Este texto constitui um instrumento de documentação e não tem qualquer efeito jurídico. As Instituições da União não assumem qualquer responsabilidade pelo respetivo conteúdo. As versões dos atos relevantes que fazem fé, incluindo os respetivos preâmbulos, são as publicadas no Jornal Oficial da União Europeia e encontram-se disponíveis no EUR-Lex. É possível aceder diretamente a esses textos oficiais através das ligações incluídas no presente documento

►B REGULAMENTO (CE) N.º 392/2009 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 23 de Abril de 2009

relativo à responsabilidade das transportadoras de passageiros por mar em caso de acidente

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(JO L 131 de 28.5.2009, p. 24)

Alterado por:

		Jornal Oficial		
		n.º	página	data
►M1	Regulamento (UE) 2019/1243 do Parlamento Europeu e do Conselho de 20 de junho de 2019	L 198	241	25.7.2019

▼B

REGULAMENTO (CE) N.º 392/2009 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 23 de Abril de 2009

relativo à responsabilidade das transportadoras de passageiros por mar em caso de acidente

(Texto relevante para efeitos do EEE)

Artigo 1.º

Objecto

1. O presente regulamento estabelece o regime comunitário de responsabilidade e de seguro para o transporte de passageiros por mar, tal como previsto nas disposições aplicáveis:

a) Da Convenção de Atenas de 1974 relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Mar, tal como alterada pelo Protocolo de 2002 («Convenção de Atenas»), que constam do anexo I; e

b) Da Reserva e Directrizes da OMI para a Aplicação da Convenção de Atenas, aprovadas pelo Comité Jurídico da OMI em 19 de Outubro de 2006 («Directrizes da OMI»), que constam do anexo II.

2. Além disso, o presente regulamento torna extensiva a aplicação dessas disposições ao transporte de passageiros por mar no interior de um único Estado-Membro por navios das classes A e B, nos termos do artigo 4.º da Directiva 98/18/CE, e estabelece requisitos suplementares.

3. Até 30 de Junho de 2013, a Comissão apresenta, se for caso disso, uma proposta legislativa que, entre outras disposições, alargue o âmbito de aplicação do presente regulamento aos navios das classes C e D, nos termos do artigo 4.º da Directiva 98/18/CE.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

O presente regulamento é aplicável a qualquer transporte internacional na acepção do ponto 9 do artigo 1.º da Convenção de Atenas e ao transporte por mar no interior de um único Estado-Membro por navios das classes A e B nos termos do artigo 4.º da Directiva 98/18/CE, se:

a) O navio arvorar bandeira de um Estado-Membro ou estiver nele registado;

b) O contrato de transporte tiver sido celebrado num Estado-Membro; ou

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

Os Estados-Membros podem aplicar o disposto no presente regulamento a todas as viagens internas por mar.

Artigo 3.º

Responsabilidade e seguros

1. O regime de responsabilidade relativamente aos passageiros, à sua bagagem e aos seus veículos e a regulamentação relativa aos seguros ou a qualquer outra garantia financeira regem-se pelo disposto no presente

▼B

regulamento e nos artigos 1.º e 1.º A, no n.º 2 do artigo 2.º, nos artigos 3.º a 16.º e nos artigos 18.º, 20.º e 21.º da Convenção de Atenas, constantes do anexo I, e pelo disposto nas Directrizes da OMI, constantes do anexo II.

2. As Directrizes da OMI que figuram no anexo II são vinculativas.

Artigo 4.º

Indemnização relativa a equipamento de mobilidade ou a outro equipamento específico

Em caso de perda ou dano de equipamento de mobilidade ou de outro equipamento específico utilizado por passageiros com mobilidade reduzida, a responsabilidade da transportadora rege-se pelo disposto no n.º 3 do artigo 3.º da Convenção de Atenas. A indemnização deve corresponder ao valor da substituição do equipamento em causa ou, se for caso disso, aos custos relativos às reparações.

Artigo 5.º

Limitação global da responsabilidade

1. O presente regulamento não altera os direitos nem os deveres da transportadora, ou da transportadora de facto, previstos na legislação nacional de aplicação da Convenção Internacional sobre a Limitação da Responsabilidade em Sinistros Marítimos de 1976, tal como alterada pelo Protocolo de 1996, incluindo quaisquer futuras alterações dessa convenção.

Na falta de tal legislação nacional aplicável, a responsabilidade da transportadora ou da transportadora de facto é regulada apenas pelo artigo 3.º do presente regulamento.

2. Relativamente aos pedidos de indemnização por morte ou lesões corporais de um passageiro, provocadas por qualquer um dos riscos referidos no ponto 2.2 das Directrizes da OMI, a transportadora e a transportadora de facto podem limitar a sua responsabilidade nos termos do disposto no n.º 1 do presente artigo.

Artigo 6.º

Adiantamento

1. Em caso de morte ou lesão corporal de um passageiro provocada por um incidente de navegação, a transportadora que efectuou de facto a totalidade ou parte do transporte durante o qual ocorreu o incidente 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, numa base proporcional aos danos sofridos. Em caso de morte, este pagamento não pode ser inferior a 21 000 EUR.

Esta disposição é igualmente aplicável se a transportadora estiver estabelecida na Comunidade.

2. Um adiantamento não constitui um reconhecimento de responsabilidade e pode ser deduzido de qualquer montante pago posteriormente com base no presente regulamento. O adiantamento não é reembolsável, excepto nos casos previstos no n.º 1 do artigo 3.º e no artigo 6.º da Convenção de Atenas, e no apêndice A das Directrizes da OMI, ou quando a pessoa que recebeu o adiantamento for a pessoa com direito a indemnização.

▼B

Artigo 7.º

Informação aos passageiros

Sem prejuízo das obrigações dos operadores turísticos previstas na Directiva 90/314/CEE do Conselho, de 13 de Junho de 1990, relativa às viagens organizadas, férias organizadas e circuitos organizados ([1]), a transportadora e/ou a transportadora de facto asseguram que sejam prestadas aos passageiros informações adequadas e compreensíveis sobre os seus direitos ao abrigo do presente regulamento.

Sempre que um contrato de transporte seja celebrado num Estado-Membro, essas informações devem ser prestadas em qualquer ponto de venda, inclusive através de vendas feitas por telefone e pela Internet. Sempre que o lugar de partida seja num Estado-Membro, essas informações devem ser prestadas antes da partida. Em qualquer outro caso, devem ser prestadas o mais tardar no momento da partida. Na medida em que as informações exigidas pelo presente artigo tenham sido prestadas pela transportadora ou pela transportadora de facto, a outra não é obrigada a prestá-las. As informações devem ser prestadas da forma mais adequada.

Para dar cumprimento à obrigação de informação prevista no presente artigo, a transportadora ou a transportadora de facto devem fornecer aos passageiros pelo menos as informações contidas num resumo das disposições do presente regulamento, elaborado pela Comissão e tornado público.

Artigo 8.º

Relatório

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

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

▼M1

Artigo 9.º

Alteração dos anexos

1. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 9.º-A no que diz respeito a alterar o anexo I do presente regulamento a fim de incorporar as alterações aos limites fixados no artigo 3.º, n.º 1, no artigo 4.º-A, n.º 1, no artigo 7.º, n.º 1, e no artigo 8.º da Convenção de Atenas para ter em conta as decisões tomadas nos termos do artigo 23.º da referida Convenção.

A Comissão fica habilitada a adotar, até 31 de dezembro de 2016, com base numa avaliação de impacto adequada, atos delegados nos termos do artigo 9.º-A no que diz respeito a alterar os limites estabelecidos no anexo I do presente regulamento no que se refere aos navios da classe B

([1]) JO L 158 de 23.6.1990, p. 59.

▼M1

nos termos do artigo 4.º da Diretiva 2009/45/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]), tendo em consideração as consequências para as tarifas e a capacidade do mercado para conseguir uma cobertura de seguro acessível ao nível exigido no contexto da política de reforço dos direitos dos passageiros, bem como o caráter sazonal de algum tráfego.

2. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 9.º-A no que diz respeito a alterar o anexo II a fim de incorporar alterações às disposições das Diretrizes da OMI.

Artigo 9.º-A

Exercício da delegação

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.

2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 9.º, n.os 1 e 2, é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a contar de 26 de julho de 2019. A Comissão elabora um relatório relativo à delegação de poderes pelo menos nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por períodos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem pelo menos três meses antes do final de cada prazo.

3. A delegação de poderes referida no artigo 9.º, n.os 1 e 2, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.

4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor ([2]).

5. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

6. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 9.º, n.os 1 e 2, só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação do ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogável por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

([1]) Diretiva 2009/45/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de maio de 2009, relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros (JO L 163 de 25.6.2009, p. 1).

([2]) JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

▼B

Artigo 11.º

Disposições transitórias

1. No que diz respeito ao transporte por mar no interior de um único Estado-Membro por navios da classe A nos termos do artigo 4.º da Directiva 98/18/CE, os Estados-Membros podem optar por adiar a aplicação do presente regulamento por um prazo máximo de quatro anos após a data da sua aplicação.

2. No que diz respeito ao transporte por mar no interior de um único Estado-Membro por navios da classe B nos termos do artigo 4.º da Directiva 98/18/CE, os Estados-Membros podem optar por adiar a aplicação do presente regulamento até 31 de Dezembro de 2018.

Artigo 12.º

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 da data de entrada em vigor da Convenção de Atenas para a Comunidade, mas, em qualquer caso, o mais tardar a partir de 31 de Dezembro de 2012.

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

▼B

ANEXO I

DISPOSIÇÕES DA CONVENÇÃO DE ATENAS RELATIVA AO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E BAGAGENS POR MAR RELEVANTES PARA A APLICAÇÃO DO PRESENTE REGULAMENTO

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

Artigo 1.º

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; e

   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 ponto 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.

▼B

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 1.º A

Anexo

O anexo da presente convenção constitui parte integrante da convenção

Artigo 2.º

Aplicação

1. […] (*)

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 3.º

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

(*) Não reproduzido.

▼B

b) Foi inteiramente provocado por um acto ou omissão de um 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 ocasionou os danos ocorreu sem culpa ou negligência da sua parte.

5. Para efeitos do presente artigo, entende-se por:

a) «Incidente de navegação», 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», a culpa ou negligência dos trabalhadores da transportadora, agindo no exercício das suas funções;

c) «Defeito do navio», 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.

▼B

Artigo 4.º

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 4.º 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 efectuam 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 deve ser 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 n.º 1, deve ser 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 deve ser 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 deve ser conforme ao modelo previsto no anexo da presente convenção e incluir 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 de outra garantia financeira.

▼B

3. a) Um Estado parte pode permitir a uma instituição ou uma organização por si reconhecida emitir o certificado. A referida instituição ou organização deve informar esse Estado da emissão de cada certificado. O Estado parte deve garantir plenamente, em todas as circunstâncias, o carácter exaustivo e o rigor do certificado assim emitido e comprometer-se-a assegurar a adopção das disposições necessárias ao cumprimento desta obrigação.

b) O Estado parte deve notificar o secretário-geral:

i) Das responsabilidades específicas e condições 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 retirada 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 deve comunicar essa retirada ao Estado em cujo nome tiver sido emitido o certificado.

4. O certificado é emitido na língua ou línguas oficiais do Estado emissor. Se a língua utilizada não for o espanhol, o francês ou o inglês, o texto deve incluir 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 do termo 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 n.º 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 são 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 deve estabelecer, sem prejuízo do disposto no presente artigo, as condições de emissão e validade do certificado.

8. Nenhuma disposição da presente convenção deve ser interpretada 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 são 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.

▼B

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, devem estar 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 pode em caso algum autorizar que um navio que arvore a sua bandeira e ao qual seja aplicável o disposto no presente artigo opere, a menos que tenha sido emitido um certificado nos termos dos n.os 2 ou 15.

13. Sob reserva do disposto no presente artigo, cada Estado parte deve garantir, 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 deve assemelhar-se o mais possível ao modelo previsto no n.º 2.

Artigo 5.º

Objectos de valor

A transportadora não é responsável pela perda ou dano de somas de dinheiro, títulos negociáveis, ouro, pratas, joalharia, ornamentos, obras de arte ou outros valores, salvo se os referidos valores tiverem sido depositados junto 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 6.º

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.

▼B

Artigo 7.º

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 excede, 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 excede o referido limite.

2. Os Estados partes podem regular, mediante disposições específicas da legislação nacional, o limite de responsabilidade previsto no n.º 1, desde que o limite nacional de responsabilidade, caso exista, não seja inferior ao estabelecido no n.º 1. Um Estado parte que recorra à opção prevista no presente número deve informar o secretário-geral do limite de responsabilidade adoptado ou do facto de que não existe limite.

Artigo 8.º

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 excede, 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 excede, 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 n.os 1 e 2 não excede, 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 9.º

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 são 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 deve ser 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 deve ser 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 é 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 deve ser efectuada em conformidade com a legislação do Estado em causa.

▼B

3. O cálculo mencionado na última frase do n.º 1 e a conversão prevista no n.º 2 são 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 devem comunicar ao secretário-geral o método 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 10.º

Disposições adicionais sobre limites de responsabilidade

1. A transportadora e o passageiro podem acordar, de forma expressa e por escrito, limites de responsabilidade superiores aos previstos nos artigos 7.º e 8.º

2. Não são 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.º

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.º

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 excede 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 deve ser responsável por um montante superior ao limite que lhe for aplicável.

3. De qualquer modo, caso um trabalhador ou agente da transportadora ou da transportadora de facto possa 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 excede esses limites.

Artigo 13.º

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.

▼B

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.º

Fundamento dos pedidos de indemnizações

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

Artigo 15.º

Comunicação da perda ou dano da bagagem

1. O passageiro deve informar 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, presume-se 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.º

Prescrição das acções

1. Qualquer acção de indemnização por morte ou lesão corporal de um passageiro ou por 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;

▼B

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 regula 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, se esta for posterior; ou, se findar antes;

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 devem ser feitos por escrito.

Artigo 17.º

Tribunais competentes (*)

Artigo 17.º A

Reconhecimento e execução (*)

Artigo 18.º

Invalidade das disposições contratuais

Qualquer disposição contratual adoptada antes da ocorrência do incidente que tiver causado 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 20.º

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

(*) Não reproduzido.

▼B

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 21.º

Transporte comercial efectuado por autoridades públicas

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

[Artigos 22.º e 23.º do Protocolo de 2002 à Convenção de Atenas de 1974 relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Mar]

Artigo 22.º

Revisão e alteração (*)

Artigo 23.º

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, tal 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, é difundida 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 é submetida ao Comité Jurídico da Organização (a seguir denominado «Comité Jurídico») para análise, pelo menos seis meses após a data da sua difusão.

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 são 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 deve ter em conta 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.

(*) Não reproduzido.

▼B

b) Nenhum limite pode ser aumentado a ponto de exceder um montante que corresponde ao limite fixado na convenção, tal 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 corresponda ao limite fixado na convenção, tal como revista pelo presente protocolo, multiplicado por três.

8. Qualquer alteração adoptada nos termos do n.º 5 é 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 expirado, 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.

▼B

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 visado pelo Governo de .....

(Designação completa do Estado)

OU

O texto seguinte deverá 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 Governo de ..... (designação completa do Estado) por ..... (nome da instituição ou da organização)

Em ..... , aos .....
(local) (data)

....

(Assinatura e título do funcionário que passa ou visa o certificado)Notas explicativas:

1. A designação do Estado pode, se assim se entender, incluir uma referência à autoridade pública competente do país em que é emitido o certificado.

2. Caso o montante total da garantia advenha de diversas fontes, deverá indicar-se o montante de cada uma delas.

▼B

3. Caso a garantia seja concedida sob diversas formas, é necessário especificá-las.

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.

▼B

ANEXO II

Excerto da reserva e das directrizes da OMI para a aplicação da Convenção de Atenas, aprovadas pelo comité jurídico da Organização Marítima Internacional em 19 de Outubro de 2006

RESERVA E DIRECTRIZES DA OMI PARA A APLICAÇÃO DA CONVENÇÃO DE ATENAS

Reserva

1. A Convenção de Atenas deverá ser ratificada com a seguinte reserva ou declaração com objectivo idêntico:

«[1.1.] Reserva associada à ratificação pelo Governo de … da Convenção de Atenas, de 2002, relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Mar ("a convenção")

Limitação da responsabilidade das transportadoras, etc.

[1.2.] O Governo de … reserva-se o direito a e compromete-se a limitar a responsabilidade nos termos dos n.os 1 ou 2 do artigo 3.º da convenção, se for caso disso, resultante da morte ou lesão corporal de um passageiro ocasionadas por quaisquer dos riscos a que se refere o ponto 2.2 das Directrizes da OMI para a Aplicação da Convenção de Atenas ao mais baixo dos seguintes montantes:

— 250 000 unidades de conta por passageiro e em cada caso concreto,

ou

— 340 milhões de unidades de conta, no total, por navio e em cada caso concreto.

[1.3.] Além disso, o Governo de … reserva-se o direito a e compromete se a aplicar os pontos 2.1.1 e 2.2.2 das Directrizes da OMI para a Aplicação da Convenção de Atenas, *mutatis mutandis*, a essas responsabilidades.

[1.4.] A responsabilidade da transportadora de facto nos termos do artigo 4.º da convenção, a responsabilidade dos trabalhadores ou agentes da transportadora ou da transportadora de facto nos termos do artigo 11.º da convenção e o limite do total dos montantes a pagar nos termos do artigo 12.º da convenção são limitados do mesmo modo.

[1.5.] A reserva e o compromisso do ponto 1.2 serão aplicáveis, independentemente da base de responsabilidade nos termos dos n.os 1 ou 2 do artigo 3.º e não obstante qualquer disposição contrária dos artigos 4.º ou 7.º da convenção; a reserva e o compromisso não afectam a aplicação dos artigos 10.º e 13.º

Seguro obrigatório e limitação da responsabilidade dos seguradores

[1.6.] O Governo de … reserva-se o direito a e compromete-se a limitar o requisito nos termos do n.º 1 do artigo 4.º-A de manter o seguro ou outra garantia financeira por morte ou lesão corporal de um passageiro ocasionadas por quaisquer dos riscos a que se refere o ponto 2.2 das Directrizes da OMI para a Aplicação da Convenção de Atenas ao mais baixo dos seguintes montantes:

— 250 000 unidades de conta por passageiro e em cada caso concreto,

ou

— 340 milhões de unidades de conta, no total, por navio e em cada caso concreto.

▼B

[1.7.] O Governo de … reserva-se o direito a e compromete-se a limitar a responsabilidade do segurador ou de outra pessoa que presta a garantia financeira, nos termos do n.º 10 do artigo 4.º-A, por morte ou lesão corporal de um passageiro, causadas por quaisquer dos riscos a que se refere o ponto 2.2 das Directrizes da OMI para a Aplicação da Convenção de Atenas, a um limite máximo do seguro ou de outra garantia financeira que a transportadora deve subscrever nos termos do ponto 1.6 de presente reserva.

[1.8.] O Governo de … reserva-se igualmente o direito a e compromete-se a aplicar as Directrizes da OMI para a Aplicação da Convenção de Atenas, incluindo a aplicação das cláusulas referidas nos pontos 2.1 e 2.2 das Directrizes a todos os seguros obrigatórios em aplicação da convenção.

[1.9.] O Governo de … reserva-se o direito a e compromete-se a isentar o prestador do seguro ou de outra garantia financeira nos termos do n.º 1 do artigo 4.º-A de qualquer responsabilidade para a qual não se tenha comprometido.

Certificação

[1.10.] O Governo de … reserva-se o direito a e compromete-se a emitir certificados de seguro nos termos do n.º 2 do artigo 4.º-A da convenção de modo a:

— referir as limitações de responsabilidade e os requisitos de cobertura de seguro a que se referem os pontos 1.2, 1.6, 1.7 e 1.9, e

— incluir quaisquer outras limitações, requisitos e isenções que considerar necessários tendo em conta as condições do mercado de seguros no momento da emissão do certificado.

[1.11.] O Governo de … reserva-se o direito a e compromete-se a aceitar certificados de seguro emitidos por outros Estados partes comportando uma reserva semelhante.

[1.12.] Todas essas limitações, requisitos e isenções serão claramente referidos no certificado emitido ou confirmado nos termos do n.º 2 do artigo 4.º-A da convenção.

Relação entre a presente reserva e as Directrizes da OMI para a Aplicação da Convenção de Atenas

[1.13.] Os direitos que são objecto da presente reserva serão exercidos tendo devidamente em conta as Directrizes da OMI para a Aplicação da Convenção de Atenas, ou quaisquer alterações à mesma, com o objectivo de assegurar a uniformidade. Se uma proposta de alteração às Directrizes da OMI de aplicação da Convenção de Atenas, incluindo os limites, tiver sido aprovada pelo Comité Jurídico da Organização Marítima Internacional, essas alterações serão aplicáveis a contar da data fixada pelo Comité, sem prejuízo das regras pertinentes do direito internacional relativas ao direitos de um Estado de retirar ou alterar a sua reserva.».

Directrizes

2. No estado actual do mercado de seguros, os Estados partes deverão emitir certificados de seguro na base de um contrato de uma seguradora para cobrir os riscos de guerra, e um contrato de outra seguradora para cobrir os riscos que não sejam riscos de guerra. Cada seguradora só deverá ser responsável pela sua parte. Deverão ser aplicadas as seguintes regras (as cláusulas a que se faz referência são explicitadas no apêndice A):

▼B

2.1. Tanto os seguros de guerra como os de não guerra poderão estar sujeitos às seguintes cláusulas:

2.1.1. Cláusula de exclusão de contaminação radioactiva, armas químicas, biológicas, bioquímicas e electromagnéticas (cláusula-tipo n.º 370);

2.1.2. Cláusula de exclusão de ciberataques (cláusula-tipo n.º 380);

2.1.3. Salvaguardas e limitações do prestador da garantia financeira obrigatória, nos termos da convenção, tal como alterada pelas presentes directrizes, em especial o limite de 250 000 unidades de conta por passageiro e em cada caso concreto;

2.1.4. A condição de que o seguro só cobre as responsabilidades sujeitas à convenção tal como alterada pelas presentes directrizes; e

2.1.5. A condição de que quaisquer montantes pagos nos termos da convenção reduzem a responsabilidade pendente da transportadora e/ou da sua seguradora, nos termos do artigo 4.º-A da convenção, ainda que não sejam pagos pelas respectivas seguradoras de riscos de guerra ou riscos que não sejam riscos de guerra, ou a elas exigidos.

2.2. O seguro de guerra cobre, se for caso disso, a responsabilidade pelos danos resultante da morte ou lesão corporal de um passageiro provocada por:

— guerra, guerra civil, revolução, rebelião, insurreição ou confrontos civis delas decorrentes, ou qualquer acto hostil de ou contra uma potência beligerante,

— captura, apresamento, arresto, restrição ou retenção e as consequências de tais actos ou qualquer tentativa de os praticar,

— minas, torpedos, bombas abandonados ou outras armas de guerra abandonadas,

— actos de terroristas ou de quaisquer pessoas que ajam com dolo ou por motivos políticos e quaisquer medidas tomadas para prevenir ou combater esses riscos,

— confisco e expropriação,

e podem estar sujeitos às seguintes isenções, limitações e requisitos:

2.2.1. *Cláusula de Extinção Automática e Exclusão em caso de Guerra*

2.2.2. Caso os pedidos de indemnização dos passageiros individuais excedam o montante total de 340 milhões de unidades de conta por navio e por evento, a transportadora tem o direito de invocar a limitação da sua responsabilidade ao montante de 340 milhões de unidades de conta, sempre na condição de que:

— o montante deverá ser distribuído entre os requerentes proporcionalmente às indemnizações fixadas para cada um,

— a distribuição do montante pode ser efectuada numa ou em várias parcelas aos requerentes conhecidos no momento da distribuição, e

— a distribuição deste montante pode ser efectuada pela seguradora ou pelo tribunal ou outra autoridade competente a que a seguradora recorra em qualquer Estado parte onde sejam intentadas acções judiciais relativas a pedidos de indemnização alegadamente cobertos pelo seguro.

2.2.3. Cláusula de notificação com antecedência mínima de 30 dias, nos casos não abrangidos pelo ponto 2.2.1.

▼B

2.3. O seguro de não guerra deverá cobrir todos os riscos sujeitos a seguro obrigatório, que não sejam os enumerados no ponto 2.2, quer estejam ou não sujeitos às isenções, limitações ou aos requisitos previstos nos pontos 2.1 e 2.2.

3. Constam do apêndice B um exemplo de um conjunto de contrato de seguro (Carta Azul) e de certificado de seguro, todos eles conformes com as presentes directrizes.

▼B

APÊNDICE A

Cláusulas a que se referem as Directrizes 2.1.1, 2.1.2 e 2.2.1

Cláusula de Exclusão de Contaminação Radioactiva, Armas Químicas, Biológicas, Bioquímicas e Electromagnéticas (Cl. 370, 10/11/2003)

A presente cláusula é soberana e prevalecerá sobre qualquer disposição do presente seguro que com ela não esteja em harmonia.

1. O presente seguro em caso algum cobre a responsabilidade por perdas e danos, nem as despesas directa ou indirectamente provocados ou agravados por ou resultantes de:

   1.1. Radiações ionizantes ou contaminação radioactiva de qualquer combustível nuclear, resíduo nuclear, ou da combustão de um combustível nuclear.

   1.2. Propriedades radioactivas, tóxicas, explosivas ou outras propriedades perigosas ou contaminantes de qualquer instalação, reactor ou conjunto combustível nuclear ou componente nuclear dos mesmos.

   1.3. Qualquer arma ou dispositivo que utilize a fissão e/ou fusão atómica ou nuclear ou outra reacção análoga ou a força ou matérias radioactivas.

   1.4. Propriedades radioactivas, tóxicas, explosivas ou outras propriedades perigosas ou contaminantes de qualquer matéria radioactiva. A exclusão prevista na presente subcláusula não é extensiva aos isótopos radioactivos que não sejam combustíveis nucleares quando tais isótopos estejam a ser preparados, transportados, armazenados ou utilizados para fins comerciais, agrícolas, médicos, científicos ou outros fins pacíficos da mesma natureza.

   1.5. Quaisquer armas químicas, biológicas, bioquímicas ou electromagnéticas.

Cláusula de Exclusão de Ciberataques (cl. 380, 10/11/03)

1. O presente seguro em caso algum cobre a responsabilidade por perdas e danos, nem as despesas directa ou indirectamente provocados ou agravados por ou resultantes da utilização ou exploração dolosas de qualquer computador, sistema informático, programa informático, código malévolo, vírus ou processo informáticos ou qualquer outro sistema electrónico.

2. Caso a presente cláusula conste de apólices que cubram riscos de guerra, guerra civil, revolução, rebelião, insurreição ou confrontos civis delas decorrentes, ou qualquer acto hostil de ou contra uma potência beligerante, de terrorismo ou de qualquer pessoa que aja por motivos políticos, a cláusula 10.1 não pode ser invocada para excluir perdas (que de outro modo estivessem cobertas) decorrentes da utilização de qualquer computador, sistema informático, programa informático, ou qualquer outro sistema electrónico no sistema de lançamento e/ou orientação ou no mecanismo de disparo de qualquer arma ou míssil.

Cláusula de Extinção Automática e Exclusão em caso de Guerra

1.1. Extinção Automática da Cobertura

Quer tenha ou não sido previamente notificado o respectivo cancelamento, a cobertura prevista no presente contrato EXTINGUE-SE AUTOMATICAMENTE

1.1.1. Em caso de guerra (quer tenha havido ou não uma declaração de guerra) entre quaisquer dos seguintes países: Reino Unido, Estados Unidos da América, França, Federação da Rússia, República Popular da China;

▼B

1.1.2. Para cada navio coberto nos termos do presente contrato, caso esse navio seja requisitado, quer para propriedade, quer para uso.

1.2. Guerra das Cinco Potências

O presente seguro exclui:

1.2.1. A responsabilidade por perdas e danos ou despesas resultantes de guerra (quer tenha havido ou não uma declaração de guerra) entre quaisquer dos seguintes países: Reino Unido, Estados Unidos da América, França, Federação da Rússia, República Popular da China;

1.2.2. A requisição, quer para propriedade, quer para uso.

▼B

APÊNDICE B

I. **Exemplos de contratos de seguros («Carta Azul») a que se refere a Directriz 3**

Carta Azul emitida pela Seguradora de Riscos de Guerra

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

Nome do navio:

Número OMI de identificação do navio:

Porto de registo:

Nome e endereço do armador:

Certifica-se pelo presente que o navio supracitado está coberto por uma apólice de seguro que satisfaz os requisitos do artigo 4.º-A da Convenção de Atenas relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Mar de 2002, sob reserva de todas as excepções e limitações autorizadas para o seguro de guerra obrigatório, nos termos da convenção e das Directrizes para a Aplicação aprovadas pelo Comité Jurídico da Organização Marítima Internacional, em Outubro de 2006, incluindo nomeadamente as seguintes cláusulas: [Pode ser aqui inserido, na medida do necessário, o texto da convenção e das directrizes e respectivos apêndices]

Prazo do seguro de: 20 de Fevereiro de 2007

a: 20 de Fevereiro de 2008

Sempre na condição de que a seguradora pode cancelar o presente certificado mediante notificação escrita da Autoridade acima indicada, com uma antecedência mínima de 30 dias, extinguindo-se deste modo a responsabilidade da seguradora seguidamente referida, a contar do termo do referido prazo de 30 dias, mas apenas no que diz respeito a incidentes ocorridos em data ulterior.

Data:

O presente certificado foi emitido por:	War Risks, Inc. [Endereço]
..... Assinatura da seguradora	Na qualidade de agente exclusivo de War Risks, Inc.

Carta Azul emitida pela Seguradora de Riscos que não sejam Riscos de Guerra

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

Nome do navio:

Número OMI de identificação do navio:

Porto de registo:

Nome e endereço do armador:

Certifica-se pelo presente que o navio supracitado está coberto por uma apólice de seguro que satisfaz os requisitos do artigo 4.º-A da Convenção de Atenas relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Mar de 2002, sob reserva de todas as excepções e limitações autorizadas para o seguro de riscos que não sejam riscos de guerra, nos termos da convenção e das Directrizes para a Aplicação aprovadas pelo Comité Jurídico da Organização Marítima Internacional, em Outubro de 2006, incluindo nomeadamente as seguintes cláusulas: [Pode ser aqui inserido, na medida do necessário, o texto da convenção e das directrizes e respectivos apêndices]

▼B

Prazo do seguro de: 20 de Fevereiro de 2007

a: 20 de Fevereiro de 2008

Sempre na condição de que a seguradora pode cancelar o presente certificado mediante notificação escrita da Autoridade acima indicada, com uma antecedência mínima de três meses, extinguindo-se deste modo a responsabilidade da seguradora seguidamente referida, a contar do termo do referido prazo de três meses, mas apenas no que diz respeito a incidentes ocorridos em data ulterior.

Data:

O presente certificado foi emitido por: PANDI P&I
[Endereço]

..... Na qualidade de agente exclusivo de PANDI P&I
Assinatura da seguradora

II. **Modelo de certificado de seguro a que se refere a Directriz 3**

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 relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Mar de 2002

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 relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Mar de 2002.

Tipo de garantia .....

Duração da garantia .....

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

A cobertura de seguro certificada pelo presente divide-se numa parte de seguro de guerra e numa parte de seguro de não guerra, nos termos das Directrizes para a Aplicação aprovadas pelo Comité Jurídico da Organização Marítima Internacional, em Outubro de 2006. Cada uma destas partes da cobertura de seguro está sujeita a todas as isenções e limitações autorizadas nos termos da convenção e das Directrizes para a Aplicação. As seguradoras não são individual e solidariamente responsáveis. As seguradoras são:

Para os riscos de guerra: War Risks, Inc., [endereço]

Para os riscos de não guerra: Pandi P&I, [endereço]

O presente certificado é válido até .....

Emitido ou visado pelo Governo de .....

(Designação completa do Estado)

OU

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

▼B

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

Em ..... aos .....
(local) (data)

.....
(Assinatura e título do funcionário que passa ou visa o certificado)

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. Caso o montante total da garantia advenha de diversas fontes, deverá indicar-se o montante de cada uma delas.

3. Caso a garantia seja concedida sob diversas formas, é necessário especificá-las.

4. Na rubrica «Duração da garantia» deve ser precisada a data a partir da qual a garantia produz efeitos.

5. Na rubrica «Endereço» da(s) seguradora(s) e/ou do(s) fiador(es) deve ser especificado o estabelecimento principal da(s) seguradora(s) e/ou do(s) fiador(es). Se for caso disso, deve ser indicado o estabelecimento onde foi subscrito o seguro ou outra garantia.