



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 23.11.2005  
COM(2005) 592 final

2005/0241 (COD)

Proposta

**REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

**relativa à responsabilidade das transportadoras de passageiros por mar e por vias  
navegáveis interiores em caso de acidente**

(Apresentada pela Comissão)

{SEC(2005) 1516}

## EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

### 1) CONTEXTO DA PROPOSTA

- **Justificação e objectivos da proposta**

Na sequência do seu livro branco «A política europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções» (COM(2001) 370), de 2001, a Comissão apresentou, em 2002, uma comunicação intitulada «Comunicação relativa ao reforço da segurança dos navios de passageiros na Comunidade» (COM(2002) 158), em que expôs a sua posição sobre determinados elementos essenciais que devem fazer parte de um regime executível de responsabilidade pelos passageiros do transporte marítimo a instaurar na União Europeia num futuro próximo. Esses elementos são os seguintes:

- responsabilidade objectiva com um limite suficientemente elevado e responsabilidade civil (subjectiva), havendo culpa ou negligência. A responsabilidade objectiva tem por intuito favorecer a posição do requerente, uma vez que a responsabilidade não depende de um acto culposo ou de um comportamento negligente da transportadora.
- seguro obrigatório. Para que seja eficaz, o regime da responsabilidade tem de ser associado a requisitos estritos em matéria de seguros.
- direito de acção directa. A possibilidade de o requerente interpelar directamente a seguradora tem uma importância decisiva na navegação porquanto, por vezes, pode ser difícil identificar a transportadora, podendo também acontecer que esta seja incapaz de cumprir as suas obrigações financeiras.
- transporte nacional. O regime de responsabilidade da CE deve abranger todos os tipos de transporte efectuados na Comunidade, incluindo o transporte interno a um único Estado-Membro.

A comunicação de 2002 coincidiu com a revisão, sob a égide da Organização Marítima Internacional (OMI), das normas internacionais em matéria de responsabilidade das transportadoras de passageiros por via marítima ao nível internacional: a Convenção de Atenas relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Mar, 1974.

A Comissão explicou na sua comunicação que os primeiros três elementos acima mencionados se encontravam insuficientemente regulados na Convenção de Atenas. Declarou, no entanto, que, se o regime internacional revisto fosse satisfatório quanto a todos os elementos essenciais, seria preferível aplicar o regime comunitário no contexto do regime internacional.

O Protocolo de 2002 à Convenção de Atenas de 1974 relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Mar foi adoptado em 1 de Novembro de 2002. A Comissão considera que este protocolo satisfaz os primeiros três requisitos supramencionados, enunciados na comunicação de 2002.

Os artigos 10º e 11º deste Protocolo contêm disposições relativas à competência judiciária e ao reconhecimento e execução de decisões judiciais proferidas nos termos do protocolo. A Comunidade adquiriu competência exclusiva nestas matérias através

da adopção do Regulamento (CE) nº 44/2001 relativo à competência judiciária, ao reconhecimento e à execução de decisões em matéria civil e comercial, em 22 de Dezembro de 2000. Este regulamento é obrigatório para todos os Estados-Membros da UE, à excepção da Dinamarca. Os artigos 10º e 11º do protocolo afectam o disposto no Regulamento (CE) nº 44/2001. Consequentemente, os Estados-Membros não podem assumir obrigações com países terceiros relacionadas com estes artigos fora do quadro das instituições comunitárias.

Assim, a Comissão apresentou em 24 de Junho de 2003 uma proposta de decisão do Conselho relativa à conclusão pela Comunidade Europeia do Protocolo de 2002 à Convenção de Atenas de 1974 relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Mar (COM(2003) 375). Deste modo, a Comissão propôs que a Comunidade se tornasse, no mais breve prazo, Parte Contratante no protocolo e que os Estados-Membros procedessem do mesmo modo até ao final de 2005. A Comissão lamenta que nenhum progresso se tenha registado relativamente a esta proposta no âmbito do Conselho desde Dezembro de 2003.

Simultaneamente, a fim de obter um regime uniforme e adequado de responsabilidade pelos passageiros na Comunidade, a conclusão do protocolo pela Comunidade tem de ser complementada por um regulamento que incorpore as disposições deste protocolo no direito comunitário.

Além disso, a Comissão confirmou a sua intenção de apresentar esta proposta na sua Comunicação «Reforçar os direitos dos passageiros no interior da União Europeia» (COM(2005) 46).

- **Contexto geral**

O enquadramento histórico da Convenção de Atenas de 1974 e dos seus protocolos subsequentes é dado na Comunicação da Comissão de 2002 relativa ao reforço da segurança dos navios de passageiros na Comunidade. Para os efeitos da presente proposta, o «Protocolo de 2002 à Convenção de Atenas de 1974 relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Mar» será denominado a seguir «Convenção de Atenas de 2002».

Os principais aspectos da Convenção de Atenas de 2002 são os seguintes:

- **Âmbito de aplicação**

A Convenção de Atenas de 2002 aplica-se a todos os navios de mar, excluindo os veículos de sustentação por ar.

A Convenção aplica-se a «qualquer transporte internacional se:

- a) O navio arvorar bandeira ou estiver registado num Estado Parte na convenção, ou
- b) O contrato de transporte tiver sido concluído num Estado Parte na convenção, ou

- c) O local de partida ou de destino, nos termos do contrato de transporte, se situar num Estado Parte na convenção».

Contudo, apenas os navios autorizados a transportar mais de doze passageiros estão obrigados a ter a bordo um certificado de seguro nos termos da Convenção.

- Responsabilidade objectiva

A Convenção de Atenas de 1974 estabeleceu um regime de responsabilidade fundado na culpa, segundo o qual a transportadora pode limitar a sua responsabilidade a 53 665 euros (46 666 DSE) por passageiro em caso de morte ou lesão corporal.

A Convenção de Atenas de 2002 distingue duas categorias de pedidos de indemnização: os relativos a danos causados pela operação do navio, em que a possibilidade de os passageiros controlarem os acontecimentos é muito limitada («incidentes de navegação»), estão sujeitos ao regime da responsabilidade objectiva, enquanto os relativos a outros tipos de lesão corporal ocorridos a bordo estão sujeitos ao regime da responsabilidade fundada na negligência.

- Limites suficientes de responsabilidade

A Convenção de Atenas de 2002 estabelece dois limites: 287 500 euros (250 000 DSE), para a responsabilidade objectiva, e 460 000 euros (400 000 DSE), para a responsabilidade fundada na culpa. Esta disposição representa um aumento importante quando comparado com os anteriores limites aplicáveis, de 53 665 euros (46 666 DSE), da Convenção de Atenas de 1974, e de 201 250 euros (175 000 DSE), fixado em revisão subsequente da Convenção de Atenas (Protocolo de 1990 à Convenção de Atenas) e no Protocolo de 1996 à Convenção sobre a Limitação da Responsabilidade em Sinistros Marítimos (CLRSM).

- Responsabilidade alargada em caso de culpa ou negligência

A Convenção de Atenas de 1974 estabeleceu um regime de responsabilidade fundado na culpa com um limite máximo de 53 665 euros (46 666 DSE). O direito das transportadoras de limitar a sua responsabilidade poderia ser afastado em casos de falta grave. O direito de limitação, tanto nos termos da Convenção de Atenas de 1974 como nos do regime CLRSM, só se perde quando a transportadora tenha agido «com a intenção de os causar ou de forma imprudente e com conhecimento de que tais danos ocorreriam provavelmente». Obviamente, haverá muito poucos incidentes que envolvam navios de passageiros e satisfaçam esses critérios; para efeitos práticos, o direito de limitação pode, portanto, considerar-se, até à data, intangível.

A Convenção de Atenas de 2002 estabelece dois regimes:

- para incidentes de navegação é criado um novo regime com dois níveis. Um primeiro limite máximo, de 287 500 euros (250 000 DSE), para a parte abrangida pela responsabilidade objectiva, e um limite superior, de 460 000 euros (400 000 DSE), «a menos que [a transportadora] prove que o incidente que ocasionou as perdas ocorreu sem culpa ou negligência da sua parte».

- para casos diferentes de incidentes de navegação, a transportadora é responsável, até 460 000 euros (400 000 DSE), «se o incidente que ocasionou as perdas se dever a culpa ou negligência [sua]. O ónus da prova da culpa ou negligência incumbe ao requerente.»

O artigo 13º da Convenção de Atenas de 2002 acrescenta: «A transportadora não poderá beneficiar [daqueles] limites de responsabilidade (...), caso se prove que os danos resultaram de um acto ou omissão da transportadora cometido com a intenção de os causar ou de forma imprudente e com conhecimento de que tais danos ocorreriam provavelmente.»

- Regime aplicável a perda ou dano de bagagem

A Convenção de Atenas de 2002 estabelece um regime duplo:

«A transportadora será responsável pelas perdas resultantes da perda ou do dano da bagagem de camarote, se o incidente que ocasionou as perdas se dever a culpa ou negligência da transportadora. Presume-se a existência de culpa ou negligência da transportadora nas perdas ocasionadas por um incidente de navegação.

«A transportadora será responsável pelas perdas resultantes da perda ou dano de bagagem distinta da bagagem de camarote, a menos que prove que o incidente que ocasionou as perdas ocorreu sem culpa ou negligência da sua parte.»

A convenção fixa uma série de valores; por exemplo: pela perda ou dano da bagagem de camarote a responsabilidade da transportadora não excederá, em caso algum, 2 587 euros (2 250 DSE) por passageiro, por transporte.

- Seguro obrigatório

A Convenção de Atenas de 2002 introduz um novo requisito, o de que as transportadoras se encontrem adequadamente seguras. A ausência de um requisito de seguro para as transportadoras de passageiros era claramente desproporcionada tendo em conta os riscos existentes no transporte de centenas ou milhares de passageiros por navio. Embora seja um facto que a maioria dos passageiros de navios se encontra, não obstante, protegida financeiramente, em regra através de adesão a uma das associações de protecção e indemnização mútua (P&I), a ausência de requisitos formais em matéria de padrões de seguro era injustificada.

- Acção directa (*pro memoria*).

- Direito processual

A Convenção de Atenas de 2002 estabelece regras em matéria de processo civil, como o prazo de dois anos para a propositura de acções. Inclui ainda regras sobre jurisdição e reconhecimento e execução de sentenças.

Refira-se que tais regras constam já do Regulamento (CE) nº 44/2001, relativo à competência judiciária, ao reconhecimento e à execução de decisões em matéria civil e comercial [...]. As negociações relativas à Convenção de Atenas tornaram possível manter a aplicação deste regulamento entre os Estados-Membros da U. E. (nº 3 do

artigo 17º-A da Convenção), mas apenas no que se refere ao reconhecimento e execução de sentenças. Por conseguinte, as disposições da convenção relativas à competência judiciária prevalecerão sobre as correspondentes disposições do regulamento comunitário.

- **Disposições em vigor no domínio da proposta**

Não há disposições em vigor no domínio da proposta.

- **Coerência com outras políticas e objectivos da União**

A presente proposta constitui um elemento da política comunitária que visa obviar aos riscos enfrentados pelos cidadãos na vida quotidiana. O estabelecimento de normas unificadas em matéria de responsabilidade em toda a U.E. constitui mais um contributo para a criação de um ambiente harmonioso e acolhedor para as transportadoras de passageiros. As considerações expendidas contam-se entre os objectivos estratégicos enfatizados pela Comissão na sua Comunicação de 26 de Janeiro de 2005 «Objectivos Estratégicos para 2005-2009 - Europa 2010: Uma Parceria para a Renovação Europeia - Prosperidade, Solidariedade e Segurança» (COM(2005) 12).

## 2) CONSULTA DAS PARTES INTERESSADAS E AVALIAÇÃO DO IMPACTO

- **Consulta das partes interessadas**

*Métodos de consulta, principais sectores visados e perfil geral dos inquiridos*

A Comissão ouviu os Estados-Membros e partes interessadas em duas rondas de consultas em Maio de 2004 e Fevereiro de 2005 sobre os principais aspectos da futura proposta, integradas no processo de preparação de todo o terceiro pacote legislativo sobre segurança marítima.

*Resumo das respostas e do modo como foram tidas em conta*

A iniciativa da Comissão de incorporar a Convenção de Atenas no direito comunitário foi bem acolhida por todos os inquiridos.

Contudo, os representantes dos armadores expressaram preocupações quanto a uma eventual extensão do âmbito ao tráfego doméstico e às vias navegáveis interiores. A Comissão tomou inteiramente em consideração estas objecções na avaliação dos impactos da proposta. Contudo, a Comissão concluiu que tal extensão se justifica devido às diferenças nos respectivos regimes de responsabilidade em vigor aplicáveis aos passageiros, conforme descritos no estudo de avaliação do impacto. A extensão justifica-se ainda devido ao facto de o regime de seguro estabelecido pela Convenção de Atenas se não aplicar a navios de pequena dimensão, que não estão autorizados a transportar mais do que 12 passageiros. A esses navios, continuará a aplicar-se a legislação nacional.

Outras apreensões foram expressas pela indústria (armadores e associações «P&I») quanto à aplicação da Convenção de Atenas de 2002, em especial do nº 1 do seu artigo 3º, relativo à responsabilidade por incidentes causados por terrorismo.

A Comissão registou que estas preocupações são já objecto de atenção ao nível global no âmbito da OMI, não devendo ser-lhes dada qualquer solução, na actual fase, ao nível regional. Foi comunicado que será encontrada uma solução na Primavera de 2006, na próxima reunião do Comité Jurídico da OMI, através de um compromisso, assumido pelos Estados, de inserir uma determinada cláusula de reserva no acto de adesão à convenção.

- **Obtenção e utilização de competências especializadas**

Não houve necessidade de recorrer a peritagem externa.

- **Avaliação do impacto**

Opção 1: Aplicação da Convenção de Atenas, exclusivamente. Este objectivo será alcançado com a adopção pelo Conselho da proposta da Comissão de Junho de 2003 relativa à adesão da Comunidade e dos Estados-Membros à Convenção de Atenas. O regime aplicar-se-á unicamente ao transporte internacional.

Opção 2: Incorporação da convenção sem adaptações. A principal vantagem deste processo consiste em assegurar uma interpretação uniforme da convenção pelo Tribunal de Justiça. Os impactos serão similares aos decorrentes da opção 1.

Opção 3: Incorporação da convenção com adaptações, tais como a extensão do âmbito, de modo a abranger o tráfego doméstico e o transporte por vias navegáveis interiores. Com esta opção, todos os passageiros beneficiarão do novo regime da convenção e todos os transportadores ficarão sujeitos ao mesmo regime de responsabilidade na Europa.

A Comissão realizou uma avaliação do impacto, conforme previsto no programa de trabalho. O relatório dessa avaliação consta do documento SEC(2005) 1516.

### **3) ELEMENTOS JURÍDICOS DA PROPOSTA**

- **Síntese da acção proposta**

A proposta tem por objectivo incorporar a Convenção de Atenas no direito comunitário, mas introduz-lhe os seguintes ajustamentos:

- extensão do âmbito de aplicação ao tráfego doméstico;
- extensão do âmbito de aplicação às vias navegáveis interiores;
- supressão da possibilidade, concedida aos Estados-Membros pela Convenção de Atenas de 2002, de fixar limites de responsabilidade superiores aos previstos pela convenção;
- para danos ou perdas de equipamento de mobilidade/médico pertencente a passageiros com mobilidade reduzida, compensação equivalente, no máximo, ao valor da substituição do equipamento;

- pagamento de adiantamentos, conforme previsto para os sectores aéreo e ferroviário;
- informações antes da viagem.

- **Base jurídica**

Nº 2 do artigo 71 e nº 2 do artigo 80º do Tratado CE.

- **Princípio da subsidiariedade**

O princípio da subsidiariedade é aplicável na medida em que a proposta incide em matéria que não é da competência exclusiva da Comunidade.

Os objectivos da proposta não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros pelo(s) motivo(s) a seguir enumerado(s).

Tanto da perspectiva da indústria como da dos passageiros, dificilmente se pode distinguir entre tráfego doméstico e tráfego internacional no interior da Comunidade. É do interesse de todas as partes envolvidas dispor de um regime uniforme e claro aplicável ao transporte de passageiros na Comunidade.

Existe o risco de normas nacionais divergentes criarem uma concorrência injusta entre transportadoras nacionais e um tratamento desequilibrado entre os cidadãos dos diversos Estados-Membros em viagem no interior da Comunidade.

A acção comunitária permitirá realizar melhor os objectivos da proposta pelos motivos a seguir enumerados.

A acção comunitária neste domínio assegurará que a responsabilidade em todas as viagens se reja por um conjunto de normas uniformes, independentemente de as deslocações ocorrerem em rotas internacionais, intracomunitárias ou domésticas.

Além disso, esta iniciativa da U. E. garantirá a uniformidade da aplicação e da interpretação da Convenção de Atenas entre os Estados-Membros.

A protecção dos passageiros constitui um dos objectivos da política comunitária de transportes. As questões atinentes à responsabilidade da transportadora e aos direitos dos passageiros na sequência de um acidente são mais bem resolvidas ao nível comunitário pelas razões expostas *supra*.

Por conseguinte, a proposta está em conformidade com o princípio da subsidiariedade.

- **Princípio da proporcionalidade**

A proposta respeita o princípio da proporcionalidade pelo(s) seguinte(s) motivo(s):

As adaptações à convenção introduzidas pelo regulamento, como as respeitantes às informações antes da viagem, constituem complementos naturais ao regime da convenção.

Os principais encargos financeiros e administrativos recairão nos governos nacionais, que terão de processar os certificados de seguro, não só de transportadoras a operar no sector das viagens internacionais (decorrência da Convenção de Atenas) como também de transportadoras a operar no sector das viagens domésticas e das vias navegáveis interiores.

- **Escolha dos instrumentos**

Instrumentos propostos: regulamento.

O recurso a outros meios não seria apropriado pelo(s) motivo(s) a seguir indicado(s).

Pela presente, a Comissão segue o mesmo processo utilizado para a incorporação das convenções internacionais relativas à responsabilidade de transportadoras aéreas e empresas ferroviárias aplicáveis.

#### 4) **INCIDÊNCIAS ORÇAMENTAIS**

A proposta não tem incidências no orçamento comunitário.

#### 5) **OUTRAS INFORMAÇÕES**

- **Reexame/revisão/cláusula de caducidade**

A proposta inclui uma cláusula de reexame.

A proposta inclui uma cláusula de revisão.

- **Espaço Económico Europeu**

O acto proposto incide em matéria do EEE, devendo, portanto, ser-lhe extensível.

- **Explicação pormenorizada da proposta**

Artigo 1.º

A Comissão propõe uma nova peça de legislação comunitária para assegurar uma aplicação plena, uniforme e simultânea das disposições da Convenção de Atenas de 2002 a todos os passageiros a bordo de navios, independentemente de se tratar de rota de navegação internacional, intracomunitária ou doméstica, por mar ou por via navegável interior.

Artigo 2.º

O âmbito de aplicação do regulamento proposto é mais amplo do que o da Convenção de Atenas de 2002. Compreende o âmbito da Convenção de Atenas (para tornar toda a convenção plenamente aplicável na U. E.) e é estendido a: a) Transporte num único Estado-Membro; b) Transporte por via navegável interior.

As três condições estabelecidas no artigo 2º, que reproduz as condições da Convenção de Atenas, asseguram uma ampla aplicação do regulamento de modo a abranger a maior parte dos cidadãos da U. E., mesmo em viagens transoceânicas.

#### Artigo 3.º

A proposta de regulamento foi elaborada de modo a assegurar um alinhamento rigoroso com a Convenção de Atenas de 2002, remetendo para as pertinentes disposições da convenção. Este método foi igualmente o escolhido para a incorporação da Convenção de Montreal no direito comunitário [Regulamento (CE) nº 889/2002].

#### Artigo 4.º

A proposta de regulamento visa uma uniformidade total no interior da U. E. porquanto afasta a possibilidade, concedida pela Convenção de Atenas de 2002, de os Estados-Membros fixarem limites de responsabilidade superiores aos previstos na convenção.

A medida estabelecida pelo nº 2 é directamente inspirada numa alteração do P. E. à proposta de regulamento apresentada pela Comissão relativamente aos direitos e obrigações dos passageiros ferroviários.

#### Artigo 5.º

Foi considerado adequado introduzir no regime comunitário uma medida suplementar não prevista na Convenção de Atenas de 2002: o pagamento de adiantamentos, conforme previsto para os sectores aéreo e ferroviário.

#### Artigo 6.º

Esta disposição relativa à informação aos passageiros constitui outra adaptação à convenção.

#### Artigo 7.º

Para avaliar a eficácia do regulamento e avaliar a necessidade de adaptações, a Comissão informará sobre a sua aplicação.

O envolvimento do Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios (COSS), criado pelo Regulamento (CE) nº 2099/2002, de 5 de Novembro de 2002, facilitará, designadamente, a actualização do regulamento na eventualidade de alterações à Convenção de Atenas de 2002 ao nível internacional.

#### Artigo 8.º

Quanto à entrada em vigor do regulamento, a Comissão privilegiaria a data mais próxima compatível com o processo legislativo da Comunidade e a necessária adaptação da indústria.

No entanto, como a Comunidade e os Estados-Membros devam tornar-se partes contratantes na Convenção de Atenas de 2002, a Comissão entende ser conveniente prever uma entrada em vigor simultânea para a Convenção de Atenas de 2002 e para o regulamento.

#### Anexo

Anexa-se à presente proposta, unicamente como referência, uma cópia da Convenção de Atenas de 2002. Como indicado no artigo 1º, a Convenção de Atenas poderá ser alterada futuramente; qualquer eventual alteração será automaticamente incorporada na legislação comunitária, salvo decisão da Comissão, assistida pelo Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios (COSS), nos termos do artigo 7º, de excluir tal alteração do âmbito do regulamento.

Proposta

**REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

**relativo à responsabilidade das transportadoras de passageiros por mar e por vias navegáveis interiores em caso de acidente**

**(Texto relevante para efeitos do EEE)**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o n.º 1 do artigo 71.º e o n.º 2 do artigo 80.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão<sup>1</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu<sup>2</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões<sup>3</sup>,

Deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado<sup>4</sup>,

Considerando o seguinte:

- (1) No quadro da política comum de transportes, devem ser adoptadas novas medidas que reforcem a segurança no sector dos transportes marítimos e por vias navegáveis interiores. Tais medidas devem incluir normas em matéria de responsabilidade por danos causados aos passageiros, uma vez que é importante assegurar um nível adequado de compensação aos passageiros envolvidos em acidentes marítimos e em vias navegáveis interiores.
- (2) O Protocolo de 2002 à Convenção de Atenas de 1974 relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Mar foi adoptado em 1 de Novembro de 2002 sob os auspícios da Organização Marítima Internacional. [A Comunidade aderiu a este Protocolo<sup>5</sup>].

---

<sup>1</sup> JO C [...] de [...], p. [...].

<sup>2</sup> JO C [...] de [...], p. [...].

<sup>3</sup> JO C [...] de [...], p. [...].

<sup>4</sup> JO C [...] de [...], p. [...].

<sup>5</sup> Inserir a referência de publicação após adopção da Decisão do Conselho.

- (3) A Convenção de Atenas de 1974 relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Mar, tal como alterada pelo Protocolo de 2002 (a seguir denominada Convenção de Atenas de 2002) é aplicável unicamente ao transporte internacional. No mercado marítimo interno, foi eliminada a distinção entre transporte nacional e internacional, pelo que convém estabelecer o mesmo nível e a mesma natureza de responsabilidade no transporte internacional e nacional na Comunidade, devendo o regime da Convenção de Atenas de 2002 ser alargado às vias navegáveis interiores.
- (4) É conveniente obrigar a transportadora a pagar um adiantamento em caso de morte ou lesão corporal de um passageiro.
- (5) Antes da viagem, deverão ser prestadas aos passageiros informações adequadas sobre os novos direitos dos passageiros.
- (6) Qualquer alteração à Convenção será incorporada na legislação comunitária, salvo se for excluída nos termos do procedimento previsto no nº 2 do artigo 5º do Regulamento (CE) nº 2099/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de Novembro de 2002, que estabelece um Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios (COSS) e que altera determinados regulamentos em vigor no domínio da segurança marítima e da prevenção da poluição por navios<sup>6</sup>.
- (7) A Agência Europeia da Segurança Marítima (AESM), instituída pelo Regulamento (CE) nº 1406/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>7</sup>, deve assistir a Comissão na preparação e elaboração de um relatório de acompanhamento relativamente ao funcionamento das novas regras, e de propostas de alteração à Convenção de Atenas de 2002.
- (8) Atendendo a que os objectivos da presente acção, nomeadamente a criação de um conjunto único de normas que regerá os direitos das transportadoras e dos passageiros em caso de acidente, não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros e podem, pois, devido à necessidade de assegurar limites idênticos de responsabilidade em todos os Estados-Membros, ser melhor alcançados ao nível comunitário, a Comunidade pode adoptar medidas, de acordo com o princípio da subsidiariedade, nos termos do artigo 5º do Tratado. De acordo com o princípio da proporcionalidade, enunciado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar aqueles objectivos,

ADOPTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

---

<sup>6</sup> JO L 324 de 29.11.2002, p. 1. Regulamento alterado pelo Regulamento (CE) nº 415/2004 da Comissão (JO L 68 de 6.3.2004, p. 10).

<sup>7</sup> JO L 208 de 5.8.2002, p. 1. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) nº 724/2004 da Comissão (JO L 129 de 29.4.2004, p. 1).

## *Artigo 1.º*

### **Objecto**

O presente regulamento estabelece um regime comunitário de responsabilidade uniforme para o transporte de passageiros por mar e por vias navegáveis interiores.

Para esse efeito, o presente regulamento incorpora as pertinentes disposições da Convenção de Atenas de 1974 relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Mar, tal como alterada pelo seu Protocolo de 2002, a seguir denominada Convenção de Atenas de 2002, e alarga a aplicação dessas disposições ao transporte por mar no interior de um único Estado-Membro e ao transporte internacional e doméstico por vias navegáveis interiores.

## *Artigo 2.º*

### **Âmbito de aplicação**

O regulamento aplica-se a qualquer transporte internacional ou doméstico, por mar ou por via navegável interior, desde que:

- a) O navio arvore bandeira de um Estado-Membro,
- b) O contrato de transporte tenha sido celebrado num Estado-Membro, ou
- c) O local de partida ou destino, nos termos do contrato de transporte, se situe num Estado-Membro.

## *Artigo 3.º*

### **Responsabilidade da transportadora**

A responsabilidade da transportadora e da transportadora de facto relativamente aos passageiros e à sua bagagem rege-se por todas as disposições da Convenção de Atenas de 2002 aplicáveis a essa responsabilidade.

Os termos «transportadora» e «transportadora de facto» devem entender-se de acordo com as definições fixadas no artigo 2º da Convenção de Atenas de 2002.

## *Artigo 4.º*

### **Limites de responsabilidade**

O nº 2 do artigo 7º da Convenção de Atenas de 2002 não é aplicável ao transporte de passageiros no âmbito do presente regulamento, salvo se todos os Estados-Membros tiverem acordado na sua aplicação mediante alteração do presente regulamento.

Em caso de perda ou dano de equipamento de mobilidade ou equipamento médico pertencente a passageiros com mobilidade reduzida, a compensação pode ser igual mas não excederá o valor da substituição do equipamento.

#### *Artigo 5.º*

#### **Adiantamento**

Em caso de morte ou lesão corporal do passageiro, a transportadora deve pagar, no prazo de 15 dias a contar da identificação do titular do direito a indemnização, um adiantamento suficiente para cobrir as necessidades económicas imediatas. Em caso de morte, este pagamento não pode ser inferior a 21 000 euros.

#### *Artigo 6.º*

#### **Informação aos passageiros**

A transportadora, a transportadora de facto e/ou o operador turístico devem prestar aos passageiros, antes da partida, informações sobre os seus direitos ao abrigo do presente Regulamento, em especial sobre os limites de compensação por morte, lesão corporal ou perda e dano de bagagem, sobre o direito de acção directa contra a seguradora ou a entidade que tiver prestado a garantia financeira e sobre o direito a um adiantamento.

As informações devem ser prestadas da forma mais adequada.

#### *Artigo 7º*

#### **Relatório e alterações à Convenção de Atenas de 2002**

O mais tardar três anos após a entrada em vigor do presente regulamento, a Comissão deve elaborar um relatório sobre a sua aplicação que tenha em conta, designadamente, a evolução económica e a evolução verificada nas instâncias internacionais.

Esse relatório pode ser acompanhado de uma proposta de alteração do presente regulamento ou por uma proposta a apresentar pela Comunidade Europeia às pertinentes instâncias internacionais.

Neste contexto, a Comissão é assistida pelo Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios (COSS) criado pelo artigo 3º do Regulamento (CE) nº 2099/2002.

Quaisquer alterações da Convenção de Atenas de 2002 podem ser excluídas do âmbito de aplicação do presente regulamento, nos termos do nº 2 do artigo 5º do Regulamento (CE) nº 2099/2002.

*Artigo 8º*

**Entrada em vigor**

O presente regulamento entra em vigor no [...] dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é aplicável a partir d[a data da sua entrada em vigor ou da data de entrada em vigor da Convenção de Atenas para a Comunidade, consoante a que for posterior].

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em [...]

*Pelo Parlamento Europeu*  
*O Presidente*  
[...]

*Pelo Conselho*  
*O Presidente*  
[...]

## ANEXO

### **CONVENÇÃO DE ATENAS DE 2002 RELATIVA AO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E BAGAGENS POR MAR**

(Texto consolidado da Convenção de Atenas de 1974 relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Mar e Protocolo de 2002 à Convenção)

#### **ARTIGO 1º** **Definições**

Para efeitos da presente convenção:

1.
  - a) «Transportadora» designa uma pessoa pela qual ou em nome da qual foi celebrado um contrato de transporte, independentemente de o transporte ser efectuado realmente por essa pessoa ou por uma transportadora de facto;
  - b) «Transportadora de facto» designa uma pessoa distinta da transportadora, seja ela proprietário, afretador ou operador de um navio, que efectua de facto a totalidade ou parte do transporte;
  - c) «Transportadora que efectua de facto a totalidade ou parte do transporte» designa a transportadora de facto ou a transportadora, caso esta efectue de facto o transporte;
2. «Contrato de transporte» significa um contrato celebrado pela transportadora ou em nome desta para o transporte marítimo de um passageiro ou de um passageiro e da bagagem respectiva, conforme o caso;
3. «Navio» significa apenas navios de mar, excluindo veículos de sustentação por ar;
4. «Passageiro» designa qualquer pessoa transportada num navio,
  - a) Ao abrigo de um contrato de transporte, ou
  - b) Que, com o consentimento da transportadora, acompanha um veículo ou animais vivos cobertos por um contrato de transporte de mercadorias não regido pela presente convenção;
5. «Bagagem» significa qualquer artigo ou veículo transportado pela transportadora ao abrigo de um contrato de transporte, excluindo:
  - a) Artigos e veículos transportados sob carta-partida, ao abrigo de um conhecimento de embarque ou de outro contrato que tenha essencialmente por objecto o transporte de mercadorias; e
  - b) Animais vivos;
6. "Bagagem de camarote» significa bagagem que o passageiro leva no seu camarote ou que se encontra na sua posse ou sob a sua guarda ou controlo. Salvo para aplicação do disposto no n.º 8 do presente artigo e no artigo 8.º, a bagagem de camarote inclui a bagagem que o passageiro transporta dentro ou sobre o seu veículo;

7. «Perda ou dano da bagagem» inclui os prejuízos pecuniários resultantes do facto de a bagagem não ter sido restituída ao passageiro num prazo de tempo razoável após a chegada do navio em que a bagagem foi ou deveria ter sido transportada, mas excluindo atrasos decorrentes de conflitos laborais;
8. «Transporte» abrange os períodos seguintes:
- a) No que respeita ao passageiro e à sua bagagem de camarote, o período durante o qual o passageiro e/ou a sua bagagem de camarote se encontram a bordo do navio ou em processo de embarque ou desembarque e o período durante o qual o passageiro e a sua bagagem de camarote são transportados por água, de terra para o navio ou vice-versa, se o custo do referido transporte estiver incluído no preço do bilhete ou se a embarcação utilizada para efeitos de transporte auxiliar tiver sido colocada à disposição do passageiro pela transportadora. Porém, no que se refere ao passageiro, o transporte não inclui o período durante o qual este se encontra numa estação ou terminal marítimos ou num cais ou qualquer outra instalação portuária;
  - b) No que respeita à bagagem de camarote, igualmente o período durante o qual o passageiro se encontra numa estação ou terminal marítimos ou num cais ou qualquer outra instalação portuária, se a transportadora, um seu trabalhador ou agente tiverem tomado a seu cargo a referida bagagem e não a tiverem restituído ao passageiro;
  - c) No que respeita a outra bagagem distinta da bagagem de camarote, o período compreendido entre a data em que a transportadora, um seu trabalhador ou agente a tomam a seu cargo em terra ou a bordo e a data da sua restituição pela transportadora, um seu trabalhador ou agente;
9. «Transporte internacional» significa qualquer transporte cujo local de partida e local de destino, em conformidade com o contrato de transporte, se situam em dois Estados diferentes ou num único Estado se, nos termos do contrato de transporte ou do itinerário previsto, existir um porto de escala intermédio noutro Estado;
10. "Organização" designa a Organização Marítima Internacional;
11. "Secretário-geral" designa o Secretário-Geral da Organização.

## **ARTIGO 1º-A**

### **Anexo**

O anexo à presente convenção constitui parte integrante da convenção.

## **ARTIGO 2º**

### **Aplicação**

1. A presente convenção é aplicável a qualquer transporte internacional se:
- a) O navio arvorar bandeira ou estiver registado num Estado Parte na presente convenção; ou

- b) O contrato de transporte tiver sido concluído num Estado Parte na presente convenção; ou
  - c) O local de partida ou destino, nos termos do contrato de transporte, se situar num Estado Parte na presente convenção.
2. Não obstante o disposto no n.º 1 do presente artigo, a presente convenção não é aplicável quando o transporte estiver subordinado, nos termos de qualquer outra convenção internacional sobre o transporte de passageiros ou de bagagem por outro modo de transporte, a um regime de responsabilidade civil conforme com as disposições da referida convenção, desde que essas disposições sejam de aplicação obrigatória ao transporte marítimo.

### **ARTIGO 3º**

#### **Responsabilidade da transportadora**

1. A transportadora é responsável pelos danos resultantes da morte ou lesão corporal de um passageiro ocasionadas por um incidente de navegação, na medida em que tais perdas para o referido passageiro não excedam 250 000 unidades de conta, em cada caso concreto, a menos que a transportadora prove que o incidente:
- a) Resultou de um acto de guerra, hostilidades, guerra civil, insurreição ou de um fenómeno natural de carácter excepcional, inevitável e irresistível; ou
  - b) Foi inteiramente provocado por um acto ou omissão de terceiro, cometido com a intenção de causar o incidente.

Se e na medida em que os danos excederem o referido limite, a transportadora continua a ser responsável, a menos que prove que o incidente que ocasionou os danos ocorreu sem culpa ou negligência da sua parte.

2. A transportadora é responsável pelos danos resultantes da morte ou lesão corporal de um passageiro não provocadas por um incidente de navegação, se o incidente que tiver ocasionado os danos se dever a culpa ou negligência da transportadora. O ónus da prova da culpa ou negligência incumbe ao requerente.
3. A transportadora é responsável pelos danos resultantes da perda ou dano da bagagem de camarote, se o incidente que tiver ocasionado o dano se dever a culpa ou negligência da transportadora. Presume-se a existência de culpa ou negligência da transportadora em caso de danos ocasionados por um incidente de navegação.
4. A transportadora é responsável pelos danos resultantes da perda ou dano de bagagem distinta da bagagem de camarote, a menos que prove que o incidente que tiver ocasionado os danos ocorreu sem culpa ou negligência da sua parte.
5. Para efeitos do presente artigo:
- a) «Incidente de navegação» significa um naufrágio, viragem de quilha, colisão ou encalhe do navio, explosão ou incêndio do navio ou defeito do navio;
  - b) «Culpa ou negligência da transportadora» significa a culpa ou negligência dos trabalhadores da transportadora, agindo no exercício das suas funções;

- c) «Defeito do navio» significa qualquer anomalia, deficiência ou incumprimento das disposições de segurança aplicáveis relativamente a qualquer parte do navio ou do seu equipamento utilizada para a saída, evacuação, embarque e desembarque de passageiros, ou utilizada para a propulsão, governo, segurança da navegação, amarração, ancoragem, chegada ou partida de um cais ou fundeadouro ou limitação de avarias na sequência de um alagamento; ou utilizada para o lançamento à água de meios de salvação; e
  - d) «Danos» exclui os danos punitivos ou exemplares.
- 6. A responsabilidade da transportadora nos termos do presente artigo refere-se apenas aos danos resultantes de incidentes ocorridos no decurso do transporte. O ónus da prova de que o incidente que provocou os danos ocorreu no decurso do transporte, e da dimensão dos danos, incumbe ao requerente.
  - 7. Nenhuma disposição da presente convenção prejudica o direito de regresso da transportadora contra terceiros nem o de invocar a concorrência de culpa nos termos do artigo 6.º da presente convenção. Nenhuma disposição do presente artigo prejudica o direito de limitação previsto nos artigos 7.º ou 8.º da presente convenção.
  - 8. A presunção de culpa ou negligência de uma Parte ou a atribuição do ónus da prova a uma Parte não impedem a análise de provas a favor dessa Parte.

#### **ARTIGO 4º** **Transportadora de facto**

- 1. Se a realização da totalidade ou de parte do transporte tiver sido confiada a uma transportadora de facto, a transportadora permanece, todavia, responsável pela totalidade do transporte nos termos do disposto na presente convenção. Por outro lado, a transportadora de facto tem os direitos e obrigações da presente convenção no que se refere à parte do transporte por si efectuada.
- 2. No que respeita ao transporte efectuado pela transportadora de facto, a transportadora é responsável pelos actos e omissões da transportadora de facto, bem como dos seus trabalhadores e agentes agindo no exercício das suas funções.
- 3. Qualquer acordo especial nos termos do qual a transportadora assumir obrigações não impostas pela presente convenção ou qualquer renúncia a direitos conferidos pela presente convenção só afectam a transportadora de facto se esta manifestar o seu acordo de modo expresso e por escrito.
- 4. Se e na medida em que a transportadora e a transportadora de facto forem responsáveis, a sua responsabilidade é solidária.
- 5. Nenhuma disposição do presente artigo prejudica o direito de regresso entre a transportadora e a transportadora de facto.

## **ARTIGO 4º-A**

### **Seguro obrigatório**

1. Quando os passageiros são transportados a bordo de um navio registado num Estado Parte, autorizado a transportar mais de doze passageiros, e caso a presente convenção seja aplicável, as transportadoras que efectuem de facto a totalidade ou parte do transporte devem subscrever um seguro ou outra garantia financeira, nomeadamente a garantia de um banco ou de uma instituição financeira semelhante, para cobertura da responsabilidade por morte e lesão corporal dos passageiros nos termos da presente convenção. O limite do seguro obrigatório ou de outra garantia financeira não será inferior a 250 000 unidades de conta por passageiro, em cada caso concreto.
  
2. Após a autoridade competente de um Estado Parte se ter certificado de que foram preenchidas as exigências do nº 1, será emitido um certificado para cada navio que comprove que este beneficia de um seguro ou outra garantia financeira válidos, nos termos do disposto na presente convenção. No caso de navios registados num Estado Parte, o referido certificado será emitido ou confirmado pela autoridade competente do Estado de registo do navio; no caso de navios não registados num Estado Parte, o certificado pode ser emitido ou confirmado pela autoridade competente de qualquer Estado Parte. O referido certificado será conforme ao modelo previsto no anexo da presente convenção e incluirá as seguintes informações:
  - a) Nome do navio, número ou letras distintivos e porto de registo;
  - b) Nome e local de estabelecimento principal da transportadora que efectua de facto a totalidade ou parte do transporte;
  - c) Número OMI de identificação do navio;
  - d) Tipo e duração da garantia;
  - e) Nome e local de estabelecimento principal da seguradora ou de outra pessoa que presta a garantia financeira e, se for caso disso, estabelecimento de subscrição do seguro ou outra garantia financeira; e
  - f) Prazo de validade do certificado, que não excederá o prazo de validade do seguro ou outra garantia financeira.
  
3.
  - a) Um Estado Parte pode permitir a uma instituição ou uma organização por si reconhecida emitir o certificado. A referida instituição ou organização informará esse Estado da emissão de cada certificado. O Estado Parte garantirá plenamente, em todas as circunstâncias, o carácter exaustivo e o rigor do certificado assim emitido e comprometer-se-á a assegurar a adopção das disposições necessárias ao cumprimento desta obrigação.
  - b) O Estado Parte notificará o Secretário-Geral:
    - i) Das responsabilidades específicas e regras de delegação de poderes numa instituição ou organização por si reconhecida;
    - ii) Da revogação desses poderes; e

- iii) Da data a partir da qual esses poderes ou a revogação desses poderes produzem efeitos.

Uma delegação de poderes não produz efeitos antes de um prazo de três meses a contar da data da notificação respectiva ao Secretário-Geral.

- c) A instituição ou organização com permissão para emitir certificados nos termos do disposto no presente número pode, no mínimo, retirar esses certificados, caso não sejam cumpridas as condições nas quais estes foram emitidos. De qualquer modo, a instituição ou organização comunicará ao Estado em cujo nome tiver sido emitido o certificado essa retirada.
4. O certificado é emitido na língua ou línguas oficiais do Estado emissor. Se a língua utilizada não for espanhol, francês ou inglês, o texto incluirá uma tradução numa destas línguas e, caso o Estado assim o decida, a língua oficial do Estado pode ser omitida.
  5. O certificado deve encontrar-se a bordo do navio, devendo ser depositada uma cópia junto das autoridades responsáveis pelo arquivo do registo do navio ou, caso o navio não esteja registado num Estado Parte, junto da autoridade do Estado que emitir ou confirmar o certificado.
  6. O seguro ou outra garantia financeira não satisfaz os requisitos do presente artigo se, por razões distintas da cessação do seu prazo de validade constante do certificado, findar antes de decorrido o prazo de três meses a contar da data em que as autoridades mencionadas no nº 5 receberem um aviso nesse sentido, a menos que o certificado tenha sido devolvido às referidas autoridades ou que tenha sido emitido um novo certificado no mesmo período. As disposições que precedem serão igualmente aplicáveis a qualquer alteração que se traduza no facto de o seguro ou outra garantia financeira deixar de satisfazer os requisitos do presente artigo.
  7. O Estado de registo do navio estabelecerá, sem prejuízo do disposto no presente artigo, as condições de emissão e validade do certificado.
  8. Nenhuma disposição da presente convenção será entendida como impedimento a que um Estado Parte faça fé nas informações obtidas de outros Estados, da Organização ou de outras organizações internacionais sobre a situação financeira das seguradoras ou de outros prestadores de garantias financeiras para efeitos da presente convenção. Nesses casos, o Estado Parte que faz fé nas referidas informações não fica ilibado da sua responsabilidade como Estado emissor do certificado.
  9. Os certificados emitidos ou confirmados sob a autoridade de um Estado Parte são reconhecidos por outros Estados Partes para efeitos da presente convenção e serão por estes considerados dotados do mesmo valor que os certificados por si emitidos ou confirmados, ainda que tenham sido emitidos ou confirmados relativamente a navios não registados num Estado Parte. Um Estado Parte pode a qualquer momento solicitar uma consulta do Estado de emissão ou confirmação, caso considere que a seguradora ou o garante mencionado no certificado de seguro não tem capacidade financeira para cumprir as obrigações impostas pela presente convenção.

10. Qualquer pedido de indemnização coberto por um seguro ou outra garantia financeira por força do presente artigo pode ser apresentado directamente contra a seguradora ou outra pessoa que tiver prestado a garantia financeira. Nesse caso, o montante previsto no n.º 1 é aplicável como o limite de responsabilidade da seguradora ou de outra pessoa que tiver prestado a garantia financeira, ainda que a transportadora ou a transportadora de facto não tenha o direito de limitar a sua responsabilidade. O requerido pode ainda invocar os argumentos de defesa (excluindo falência ou processo de liquidação) de que a transportadora mencionada no n.º 1 teria podido prevalecer-se em conformidade com a presente convenção. Por outro lado, o requerido pode alegar em sua defesa que o dano resultou da conduta dolosa do segurado, embora não possa alegar qualquer outro argumento de defesa que tivesse podido invocar em acção intentada contra si pelo segurado. O requerido tem de qualquer modo o direito de solicitar que a transportadora e a transportadora de facto sejam chamadas ao processo.
11. Quaisquer montantes atribuídos por seguro ou outra garantia financeira subscritos em conformidade com o n.º 1 estarão disponíveis exclusivamente para satisfazer indemnizações no âmbito da presente convenção e quaisquer pagamentos que sejam efectuados desses montantes extinguem a responsabilidade por força da presente convenção na proporção dos montantes pagos.
12. Um Estado Parte não permitirá que um navio que arvore a sua bandeira e ao qual seja aplicável o presente artigo opere a qualquer momento, a menos que tenha sido emitido um certificado em conformidade com os n.ºs 2 ou 15.
13. Sob reserva do disposto no presente artigo, cada Estado Parte garantirá, em conformidade com a sua legislação nacional, que qualquer navio autorizado a transportar mais de doze passageiros, independentemente do seu local de registo, que entre ou saia de um porto no seu território está coberto por um seguro ou outra garantia financeira, nos limites previstos no n.º 1, caso a presente convenção seja aplicável.
14. Não obstante o disposto no n.º 5, um Estado Parte pode notificar o Secretário-Geral que, para efeitos do disposto no n.º 13, os navios não são obrigados a ter a bordo ou a apresentar o certificado previsto no n.º 2 quando entram ou saem de portos situados no seu território, contanto que o Estado Parte que emite o certificado tenha notificado o Secretário-Geral de que mantém registos electrónicos, acessíveis a todos os Estados Partes, que comprovam a existência do certificado e permitem aos Estados Partes satisfazer as obrigações que lhes incumbem por força do n.º 13.
15. Se um navio propriedade de um Estado Parte não estiver coberto por um seguro ou outra garantia financeira, as disposições pertinentes do presente artigo não são aplicáveis a esse navio, embora este deva ter a bordo um certificado emitido pelas autoridades competentes do Estado de registo que declare que o navio é propriedade desse Estado e que a responsabilidade do navio está coberta até ao montante previsto nos termos do n.º 1. Esse certificado assemelhar-se-á o mais possível ao modelo previsto no n.º 2.

## **ARTIGO 5º**

### **Valores**

A transportadora não é responsável pela perda ou dano de somas de dinheiro, títulos negociáveis, ouro, pratas, joalheria, ornamentos, obras de arte ou outros valores, salvo se os referidos valores tiverem sido depositados junta da transportadora com o objectivo expresso de serem guardados em segurança, sendo a transportadora responsável, nesse caso, até ao limite previsto no n.º 3 do artigo 8.º, a menos que seja estabelecido um limite superior nos termos do n.º 1 do artigo 10.º.

## **ARTIGO 6º**

### **Concorrência de culpa**

Se a transportadora provar que a morte ou lesão corporal de um passageiro ou a perda ou dano da sua bagagem foram provocados ou agravados por culpa ou negligência do passageiro, o tribunal onde a acção é proposta pode ilibar total ou parcialmente a transportadora da sua responsabilidade, nos termos das disposições da lei desse tribunal.

## **ARTIGO 7º**

### **Limite de responsabilidade por morte e lesão corporal**

1. A responsabilidade da transportadora por morte ou lesão corporal de um passageiro por força do artigo 3.º não excederá, em nenhum caso, 400 000 unidades de conta por passageiro em cada caso concreto. Se, em conformidade com a lei do tribunal onde a acção é proposta, os danos forem reparados sob a forma de pagamento de uma renda periódica, o montante do capital equivalente a esses pagamentos não excederá o referido limite.
2. Os Estados Partes podem regular, mediante disposições específicas da legislação nacional, o limite de responsabilidade previsto no nº 1, desde que o limite nacional de responsabilidade, caso exista, não seja inferior ao estabelecido no nº 1. Um Estado Parte que recorra à opção prevista no presente número informará o Secretário-Geral do limite de responsabilidade adoptado ou do facto de que não existe limite.

## **ARTIGO 8º**

### **Limite de responsabilidade por perda ou dano da bagagem e dos veículos**

1. A responsabilidade da transportadora pela perda ou dano da bagagem de camarote não excederá, em nenhum caso, 2 250 unidades de conta por passageiro e por transporte.
2. A responsabilidade da transportadora pela perda ou dano dos veículos, incluindo toda a bagagem transportada dentro ou sobre estes, não excederá, em nenhum caso, 12 700 unidades de conta por veículo e por transporte.
3. A responsabilidade da transportadora pela perda ou dano de bagagem distinta da mencionada nos nºs 1 e 2 não excederá, em nenhum caso, 3 375 unidades de conta por passageiro e por transporte.

4. A transportadora e o passageiro podem acordar em que a responsabilidade da transportadora fique sujeita a uma franquia não superior a 330 unidades de conta, em caso de dano causado a um veículo, e não superior a 149 unidades de conta por passageiro, em caso de perda ou dano causados a outra bagagem, devendo essa verba ser deduzida do montante da perda ou dano.

## **ARTIGO 9º**

### **Unidade de conta e conversão**

1. A unidade de conta mencionada na presente convenção é o direito de saque especial, conforme definido pelo Fundo Monetário Internacional. Os montantes mencionados no n.º 1 do artigo 3.º, no n.º 1 do artigo 4.º-A, no n.º 1 do artigo 7.º e no artigo 8.º serão convertidos na moeda nacional do Estado do tribunal onde a acção é proposta, com base no valor dessa moeda por referência ao direito de saque especial na data da decisão ou na data acordada pelas Partes. O valor, em termos de direito de saque especial, da moeda nacional de um Estado Parte que seja membro do Fundo Monetário Internacional será calculado de acordo com o método de avaliação, em vigor na data em causa, aplicado pelo Fundo Monetário Internacional às suas operações e transacções. O valor, em termos de direito de saque especial, da moeda nacional de um Estado Parte que não seja membro do Fundo Monetário Internacional será calculado de forma a determinar por esse Estado Parte.
2. Porém, um Estado que não seja membro do Fundo Monetário Internacional e cuja legislação não permita a aplicação do disposto no n.º 1 pode, na data de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão à presente convenção ou em qualquer data ulterior, declarar que a unidade de conta prevista no n.º 1 será igual a 15 francos-ouro. O franco-ouro a que é feita referência no presente número equivale a sessenta e cinco miligramas e meio de ouro fino de novecentos milésimos. A conversão do franco-ouro em moeda nacional será efectuada em conformidade com a legislação do Estado em causa.
3. O cálculo mencionado na última frase do n.º 1 e a conversão prevista no n.º 2 serão efectuados de forma a exprimir, tanto quanto possível, na moeda nacional dos Estados Partes o mesmo valor real para os montantes previstos no n.º 1 do artigo 3.º, no n.º 1 do artigo 4.º-A, no n.º 1 do artigo 7.º e no artigo 8.º que resultaria da aplicação das três primeiras frases do n.º 1. Os Estados comunicarão ao Secretário-Geral o modo de cálculo em conformidade com o n.º 1 ou o resultado da conversão nos termos do n.º 2, consoante o caso, por ocasião do depósito de um instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão à presente convenção e sempre que se verifique uma alteração de qualquer um daqueles.

## **ARTIGO 10º**

### **Disposições adicionais sobre limites de responsabilidade**

1. A transportadora e o passageiro podem acordar, de forma expressa ou por escrito, limites de responsabilidade superiores aos previstos nos artigos 7.º e 8.º.
2. Não serão incluídos nos limites de responsabilidade previstos nos artigos 7.º e 8.º os juros calculados sobre o montante dos danos e as despesas judiciais.

**ARTIGO 11°**  
**Argumentos de defesa e limites de responsabilidade dos trabalhadores da transportadora**

Caso seja intentada uma acção contra um trabalhador ou agente da transportadora ou da transportadora de facto por danos cobertos pela presente convenção, esse trabalhador ou agente pode, se provar que agiu no exercício das suas funções, prevalecer-se dos argumentos de defesa e limites de responsabilidade que a transportadora ou a transportadora de facto podem invocar por força da presente convenção.

**ARTIGO 12°**  
**Cumulação de indemnizações**

1. Sempre que os limites de responsabilidade previstos nos artigos 7.º e 8.º produzirem efeitos, são aplicáveis ao montante total a pagar a título de indemnização pela morte ou lesão corporal de qualquer passageiro ou pela perda ou dano da sua bagagem.
2. Relativamente ao transporte efectuado por uma transportadora de facto, o montante total a pagar a título de indemnização pela transportadora e pela transportadora de facto e pelos respectivos trabalhadores e agentes agindo no exercício das suas funções não excederá o montante máximo em que poderia ser condenada a transportadora ou a transportadora de facto nos termos do disposto na presente convenção, mas nenhuma dessas pessoas será responsável por um montante superior ao limite que lhe for aplicável.
3. De qualquer modo, sempre que um trabalhador ou agente da transportadora ou da transportadora de facto puder invocar, por força do artigo 11.º da presente convenção, os limites de responsabilidade previstos nos artigos 7.º e 8.º, o montante total a pagar a título de indemnização pela transportadora ou, se for caso disso, pela transportadora de facto e pelo referido trabalhador ou agente não excederá esses limites.

**ARTIGO 13°**  
**Perda do direito de limitar a responsabilidade**

1. A transportadora não pode beneficiar dos limites de responsabilidade previstos nos artigos 7.º e 8.º e no n.º 1 do artigo 10.º, caso se prove que os danos resultaram de um acto ou omissão da transportadora cometido com a intenção de os causar ou de forma imprudente e com conhecimento de que tais danos ocorreriam provavelmente.
2. O trabalhador ou agente da transportadora ou da transportadora de facto não pode beneficiar dos referidos limites, caso se prove que os danos resultaram de um acto ou omissão desse trabalhador ou agente cometido com a intenção de os causar ou de forma imprudente e com conhecimento de que tais danos ocorreriam provavelmente.

**ARTIGO 14°**  
**Fundamento dos pedidos de indemnizações**

Só podem ser intentadas acções contra uma transportadora ou transportadora de facto por danos causados pela morte ou lesão corporal de um passageiro ou pela perda ou dano da bagagem nos termos do disposto na presente convenção.

**ARTIGO 15°**  
**Comunicação da perda ou dano da bagagem**

1. O passageiro informará por escrito a transportadora ou o seu agente:
  - a) Em caso de dano visível da bagagem:
    - i) Antes ou no momento do desembarque do passageiro, para a bagagem de camarote;
    - ii) Antes ou no momento da sua restituição, para todas as outras bagagens;
  - b) Em caso de dano da bagagem que não seja visível ou de perda da bagagem, no prazo de quinze dias a contar da data de desembarque ou restituição ou da data em que a referida restituição deveria ter sido efectuada.
2. Se o passageiro não der cumprimento ao disposto no presente artigo, presumir-se-á que recebeu a bagagem em bom estado, a menos que se prove o contrário.
3. A comunicação por escrito é dispensada se o estado da bagagem, no momento da sua recepção, tiver sido objecto de vistoria ou inspecção conjuntas.

**ARTIGO 16°**  
**Prescrição das acções**

1. Qualquer acção por danos resultantes da morte ou lesão corporal de um passageiro ou da perda ou dano da bagagem prescreve após um prazo de dois anos.
2. O prazo de prescrição é calculado do seguinte modo:
  - a) Em caso de lesão corporal, a contar da data de desembarque do passageiro;
  - b) Em caso de morte durante o transporte, a contar da data em que o passageiro deveria ter desembarcado e, em caso de lesão corporal durante o transporte que provoque a morte do passageiro após o desembarque, a partir da data da morte, desde que o referido prazo não exceda três anos a contar da data de desembarque;
  - c) Em caso de perda ou dano da bagagem, a contar da data de desembarque ou da data em que o desembarque deveria ter-se efectuado, em função da última destas datas.

3. A lei do tribunal onde a acção é proposta regulará as causas de suspensão e interrupção dos prazos de prescrição, embora em nenhum caso possa ser intentada uma acção por força da presente convenção após o termo de um dos seguintes prazos:
  - a) Um prazo de cinco anos a contar da data de desembarque do passageiro ou da data em que o desembarque deveria ter-se efectuado, em função da última destas datas; ou, se terminar em data anterior,
  - b) Um prazo de três anos a contar da data em que o requerente teve conhecimento ou deveria razoavelmente ter tido conhecimento da lesão, perda ou dano causados pelo incidente.
4. Sem prejuízo do disposto nos n.ºs 1, 2 e 3 do presente artigo, o prazo de prescrição pode ser prorrogado mediante declaração da transportadora ou acordo das Partes após estabelecimento da causa da acção. A declaração ou acordo serão feitos por escrito.

### **ARTIGO 17.º** **Jurisdição competente**

1. Qualquer acção intentada por força dos artigos 3.º e 4.º da presente convenção será proposta, à escolha do requerente, junto de um dos tribunais abaixo indicados, desde que este se situe num Estado Parte na presente convenção, e subordinada às regras de competência jurisdicional do direito interno do Estado Parte, no qual podem ser competentes vários tribunais:
  - a) O tribunal do Estado da residência permanente ou do local de estabelecimento principal do requerido; ou
  - b) O tribunal do Estado de partida ou de destino, em conformidade com o contrato de transporte; ou
  - c) O tribunal do Estado de domicílio ou residência permanente do requerente, se o requerido dispuser de um local de estabelecimento nesse Estado e estiver subordinado à sua jurisdição; ou
  - d) O tribunal do Estado onde foi celebrado o contrato de transporte, se o requerido dispuser de um local de estabelecimento nesse Estado e estiver subordinado à sua jurisdição.
2. As acções intentadas por força do artigo 4.º-A da presente convenção serão propostas, à escolha do requerente, junto de um dos tribunais onde podem ser interpostas acções contra a transportadora ou a transportadora de facto nos termos do n.º 1.
3. Após a ocorrência do incidente que tiver ocasionado o dano, as Partes podem decidir que o pedido de indemnização seja subordinado a qualquer jurisdição ou a arbitragem.

**ARTIGO 17º-A**  
**Reconhecimento e execução**

1. Qualquer decisão de um tribunal competente nos termos do artigo 17º que seja executória no Estado de origem onde já não é passível de recurso ordinário será reconhecida em qualquer Estado Parte, salvo:
  - a) Se a decisão tiver sido obtida de forma fraudulenta; ou
  - b) Se o requerido não tiver sido informado nos prazos devidos e não tiver tido oportunidade de apresentar a sua defesa;
2. Uma decisão reconhecida nos termos do n.º 1 é executória em qualquer Estado Parte logo que estejam cumpridos os trâmites impostos nesse Estado. Esses trâmites não permitirão uma reapreciação do mérito da causa.
3. Um Estado Parte no presente protocolo pode aplicar outras regras de reconhecimento e execução de decisões, desde que o seu efeito seja garantir que as decisões sejam reconhecidas e executadas pelo menos na mesma medida que nos termos dos n.ºs 1 e 2.

**ARTIGO 18º**  
**Invalidez das disposições contratuais**

Qualquer disposição contratual adoptada antes da ocorrência do incidente que tiver ocasionado a morte ou lesão corporal de um passageiro, ou a perda ou dano da bagagem do passageiro, destinada a ilibar qualquer pessoa responsável nos termos da presente convenção da sua responsabilidade perante o passageiro ou a estabelecer um limite de responsabilidade inferior ao fixado na presente convenção, excluindo o previsto no n.º 4 do artigo 8.º, ou a inverter o ónus da prova que incumbe à transportadora ou à transportadora de facto ou que tenha por efeito restringir as opções previstas nos n.ºs 1 ou 2 do artigo 17.º é considerada nula e sem efeito, embora tal nulidade não implique a nulidade do contrato de transporte, que permanecerá sujeito às disposições da presente convenção.

**ARTIGO 19º**  
**Outras convenções sobre limitação da responsabilidade**

A presente convenção não altera os direitos ou deveres da transportadora, da transportadora de facto e dos seus trabalhadores ou agentes previstos em convenções internacionais sobre a limitação da responsabilidade dos proprietários de navios de mar.

**ARTIGO 20º**  
**Danos nucleares**

Os danos causados por um incidente nuclear não envolvem qualquer responsabilidade nos termos da presente convenção:

- a) Se o operador de uma instalação nuclear for responsável por esses danos por força da Convenção de Paris de 29 de Julho de 1960 sobre a Responsabilidade Civil no Domínio da Energia Nuclear, alterada pelo Protocolo Adicional de 28 de Janeiro

de 1964, ou da Convenção de Viena de 21 de Maio de 1963 relativa à Responsabilidade Civil em Matéria de Danos Nucleares, ou de qualquer alteração ou protocolo em vigor a elas respeitante; ou

- b) Se o operador de uma instalação nuclear for responsável por esses danos por força da legislação nacional que regula a responsabilidade por tais danos, contanto que a referida legislação seja, sob todos os aspectos, tão favorável às pessoas susceptíveis de sofrer danos como as Convenções de Paris ou de Viena ou qualquer alteração ou protocolo em vigor a elas respeitante.

#### **ARTIGO 21º**

##### **Transporte comercial efectuado por entidades públicas**

A presente convenção é aplicável ao transporte comercial efectuado por Estados ou entidades públicas ao abrigo de um contrato de transporte na acepção do artigo 1.º.

#### **ARTIGO 22º**

##### **Declaração de não-aplicação**

1. Qualquer uma das Partes pode, por ocasião da assinatura, ratificação, aceitação, aprovação ou adesão à presente convenção, declarar por escrito que não aplicará a presente convenção quando o passageiro e a transportadora estiverem sob jurisdição ou forem nacionais dessa Parte.
2. Qualquer declaração feita nos termos do n.º 1 do presente artigo pode ser revogada, em qualquer ocasião, mediante notificação escrita dirigida ao Secretário-Geral.

#### **ARTIGO 22º-A**

##### **Cláusulas finais da convenção**

Os artigos 17.º a 25.º do Protocolo de 2002 à Convenção de Atenas de 1974 relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Mar constituem as cláusulas finais da presente convenção. Na presente convenção, as referências a Estados Partes entendem-se como referências a Estados Partes nesse protocolo.

#### **CLÁUSULAS FINAIS**

[Artigos 17º a 25º do Protocolo de 2002 à Convenção de Atenas de 1974 relativa ao transporte de passageiros e bagagens por mar]

#### **ARTIGO 17º**

##### **Assinatura, ratificação, aceitação, aprovação e adesão**

1. O presente protocolo estará aberto para assinatura na sede da Organização, de 1 de Maio de 2003 a 30 de Abril de 2004, permanecendo ulteriormente aberto para adesão.

2. Os Estados podem exprimir o seu consentimento a ficarem vinculados ao presente protocolo mediante:
  - a) Assinatura, sem reserva, no que se refere à sua ratificação, aceitação ou aprovação; ou
  - b) Assinatura, sujeita a ratificação, aceitação ou aprovação, seguida de ratificação, aceitação ou aprovação; ou
  - c) Adesão.
3. A ratificação, aceitação, aprovação ou adesão serão efectuadas mediante depósito de um instrumento para esse efeito junto do Secretário-Geral.
4. Qualquer instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão depositado após a entrada em vigor de uma alteração ao presente protocolo aplicável a todos os actuais Estados Partes ou após o cumprimento de todas as medidas impostas para a entrada em vigor da alteração relativamente a esses Estados Partes é considerado aplicável ao presente protocolo, com a redacção que lhe foi dada pela referida alteração.
5. Um Estado não manifestará a sua aceitação de vinculação ao presente protocolo a menos que, enquanto Parte, denuncie:
  - a) A Convenção de Atenas relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Mar, concluída em Atenas em 13 de Dezembro de 1974;
  - b) O Protocolo à Convenção de Atenas relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Mar, concluído em Londres em 19 de Novembro de 1976; e
  - c) O Protocolo de 1990 que altera a Convenção de Atenas relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Mar, concluído em Londres em 29 de Março de 1990,

com efeitos a partir da data em que o presente protocolo entrar em vigor para esse Estado nos termos do artigo 20º.

#### **ARTIGO 18º**

##### **Estados em que vigora mais do que uma ordem jurídica**

1. Caso um Estado seja composto por duas ou mais unidades territoriais nas quais sejam aplicáveis diferentes ordens jurídicas no que se refere a matérias do âmbito do presente protocolo, esse Estado pode declarar, no momento da assinatura, ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, que o presente protocolo é aplicável a todas as suas unidades territoriais ou apenas a uma ou várias e alterar esta declaração a qualquer momento mediante outra declaração.
2. Tal declaração será notificada ao Secretário-Geral e identificará expressamente as unidades territoriais às quais se aplica o presente protocolo.

3. No caso de um Estado Parte que tenha apresentado essa declaração:
  - a) As referências ao Estado de registo do navio e, no que respeita ao certificado de seguro obrigatório, ao Estado de emissão ou confirmação, entendem-se como referências à unidade territorial em que o navio é registado e que emite ou confirma o certificado, respectivamente;
  - b) As referências aos requisitos da legislação nacional, ao limite nacional de responsabilidade e à moeda nacional entendem-se como referências aos requisitos da legislação, ao limite de responsabilidade e à moeda da unidade territorial em causa, respectivamente; e
  - c) As referências a tribunais e a decisões que devem ser reconhecidas nos Estados Partes entendem-se como referências a tribunais da unidade territorial em causa e a decisões que nela devem ser reconhecidas, respectivamente.

## **ARTIGO 19º**

### **Organizações regionais de integração económica**

1. Uma organização regional de integração económica, constituída por Estados soberanos que transferiram a sua competência em determinadas matérias reguladas pelo presente protocolo para essa organização, pode assinar, ratificar, aceitar, aprovar ou aderir ao presente protocolo. Uma organização regional de integração económica que seja Parte no presente protocolo tem os direitos e obrigações de um Estado Parte, na medida em que tenha competência em matérias reguladas pelo presente protocolo.
2. Sempre que uma organização regional de integração económica exercer o seu direito de voto em matérias da sua competência, disporá de um número de votos igual ao número dos seus Estados Membros que são Partes no presente protocolo e que para ela transferiram competências na matéria em causa. Uma organização regional de integração económica não exercerá o seu direito de voto se os seus Estados-Membros o fizerem e vice-versa.
3. Sempre que o número de Estados Partes for pertinente no âmbito do presente protocolo, incluindo os seus artigos 20.º e 23.º mas não exclusivamente, a organização regional de integração económica não contará como Estado Parte para além dos seus Estados-Membros que são Estados Partes.
4. Por ocasião da assinatura, ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, a organização regional de integração económica fará uma declaração ao Secretário-Geral que especificará as matérias reguladas pelo presente protocolo cuja competência foi transferida para si pelos seus Estados Membros que são signatários ou Partes no presente protocolo e quaisquer outras restrições pertinentes relativas ao âmbito dessa competência. A organização regional de integração económica notificará prontamente o Secretário-Geral de quaisquer alterações da repartição de competências, incluindo novas transferências de competência, especificadas na declaração prevista no presente número. Nos termos do artigo 24.º do presente protocolo, o Secretário-Geral tornará disponíveis as referidas declarações.

5. Considera-se que os Estados Partes que são Estados Membros de uma organização regional de integração económica a qual é Parte no presente protocolo têm competência em todas as matérias reguladas pelo presente protocolo relativamente às quais as transferências de competência para a organização não tiverem sido especificamente declaradas ou notificadas nos termos previstos no n.º 4.

#### **ARTIGO 20º**

##### **Entrada em vigor**

1. O presente protocolo entra em vigor doze meses após a data em que 10 Estados o tiverem assinado, sem reserva no que se refere à sua ratificação, aceitação ou aprovação, ou tiverem depositado instrumentos de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão junto do Secretário-Geral.
2. O presente protocolo entra em vigor, para os Estados que o ratificaram, aceitaram, aprovaram ou a ele aderiram após cumpridas as condições de entrada em vigor previstas no n.º 1, três meses após a data de depósito do instrumento adequado por esses Estados, mas não antes de o presente protocolo ter entrado em vigor em conformidade com o n.º 1.

#### **ARTIGO 21º**

##### **Denúncia**

1. O presente protocolo pode ser denunciado por qualquer Estado Parte em qualquer ocasião após a data em que entra em vigor para esse Estado.
2. Uma denúncia produz efeitos mediante o depósito, para esse fim, de um instrumento junto do Secretário-Geral.
3. A denúncia produz efeitos doze meses após a data de depósito do instrumento de denúncia junto do Secretário-Geral ou no termo de um período mais longo que tenha sido especificado no instrumento.
4. Entre os Estados Partes no presente protocolo, a denúncia da convenção por qualquer um deles nos termos do seu artigo 25.º não é de nenhum modo entendida como uma denúncia da convenção como revista pelo presente protocolo.

#### **ARTIGO 22º**

##### **Revisão e alteração**

1. A Organização pode convocar uma conferência para efeitos de revisão ou alteração do presente protocolo.
2. A Organização convocará uma conferência dos Estados Partes no presente protocolo para proceder à sua revisão ou alteração a pedido de pelo menos um terço dos Estados Partes.

**ARTIGO 23°**  
**Alteração dos limites**

1. Sem prejuízo do disposto no artigo 22.º, o procedimento especial previsto no presente artigo é aplicável apenas para efeitos da alteração dos limites fixados no n.º 1 do artigo 3.º, no n.º 1 do artigo 4.º-A, no n.º 1 do artigo 7.º e no artigo 8.º da convenção, como revista pelo presente protocolo.
2. A pedido de pelo menos metade, mas nunca menos de seis, dos Estados Partes no presente protocolo, qualquer proposta de alteração dos limites, incluindo as franquias, fixados no n.º 1 do artigo 3.º, no n.º 1 do artigo 4.º-A, no n.º 1 do artigo 7.º e no artigo 8.º da convenção, como revista pelo presente protocolo, será divulgada pelo Secretário-Geral a todos os membros da Organização e a todos os Estados Partes.
3. Qualquer alteração proposta e divulgada em conformidade com o que precede será submetida ao Comité Jurídico da Organização (a seguir denominado «o Comité Jurídico») para análise pelo menos seis meses após a data da sua divulgação.
4. Todos os Estados Partes na convenção, como revista pelo presente protocolo, independentemente de serem ou não membros da Organização, têm o direito de participar nos trabalhos do Comité Jurídico com vista à análise e adopção de alterações.
5. As alterações serão adoptadas por uma maioria de dois terços dos Estados Partes na convenção, como revista pelo presente protocolo, presentes e votantes no Comité Jurídico alargado nos termos do n.º 4, desde que pelo menos metade dos Estados Partes na convenção, como revista pelo presente protocolo, esteja presente no momento da votação.
6. Ao deliberar sobre uma proposta de alteração dos limites, o Comité Jurídico tomará em consideração a experiência adquirida em matéria de incidentes e, em especial, o montante dos danos deles resultantes, as flutuações do valor das moedas e o efeito da alteração proposta no custo dos seguros.
7.
  - a) Nenhuma alteração dos limites previstos no presente artigo pode ser tida em conta num prazo de cinco anos a contar da data em que o presente protocolo foi aberto para assinatura nem de cinco anos a contar da data de entrada em vigor de uma alteração anterior nos termos do presente artigo.
  - b) Nenhum limite pode ser aumentado a ponto de exceder um montante que corresponde ao limite fixado na convenção, como revista pelo presente protocolo, acrescido de seis por cento ao ano, calculado numa base composta a contar da data em que o presente protocolo tiver sido aberto para assinatura.
  - c) Nenhum limite pode ser aumentado a ponto de exceder um montante que corresponde ao limite fixado na convenção, como revista pelo presente protocolo, multiplicado por três.

8. Qualquer alteração adoptada nos termos do n.º 5 será notificada pela Organização a todos os Estados Partes. Considera-se que a alteração foi aceite no termo de um período de dezoito meses após a data de notificação, a menos que, durante esse período, pelo menos um quarto dos Estados que eram Estados Partes na data de adopção da alteração tenha comunicado ao Secretário-Geral que não aceita a alteração, sendo a alteração rejeitada e não produzindo efeitos nesse caso.
9. Uma alteração considerada aceite nos termos do n.º 8 entra em vigor dezoito meses após a sua aceitação.
10. Todos os Estados Partes ficam vinculados à alteração, a menos que denunciem o presente protocolo, nos termos dos n.ºs 1 e 2 do artigo 21.º, pelo menos seis meses antes de a alteração entrar em vigor. Essa denúncia produz efeitos quando a alteração entrar em vigor.
11. Sempre que uma alteração tiver sido adoptada, mas o prazo de dezoito meses previsto para a sua aceitação ainda não tiver cessado, qualquer Estado que se torne Estado Parte durante esse período fica vinculado à alteração se esta entrar em vigor. Um Estado que se torne Estado Parte após esse período fica vinculado a qualquer alteração que tenha sido aceite nos termos do n.º 8. Nos casos mencionados no presente número, um Estado fica vinculado a uma alteração quando esta entrar em vigor ou quando o presente protocolo entrar em vigor para esse Estado, se esta última data for posterior.

#### **ARTIGO 24º** **Depositário**

1. O presente protocolo e quaisquer alterações adoptadas nos termos do artigo 23.º serão depositados junto do Secretário-Geral.
2. O Secretário-Geral:
  - a) Informará todos os Estados que assinaram ou aderiram a este protocolo sobre:
    - i) Todas as novas assinaturas ou depósitos de instrumentos de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, acompanhados da data respectiva;
    - ii) Todas as declarações e comunicações nos termos dos n.ºs 2 e 3 do artigo 9.º, do n.º 1 do artigo 18.º e do n.º 4 do artigo 19.º da convenção, como revista pelo presente protocolo;
    - iii) A data de entrada em vigor do presente protocolo;
    - iv) Qualquer proposta de alteração dos limites que tenha sido apresentada nos termos do n.º 2 do artigo 23.º do presente protocolo;
    - v) Qualquer alteração que tenha sido adoptada nos termos do n.º 5 do artigo 23.º do presente protocolo;
    - vi) Qualquer alteração considerada aceite nos termos do n.º 8 do artigo 23.º do presente protocolo, acompanhada da data em que essa alteração entra em vigor por força dos n.ºs 9 e 10 do mesmo artigo;

- vii) O depósito de qualquer instrumento de denúncia do presente protocolo, acompanhado da data desse depósito e da data em que produz efeitos;
  - viii) Qualquer comunicação exigida pelo articulado do presente protocolo;
- b) Enviará cópias autenticadas do presente protocolo a todos os Estados que o assinaram ou a ele aderiram.
3. Quando o presente protocolo entrar em vigor, o texto será enviado pelo Secretário-Geral ao Secretariado das Nações Unidas para registo e publicação em conformidade com o disposto no artigo 102.º da Carta das Nações Unidas.

### **ARTIGO 25º**

#### **Línguas**

O presente protocolo é redigido em exemplar único, nas línguas árabe, chinesa, espanhola, francesa, inglesa e russa, fazendo igualmente fé todos os textos.

FEITO EM LONDRES, em um de Novembro de dois mil e dois.

EM FÉ DO QUE os abaixo assinados, com os devidos poderes conferidos para o efeito pelos Governos respectivos, apuseram as suas assinaturas no final do presente protocolo.

**ANEXO À CONVENÇÃO DE ATENAS**

**CERTIFICADO DE SEGURO OU DE OUTRA GARANTIA FINANCEIRA**

RESPEITANTE À RESPONSABILIDADE PELA MORTE E LESÃO CORPORAL DOS PASSAGEIROS

Emitido nos termos do disposto no artigo 4.º-A da Convenção de Atenas de 2002 relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Mar

Nome do navio.....

Número ou letras distintivos.....

Número OMI de identificação do navio.....

Porto de registo .....

Nome e endereço completo do local de estabelecimento principal da transportadora que efectua de facto o transporte.....

Certifica-se pelo presente que o navio supracitado está coberto por uma apólice de seguro ou outra garantia financeira válida que satisfaz os requisitos do artigo 4.º-A da Convenção de Atenas de 2002 relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Mar.

Tipo de garantia.....

Duração da garantia.....

Nome e endereço da(s) seguradora(s) e/ou do(s) fiador(es)

Nome.....

Endereço.....

O presente certificado é válido até.....

Emitido ou confirmado pelo Estado de.....

.....

(Designação completa do Estado)

OU

O texto seguinte deve ser utilizado quando um Estado Parte invoca o n.º 3 do artigo 4.º-A:

O presente certificado é emitido sob a autoridade do Estado de..... (designação completa do Estado) por..... (nome da instituição ou organização)

Em ....., aos.....

(Local) (Data)

.....

(Assinatura e título do funcionário que procede à emissão ou confirmação)

### **Notas explicativas:**

- 1 A designação do Estado pode, se assim se entender, incluir uma referência à autoridade pública competente do país onde é emitido o certificado.
- 2 Se o montante total da garantia provier de mais do que uma fonte, deve ser indicado o montante proveniente de cada uma delas.
- 3 Se a garantia for fornecida sob várias formas, devem estas ser enumeradas.
- 4 Na rubrica «Duração da garantia» deve ser precisada a data a partir da qual a garantia produz efeitos.
- 5 Na entrada «Endereço» da(s) seguradora(s) e/ou do(s) garante(s) deve ser especificado o estabelecimento principal da(s) seguradora(s) e/ou do(s) garante(s). Se for caso disso, deve ser indicado o estabelecimento onde foi subscrito o seguro ou outra garantia.

## FICHA FINANCEIRA LEGISLATIVA

### 1. DENOMINAÇÃO DA PROPOSTA:

Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à responsabilidade das transportadoras de passageiros por mar e por vias navegáveis interiores em caso de acidente

### 2. CONTEXTO ABM / OPA (gestão por actividades / orçamento por actividades)

Domínio político: Energia e transportes

Actividades: Transporte Marítimo e por vias navegáveis interiores, intermodal.

### 3. RUBRICAS ORÇAMENTAIS

3.1 Rubricas orçamentais (rubricas operacionais e rubricas de assistência técnica e administrativa conexas – antigas rubricas BA), incluindo as designações: Não aplicável.

3.2 Duração da acção e da incidência financeira: Não aplicável

3.3 Características orçamentais (acrescentar linhas, caso necessário) : Não aplicável

| Rubrica orçamental | Tipo de despesas |                                       | Contribuição EFTA | Participação da EFTA | Rubrica das perspectivas financeiras | Rubrica PF |
|--------------------|------------------|---------------------------------------|-------------------|----------------------|--------------------------------------|------------|
|                    | DNO              | DD <sup>1</sup> /<br>DND <sup>2</sup> | SIM/NÃO           | SIM/NÃO              | SIM/NÃO                              | N.º [...]  |
|                    | DNO              | Diferenciadas/<br>não diferen.        | SIM/NÃO           | SIM/NÃO              | SIM/NÃO                              | N.º [...]  |

---

<sup>1</sup> Dotações diferenciadas.

<sup>2</sup> Dotações não diferenciadas.

#### 4. RESUMO DOS RECURSOS

##### 4.1 Recursos financeiros

##### 4.1.1 Resumo das dotações de autorização (DA) e das dotações de pagamento (DP)

Milhões de euros (3 casas decimais)

| Tipo de despesas | Secção n.º |  | Ano n | n + 1 | n + 2 | n + 3 | n + 4 | n + 5 e seguintes | Total |
|------------------|------------|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------------------|-------|
|------------------|------------|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------------------|-------|

##### Despesas operacionais<sup>3</sup>

|                              |     |   |   |   |   |   |   |   |      |
|------------------------------|-----|---|---|---|---|---|---|---|------|
| Dotações de autorização (DA) | 8.1 | A | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | Nada |
| Dotações de pagamento (DP)   |     | B | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | Nada |

##### Despesas administrativas incluídas no montante de referência<sup>4</sup>

|  |       |   |   |   |   |   |   |   |      |
|--|-------|---|---|---|---|---|---|---|------|
| Assistência técnica e administrativa – ATA (DND) | 8.2.4 | C | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | Nada |
|--|-------|---|---|---|---|---|---|---|------|

##### MONTANTE TOTAL DE REFERÊNCIA

|                       |  |     |   |   |   |   |   |   |      |
|-----------------------|--|-----|---|---|---|---|---|---|------|
| Autorizações          |  | a+c | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | Nada |
| Dotações de pagamento |  | b+c | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | Nada |

##### Despesas administrativas não incluídas no montante de referência<sup>5</sup>

|  |       |   |       |       |       |       |       |       |       |
|--|-------|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Recursos humanos e despesas conexas (DND)  | 8.2.5 | D | 0.054 | 0.054 | 0.054 | 0.054 | 0.054 | 0.054 | 0.324 |
| Despesas administrativas, para além das relativas a recursos humanos e despesas conexas, não incluídas no montante de referência (DND) | 8.2.6 | E | 0     | 0     | 0     | 0     | 0     | 0     | 0     |

##### Total indicativo do custo da acção

|  |  |                 |   |   |   |   |   |   |   |
|--|--|-----------------|---|---|---|---|---|---|---|
| TOTAL das DA, incluindo o custo dos recursos humanos |  | a+c<br>+d+<br>e | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| TOTAL das DP, incluindo o custo dos recursos humanos |  | b+c<br>+d+<br>e | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

<sup>3</sup> Despesas fora do âmbito do capítulo xx 01 do título xx em questão.

<sup>4</sup> Despesas abrangidas pelo artigo xx 01 04 do título xx.

<sup>5</sup> Despesas abrangidas pelo capítulo xx 01, com a excepção dos artigos xx 01 04 ou xx 01 05.

## Informações relativas ao co-financiamento

A proposta legislativa não prevê co-financiamento por parte dos Estados-Membros.

*Milhões de euros (três casas decimais)*

| Organismos co-financiadores                |           | Ano n | n + 1 | n + 2 | n + 3 | n + 4 | n + 5 e seguintes | Total |
|--|-----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------------------|-------|
| .....                                      | f         | 0     | 0     | 0     | 0     | 0     | 0                 | 0     |
| TOTAL das DA, incluindo o co-financiamento | a+c+d+e+f | 0     | 0     | 0     | 0     | 0     | 0                 | 0     |

### 4.1.2 Compatibilidade com a programação financeira

- A proposta é compatível com a programação financeira existente.
- A proposta implicará a reprogramação da rubrica correspondente das perspectivas financeiras.
- A proposta pode exigir a aplicação do disposto no Acordo Interinstitucional<sup>6</sup> (i.e., instrumento de flexibilidade ou revisão das perspectivas financeiras).

### 4.1.3 Incidência financeira nas receitas

- A proposta não tem incidência financeira nas receitas
- A proposta tem incidência financeira – o efeito a nível das receitas é o seguinte:

**Nota : Todas as informações e observações relativas ao método de cálculo do efeito a nível das receitas devem ser indicadas num anexo à parte.**

*Milhões de euros (três casas decimais)*

| Rubrica orçamental | Receitas                               | Antes da acção [Ano n-1] | Situação após a acção |       |       |       |       |                    |
|--------------------|--|--------------------------|-----------------------|-------|-------|-------|-------|--------------------|
|                    |  |                          | [Ano n]               | [n+1] | [n+2] | [n+3] | [n+4] | [n+5] <sup>7</sup> |
|                    | a) <i>Receitas em termos absolutos</i> |                          | 0                     | 0     | 0     | 0     | 0     | 0                  |
|                    | b) <i>Variação das receitas</i>        | $\Delta$                 | 0                     | 0     | 0     | 0     | 0     | 0                  |

<sup>6</sup> Ver pontos 19 e 24 do Acordo Interinstitucional.

<sup>7</sup> Caso necessário, devem ser acrescentadas colunas adicionais, como, por exemplo, se a duração da acção exceder 6 anos.

- 4.2 Recursos humanos ETI – equivalentes a tempo inteiro (incluindo funcionários, pessoal temporário e externo) – ver mais informações no ponto 8.2.1.

(Gestão pelo pessoal existente).

| <b>Necessidades anuais</b>                      | Ano n<br>(2007*) | n + 1 | n + 2 | n + 3 | n + 4 | n + 5 e<br>seguintes |
|---|------------------|-------|-------|-------|-------|----------------------|
| Recursos humanos –<br>número total de efectivos | 0                | 0     | 0     | 0     | 0     | 0                    |

## 5. CARACTERÍSTICAS E OBJECTIVOS

### 5.1 Necessidades a satisfazer a curto ou longo prazo

O início da aplicação do regulamento deve ocorrer a curto prazo para que os passageiros possam beneficiar de uma protecção adaptada.

O método seguido é duplo : por um lado, os Estados-Membros e a Comunidade tornam-se Partes Contratantes na Convenção de Atenas de 2002; por outro, a Comunidade incorpora a Convenção de Atenas de 2002 no direito comunitário.

O nível de ambição desta harmonização dos regimes de responsabilidade é, naturalmente, elevado. Desta perspectiva, o regime instaurado pela Convenção de Atenas de 2002 serve de referência. Serão, todavia, indispensáveis algumas adaptações a este regime.

### 5.2 Valor acrescentado resultante da participação comunitária, coerência da proposta com outros instrumentos financeiros e eventuais sinergias

O facto de a Comunidade se tornar Parte Contratante na Convenção de Atenas de 2002 permitirá assegurar a uniformidade da interpretação deste protocolo pelo Tribunal de Justiça, o que o direito internacional público não permite.

A incorporação da Convenção de Atenas de 2002 permitirá, por outro lado, estender o benefício das suas disposições ao transporte no interior de cada Estado-Membro e ao transporte por vias navegáveis interiores. Esta foi a abordagem seguida no domínio aéreo com a incorporação da Convenção de Montreal<sup>8</sup>.

A Comissão aproveita esta incorporação para introduzir algumas adaptações no regime instaurado pela Convenção de Atenas de 2002: uma indemnização equitativa para o equipamento das pessoas de mobilidade reduzida, um adiantamento sobre o pagamento para todos os passageiros e a obrigação de informação aos passageiros.

---

<sup>8</sup> Regulamento (CE) n° 889/2002 supracitado.

5.3 Objectivos e resultados esperados da proposta e indicadores conexos no contexto da GPA

O objectivo consiste em proporcionar o mesmo quadro regulamentar em matéria de responsabilidade civil, que clarifica os direitos e obrigações dos passageiros e das transportadoras ao nível da União Europeia.

5.4 Modalidades de execução (indicativo)

Indicar seguidamente a(s) modalidade(s)<sup>9</sup> escolhida(s) para a execução da acção.

- Gestão centralizada***
- Directamente pela Comissão
- Indirectamente, por delegação em:
  - Agências de execução:
  - organismos a que se refere o artigo 185º do Regulamento Financeiro, criados pelas Comunidades,
  - organismos nacionais do sector público/organismos com missão de serviço público.
- Gestão partilhada ou descentralizada***
- com Estados-Membros
- com países terceiros
- Gestão conjunta com organizações internacionais (especificar)***

Observações:

Não aplicável.

## 6. CONTROLO E AVALIAÇÃO

O regulamento será aplicado, se necessário, pelos tribunais nacionais.

A Agência Europeia da Segurança Marítima contribuirá para o acompanhamento da aplicação do regulamento pelos Estados-Membros.

6.1 Avaliação:

6.1.1 Avaliação *ex ante*

Os potenciais impactos da acção são os seguintes:

---

<sup>9</sup> Se for indicada mais de uma modalidade, queira apresentar informações adicionais na secção “Observações” do presente ponto.

**Impacto nos passageiros:** Os passageiros serão, naturalmente, os maiores beneficiários da adopção deste regulamento. Refira-se que as muitas trocas de impressões com a indústria não permitiram concluir que o aumento do nível de indemnização em relação à actual situação terá por consequência certa o aumento do preço dos bilhetes de passagem.

**Impacto na indústria:** Os interesses dos diferentes operadores convergem, no domínio marítimo, na medida em que as transportadoras (contraentes com os passageiros) são, na maior parte dos casos, proprietárias de navios e as mútuas de seguros (clubes P&I) são uma emanção dos proprietários de navios. Importa referir ainda que mesmo a simples aplicação da Convenção de Atenas sem qualquer adaptação terá um impacto na indústria. Assim, a indústria expressou a sua preocupação quanto aos montantes, que considerou demasiado elevados, estabelecidos pela convenção. Por outro lado, a indústria argumenta que a convenção deveria ser revista para ter em conta as especificidades dos riscos ligados ao terrorismo.

**Impacto nas administrações:** O Estado de bandeira e o Estado do porto são afectados na medida em que devem instaurar um sistema de emissão de certificados de garantia financeira e de verificação desses certificados. Esta carga administrativa decorre já da aplicação da convenção e tornar-se-á sensivelmente mais pesada com as adaptações preconizadas pela Comissão.

- 6.1.2 Medidas tomadas na sequência de uma avaliação intercalar/*ex post* (lições tiradas de experiências anteriores semelhantes)

Não aplicável.

- 6.1.3 Condições e frequência das avaliações futuras

Não aplicável.

## 7. MEDIDAS ANTIFRAUDE

Não aplicável.

## 8. INFORMAÇÕES SOBRE OS RECURSOS

### 8.1 Objectivos da proposta em termos de custos: **Não aplicável**

*Dotações de autorização em milhões de euros (3 casas decimais)*

| (Indicar os objectivos, as acções e as realizações) | Tipo de realização | Custo médio | Ano n                 |             | Ano n+1               |             | Ano n+2               |             | Ano n+3               |             | Ano n+4               |             | Ano n+5 e seguintes   |             | Total                 |             |
|---|--------------------|-------------|-----------------------|-------------|-----------------------|-------------|-----------------------|-------------|-----------------------|-------------|-----------------------|-------------|-----------------------|-------------|-----------------------|-------------|
|   |                    |             | Número de realizações | Custo total | Número de realizações | Custo total | Número de realizações | Custo total | Número de realizações | Custo total | Número de realizações | Custo total | Número de realizações | Custo total | Número de realizações | Custo total |
| OBJECTIVO OPER. N.º1 <sup>10</sup>                  |                    |             |                       |             |                       |             |                       |             |                       |             |                       |             |                       |             |                       |             |
| <b>Acção 1...</b>                                   |                    |             |                       |             |                       |             |                       |             |                       |             |                       |             |                       |             |                       |             |
| - Realização 1                                      |                    |             |                       |             |                       |             |                       |             |                       |             |                       |             |                       |             |                       |             |
| - Realização 2                                      |                    |             |                       |             |                       |             |                       |             |                       |             |                       |             |                       |             |                       |             |
| <b>Acção 2...</b>                                   |                    |             |                       |             |                       |             |                       |             |                       |             |                       |             |                       |             |                       |             |
| - Realização 1                                      |                    |             |                       |             |                       |             |                       |             |                       |             |                       |             |                       |             |                       |             |
| Subtotal Objectivo 1                                |                    |             |                       |             |                       |             |                       |             |                       |             |                       |             |                       |             |                       |             |
| OBJECTIVO OPER. N.º2                                |                    |             |                       |             |                       |             |                       |             |                       |             |                       |             |                       |             |                       |             |
| <b>Acção 1...</b>                                   |                    |             |                       |             |                       |             |                       |             |                       |             |                       |             |                       |             |                       |             |
| - Realização 1                                      |                    |             |                       |             |                       |             |                       |             |                       |             |                       |             |                       |             |                       |             |
| Subtotal Objectivo 2                                |                    |             |                       |             |                       |             |                       |             |                       |             |                       |             |                       |             |                       |             |
| OBJECTIVO OPER. N.º 1                               |                    |             |                       |             |                       |             |                       |             |                       |             |                       |             |                       |             |                       |             |
| Subtot. Obj. n                                      |                    |             |                       |             |                       |             |                       |             |                       |             |                       |             |                       |             |                       |             |
| <b>CUSTO TOTAL</b>                                  |                    |             |                       |             |                       |             |                       |             |                       |             |                       |             |                       |             |                       |             |

<sup>10</sup> Tal como descrito na secção 5.3.

## 8.2 Despesas administrativas

### 8.2.1 Recursos humanos - número e tipo de efectivos

| Tipos de postos de trabalho                                  |            | Pessoal a afectar à gestão da acção mediante a utilização dos recursos existentes e/ou adicionais ( <b>número de lugares/ETI</b> ) |         |         |         |         |         |
|--|------------|--|---------|---------|---------|---------|---------|
|  |            | Ano n  | Ano n+1 | Ano n+2 | Ano n+3 | Ano n+4 | Ano n+5 |
| Funcionários ou agentes temporários <sup>11</sup> (06 01 01) | A*/AD      | 0  | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       |
|  | B*, C*/AST | 0  | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       |
| Pessoal financiado <sup>17</sup> pelo art. XX 01 02          |            | 0  | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       |
| Outro pessoal financiado <sup>13</sup> pelo art. XX 01 04/05 |            | 0  | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       |
| <b>Total</b>   |            | 0  | 0       | 0       | 0       | 0       | 0       |

### 8.2.2 Descrição das funções decorrentes da acção: funções

Não aplicável.

### 8.2.3 Origem dos recursos humanos (estatutários)

- Lugares actualmente afectados à gestão do programa a substituir ou a prolongar
- Lugares pré-afectados no âmbito do exercício EPA/AO relativo ao ano n
- Lugares a solicitar no próximo processo EPA/AO
- Lugares a reafectar mediante a utilização dos recursos existentes dentro do serviço gestor (reafecção interna)
- Lugares necessários para o ano n, embora não previstos no exercício EPA/AO do ano em questão

<sup>11</sup> Cujo custo NÃO é coberto pelo montante de referência.

<sup>12</sup> Cujo custo NÃO é coberto pelo montante de referência.

<sup>13</sup> Cujo custo está incluído no montante de referência.

8.2.4 Outras despesas administrativas não incluídas no montante de referência  
(XX 01 04/05 – Despesas de gestão administrativa)

*Milhões de euros (3 casas decimais)*

| Rubrica orçamental<br>(número e designação)  | Ano n | Ano<br>n+1 | Ano<br>n+2 | Ano<br>n+3 | Ano<br>n+4 | Ano n+5<br>e seguintes | TOTAL |
|--|-------|------------|------------|------------|------------|------------------------|-------|
| <b>1. Assistência técnica e administrativa (incluindo custos de pessoal conexos)</b> |       |            |            |            |            |                        | 0     |
| Agências de execução <sup>14</sup>   |       |            |            |            |            |                        | 0     |
| Outras formas de assistência técnica e administrativa                                |       |            |            |            |            |                        | 0     |
| - <i>intra muros</i>   |       |            |            |            |            |                        | 0     |
| - <i>extra muros</i>   |       |            |            |            |            |                        | 0     |
| <b>Total da assistência técnica e administrativa</b>                                 |       |            |            |            |            |                        | 0     |

8.2.5 Custo dos recursos humanos e custos conexos não incluídos no montante de referência

*Milhões de euros (3 casas decimais)*

| Tipo de recursos humanos  | Ano n | Ano<br>n+1 | Ano<br>n+2 | Ano n+3 | Ano n+4 | Ano n+5<br>e seguintes |
|---|-------|------------|------------|---------|---------|------------------------|
| Funcionários e agentes temporários (06 01 01)   | 0     | 0          | 0          | 0       | 0       | 0                      |
| Pessoal financiado pelo art. XX 01 02 (auxiliares, PND, agentes contratados, etc.) (indicar rubrica orçamental) | 0     | 0          | 0          | 0       | 0       | 0                      |
| <b>Total do custo dos recursos humanos e custos conexos (NÃO incluídos no montante de referência)</b>           | 0     | 0          | 0          | 0       | 0       | 0                      |

**Cálculo– Funcionários e agentes temporários**

Não aplicável.

**Cálculo– Pessoal financiado ao abrigo do art. XX 01 02**

Não aplicável.

<sup>14</sup> Deve ser feita referência à ficha financeira legislativa específica relativa à(s) agência(s) de execução em questão.

## 8.2.6 Outras despesas administrativas não incluídas no montante de referência

*Milhões de euros (3 casas decimais)*

|  | Ano<br>n | Ano<br>n+1 | Ano<br>n+2 | Ano<br>n+3 | Ano<br>n+4 | Ano<br>n+5<br>e<br>segu<br>intes | TOTAL |
|--|----------|------------|------------|------------|------------|----------------------------------|-------|
| XX 01 02 11 01 – Deslocações em serviço  | 0        | 0          | 0          | 0          | 0          | 0                                | 0*    |
| XX 01 02 11 02 – Reuniões e conferências   | 0        | 0          | 0          | 0          | 0          | 0                                | 0     |
| XX 01 02 11 03 – Comitês <sup>15</sup>   | 0        | 0          | 0          | 0          | 0          | 0                                | 0     |
| XX 01 02 11 04 – Estudos e consultas   | 0        | 0          | 0          | 0          | 0          | 0                                | 0     |
| XX 01 02 11 05 – Sistemas de informação  | 0        | 0          | 0          | 0          | 0          | 0                                | 0     |
| <b>2. Total de outras despesas de gestão (XX 01 02 11)</b>   | 0        | 0          | 0          | 0          | 0          | 0                                | 0     |
| <b>3. Outras despesas de natureza administrativa</b> (especificar, indicando a rubrica orçamental)                               | 0        | 0          | 0          | 0          | 0          | 0                                | 0     |
| <b>Total das despesas administrativas, excluindo recursos humanos e custos conexos (NÃO incluídas no montante de referência)</b> | 0        | 0          | 0          | 0          | 0          | 0                                | 0     |

\* sem impacto no orçamento actual das deslocações em serviço

Cálculo – *Outras despesas administrativas não incluídas no montante de referência*

*Não aplicável.*

<sup>15</sup> Especificar o tipo de comité e o grupo a que este pertence.