

Classificação						Rubricas	Em contos	
Orgânica			Funcional	Económica			Reforços ou inscrições	Anulações
Capít- tulo	Divisão	Subdi- visão		Código	Alínea			
01	06	17		27.00		Centro de Recrutamento da Armada		
		19		01.00		Bens não duradouros — Outros	104	-
				01.42		Messe de Cascais		
			2.03.0		1	Remunerações certas e permanentes:		
				01.47		Remunerações de pessoal diverso:		
						Pessoal de limpeza — Tempo completo	401	-
						Diuturnidades	18	-
	10					Despesas comuns		
		01		10.00		Pessoal militar		
				2.03.0		Prestações directas — Previdência Social:		
				10.01		Abono de família	26 500	-
		02		06.00		Pessoal militarizado		
				2.03.0	3	Abonos diversos — Numerário:		
						Subsídio de residência	5 196	-
				10.00		Prestações directas — Previdência Social:		
				10.01		Abono de família	3 000	-
		03		10.00		Pessoal civil		
				2.03.0		Prestações directas — Previdência Social:		
				10.01		Abono de família	1 300	-
02						Outras entidades e organismos da Marinha		
	10			42.00		Comissão de Redacção da Revista da Armada		
				2.03.0		Transferências — Particulares:		
					1	Prémio Almirante Pereira Crespo	3	-
					2	Prémio Com. Joaquim Costa	-	3
							330 223	330 223

As transferências acima designadas foram autorizadas por despacho de S. Ex.^a o Secretário de Estado da Defesa Nacional de 30 de Julho de 1986.

6.^a Delegação da Direcção-Geral da Contabilidade Pública, 23 de Setembro de 1986. — O Director, Manuel António Cordeiro Ferreira.

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA

Decreto-Lei n.º 349/86 de 17 de Outubro

1. O contrato de transporte de passageiros por mar despontou, numa perspectiva normativa, em meados do século XIX; sobre ele por completo silêncio o Código Comercial francês de 1808, ainda na esteira da Ordenança de 1681. Veio a ser o Código Comercial brasileiro de 1850 o primeiro que dele se ocupou; entre ele e o português de 1888 poucos se intercalaram. Entretanto, ao apogeu dos grandes paquetes de linhas regulares sucedeu, com o definitivo advento do

transporte aéreo, um rápido declínio. Abriu-se então a época dos cruzeiros marítimos.

O presente diploma não se afasta substancialmente, nalgumas soluções, das acolhidas no Código Comercial; trata-se de uma área em que as mutações entretanto operadas no direito marítimo não foram drásticas. Em aspectos pontuais tomaram-se em conta, designadamente, o mais adequado tratamento dado pelo Código da Navegação italiano de 1942, pelo Código de Direito Marítimo Privado grego de 1958 e pela legislação francesa de 1966 (Lei n.º 66-420 e Decreto n.º 66-1078).

Remete-se o artigo 2.º para os tratados e convenções internacionais vigentes em Portugal. O certo, porém, é que, até ao momento, nenhuma das princi-

país convenções foi ratificada; assim, as de Bruxelas de 1961 e de 1967, respeitantes, respectivamente, ao transporte de passageiros por mar e ao transporte de bagagens de passageiros por mar. Para essa omissão terá contribuído o escasso acolhimento por elas alcançado. Daí a sua substituição pela Convenção de Atenas de 13 de Dezembro de 1974, relativa ao transporte por mar de passageiros e suas bagagens, já preparada sob a égide da IMO.

2. No artigo 18.º, ao contrário do que acontece no Código Civil, em que o regime do transporte gratuito é unitário, distingue-se entre o transporte sem retribuição pecuniária efectuado em navio explorado com carácter comercial e o transporte efectuado em navio não utilizado para fins comerciais. A opção tem como base a do aludido Código italiano, que trata de forma diversa o «trasporto gratuito» e o «trasporto amichevole o a titolo do cortesia» (artigos 413.º e 414.º). Na segunda hipótese, a responsabilidade do transportador assume sempre natureza extracontratual.

Tem a ver a principal inovação do diploma com o tratamento normativo dos cruzeiros marítimos. Propendeu-se, nesta primeira abordagem legislativa, para um regime intencionalizadamente pouco gravoso para os organizadores desses cruzeiros, embora salvaguardando interesses dos passageiros até agora não tutelados. O sistema francês de 1966 é, aqui, declaradamente mais severo para os organizadores; como salienta Rodière, a inspiração social do sistema faz com que estes sejam responsabilizáveis pelo menos como os próprios transportadores.

Teve-se em linha de conta a realidade portuguesa, na qual esse tipo de actividade económica deve ser incentivado; daí o supor-se que não se deverá, desde já, estabelecer um sistema de responsabilidade demasiado gravoso para os organizadores de cruzeiros marítimos que não sejam os próprios armadores. Aliás, o Decreto-Lei n.º 264/86, de 3 de Setembro, prevê já um esquema actualizado de ordenação da actividade das agências de viagens e turismo, que, obviamente, se aplicará na que agora está em causa.

Entendeu-se, de qualquer modo, de encarar, *ex professo*, a questão. É isto até porque um começo de regulamentação constituirá, sem dúvida, um passo significativo no sentido de se obter um melhor equilíbrio contratual. Realmente, e como salientam os autores italianos (por exemplo, Spasiano, Ferrarini, Righetti, etc.), não é de esquecer que constitui uma prática generalizadamente seguida nos países em que o instituto não se encontra legalmente disciplinado exonerar-se o organizador, logo no momento da formação do contrato, de qualquer responsabilidade resultante do transporte por mar, designadamente através da menção que apenas age como mandatário do passageiro perante o armador; é isso mesmo que se passa em Itália.

Fica explicitado no presente diploma que se o organizador do cruzeiro tiver o estatuto de transportador marítimo (ou por ser o armador, ou por decorrência de um contrato de fretamento ou assimilável) à sua responsabilidade como tal acrescerá a que lhe advém da qualidade de organizador.

Ainda quanto aos cruzeiros marítimos parece de reter que a sua organização ganha razão de ser, num plano dogmáticamente autónomo, quando se traduz numa proposta pública, feita a pessoas indeterminadas.

A organização de uma viagem para pessoas determinadas, em conformidade com instruções destas recebidas, não corresponderá ao instituto do *cruzeiro marítimo*, e ao seu específico sistema de responsabilidade; é o que reiteradamente se entende no direito francês, face à percursora (e ainda hoje referencial) legislação de 1966 (*Le droit maritime français*, 1985, p. 288).

O que tudo leva a preconizar é a ratificação, em Portugal, da Convenção de Bruxelas de 23 de Abril de 1970, respeitante ao *contrato de viagem*; quando tal vier a acontecer, o quadro normativo ficará, só por isso, muito melhor dilucidado.

3. O regime previsto no artigo 9.º, correspondendo, em parte, a uma solução diversa da prevista nos n.ºs 2 e 3 do artigo 58.º do Decreto-Lei n.º 264/86, aplicável aos serviços a prestar pelas agências de viagens e turismo, justifica-se por uma longa tradição no domínio do direito marítimo, ainda agora avalizada pelo direito comparado. Basta, designadamente, para assim se concluir, atentar no que a tal respeito dispõem as mencionadas leis italiana, francesa e grega.

Admite-se, entretanto, que tal regime seja alterado pela prévia estipulação das partes.

4. Assim:

O Governo decreta, nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 201.º da Constituição, o seguinte:

Artigo 1.º

(Noção)

Contrato de transporte de passageiros por mar é aquele em que uma das partes se obriga em relação à outra a transportá-la por via marítima mediante retribuição pecuniária.

Artigo 2.º

(Direito aplicável)

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

Artigo 3.º

(Prova)

O contrato de transporte de passageiros por mar prova-se pelo bilhete de passagem.

Artigo 4.º

(Requisitos do bilhete de passagem)

Devem constar do bilhete de passagem:

- a) A identificação das partes;
- b) A data e o local da emissão;
- c) O nome do navio;
- d) O porto de embarque e o de desembarque, assim como as escalas, quando o passageiro o solicitar;

- e) A data e o lugar de embarque e desembarque;
f) As condições da viagem e o respectivo preço.

Artigo 5.º

(Transportes especiais)

1 — Quando se trate de navios de menos de 15 TAB ou de embarcações que efectuem serviços portuários ou serviços regulares em zonas delimitadas pelas autoridades para o efeito competentes, o bilhete de passagem pode conter apenas a identificação do transportador, o percurso a efectuar e o respectivo preço.

2 — Aos transportes previstos no número anterior apenas é aplicável o regime do presente diploma no que for conforme à sua natureza, segundo critérios de razoabilidade.

Artigo 6.º

(Emissão de bilhete de passagem)

1 — O bilhete de passagem é emitido pelo transportador ou seu representante.

2 — É vedado ao transportador, sem consentimento do passageiro, efectuar o transporte em navio diverso do indicado no bilhete de passagem, salvo caso fortuito ou de força maior; nesta hipótese, porém, o navio substituto deve oferecer qualidade idêntica à do substituído.

3 — Se o bilhete de passagem contiver a identidade do passageiro, este não pode ceder a sua posição contratual sem o consentimento do transportador.

Artigo 7.º

(Bagagem)

1 — No acto do embarque, o transportador deve entregar ao passageiro recibo comprovativo da bagagem que lhe for confiada para transporte («bagagem despachada»).

2 — É aplicável ao transporte da bagagem referida no número anterior o regime do transporte de mercadorias ao abrigo de conhecimento de carga.

3 — Não fica sujeita ao regime previsto nos números anteriores a bagagem que o passageiro mantiver à sua disposição durante a viagem («bagagem de cabina» ou equiparada).

4 — Em qualquer caso, a bagagem deve abranger exclusivamente objectos pertencentes ao passageiro.

5 — Se a bagagem exceder, em peso ou em volume, os limites estabelecidos no bilhete de passagem, é devido pelo passageiro um frete especial.

Artigo 8.º

(Alimentação do passageiro)

1 — O preço do bilhete de passagem inclui, salvo estipulação em contrário, o custo da alimentação do passageiro durante a viagem.

2 — Se o custo da alimentação for convencionalmente excluído do preço do bilhete de passagem, o passageiro tem, de qualquer modo, direito a dispor de alimentação fornecida pelo transportador, mediante um preço adequado.

Artigo 9.º

(Não embarque e resolução do contrato)

1 — O passageiro que não se apresente para embarque nos termos previstos no bilhete de passagem é obrigado ao seu pagamento integral.

2 — O passageiro que até 48 horas antes do início da viagem resolver unilateralmente o contrato é obrigado ao pagamento de metade do preço do bilhete.

3 — Se a resolução do contrato resultar de doença ou de outra circunstância que objectivamente impeça o passageiro de seguir viagem é por este devida metade do preço do bilhete, se isso for comunicado ao transportador até ao início da viagem.

4 — No caso de o embarque não se efectuar em consequência da morte do passageiro, o transportador tem apenas direito a metade do preço do bilhete.

5 — Se o passageiro não seguir viagem por causa relacionada com o navio, imputável ao transportador, ou se este modificar substancialmente os termos do contrato, salvo o disposto no n.º 2 do artigo 6.º, pode aquele, sem prejuízo do direito a indemnização, resolver o contrato e exigir a parte ou totalidade do preço do bilhete que já tenha pago.

6 — O disposto nos n.ºs 1, 2, 3 e 4 do presente artigo pode ser alterado por prévia estipulação das partes.

Artigo 10.º

(Demora na saída do navio)

Se o navio se demorar em sair, por causa com ele relacionada, imputável ao transportador, o passageiro tem direito a alojamento e alimentação a bordo, durante todo o tempo da demora, se não optar pela efectivação dos direitos que lhe são atribuídos no n.º 3 do artigo anterior.

Artigo 11.º

(Interrupção da viagem)

1 — O passageiro que prefira desembarcar em porto que não seja o do destino não tem direito a redução do preço do bilhete de passagem.

2 — Se o desembarque em porto diverso do de destino ou a interrupção prolongada da viagem resultar de facto imputável ao transportador, tem este a faculdade de continuar o transporte em navio de qualidade idêntica, assegurando, entretanto, o alojamento e a alimentação do passageiro, que poderá, no entanto, resolver o contrato; em qualquer caso, o passageiro tem direito à indemnização dos danos sofridos.

3 — O desembarque em porto diverso do de destino ou a interrupção prolongada da viagem por caso fortuito ou de força maior respeitante ao navio confere ao transportador e ao passageiro os direitos previstos no número anterior, salvo, quanto ao passageiro, o de indemnização dos danos.

Artigo 12.º

(Desvio de rota)

Se, por desvio de rota imputável ao transportador, o navio alterar as escalas previstas, o passageiro tem

direito a alojamento e alimentação durante o tempo de desvio, ou a resolver o contrato, independentemente do direito à indemnização dos danos sofridos; exclui-se, porém, este último direito se o desvio se dever a caso fortuito ou de força maior, ou à necessidade de salvar pessoas ou coisas no mar.

Artigo 13.º

(Obrigações do transportador)

O transportador deve pôr e manter o 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 pelos usos, regulamentos e convenções internacionais.

Artigo 14.º

(Responsabilidade por danos pessoais)

1 — O transportador responde pelos danos que o passageiro sofra no 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.

2 — Incumbe ao lesado provar que o transportador não observou qualquer das obrigações prescritas no artigo anterior, ou que o facto danoso resultou de culpa do transportador ou dos seus auxiliares.

Artigo 15.º

(Responsabilidade por acontecimentos de mar)

1 — O transportador responde pelos danos que o passageiro sofra em consequência de naufrágio, abalroação, explosão ou incêndio do navio.

2 — Incumbe ao transportador provar que os eventos referidos no número anterior não resultaram de culpa sua ou dos seus auxiliares.

Artigo 16.º

(Regime da responsabilidade)

1 — São nulas as cláusulas que afectem os direitos conferidos pelos artigos 7.º, n.º 2, 9.º, n.º 5, 11.º, n.ºs 2 e 3, 12.º, 14.º e 15.º

2 — O direito de indemnização decorrente da violação do contrato de transporte de passageiros por mar deve ser exercido no prazo de dois anos, a partir da data em que o desembarque efectivamente se verificou ou da data para este prevista.

Artigo 17.º

(Disciplina de bordo)

O passageiro fica submetido aos regulamentos e às instruções do capitão relacionadas com a disciplina de bordo e com a segurança da viagem.

Artigo 18.º

(Transporte sem retribuição pecuniária)

1 — O regime do presente diploma aplica-se ao transporte gratuito, quando efectuado em navio explorado comercialmente, podendo, no entanto, esse regime ser afastado por estipulação escrita das partes, salvo no que respeita à responsabilidade prevista nos artigos 14.º e 15.º

2 — Se o transporte gratuito for efectuado em navio não utilizado para fins comerciais, não se aplica o regime do presente diploma.

3 — No caso previsto no número anterior aplicam-se as regras gerais da responsabilidade extracontratual.

Artigo 19.º

(Passageiros clandestinos)

1 — O disposto no presente diploma não se aplica a passageiros clandestinos.

2 — Por passageiro clandestino entende-se qualquer pessoa que, num porto ou em local próximo, se oculte no navio sem o consentimento do seu proprietário, ou do capitão, ou de qualquer outra pessoa que explore o navio, e que se encontre a bordo depois deste ter deixado esse porto ou local próximo.

Artigo 20.º

(Tribunal competente)

1 — Os tribunais portugueses são internacionalmente competentes para o julgamento das acções emergentes do contrato de transporte de passageiros por mar, em qualquer dos casos seguintes:

- a) Se o porto de embarque ou de desembarque se situar em território português;
- b) Se o contrato de transporte tiver sido celebrado em Portugal;
- c) Se o navio transportador arvorar a Bandeira Portuguesa ou estiver registado em Portugal;
- d) Se o domicílio do passageiro, ou a sede, sucursal, filial ou delegação do transportador se localizar em território português.

2 — Nas situações não previstas no número anterior, a determinação da competência internacional dos tribunais para julgamento das acções emergentes do contrato de transporte de passageiros por mar é feita de acordo com as regras gerais.

Artigo 21.º

(Cruzeiros marítimos)

1 — O bilhete de cruzeiro marítimo deve conter, além dos elementos referidos no artigo 4.º, todos os serviços acessórios a prestar ao passageiro, designadamente em terra.

2 — Se o organizador do cruzeiro marítimo não for o próprio transportador, deve mencionar com precisão em que qualidade actua em relação a este e ao passageiro.

3 — No caso previsto no número anterior, o organizador do cruzeiro marítimo deve promover, nas

suas relações internas com o transportador, que a responsabilidade deste perante os passageiros esteja garantida por seguro adequado e que às acções emergentes da execução do transporte sejam aplicáveis as regras de competência internacional previstas no artigo 20.º; se tal não acontecer, o organizador responde solidariamente com o transportador.

4 — O organizador do cruzeiro marítimo, seja ou não o transportador, responde pela correcta organização do cruzeiro e pela prestação dos serviços acessórios a que alude o n.º 1 deste artigo.

Artigo 22.º

(Praceitos revogados)

São revogados os artigos 563.º a 573.º do Código Comercial.

Artigo 23.º

(Vigência)

O presente diploma entra em vigor 30 dias após a sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 11 de Setembro de 1986. — *Aníbal António Cavaco Silva* — *Mário Ferreira Bastos Raposo* — *João Maria Leitão de Oliveira Martins*.

Promulgado em Guimarães em 23 de Setembro de 1986.

Publique-se.

O Presidente da República, **MÁRIO SOARES**.

Referendado em 30 de Setembro de 1986.

O Primeiro-Ministro, *Aníbal António Cavaco Silva*.

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, PESCAS E ALIMENTAÇÃO

Portaria n.º 608/86

de 17 de Outubro

Considerando não se verificarem os pressupostos técnicos que concorreram para que a Portaria n.º 195/85, de 10 de Abril, restringisse as castas de videira recomendadas e autorizadas para os concelhos de Palmela, Setúbal e Sesimbra, que integram a Região Demarcada do Moscatel de Setúbal, aos solos argilo-calcários (Vc e Pc) derivados do jurássico e cretácico que constituem os contrafortes da serra da Arrábida;

Considerando que os serviços técnicos competentes do Ministério da Agricultura, Pescas e Alimentação e as associações de vitivicultores concluíram não se justificarem, sob o ponto de vista pedológico, as restrições impostas e haver conveniência em se proceder à sua eliminação:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro da Agricultura, Pescas e Alimentação, ao abrigo do disposto no artigo 29.º do Decreto-Lei n.º 513-D/79, de 24 de Dezembro, que seja revogada a restrição aos solos argilo-calcários (Vc e Pc) derivados do jurássico e cretácico que constituem os contrafortes da serra da Arrábida estabelecida para as castas de videira recomendadas e autorizadas para os concelhos de Palmela, Setúbal e Sesimbra constante do quadro referente à Região Demarcada do Moscatel de Setúbal anexo à Portaria n.º 195/85, de 10 de Abril.

Ministério da Agricultura, Pescas e Alimentação.

Assinada em 30 de Setembro de 1986.

O Ministro da Agricultura, Pescas e Alimentação,
Alvaro Roque de Pinho Bissaia Barreto.