dos riscos segurados

Artigo 693.º

Conhecimento antecipado de haver cessado o risco ou ocorrido o sinistro

1. O seguro é nulo se, aquando da conclusão do contrato, o segurador tinha conhecimento de haver cessado o risco, ou se o segurado ou a pessoa que fez o seguro tinha conhecimento da verificação do sinistro.

2. No primeiro caso previsto no número anterior, o segurador não tem direito ao prémio e, no segundo tem, direito ao prémio e não é obrigado a indemnizar o segurado.

Artigo 694.º

Riscos cobertos

1. O seguro marítimo cobre todos os riscos de mar, entendendo-se por estes, todas as perdas ou danos ocasionados aos interesses segurados pelos factos fortuitos ou de força maior ocorridos durante uma viagem marítima.

2. Salvo exclusão expressa na apólice entende-se que o seguro marítimo cobre ainda os seguintes riscos:

- a) A contribuição das coisas seguradas em avarias grossas e os pagamentos de recompensas de salvamento;
- b) As despesas efectuadas, depois da ocorrência do sinistro resultante de um risco coberto, para evitar ou reduzir os danos no interesse segurado.

Artigo 695.º

Riscos excluídos

Salvo inclusão expressa na apólice, o segurador não cobre os riscos:

- a) De guerra civil ou internacional;
- b) De motins, revolução, rebelião, greves, lock-outs, actos de sabotagem ou de terrorismo;
- c) Dos danos causados pela coisa assegurada a outros bens ou pessoas;
- d) Atómicos ou nucleares.

Artigo 696.º

Culpa do segurado na produção do sinistro

1. O segurador responde também pelas perdas ou danos sofridos pelos interesses segurados resultantes de culpa do próprio segurado ou de seus auxiliares.

2. Não obstante o disposto no número anterior, o segurador pode afastar a responsabilidade se provar que o sinistro foi devido à culpa grave do próprio segurado na protecção das coisas ou outros interesses perante os riscos verificados.

3. Existindo acordo em contrário, o segurador não responde pelos danos resultantes de actuação dolosa do próprio segurado.

4. O segurador responde pelos danos sofridos pelas coisas seguradas por culpa do capitão ou dos demais membros da tripulação, sem prejuízo do disposto no artigo 729.º.

Artigo 697.º

Seguro de risco de guerra e greves

Se o segurador se tiver obrigado expressamente a segurar os riscos de guerra e greves, sem determinação precisa, responde pelas perdas e danos causados às coisas seguradas por:

- a) Hostilidade, represália, embargo de potência, presa e violência de qualquer espécie, por parte de governo amigo ou inimigo, de direito ou de facto, reconhecido ou não reconhecido, e, em geral, por todos os factos e acidentes de guerra, ainda que não tenha havido declaração de guerra ou que a guerra tenha terminado;
- b) Actos de sabotagem ou terrorismo, motins, revolução, rebelião, greves ou lock-outs com carácter político ou relacionado com a guerra.

Artigo 698.º

Dúvidas quanto à causa do sinistro

Em caso de dúvidas quanto à causa do sinistro, presume-se que este resultou dos riscos de mar.

Artigo 699.º

Exclusão de responsabilidade

O segurador não responde por:

- a) Perdas ou danos decorrentes de vício próprio da coisa segurada, sem prejuízo do disposto no artigo 729.º;
- b) Perdas ou danos resultantes de multas, confiscos, sequestros, inspecções, medidas sanitárias ou de desinfecção que se seguiram a violações de blocos, actos de contrabando, de comércio proibido ou clandestino;
- c) Indemnizações devidas em razão de penhora ou cauções prestadas para levantamentos desta;
- d) Prejuízos que não constituam perdas ou danos materiais directos na coisa segurada, tais como desemprego, diferenças de câmbio ou dificuldades no comércio do segurado.

Artigo 700.º

Mudança de rota, de viagem ou de navio

1. Toda mudança voluntária de rota, de viagem ou de navio, por parte do segurado, faz cessar a obrigação do segurador, o qual tem direito ao prémio por inteiro, se começou a correr os riscos.

2. Não obstante o disposto no número anterior o segurador continua responsável pelos sinistros, se se provar que estes ocorreram na parte da rota convencionada.

3. Os riscos segurados continuam cobertos em caso de arribada forçada ou de outra mudança forçada de rota, de viagem ou de navio, ou de mudança decidida pelo capitão sem consentimento do armador e do segurado.

Artigo 701.º

Cláusula “livre de avarias”

A cláusula “livre de avarias” libera o segurador de toda e qualquer responsabilidade por perdas ou danos aos interesses assegurados com a única excepção dos casos em que tenha lugar o abandono.

Artigo 702.º

Despesas excluídas

Não são a cargo do segurador as despesas da navegação, pilotagem, reboque, quarentena e outras feitas em razão de entrada ou saída do navio nos portos, nem as tarifas ou direitos de tonelagem, ancoradouro, saúde pública, sinais marítimos e outras despesas semelhantes impostas sobre o navio ou a carga, salvo se tais despesas forem classificadas como avaria grossa.

CAPÍTULO III

Das obrigações do segurado

Artigo 703.º

Obrigações do segurado

1. São obrigações do segurado:

- a) Pagar o prémio, as taxas e despesas, no lugar e dentro dos prazos convencionados;
- b) Dispensar os cuidados que sejam razoavelmente exigíveis à conservação das coisas seguradas;
- c) Declarar exactamente, aquando da conclusão do contrato, todas as circunstâncias de que tenha conhecimento e sejam susceptíveis de influenciar na apreciação pelo segurador do risco que assume;
- d) Notificar o segurador, na medida em que deles tenha conhecimento, de todos os agravamentos de risco que se verifiquem durante a vigência do contrato.

2. O segurado deve contribuir para a salvação das coisas seguradas e tomar todas as medidas que seja razoável exigir para acautelar os seus direitos em relação a terceiros responsáveis.

3. O segurado responde perante o segurador pelos danos que para este resultarem do incumprimento da obrigação estabelecida no número anterior.

Artigo 704.º

Falta de pagamento do prémio

A falta de pagamento de um prémio confere ao segurador o direito de, mediante simples carta registada dirigida ao segurado, suspender o seguro até que o pagamento seja efectuado e, caso o não seja no prazo de 30 (trinta) dias, rescindir o contrato.

Artigo 705.º

Inexactidão ou reticências na declaração do risco

1. Toda a declaração inexacta ou reticência relativa a factos ou circunstâncias conhecidas pelo segurado, ou por quem fez o seguro, susceptíveis de influenciar sobre a existência ou condições do contrato torna o seguro nulo.

2. O seguro não deixa de ser nulo, ainda que o facto ou circunstância objecto da inexactidão ou reticência não tenha contribuído para produção do dano.

3. Se da parte de quem fez as declarações tiver havido má fé, o segurador tem direito ao prémio.

Artigo 706.º

Dever de comunicar o agravamento do risco

1. Todo agravamento de riscos posterior à celebração do contrato deve ser notificado ao segurador no prazo de 3 (três) dias úteis, a contar do seu conhecimento pelo segurado, sob pena de cessação do contrato a partir da data de agravamento, conservando o segurador, o direito ao prémio.

2. Se o agravamento notificado do risco não resultar de factos imputáveis ao segurado, mantém-se o contrato, tendo o segurador direito ao aumento do prémio correspondente ao agravamento.

3. Se o agravamento notificado do risco resultar de facto imputável ao segurado, o segurador pode resolver o contrato, conservando o direito ao prémio.

Artigo 707.º

Proibição da duplicação do seguro

O segurado não pode, sob pena de nulidade, fazer segurar pela segunda vez, pelo mesmo tempo e riscos, coisa já segura pelo seu inteiro valor, excepto se:

- a) Subordinar o segundo seguro à nulidade do primeiro ou à insuficiência patrimonial total ou parcial do respectivo segurador;
- b) Ceder os direitos do primeiro seguro ao segundo segurador ou denunciar previamente o primeiro seguro.

CAPÍTULO IV

Da liquidação do sinistro e da sub-rogação

Artigo 708.º

Comunicação do sinistro

O segurado deve participar ao segurador o sinistro no prazo de 3 (três) dias a contar da data em que dele tenha conhecimento.

Artigo 709.º

Obrigações de indemnizar

1. O segurador é obrigado a pagar ao segurado a indemnização acordada após a verificação do sinistro e este lhe seja comunicado.

2. O segurador pode opor ao portador da apólice, tanto à ordem como ao portador, todas as excepções relativas à apólice que, poderia opor ao segurado originário, como se não tivesse havido a transmissão.

Artigo 710.º

Modalidades de liquidação

1. Pode-se liquidar o sinistro em regime de avarias ou em regime de abandono, conforme o previsto nos artigos seguintes.

2. Compete ao segurado escolher o regime de liquidação.

3. Não obstante, o disposto no número anterior, o segurado não pode optar pelo regime de abandono nas situações distintas dos previstos no artigo 731.º para o seguro de cascos e no artigo 743.º para o seguro de mercadorias.

Artigo 711.º

Indemnização em regime de avarias

1. Na liquidação em regime de avarias o segurador deve indemnizar ao segurado o valor das perdas ou danos sofridos nos interesses segurados.

2. O valor da indemnização determina-se por acordo dos interessados e, na sua falta, mediante avaliação judicial.

3. Salvo declaração expressa na apólice, o segurador não pode ser obrigado a reparar ou substituir as coisas seguradas.

Artigo 712.º

Liquidação da contribuição à avaria grossa

1 O segurador reembolsa ao segurado o valor da contribuição pago em avaria comum, em proporção à relação existente entre o valor real do bem segurado e o montante máximo do seguro.

2. O reembolso referido no número anterior não pode exceder o montante da contribuição efectivamente paga.

Artigo 713.º

Liquidação da recompensa de salvação

1. Quando a recompensa de salvação não for distribuída em avaria grossa, o segurador deve reembolsar ao segurado, a quantia que tenha pago ao salvador, em proporção à relação existente entre o valor real da coisa segurada e o montante máximo do seguro.

2. O reembolso referido no número anterior não pode exceder o montante da recompensa efectivamente paga.

Artigo 714.º

Extensão e efeitos do abandono

1. O abandono compreende somente os bens que são objecto de seguro e de risco, e não pode ser parcial, nem condicional.

2. O abandono transfere ao segurador os direitos do segurado sobre os bens segurados, ficando o segurador obrigado ao pagamento da totalidade da quantia segurada.

3. A transmissão referida no número anterior é definitiva e irrevogável e produz efeitos entre as partes a partir do momento em que o abandono foi devidamente comunicado.

4. O segurado deve entregar ao segurador todos os documentos concernentes aos bens segurados.

Artigo 715.º

Declaração de abandono

1. O abandono deve ser comunicado pelo segurado ao segurador no prazo de 30 (trinta) dias a contar do dia em que aquele teve conhecimento do sinistro, ou da expiração do prazo que permite o abandono, no caso de falta de notícias.

2. A comunicação deve ser feita por carta registada ou por qualquer outro meio fidedigno.

3. Decorridos os prazos previstos no nº 1, o segurador não pode fazer a declaração de abandono, ficando a salvo, o seu direito à liquidação em regime de avaria.

Artigo 716.º

Declaração dos seguros existentes em caso de abandono

1. Ao comunicar o abandono ou posteriormente, o segurado é obrigado a declarar todos os seguros que fez ou de que tenha conhecimento, só se contando o prazo para o segurador efectuar o pagamento a partir da data dessa declaração.

2. O segurado que, de má fé, prestar declarações inexactas fica privado do direito à indemnização.

Artigo 717.º

Ineficácia da declaração de abandono

A declaração de abandono não produz efeitos jurídicos se não forem confirmadas os factos sobre os quais ela se fundou, ou não existiam ao tempo em que ela se fez ao segurador.

Artigo 718.º

Prazo de pagamento da indemnização

1. Em caso de abandono, o segurador deve pagar a indemnização no prazo de 3 (três) meses a contar da comunicação da declaração.

2. Nas liquidações em regime de avaria o pagamento deve ser efectuado no prazo de 30 (trinta) dias a contar da data da fixação da indemnização.

Artigo 719.º

Sub-rogação

1. O segurador que pagar a indemnização do seguro fica subrogado em todos os direitos do segurado em relação a terceiros causadores do sinistro.

2. Se a indemnização apenas recair sobre parte das avarias, o segurador e o segurado concorrem a fazer valer esses direitos na proporção da quantia que a cada um for devida.

3. No caso de indemnização de perdas ou danos que constituam avaria grossa, o segurador que pagar se subrogará na posição do seu segurado na massa activa da avaria grossa.

Artigo 720.º

Prescrição

1. As acções emergentes do contrato de seguro marítimo prescrevem no prazo de 2 (dois) anos, salvo se o autor demonstrar não lhe ser possível, por causa que não lhe seja imputável, exercer judicialmente o seu direito dentro desse prazo.

2. O prazo de prescrição conta-se:

- a) Para as acções de pagamento do prémio, a contar da data da exigibilidade;
- b) Para as acções de pagamento da indemnização em regime de avaria e no seguro de cascos, a contar da data do sinistro;
- c) Para as acções de pagamento da indemnização em regime de avaria e no seguro de mercadorias, a contar da data da chegada do navio ou, não chegando o navio, da data que deveria ter chegado, ou se o sinistro for posterior, da data do sinistro;
- d) Para as acções de pagamento da indemnização em regime de abandono, da data do sinistro que confira direito ao abandono ou, na falta de notícias, a contar da data em que começa o prazo para fazer a declaração de abandono;
- e) Para as acções do segurado que tenham por fundamento sua contribuição à avaria grossa ou o pagamento das recompensas por salvação, a contar da data do pagamento feito pelo segurado;
- f) Para as acções do segurado que tenham por fundamento a sua responsabilidade perante terceiros, a contar da data em que este tenha instaurado a acção ou que o segurado o tenha indemnizado.

3. A acção para a restituição de qualquer quantia paga em virtude do contrato de seguro, prescreve igualmente no prazo de 2 (dois) anos, a contar da data do pagamento indevido.

TÍTULO II

DO SEGURO DE CASCOS

CAPÍTULO I

Do âmbito e modalidades do seguro de cascos ou de navios

Artigo 721.º

Âmbito

As disposições deste Título aplicam-se com carácter especial ao seguro de cascos ou de navios, feitos unicamente para a duração da sua permanência nos portos, enseadas ou outros locais, na água ou em doca seca.

Artigo 722.º

Modalidades

O seguro de cascos ou de navios pode ser feito por uma viagem, por várias viagens consecutivas ou por tempo determinado.

Artigo 723.º

Seguro por viagem

1. No seguro por viagem os riscos correm por conta do segurador desde que o navio desamarra ou levanta a âncora para sair do porto até ao momento em que está ancorado ou amarrado no porto de destino.

2. Não obstante o previsto no número anterior, se o navio receber mercadorias, os riscos correm por conta do segurador desde o início da carga até o final da descarga.

3. Se a descarga se atrasar por culpa do destinatário, os riscos terminam para o segurado, 15 (quinze) dias depois da chegada do navio ao seu destino.

Artigo 724.º

Seguro por tempo determinado

1. No seguro por tempo determinado os riscos são cobertos pelo segurador do primeiro ao último dia.

2. Os dias contam-se das 0 (zero) às 24h:00 (vinte e quatro horas), segundo a hora do lugar onde a apólice tenha sido emitida.

3. O seguro por tempo determinado é tacitamente prorrogado, por igual período se não for denunciado por qualquer das partes antes do seu termo.

CAPÍTULO II

Das regras especiais do seguro de cascos ou de navios

Artigo 725.º

Valor convencionado

1. Quando o valor pelo qual o navio tenha sido segurado for prévia e expressamente convencionado pelas partes, estas renunciam reciprocamente a qualquer outra avaliação para efeitos de indemnização, salvo se o segurador demonstrar que houve má fé do segurado.

2. A quantia segurada compreende indivisivelmente, o casco e as máquinas ou outros meios de propulsão, bem como as demais partes integrantes do navio de que o segurado é proprietário, mas não compreende nem as provisões nem o combustível nem os demais acessórios do navio.

3. Qualquer seguro, seja qual for a sua data, feito separadamente sobre as partes integrantes do navio pertencentes ao segurado, importa a redução na medida da quantia segurada, em caso de perda total ou abandono, do valor convencionado.

4. No caso das coberturas por contribuição à avaria grossa e das recompensas por salvação aplica-se a regra proporcional a que se referem os artigos 712.º e 713.º.

Artigo 726.º

Prémio

1. No seguro feito por uma ou várias viagens consecutivas, o segurador tem direito à totalidade do prémio a partir do momento em que os riscos tenham começado a correr por sua conta.

2. No seguro feito por um tempo determinado o segurador tem direito ao prémio estipulado para todo o período de duração da garantia, no caso de perda total ou de abandono a cargo do segurador, no caso contrário, o segurador tem apenas direito ao prémio correspondente ao tempo decorrido até à perda total ou abandono.

Artigo 727.º

Alienação ou locação do navio durante o tempo do seguro

1. No caso de alienação ou locação do navio durante o tempo do seguro, este passa para o novo dono ou para o locatário, o qual é obrigado a informar o segurador da transferência no prazo de 10 (dez) dias a contar da conclusão do contrato e cumprir todas as obrigações a que o segurado se vinculava para com o segurador.

2. O transmitente ou locador continua obrigado ao pagamento dos prémios vencidos antes da alienação ou locação.

Artigo 728.º

Responsabilidade por danos de terceiros

1. No seguro de cascos o segurador garante o reembolso dos danos de qualquer natureza pelos quais o segurado seja responsável para com terceiros em caso de abalroação pelo navio segurado ou de choque contra uma construção ou um corpo fixo, móvel ou flutuante.

2. Não obstante o disposto no número anterior, são excluídos os danos por morte ou lesões, que podem ser objecto de cobertura conforme o previsto no Título IV deste Livro.

Artigo 729.º

Exclusão de responsabilidade

O segurador não responde pelas perdas e danos resultantes de vício próprio do navio, salvo se tratar de vício oculto, ou de falta intencional do capitão ou de membros da tripulação.

Artigo 730.º

Liquidação em regime de avaria

1. Na liquidação em regime de avaria, o segurador apenas reembolsa as despesas de substituição ou de reparação necessárias para repor o navio em bom estado de navegabilidade, com exclusão de qualquer outra indemnização por depreciação ou prejuízos causados por falta de utilização do navio ou por qualquer outra causa.

2. As despesas de substituição estão sujeitas à redução correspondente à diferença de valor entre o novo e o velho.

Artigo 731.º

Casos em que o segurado pode fazer abandono

O segurado pode fazer abandono do navio nos seguintes casos:

a) Destruição total;

b) Destruição correspondente a 3 (três) quartas partes do valor;

c) Impossibilidade de reparação;

d) Presa ou captura, que se mantenha decorridos 3 (três) meses a contar da notificação do facto feita pelo segurado ao segurador;

e) Falta de notícias do navio durante mais de 3 (três) meses.

Artigo 732.º

Abandono por falta de notícias

1. No caso do abandono por falta de notícias, tendo o seguro sido feito por tempo determinado, a perda do navio presume-se acontecida dentro do tempo do seguro, desde que iniciada dentro do tempo do seguro a contagem do prazo de 3 (três) meses referidos na alínea e) do artigo anterior.

2. Havendo vários seguros sucessivos, a perda presume-se acontecida no dia seguinte àquele em que foram recebidas as últimas notícias.

3. Se, porém, vier a provar-se que a perda ocorreu fora do tempo do seguro, a indemnização paga deve ser restituída com os juros legais.

TÍTULO III**DO SEGURO DE MERCADORIAS****CAPÍTULO I****Do âmbito e modalidades do seguro de mercadorias**

Artigo 733.º

Âmbito

1. As disposições deste Título aplicam-se especialmente ao seguro de mercadorias.

2. As mercadorias são seguras ininterruptamente, onde quer que se encontrem dentro dos limites da viagem definida na apólice.

3. No caso de uma parte da viagem se fazer por via terrestre ou aérea, é aplicável a essa parte da viagem o regime do seguro marítimo.

Artigo 734.º

Modalidades

O seguro de mercadorias pode ser feito por apólice válida apenas por uma viagem ou por apólice flutuante.

Artigo 735.º

Tempo do seguro

Os riscos correm por conta do segurador desde que as mercadorias começam a ser manuseadas para serem carregadas em qualquer meio de transporte no início da viagem, até que cessa o manuseamento das mercadorias para serem descarregadas de qualquer meio de transporte, no final da viagem.

Artigo 736.º

Seguro por apólice flutuante

1. No seguro feito mediante apólice flutuante, o segurado obriga-se a declarar ao segurador e este a aceitar para a cobertura da apólice:

- a) Todas as viagens feitas por conta do segurado ou em execução de contratos de compra e venda nos termos dos quais fique a cargo do segurado a obrigação de segurar;
- b) Todas as viagens feitas por conta de terceiros relativamente às quais tenha ficado a cargo do segurado a obrigação de fazer o seguro, desde que o segurado tenha interesse na viagem, como comissário, consignatário ou noutra qualquer qualidade, não dando direito à aplicação da apólice o interesse do segurado que unicamente corresponda à execução de uma ordem de seguro dada por terceiro.

2. As viagens ficam cobertas:

- a) Nos casos da alínea a) do número anterior, a partir do momento em que as mercadorias fiquem expostas aos riscos cobertos, sempre que a declaração respectiva seja feita dentro dos prazos fixados no contrato;
- b) Nos casos da alínea b) do número anterior, a partir do momento da declaração.

Artigo 737.º

Falta de declaração do segurado

1. No caso de o segurado deixar de fazer, de má fé, as declarações a que é obrigado nos termos do artigo anterior, o segurador tem direito à imediata rescisão do contrato e fica desobrigado de indemnizar os sinistros ocorridos posteriormente à primeira omissão.

2. O segurador fica ainda com o direito ao reembolso das indemnizações que tenha feito por sinistros ocorridos em viagens posteriores à primeira omissão e a receber, a título de indemnização, os prémios correspondentes às declarações omitidas.

Artigo 738.º

Prémio no seguro por apólice flutuante

O prémio é calculado sobre o montante total das declarações para cobertura pela apólice.

CAPÍTULO II**Das regras especiais do seguro de mercadorias**

Artigo 739.º

Exclusão de responsabilidade

O segurador não responde por:

- a) Derrames ou perdas ordinárias em peso e volume, ou uso e desgaste natural das mercadorias;
- b) Deficiências de embalagem ou mau acondicionamento das mercadorias;
- c) Situações de insolvência do armador ou do transportador que dêem lugar a abandono das mercadorias;
- d) Actos ou omissões dolosos do segurado.

Artigo 740.º

Montante máximo da quantia segurada

A quantia segurada não pode ser superior à mais elevada das seguintes:

- a) O preço de compra ou, na sua falta, o preço corrente ao tempo e no lugar de carga, acrescido de todas as despesas até ao lugar do destino e do lucro esperado.
- b) O valor no lugar do destino à data da chegada ou, se as mercadorias não chegarem, à data em que deveriam ter chegado.
- c) O preço de venda, no caso de as mercadorias terem sido vendidas pelo segurado.

Artigo 741.º

Montante das avarias

O montante das avarias é o correspondente à diferença entre o valor da mercadoria avariada e o valor que ela teria, em bom estado, no mesmo tempo e lugar.

Artigo 742.º

Franquia

No caso de as partes terem convencionado uma franquia, esta é sempre independente das quebras normais do percurso.

Artigo 743.º

Casos em que o segurado pode fazer abandono

O segurado pode fazer abandono das mercadorias nos seguintes casos:

- a) Desaparecimento ou perda total;
- b) Perda ou deterioração correspondente a mais de 3/4 (três quartos) do valor;
- c) Venda judicial em consequência de avarias resultantes de riscos cobertos pelo seguro;
- d) Captura, que se mantenha, decorridos 3 (três) meses a contar da notificação do facto feita pelo segurado ao segurador;
- e) Inavegabilidade do navio transportador, no caso de as mercadorias não poderem reiniciar a viagem, em qualquer meio de transporte, no prazo de 3 (três) meses;
- f) Falta de notícias do navio durante mais de 3 (três) meses.

TÍTULO IV**DE OUTROS SEGUROS MARÍTIMOS****CAPÍTULO I****Do seguro do frete e de gastos de salvamento**

Artigo 744.º

Seguro do frete

1. O frete relativamente ao qual não haja convenção de pagamento incondicional pode ser segurado até 60% (sessenta por cento) do seu montante.

2. O seguro do frete apenas cobre, dentro dos limites da quantia segurada:

- a) A contribuição do frete em avaria grossa;
- b) O reembolso do frete, no caso de abandono do navio após sinistro resultante de risco coberto, desde que o armador demonstre, salvo nos casos de destruição total e de falta de notícias, não ter podido encaminhar as mercadorias até ao seu destino.

Artigo 745.º

Seguro de despesas de salvação

1. O seguro das despesas de salvação cobre, até à concorrência do capital segurado, as despesas feitas para salvar o navio após o sinistro resultante de um risco coberto, bem como toda a remuneração devida em razão destes riscos.

2. Este seguro só produz efeitos no caso de insuficiência da quantia segurada pela apólice do casco.

CAPÍTULO II

Do seguro de responsabilidade civil

Artigo 746.º

Âmbito de aplicação

As normas deste Título aplicam-se não só aos seguros de responsabilidade civil, mas também às coberturas dos Clubes de Protecção e Indemnização e outras coberturas do risco que determinem obrigações de indemnizar terceiros.

Artigo 747.º

Seguros obrigatórios de responsabilidade civil

Os seguros obrigatórios de responsabilidade civil exigidos pelas disposições do presente Código ou pelos seus regulamentos são fixados pelas respectivas normas específicas e, subsidiariamente, pelo disposto neste Título.

Artigo 748.º

Obrigações do segurador e acção directa

1. A obrigação de indemnizar nesta classe de seguros existe para o segurador, desde que surge a responsabilidade do segurado perante o terceiro lesado, tendo este, acção directa contra o segurador para exigir-lhe o cumprimento da sua obrigação.

2. É nulo, qualquer acordo contratual que vise alterar o disposto neste artigo.

Artigo 749.º

Limite de cobertura

O segurador da responsabilidade civil, salvo acordo expresso em contrário, responde até ao limite da quantia segurada por cada um dos factos que originem a sua responsabilidade, ocorridos na vigência do contrato.

Artigo 750.º

Limitações de responsabilidade indemnizatória

O segurador pode opor ao lesado as mesmas excepções que poderia opor ao seu segurado e, especialmente as limitações quantitativas de responsabilidade constituídas de acordo com as disposições do presente Código ou do contrato de que deu origem à responsabilidade.

LIVRO XI

DOS PROCEDIMENTOS MARÍTIMOS

TÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 751.º

Objecto

Este livro tem por objecto, a regulação dos procedimentos relativos às matérias de natureza processual civil, contidas no presente Código.

Artigo 752.º

Legislação subsidiária

Em tudo quanto não estiver previsto neste Livro aplicam-se as disposições gerais da legislação processual civil.

TÍTULO II

DO ARRESTO PREVENTIVO DE NAVIOS

CAPÍTULO I

Das disposições gerais

Artigo 753.º

Conceito

1. Para efeitos do disposto no presente Código, arresto preventivo, é a detenção e imobilização de um navio, por decisão judicial com vista a garantir o pagamento de um crédito marítimo.

2. O arresto preventivo, não abrange o arresto de um navio para a sua venda judicial em execução de um título jurisdicional ou hipotecário.

Artigo 754.º

Regime aplicável

Em tudo quanto não contrariar o estabelecido neste Capítulo, aplica-se ao arresto preventivo, o previsto na legislação processual civil relativa às providências cautelares.

Artigo 755.º

Relação com o processo principal

1. O arresto preventivo pode ser requerido como preliminar de uma acção judicial de reclamação de um crédito marítimo, ou como incidente no referido processo principal.

2. A improcedência do arresto preliminar ao processo principal não prejudica o exercício de outras acções que no processo possam proceder.

Artigo 756.º

Tribunal competente

1. É competente para conhecer o arresto preventivo o tribunal onde decorre o processo principal ou do porto onde se encontra ou se espera a chegada do navio.

2. Tratando-se de um arresto preliminar, o tribunal judicial do porto de estadia ou da espera de chegada do navio é competente para conhecer da providência cautelar e do processo principal.

3. Se o navio não chegar ao porto esperado, o tribunal judicial desse porto perde a sua competência.

Artigo 757.º

Autor

Para efeitos deste Capítulo considera-se autor, a entidade, que solicita o arresto preventivo alegando a seu favor um crédito marítimo.

CAPÍTULO II**Dos créditos que dão lugar ao arresto**

Artigo 758.º

Restrição ao arresto de navio

Um navio só pode ser arrestado em garantia de um crédito marítimo, sem prejuízo dos poderes conferidos à administração marítima ou às outras administrações portuárias, por lei e regulamento, de deterem um navio ou, por outro modo, o impedirem de sair para o mar, dentro da sua jurisdição.

Artigo 759.º

Noção de crédito marítimo

Considera-se crédito marítimo, o direito de crédito ou outro proveniente de qualquer das causas a seguir enumeradas:

- a) Danos causados por um navio, quer por abalroação quer por outro modo, incluídos os danos por poluição;
- b) Perda de vidas humanas ou danos corporais causados por um navio ou resultantes da sua exploração;
- c) Assistência e salvação;
- d) Contratos relativos à utilização ou ao aluguer de um navio celebrados por carta-partida ou por outro meio;
- e) Contratos relativos ao transporte de mercadorias num navio, nomeadamente por carta-partida ou conhecimento de embarque;
- f) Perdas ou danos de mercadorias e bagagens transportadas num navio;
- g) Avaria grossa;
- h) Empréstimo a risco;
- i) Reboque;
- j) Pilotagem;
- k) Fornecimentos de produtos ou de material feitos a um navio para a sua exploração ou conservação, qualquer que seja o lugar onde esses fornecimentos tenham sido efectuados;
- l) Construção, reparações ou armamento de um navio ou despesas de estiva;
- m) Remunerações do capitão, oficiais ou tripulantes;
- n) Despesas do capitão, dos carregadores, afretadores ou agentes, feitos por conta do navio ou do seu proprietário;
- o) Impugnação da propriedade de um navio;
- p) Impugnação da compropriedade de um navio, ou da posse ou da exploração, ou do direito ao produto da exploração de um navio em regime de compropriedade;
- q) Hipoteca marítima.

CAPÍTULO III**Dos navios que podem ser arrestados**

Artigo 760.º

Navios propriedade do devedor do crédito

1. Sem prejuízo do estabelecido no artigo seguinte, o autor pode fazer arrestar o navio a que o crédito se reporta, como qualquer outro pertencente àquele que, na data da constituição do crédito marítimo, era proprietário do navio, mesmo que o navio arrestado se encontre despachado para viagem.

2. Não obstante, pelos créditos referidos nas alíneas o), p), q) do artigo anterior apenas pode ser arrestado o navio a que disser respeito a reclamação.

3. Consideram-se do mesmo proprietário, os navios cujas quotas-partes pertençam, em propriedade, à mesma ou às mesmas pessoas.

Artigo 761.º

Navios da propriedade de pessoas distintas do devedor

1. No caso de fretamento de navio, com transferência da gestão náutica, quando só o afretador responder por um crédito marítimo relativo a esse navio, o autor pode fazer arrestar o mesmo navio ou outro pertencente ao afretador, mas nenhum outro navio pertencente ao proprietário pode ser arrestado para tal crédito.

2. O estabelecido no número anterior é igualmente aplicável a todos os casos em que pessoa diversa do proprietário é devedora de um crédito marítimo.

Artigo 762.º

Navios despachados e prontos para se fazerem ao mar

O facto do navio se encontrar despachado e pronto para se fazer ao mar não impede o seu arresto preventivo.

CAPÍTULO IV**Do procedimento do arresto**

Artigo 763.º

Requerimento e prova

1. Para se decretar o arresto, basta ao autor alegar a existência de um crédito marítimo e a causa que o originou.

2. O autor pode oferecer com a petição de arresto, os meios de prova que considere convenientes.

Artigo 764.º

Auto de arresto

1. Analisados o requerimento e as provas apresentadas, o tribunal judicial, pode decretar o arresto sem ouvir o arrestado.

2. O auto do arresto é notificado ao arrestado, ao seu agente marítimo ou ao capitão do navio, bem como à administração marítima local.

3. Tratando-se de navio estrangeiro, o arresto é dado a conhecer ao representante diplomático ou consular mais próximo do Estado de pavilhão.

Artigo 765.º

Medidas a adoptar pela administração marítima

1. Uma vez notificada do arresto, a administração marítima local deve adoptar as medidas necessárias para evitar a saída do navio.

2. Para os efeitos previstos no número anterior, a administração portuária, a guarda costeira, as forças da polícia judiciária e nacional, devem prestar a colaboração que lhes for solicitada pela administração marítima local, sempre que seja possível e razoável.

Artigo 766.º

Oposição

1. Notificado do arresto, o arrestado, pode apresentar oposição, alegando os factos e apresentando as provas que considerar oportuno para sua defesa.

2. Pode ainda o arrestado requerer a substituição do arresto a que se refere o número seguinte, mediante prestação de caução.

3. A oposição é notificada ao arrestante, seguindo-se os demais termos do processo sumário.

Artigo 767.º

Levantamento do arresto

1. O tribunal pode ordenar o levantamento do arresto mediante prestação de caução idónea pelo arrestado, salvo quando o arresto tenha sido decretado por créditos marítimos enumerados nas alíneas o), p) ou q) do artigo 759.º.

2. Na falta de acordo entre as partes, compete ao tribunal fixar a natureza e valor da caução prevista no número anterior.

3. O pedido de levantamento do arresto previsto neste artigo, não constitui reconhecimento da responsabilidade nem renúncia ao benefício da limitação legal da responsabilidade do proprietário ou armador do navio.

4. O arresto ou a caução prestada em substituição daquele é levantado também, a requerimento do arrestado, nos casos de caducidade a que se refere o artigo 770.º

CAPÍTULO V

Dos arrestos múltiplos, arrestos injustificados e da caducidade

Artigo 768.º

Proibição de arrestos múltiplos

1. Nenhum arresto pode ser decretado e nenhuma caução pode ser prestada mais que uma vez pelo mesmo crédito e a requerimento do mesmo autor, considerando-se também para este efeito os arrestos decretados no estrangeiro.

2. Se um navio for arrestado, mesmo no estrangeiro, e prestada caução, seja para levantar o arresto como para o evitar, qualquer arresto posterior de esse navio ou de outro pertencente ao mesmo proprietário, efectuado a requerimento do autor pelo mesmo crédito marítimo, é levantado, pela autoridade judicial, a não ser que o autor prove que a garantia ou caução ficou indevidamente sem efeito.

Artigo 769.º

Responsabilidade por arresto injustificado

1. Se o arresto for julgado injustificado ou caducar por negligência do autor, é este responsável pelos danos causados e pelas despesas ocasionadas com prestação da caução pelo arrestado com vista ao seu levantamento.

2. O tribunal pode condicionar o embargo à prévia apresentação pelo autor de caução ou garantia adequada em função da classe, valor, características e compromissos contratuais assumidos pelo navio.

Artigo 770.º

Caducidade do arresto

1. O arresto fica sem efeito:

- a) Pela extinção do crédito marítimo que se pretende garantir;
- b) Pela não apresentação da acção principal no prazo de 30 (trinta) dias, a contar da data da notificação da decisão que decretou o arresto ou quando o processo da acção principal ficar parado por período superior a 60 (sessenta) dias, por inércia do autor;
- c) Pela decisão da acção principal desfavorável ao autor, transitada em julgado;
- d) Se obtida sentença favorável no processo principal, o autor não promover execução nos 6 (seis) meses seguintes ou se, promovida a execução, o processo estiver parado mais de 30 (trinta) dias por negligência do exequente.

2. Quando o arresto tenha sido substituído por caução ou outra garantia, fica esta sem efeito nos casos previstos no número anterior.

TÍTULO III

DA VENDA JUDICIAL DE NAVIOS

CAPÍTULO I

Do procedimento e garantia da venda

Artigo 771.º

Âmbito e regime supletivo

1. As normas e as garantias processuais previstas neste Capítulo aplicam-se à venda judicial de navios ou restos de navios.

2. Em tudo quanto não estiver previsto neste Título aplicam-se as normas processuais gerais relativas à execução e venda judicial de bens móveis sujeitos a registo.

Artigo 772.º

Notificação da venda judicial

Antes de se proceder à venda judicial do navio, deve o tribunal competente notificar:

- a) À administração marítima e, tratando-se de navios estrangeiros, ao representante diplomático ou consular, do Estado de pavilhão, mais próximos;
- b) Ao proprietário do navio;
- c) Aos titulares das hipotecas ou encargos inscritos constituídos não ao portador;
- d) Aos titulares das hipotecas ou encargos inscritos constituídos ao portador, bem como aos titulares dos créditos marítimos privilegiados enumerados no artigo 273.º, sempre que o tribunal tiver conhecer tais créditos.

Artigo 773.º

Prazo e conteúdo da notificação

1. A notificação a que se refere o artigo anterior deve ser feita, com 30 (trinta) dias de antecedência da data marcada para a venda judicial e conter:

- a) A data, o lugar e a hora da venda judicial, bem como as circunstâncias relativas ao processo que o tribunal considere importantes para proteger os interesses dos notificandos;

b) Se a data, o lugar e a hora da venda, não poderem ser determinados, notifica-se da data aproximada e do lugar previsto para a venda judicial, bem como as circunstâncias indicadas no número anterior;

c) Quando houver certezas em relação aos elementos referidos na alínea anterior, o tribunal notifica os interessados com antecedência mínima de 7 (sete) dias da data prevista para a venda judicial.

2. A notificação faz-se por escrito às pessoas interessadas indicadas no artigo anterior, se forem conhecidas, através dos meios estabelecidos na legislação processual geral, por carta registada, por meios electrónicos ou por qualquer outro meio idóneo que permita obter a certeza da sua recepção, mesmo quando a pessoa a notificar tenha seu domicílio fora de Cabo Verde.

Artigo 774.º

Publicidade geral da venda

1. A venda é igualmente anunciada nos jornais de âmbito nacional.

2. No caso das embarcações, é suficiente o anúncio da venda em editais exibidos em locais próprios do tribunal e da administração marítima local do porto de registo e do porto em que a embarcação se encontrar, se forem distintos.

3. A requerimento do interessado ou oficiosamente, pode o tribunal determinar a publicidade da venda por outros meios.

4. Os anúncios a que se refere este artigo devem ser publicitados com 15 (quinze) dias de antecedência da data marcada para a venda judicial.

Artigo 775.º

Possibilidade de examinar e inspeccionar o navio

1. No decurso do prazo dos anúncios, qualquer interessado pode examinar e inspeccionar o navio em venda, em dias úteis e durante as horas normais de funcionamento das instituições judiciais e marítimas.

2. O tribunal e a administração marítima local devem criar as condições necessárias para que as inspecções referidas no número anterior possam realizar-se em segurança.

Artigo 776.º

Reclamação de créditos marítimos privilegiados ou hipotecários

1. Os titulares de créditos marítimos privilegiados ou hipotecários podem comparecer e formular as correspondentes reclamações pela forma e com os efeitos previstos na legislação processual civil.

2. O estabelecido no número anterior, é aplicável ao procedimento judicial de execução de hipoteca marítima.

CAPÍTULO II

Das actuações posteriores à venda

Artigo 777.º

Destino do produto na venda

1. Com o produto da venda são pagos os créditos contemplados nos Capítulos II e III do Título V do Livro IV, pela ordem neles estabelecida.

2. Satisfeitos todos os créditos, o saldo, se houver, reverte-se ao proprietário do navio.

Artigo 778.º

Inscrição no registo da venda judicial

1. O título de arrematação da venda serve de título ao adjudicatário interessado para a inscrição da sua propriedade no registo convencional de navios.

2. Em qualquer caso e logo que seja realizada a venda, o tribunal comunica-a à administração marítima fazendo constar a identidade, nacionalidade e domicílio do novo proprietário.

3. A administração marítima procede à inscrição do novo proprietário no registo convencional de navios ou cancela o registo se o novo proprietário não reunir os requisitos exigidos no artigo 166.º.

4. Sendo estrangeiro o navio vendido, o tribunal comunica a venda à autoridade registadora do Estado de pavilhão, para efeitos de registo.

Artigo 779.º

Cancelamento de hipotecas e encargos

1. Em consequência da venda judicial do navio, as hipotecas e encargos inscritos, salvo aqueles nos quais o comprador se tenha subrogado com o consentimento dos credores, bem como todos os créditos marítimos privilegiados e outras cargas de qualquer género que pesam sobre o navio, ficam sem efeito.

2. Na mesma comunicação a que se refere o n.º 2 do artigo anterior, o tribunal ordena o cancelamento dos registos das hipotecas e encargos que existam sobre o navio.

TÍTULO IV

DO DEPÓSITO E VENDA JUDICIAL DE MERCADORIAS

Artigo 780.º

Depósito

1. De acordo com o previsto no artigo 517.º o transportador pode solicitar o depósito e venda das mercadorias transportadas nos casos em que o seu destinatário não pagou o frete ou outros créditos emergentes do transporte.

2. Pode igualmente proceder ao depósito e venda das mercadorias transportadas, quando o destinatário não seja localizado ou não se apresentar para os retirar do navio, requerendo-o nos termos previstos nos artigos 515.º e 782.º

3. As disposições deste Título aplicam-se com as adaptações necessárias, ao depósito e venda, em garantia do pagamento do frete especial, às bagagens dos passageiros entregues aos transportadores para os guardar.

Artigo 781.º

Competência territorial

O tribunal judicial competente para conhecer do procedimento regulado neste Título é o do lugar do porto de descarga e entrega das mercadorias.

Artigo 782.º

Requisitos do requerimento

O requerimento de depósito e venda judicial deve conter, com clareza, o seguinte:

- a) O tipo de transporte, com cópia do conhecimento de embarque ou carta-partida;
- b) A identidade do destinatário, se for conhecida;
- c) O frete ou despesas reclamadas;

d) A descrição da classe ou quantidade da mercadoria cujo depósito se requer, com a indicação aproximada do seu valor;

e) A fundamentação, seja por não pagamento ou por impossibilidade de entrega.

Artigo 783.º

Notificação ao destinatário

1. Aceite o requerimento, o tribunal notifica o destinatário para no prazo de 8 (oito) dias pagar o valor reclamado.

2. Se o título não for nominativo, o requerimento deve indicar o destinatário, sem o qual, não há lugar à notificação a que se refere o número anterior.

Artigo 784.º

Verificação do depósito

1. Se o requerido não pagar nem apresentar garantia suficiente para o pagamento no prazo referido no número anterior, o tribunal lavra o auto autorizando o depósito da mercadoria ou bagagens conforme solicitado.

2. Caso haja divergência quanto à quantidade, classe ou valor da mercadoria necessária para cobrir o valor reclamado, o tribunal nomeia perito para os determinar.

Artigo 785.º

Venda

Feito o depósito e nomeado o depositário, o tribunal procede à venda nos termos aplicáveis à venda judicial de bens móveis.

Artigo 786.º

Destino do produto da venda

1. Com o produto da venda procede-se ao pagamento das custas, despesas e direitos a que se refere o artigo 523.º, e o remanescente reverte-se para o solicitante em pagamento do frete e outros créditos reclamados.

2. Efectuados os pagamentos previstos no número anterior e caso haja excedente, este é consignado em depósito, nos termos da legislação processual civil.

Artigo 787.º

Oposição ao pagamento

1. Se o titular da mercadoria se opor ao pagamento, o tribunal retém em depósito o remanescente até decisão final.

2. O titular deve, no prazo de 20 (vinte) dias a contar da data da venda judicial, apresentar a sua oposição ao pagamento em juízo, seguindo aquela, a forma de processo compatível com o seu valor.

3. Se o destinatário da mercadoria, prestar garantia e assim evitar ou levantar o depósito e a venda daquela, deve apresentar a sua reclamação no prazo a que se refere o número anterior que se conta desde a constituição da garantia.

TÍTULO V

DO PROCEDIMENTO PARA LIQUIDAR A AVARIA GROSSA

CAPÍTULO I

Do processo de liquidação

Artigo 788.º

Meios de liquidação

Caso os interessados numa viagem marítima não cheguem a acordo para a liquidação extrajudicial da avaria grossa, qualquer deles pode requerer a liquidação judicial dessa avaria.

Artigo 789.º

Dever de cooperação

Os interessados devem prestar ao liquidatário designado, a colaboração informação e documentação solicitada.

Artigo 790.º

Forma e conteúdo do requerimento

O requerimento deve conter, com clareza, as circunstâncias dos factos ocorridos, as despesas e os danos produzidos, a relação nominal dos interessados e os documentos que justificam a petição.

Artigo 791.º

Notificação

Recebida a petição, o tribunal ordena a notificação dos interessados na viagem marítima, concedendo-lhes um prazo de 15 (quinze) dias para intervirem no processo e apresentarem propostas para nomeação de perito liquidatário.

Artigo 792.º

Nomeação do perito liquidatário

1. Recebidas as propostas, o tribunal designa o perito liquidatário proposto por todos os interessados.

2. Se os interessados não apresentarem a proposta no prazo a que se refere o artigo anterior, ou apresentarem vários peritos, o tribunal nomeia um perito liquidatário da avaria e disso, dá a conhecer aos interessados.

3. A nomeação efectuada pelo tribunal pode ser impugnada pelos interessados nos termos previstos na legislação processual civil.

4. O perito liquidatário tem direito, a receber honorários, não inferior a 1% (um por cento) da massa activa distribuída entre os contribuintes e pode pedir uma provisão de fundos para as despesas, que deve ser suportada pelo solicitante.

Artigo 793.º

Prazo para a liquidação

Nomeado o perito liquidatário, o tribunal concede-lhe prazo razoável para preparar a liquidação, que não pode exceder 6 (seis) meses, podendo ser renovado por igual período, se razões ponderosas relacionadas com a liquidação ou com o liquidatário o justificarem.

CAPÍTULO II

Das actuações posteriores à proposta de liquidação

Artigo 794.º

Proposta de liquidação

Apresentada a proposta de liquidação da avaria grossa pelo liquidatário, ou relatório concluindo pela improcedência da liquidação, são notificados os interessados, que os podem impugnar no prazo de 30 (trinta) dias.

Artigo 795.º

Impugnações

Caso haja impugnações, o tribunal notifica o liquidatário para emitir parecer fundamentado sobre a sua procedência, ou promover às modificações que entender por convenientes na sua proposta de liquidação, no prazo de 30 (trinta) dias.

Artigo 796.º

Aprovação da liquidação

Apreciadas as impugnações e o parecer ou propostas de modificação da proposta de liquidação, o tribunal, produz auto de liquidação, de que cabe recurso nos termos da legislação processual civil.

Artigo 797.º

Execução

O auto de liquidação homologado por sentença, constitui título bastante para a execução contra os interessados que não pagarem a contribuição fixada na sentença, no prazo de 15 (quinze) dias.

TÍTULO VI

DO PROCEDIMENTO PARA LIMITAR A RESPONSABILIDADE

CAPÍTULO I

Da alegação do direito e da constituição do fundo

Artigo 798.º

Invocação do direito

1. Aquele que, no decurso de um processo cível, invocar o direito de limitar a responsabilidade que lhe é exigida, deve iniciar os trâmites para a constituição do fundo ou fundos de limitação no prazo de 10 (dez) dias a contar da data da apresentação do requerimento.

2. O requerimento de constituição do fundo ou fundos de limitação previsto no número anterior deve ser autuado por apenso aos autos de acção principal, e obedecer aos requisitos estabelecidos no presente Código.

Artigo 799.º

Invocação em processos não cíveis

1. Aquele que, no decurso de um processo não cível, invocar o direito de limitar a responsabilidade que lhe é exigida, deve apresentar o requerimento para a constituição de fundo ou fundos de limitação no tribunal do lugar onde corre o processo, no prazo de 10 (dez) dias a contar da data da alegação do direito.

2. O requerente do direito de limitação deve juntar ao pedido de constituição de fundo ou fundos de limitação, as alegações de direito que ao caso couber.

3. As sentenças ou resoluções que declarem a responsabilidade civil em processos não cíveis apenas podem ser executadas contra o fundo ou fundos regularmente constituídos perante o tribunal cível.

Artigo 800.º

Conteúdo do requerimento de constituição do fundo

1. O requerimento de constituição do fundo ou fundos de limitação deve ser reduzido a escrito e conter os factos relevantes da limitação que se invoca, acompanhado dos seguintes documentos:

- a) Documento comprovativo do depósito a favor do tribunal dos montantes das indemnizações calculadas nos termos previstos no Título III do Livro IX do presente código;
- b) Cópia autenticada do certificado de arqueação;
- c) Lista de tripulantes do navio no momento do acidente;

d) Certificado de lotação máxima de passageiros que o navio está autorizado a transportar, nos casos em que a limitação se refere a reclamações por morte ou lesão de passageiros;

e) Cópia autenticada do certificado de navegabilidade do navio;

f) Documento em que conste o cálculo do valor da limitação;

g) Lista de credores conhecidos e sujeitos a limitação, com indicação dos respectivos domicílios, títulos de reclamação e seu presumível valor;

h) O nome do perito liquidatário proposto conjuntamente pelo requerente e todos os credores a que se refere a alínea anterior.

2. O depósito a que se refere a alínea a) do n.º 1 pode ser substituído por uma outra garantia suficiente a favor do tribunal, emitida por uma instituição de crédito autorizada a operar em Cabo Verde.

Artigo 801.º

Admissão e aperfeiçoamento

1. Apresentado o requerimento, o tribunal emite despacho de admissão ou de aperfeiçoamento no caso de faltar algum requisito, devendo a omissão ser sanada no prazo de 5 (cinco) dias.

2. O tribunal emite despacho de rejeição se considerar que o montante do fundo ou fundos não obedece aos cálculos previstos no presente Código, concedendo 5 (cinco) dias ao requerente para reparar o erro.

Artigo 802.º

Despachos de admissão e de rejeição

1. No despacho de admissão do requerimento a que se referem os artigos anteriores, o tribunal declara constituído o fundo ou fundos de limitação, podendo este ser impugnado.

2. A certidão do despacho a que se refere o número anterior, constitui título bastante para, em qualquer outro processo judicial ou administrativo em virtude do mesmo acidente, se obter o levantamento de arrestos, garantias ou outras medidas cautelares sobre o navio ou outros bens pertencentes ao titular do direito a limitar.

3. Os processos a que se referem o número anterior, continuam os seus trâmites normais, mas na sua execução contra as pessoas beneficiadas pela limitação deve ter-se em conta a partilha do fundo ou fundos.

4. Do despacho de rejeição da constituição do fundo ou fundos, cabe recurso nos termos da legislação processual civil.

Artigo 803.º

Extinção do processo de limitação

1. A sentença que julgar improcedente a limitação de responsabilidade declara extinto o processo de limitação.

2. A requerimento dos credores, o tribunal pode reter o depósito ou a garantia a que se referem a alínea a) do n.º 1 e n.º 2 do artigo 800.º, como garante das reclamações apresentadas contra o devedor, até que se conclua o processo correspondente.

CAPÍTULO II

Artigo 808.º

Da formação das massas e da distribuição do fundo

Artigo 804.º

Nomeação do perito liquidatário

1. Na sentença a que se refere o nº 1 do artigo anterior, o tribunal nomeia um perito liquidatário, devendo ser a pessoa proposta nos termos da alínea *h*) do nº 1 do artigo 800.º ou, na sua falta, outra designada pelo tribunal.

2. Sempre que o perito seja designado pelo tribunal, os interessados podem recusar a nomeação, nos termos estabelecidos na legislação processual civil.

3. O perito nomeado deve declarar no prazo de 3 (três) dias perante o tribunal, se aceita o cargo.

4. O perito tem direito a uma retribuição igual a 1% (um por cento) do fundo ou fundos distribuídos entre os credores, a título de honorários, e pode pedir uma antecipação para as despesas imediatas, que deve ser autorizada pelo requerente.

Artigo 805.º

Constituição de massas e partilha provisória

1. O perito liquidatário regula as massas passivas e activa do fundo ou fundos, assim como a proposta de partilha.

2. O perito pode apresentar uma proposta de partilha provisória ao tribunal e, se esta for aprovada, pode efectuar pagamentos adiantados, que são considerados na partilha definitiva.

Artigo 806.º

Publicidade da formação das massas

1. Constituído o fundo ou fundos, o perito notifica os credores conhecidos, para tomarem parte do processo e reclamarem os seus créditos.

2. A notificação é publicada num dos jornais mais lidos do país.

3. Aos credores residentes no território nacional e no estrangeiro, é concedido um prazo de 30 (trinta) e 60 (sessenta) dias respectivamente, para apresentarem os seus títulos e justificativos no processo.

4. O perito pode exigir aos credores a documentação que considerar necessária para a sustentação dos créditos reclamados.

Artigo 807.º

Auto de formação da massa passiva

1. O devedor requerente da limitação e os credores podem impugnar os créditos ou o valor destes, bem como a inclusão dos mesmos na massa passiva, junto do perito liquidatário, no prazo de 60 (sessenta) dias a contar da data da sua notificação.

2. O perito apresenta ao tribunal um relatório com a lista dos créditos e respectivos valores admitidos na massa passiva provisória ou definitiva, bem assim, as impugnações recebidas e as razões que justificam a sua decisão.

3. O tribunal decide sobre a composição da massa passiva, tendo em consideração o relatório a que se refere o número anterior.

4. Da decisão referida no número anterior, cabe recurso nos termos da legislação processual civil.

Constituição da massa activa

1. Para a composição da massa activa, o perito liquidatário dá a conhecer ao requerente as impugnações dos credores sobre a procedência do direito de limitação da responsabilidade ou da quantia e forma do fundo ou fundos, para efeitos de contestação no prazo de 20 (vinte) dias.

2. Decorrido o prazo previsto no nº 1 do artigo anterior, haja ou não impugnações, o perito liquidatário leva ao tribunal o seu relatório sobre a procedência e valor do fundo ou fundos de limitação, bem assim, a sua opinião sobre as impugnações apresentadas.

3. O tribunal decide por sentença sobre a constituição da massa activa e respectivo valor, cabendo dessa decisão, recurso nos termos da legislação processual civil.

Artigo 809.º

Complemento da massa activa

1. Se a sentença a que se refere o artigo anterior estabelecer uma quantia do fundo ou fundos superior às já depositadas ou constituídas, o requerente deve completar estas últimas no prazo de 10 (dez) dias.

2. Se o requerente não cumprir o previsto no número anterior, perde o direito de limitação da sua responsabilidade, terminando o incidente com as consequências previstas no artigo 803.º.

Artigo 810.º

Auto de partilha

1. Assinados os autos que aprovam a composição das massas, passiva e activa o perito liquidatário elabora uma proposta de partilha de acordo com o previsto no artigo 680.º, a qual é notificada aos credores que, não concordando, podem impugná-la no prazo de 20 (vinte) dias.

2. O tribunal decide por sentença a partilha, tendo em consideração o relatório definitivo do perito liquidatário, da qual cabe recurso nos termos da legislação processual civil.

LIVRO XII**DAS INFRACÇÕES E SANÇÕES ADMINISTRATIVAS****TÍTULO I****DAS DISPOSIÇÕES GERAIS****CAPÍTULO I****Dos princípios gerais e das competências**

Artigo 811.º

Tipicidade, culpabilidade e regime subsidiário

1. As condutas tipificadas no presente Livro constituem infracções administrativas.

2. A negligência e a tentativa são sempre puníveis.

3. Aplica-se subsidiariamente ao regime das infracções e das sanções administrativas, o previsto na legislação administrativa geral.

Artigo 812.º

Competências de fiscalização, instrução e sanção

1. Compete à administração marítima, aos serviços da guarda costeira e da polícia nacional, a fiscalização necessária para a prevenção das condutas previstas neste Livro no quadro das respectivas competências.

2. É da competência da administração marítima, a instrução dos processos, a imposição de coimas e sanções acessórias de interdição ou suspensão do exercício profissional ou actividade, pelas infracções previstas neste Livro, nos termos previstos no artigo seguinte.

3. Das decisões da administração marítima tomadas ao abrigo do disposto no número anterior, cabem recurso hierárquico para o membro do Governo responsável pela administração marítima.

Artigo 813.º

Da competência em razão da matéria

1. São competentes para a instrução dos processos de contra-ordenação as administrações marítimas locais em cujas áreas ocorreu o respectivo facto ilícito ou, sendo no alto mar, a administração marítima local do porto de registo do navio ou do primeiro porto nacional de escala.

2. A competência para a aplicação das coimas é exercida da seguinte forma:

- a) Até 50.000\$00, pelo delegado marítimo;
- b) De 50.000\$00 a 200.000\$00 escudos, pelo capitão do porto;
- c) Mais de 200.000\$00 escudos pela administração marítima.

CAPÍTULO II

Da natureza das sanções

Artigo 814.º

Coimas, medidas acessórias e medidas cautelares

1. As sanções administrativas são coimas ou medidas acessórias, sem prejuízo, da aplicação de medidas cautelares para garantir a cobrança das coimas ou outros encargos pecuniários ou ainda, para evitar danos posteriores aos interesses gerais.

2. As medidas cautelares e as sanções acessórias previstas neste Capítulo não prejudicam as contempladas do Título II.

Artigo 815.º

Destino das coimas

O produto da coima reverterá em 50% a favor de um fundo para o sector da administração marítima e destina-se a financiar as actividades de controlo e fiscalização exercidas pela entidade reguladora.

Artigo 816.º

Medidas cautelares e sanções acessórias

1. Como medida cautelar ou sanção acessória das contra-ordenações marítimas pode ser ordenada a apreensão dos navios ou outros corpos flutuantes ou objectos e instrumentos que serviram para a sua prática ou dela resultarem.

2. A apreensão só pode ser ordenada quando o navio ou objectos referidos no número anterior:

- a) Estando em poder do agente, representem um perigo para a comunidade ou para a prática de um crime ou de outra contra-ordenação;
- b) Tendo sido alienadas ou estejam na posse de terceiro, este conhecesse, ou devesse razoavelmente conhecer, que serviram para a prática da contra-ordenação;

c) Tratando-se de um navio estrangeiro e a sua apreensão for considerada necessária pela administração marítima para garantir a cobrança de coimas, indemnizações ou outras sanções a favor da administração pública, nos termos do disposto no presente Código e demais legislação administrativa.

3. No caso previsto na alínea c) do número anterior, o navio fica livre logo que seja constituída garantia suficiente em Cabo Verde, nos termos definidos em portaria aprovada pelo membro do Governo responsável pela administração marítima.

4. Quando a gravidade ou frequência da contra-ordenação o justifique, pode ainda ser aplicada, como medida cautelar ou sanção acessória, a interdição do exercício da profissão ou actividade relacionada com a contra-ordenação.

CAPÍTULO III

Das especialidades processuais

Artigo 817.º

Validade das notificações ao capitão e ao agente

As notificações feitas ao capitão do navio, têm-se por dirigidas ao armador, tal como as diligências junto do agente marítimo servem em relação ao capitão, ao armador e ao seu gestor.

Artigo 818.º

Notificação ao cônsul

Sempre que sejam tomadas medidas cautelares previstas nos artigos anteriores em relação a um navio estrangeiro, as autoridades competentes devem informar imediatamente, o cônsul ou representante diplomático do Estado do pavilhão, das medidas tomadas, observando-se o previsto no direito internacional nessa matéria.

Artigo 819.º

Impugnação judicial

1. Salvo o disposto no número seguinte, as decisões que apliquem coimas ou sanções acessórias podem ser impugnadas junto do tribunal de comarca em cuja área de jurisdição tenha sido praticada a contra-ordenação.

2. Das decisões do membro do Governo responsável pela administração marítima, cabe recurso contencioso nos termos gerais.

3. A impugnação judicial tem efeito meramente devolutivo, salvo se o arguido prestar caução no valor fixado pela administração marítima.

Artigo 820.º

Infracção constitutiva de delito

1. Se a autoridade competente considerar que a infracção constitui delito penal, lavra o auto de notícia e remete à procuradoria para o exercício da acção penal e suspende o processo administrativo.

2. A aplicação de sanção penal exclui aplicação de sanção administrativa.

3. Se não houver lugar à aplicação de sanção penal, o tribunal devolve o processo à administração marítima, para dar continuidade ao procedimento administrativo.

4. Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, as medidas cautelares ou administrativas adoptadas

para salvaguarda da segurança marítima, prevenção da poluição e ordenação do tráfego marítimo, cuja execução não colide com suspensão prevista no número 1, devem ser cumpridas.

TÍTULO II

DA TIPIFICAÇÃO DE INFRAÇÕES E SANÇÕES

CAPÍTULO I

Das infracções e sanções sobre o domínio público marítimo

Artigo 821.º

Violação de normas sobre obras e construções

Constitui contra-ordenação administrativa:

- a) A realização de obras ou construções ou a ocupação do domínio público marítimo em contravenção das normas previstas no Título I do Livro II;
- b) A ocupação ou realização de obras ou construções nas zonas circundantes ao domínio público marítimo em contravenção às normas a que se refere a alínea anterior.

Artigo 822.º

Extracção ilícita de areia

1. Constituem contra-ordenações administrativas:

- a) A extracção de areia sem licença ou com licença cujo prazo de validade caducou;
- b) A extracção de areia em zonas ou locais diferentes daqueles para que sejam válidas as licenças emitidas;
- c) A utilização de meios de acção não autorizados pela administração marítima;
- d) A falta de cumprimento de qualquer das obrigações impostas na legislação específica sobre extracção de areias;
- e) O transporte de areia desacompanhado da guia de transporte;
- f) A venda de areia sem licença ou com licença cujo prazo de validade caducou;
- g) A aquisição e a venda de areia extraída sem licença ou com licença cujo prazo de validade caducou;
- h) A venda de areia acima dos preços máximos de venda ao público.

2. As contra-ordenações a que se refere o número anterior estão sujeitas as sanções previstas na legislação especial que regula e disciplina a extracção e a exploração de areia nas dunas, nas praias e nas águas interiores.

3. Acessoriamente, poderão ser apreendidos e removidos, por conta e risco do infractor, todos os equipamentos, e meios de acção utilizados na extracção e no transporte de areia, bem como a própria areia extraída em violação ao disposto neste diploma.

Artigo 823.º

Poluição do domínio público marítimo

1. Constitui contra-ordenação administrativa o vertimento ou depósito de lixo ou resíduos de qualquer espécie nos bens que constituem domínio público marítimo.

2. A contra-ordenação prevista no número anterior é punida de acordo com o regime geral das contra-ordenações marítimas, constante de legislação especial.

3. O disposto neste artigo não prejudica o previsto no Capítulo III deste Título para a poluição causada por navios.

CAPÍTULO II

Das infracções e sanções sobre segurança marítima, achados e extracções

Artigo 824.º

Navegação, manobra e estadia dos navios

Constitui contra-ordenação administrativa:

- a) A violação das normas que fixam os limites dentro dos quais podem operar, os navios a que se refere o Título I do Livro IV;
- b) A violação das normas administrativas sobre reboques marítimos ou sobre pilotagem obrigatória;
- c) A violação das regras legalmente fixadas ou impostas pelas administrações marítimas, sobre os locais de fundeadoiro, atracação e variação;
- d) Violação sobre as normas contidas no Título III do Livro III relativas à entrada, permanência e saída dos navios do porto;

Artigo 825.º

Segurança dos navios e dos portos

Constitui contra-ordenação administrativa:

- a) A violação das normas internacionais ou nacionais relativas às radiocomunicações marítimas, quando afectem à segurança do navio;
- b) A violação das leis e regulamentos sanitários dos navios e embarcações;
- c) A violação das normas contidas no Título III do Livro IV sobre inspecções e certificação dos navios;
- d) A violação das normas contidas no Título II do Livro III sobre a segurança e protecção portuárias.

Artigo 826.º

Desobediência ao capitão e omissão de socorro

Constitui contra-ordenação administrativa:

- a) A desobediência injustificada das ordens do capitão a que se refere o artigo 365.º;
- b) A omissão da prestação de auxílio nos casos e situações impostos pelas disposições do presente Código ou das convenções internacionais vigentes em Cabo Verde.

Artigo 827.º

Achados e extracções marítimas

Constitui contra-ordenação administrativa:

- a) A violação das normas administrativas sobre os deveres de notificação e balizamento de naufrágios previstos no Título IV do Livro VIII;

- b) A falta de notificação das perdas e achados de âncoras e correntes e de outros bens no mar, conforme ao previsto no Título IV do Livro VIII;
- c) A realização de extracções marítimas sem contar com a autorização exigível conforme às disposições do Título IV do Livro VIII.

CAPÍTULO III

Das infracções e sanções sobre poluição marinha

Artigo 828.º

Incumprimento dos deveres de notificação

Constitui contra-ordenação administrativa o incumprimento dos deveres de notificação dos actos de poluição contemplados no Título IV do Livro II.

Artigo 829.º

Poluição marinha a partir de navios

Constitui contra-ordenação administrativa os actos ilícitos de poluição procedentes dos navios previstos nas normas do Título IV do Livro II deste Código.

Artigo 830.º

Medidas acessórias em caso de poluição

1. Adicionalmente à coima aplicada e como medida acessória, a administração marítima pode impor ao armador do navio causador, a obrigação de recolher as substâncias descarregadas e de limpar o meio marinho.

2. Ainda assim, pode a administração marítima realisar as operações de recolha e limpeza a que se refere o número anterior, utilizando para isso meios públicos ou terceiros contratados para esse efeito.

3. As despesas com as operações de recolha e limpeza são por conta do armador do navio causador da poluição.

4. A administração marítima pode proceder à detenção do navio como garantia do pagamento das despesas, ou requerer o arresto preventivo do navio causador ou de outros navios do mesmo armador, nos termos previstos no Título II do Livro XI.

CAPÍTULO IV

Das infracções e sanções sobre o registo e identificação de navios

Artigo 831.º

Registo, nacionalidade, uso do pavilhão e documentação

Constitui contra-ordenação administrativa:

- a) A infracção às normas que regulam o registo de navios e embarcações;
- b) Falta ou irregularidades na documentação de bordo dos navios contidas no Capítulo I do Título II do Livro IV;
- c) A violação das normas sobre o uso da bandeira da nacionalidade e outras bandeiras, distintivos ou marcas dos navios, conforme o estabelecido no Capítulo II do Título II do Livro IV;
- d) As demais violações das normas administrativas sobre registo, nacionalidade, documentação e arqueação previstas no Título II do Livro IV deste Código.

CAPÍTULO V

Das infracções e sanções sobre os sujeitos da navegação

Artigo 832.º

Exercício de actividades sem licença

Fora dos casos especificamente contemplados nos artigos seguintes deste Capítulo, constitui contra-ordenação administrativa o exercício de actividades marítimas ou realização de trabalhos sobre ou no navio sem dispor da necessária licença.

Artigo 833.º

Operações portuárias

1. Constitui contra-ordenação administrativa:

- a) O exercício de operações portuárias sem a devida licença e a prestação não autorizada de serviços portuários náuticos, conforme o disposto no Capítulo II do Título I do Livro III do presente Código e na legislação portuária.
- b) A utilização de trabalhadores não devidamente inscritos e legalmente habilitados para o exercício de operações portuárias ou na prestação das actividades portuárias náuticas;
- c) A utilização de infra-estruturas ou equipamentos públicos para fins distintos dos constantes das respectivas licenças, autorizações ou concessões.

2. Por decisão judicial, poderá a administração portuária impor ao infractor a imediata interdição das respectivas actividades até um ano, quando tal se justificar.

Artigo 834.º

Montantes das coimas

1. Sem prejuízo da aplicação de pena ou outras sanções mais graves que lhes couber por força de outra disposição legal, os montantes das coimas referentes às contra-ordenações mencionadas são os seguintes:

- a) De 5.000\$00 a 50.000\$00 (cinco mil a cinquenta mil escudos), por violação do disposto no artigo 831.º, bem como todas as demais infracções aos estabelecido no presente Código, quando não sejam especialmente sancionadas nos termos das alíneas seguintes;
- b) De 5.000\$00 a 100.000\$00 (cinco mil a cem mil escudos), por violação do disposto no n.º 1 do artigo 823.º e nas alíneas a) dos artigos 824.º e 827.º;
- c) De 10.000\$00 a 100.000\$00 (dez mil a cem mil escudos), por violação do disposto na alínea b) do artigo 824.º;
- d) De 20.000\$00 a 200.000\$00 (vinte mil a duzentos mil escudos), por violação do disposto na alínea c) do artigo 824.º e a) do artigo 825.º;
- e) De 20.000\$00 a 300.000\$00 (vinte mil a trezentos mil escudos), por violação do disposto no artigo 832.º;
- f) De 50.000\$00 a 500.000\$00 (cinquenta mil a quinhentos mil escudos), por violação do disposto na alínea d) do artigo 824.º, alínea b) do artigo 825.º, alínea a) do 826.º e no artigo 833.º;

g) De 10.000\$00 a 1.000.000\$00 (dez mil a um milhão de escudos), por violação do disposto nas alíneas b) e c) do artigo 827º;

h) De 50.000\$00 a 1.000.000\$00 (cinquenta mil a um milhão de escudos), por violação do disposto nas alíneas c) e d) do artigo 825º;

i) De 100.000\$00 a 1.000.000\$00 (cem mil a um milhão de escudos), por violação do disposto nas alíneas a) e b) do artigo 821.º e alínea b) do artigo 826.º.

Artigo 835.º

Indústria marítima de transporte

Constitui contra-ordenação administrativa:

a) O exercício da indústria marítima de transporte por quem não cumpra os requisitos estabelecidos no Capítulo II do Título I do Livro VI.

b) O exercício da indústria marítima de transporte em condições distintas das autorizadas e inscritas de acordo com o previsto no Capítulo II do Título I do Livro VI.

Artigo 836.º

Fretamento de navios

Constitui contra-ordenação administrativa:

a) O incumprimento do regime preferencial para o fretamento de navios de comércio estabelecido no Capítulo II do Título I do Livro VI

b) O incumprimento pelos afretadores do dever de comunicação de seus fretamentos à administração marítima tal como se estabelece no artigo 426.º.

Artigo 837.º

Agentes marítimos

Constituem contra-ordenações administrativas, as infracções ao disposto na Secção 2 do Capítulo II do Título II do Livro V do presente Código.

Artigo 838.º

Transitários

Constituem contra-ordenações administrativas:

a) O exercício da actividade do transitário por entidade não licenciada;

b) O desempenho do cargo de administrador, director ou gerente de sociedades transitárias por pessoas legalmente proibidas do exercício do comércio ou declaradas insolventes;

c) A omissão do dever de comunicar à administração marítima as modificações dos requisitos exigidos pela licença que afectem às sociedades transitárias, ou a seus administradores, directores ou gerentes, ou ao director técnico;

d) As infracções ao disposto na Secção 2 do Capítulo III do Título II do Livro V deste Código e não especificamente previstas nos números anteriores.

Artigo 839.º

Marítimos e tripulantes

1. Constituem contra-ordenações administrativas:

a) Ter o marítimo mais de uma inscrição;

b) O exercício da profissão de marítimo por quem não seja inscrito marítimo ou por marítimo que não tenha a inscrição ou cédula marítima regularizadas;

c) O exercício de funções sem as qualificações profissionais exigíveis;

d) O exercício por um tripulante de funções de categoria ou departamento não registada na cédula ou para que não esteja habilitado, salvo quando devidamente autorizado;

e) A falta de tripulação ou a sua irregularidade ou a falta de licença de embarque quando exigível;

f) O incumprimento dos deveres assinalados nas alíneas b) e d) do artigo 411.º;

g) O embarque e o exercício de funções a bordo sem a posse ou a existência a bordo ou a validade dos documentos a que se refere o artigo 349.º.

h) O incumprimento da tripulação mínima de segurança ou a falta ou caducidade do certificado correspondente;

i) O embarque de tripulantes ou outros marítimos ou pessoas para além dos limites máximos dos meios de salvação existentes a bordo;

j) A falta ou situação de caducidade do documento de lotação.

2. Na situação prevista na alínea c) do número 1 pode ser aplicada sanção acessória de inabilitação temporária do exercício da profissão por um período de trinta a noventa dias.

Artigo 840.º

Sanções

As contra-ordenações previstas nos artigos 835.º a 839.º são punidas de acordo com o previsto em legislação especial.

Artigo 841.º

Sujeitos responsáveis das infracções sobre marítimos

1. Quando ocorrerem as contra-ordenações previstas no número 1 do artigo anterior, para além do autor material, é também punido o armador do navio e o respectivo capitão, salvo se quanto a este, a contra-ordenação se tiver verificado contra instruções por ele expressamente dadas.

2. No caso das contra-ordenações previstas nas alíneas e) a j) do número 1 do artigo 839º são punido o armador do navio e o respectivo capitão.

Artigo 842º

Regime subsidiário

No que respeita a infracções às normas contidas no presente Código que imponham deveres administrativos, em tudo quanto não estiver especialmente previsto neste Livro, é aplicável o regime jurídico das contra-ordenações, aprovado pelo Decreto-Legislativo n.º 9/95, de 27 de Outubro.

O Primeiro-Ministro, *José Maria Pereira Neves*