

Jornal Oficial

da União Europeia

C 190 E

51.º ano

Edição em língua
portuguesa

Comunicações e Informações

29 de Julho de 2008

<u>Número de informação</u>	<u>Índice</u>	<u>Página</u>
III	<i>Actos preparatórios</i>	
	CONSELHO	
2008/C 190 E/01	Posição Comum (CE) n.º 18/2008, de 6 de Junho de 2008, adoptada pelo Conselho deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, tendo em vista a adopção de um regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho, relativo às regras comuns para as organizações de vistoria e inspecção dos navios (Reformulação) ⁽¹⁾	1
2008/C 190 E/02	Posição Comum (CE) n.º 19/2008, de 6 de Junho de 2008, adoptada pelo Conselho deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, tendo em vista a adopção de um regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho, relativo à responsabilidade das transportadoras de passageiros por mar em caso de acidente ⁽¹⁾	17

PT

⁽¹⁾ Texto relevante para efeitos do EEE

III

(Actos preparatórios)

CONSELHO

POSIÇÃO COMUM (CE) N.º 18/2008

adoptada pelo Conselho em 6 de Junho de 2008

tendo em vista a adopção do Regulamento (CE) n.º .../2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de ..., relativo às regras comuns para as organizações de vistoria e inspecção dos navios (Reformulação)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2008/C 190 E/01)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽¹⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões ⁽²⁾,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado ⁽³⁾,

Considerando o seguinte:

(1) A Directiva 94/57/CE do Conselho, de 22 de Novembro de 1994, relativa à regras comuns para as organizações de vistoria e inspecção dos navios e para as actividades relevantes das administrações marítimas ⁽⁴⁾, foi por diversas vezes alterada de forma substancial. Devendo ser introduzidas novas alterações, é conveniente, por uma questão de clareza, proceder à sua reformulação.

(2) Face à natureza das disposições da Directiva 94/57/CE, afigura-se apropriado realizar a sua reformulação através de dois actos distintos, uma directiva e um regulamento.

(3) O presente regulamento deverá ser entendido e interpretado de harmonia com as obrigações internacionais da Comunidade, incluindo a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 10 de Dezembro de 1982.

(4) As organizações de vistoria e inspecção de navios deverão poder oferecer os seus serviços em toda a Comunidade e concorrer entre si, proporcionando simultaneamente um nível equivalente de segurança e de protecção do ambiente. As normas profissionais necessárias para as suas actividades deverão, portanto, ser estabelecidas e aplicadas de forma uniforme em toda a Comunidade.

(5) Este objectivo deverá ser prosseguido através de medidas que se articulem adequadamente com os trabalhos da Organização Marítima Internacional (OMI) e que, se for caso disso, os desenvolvam e completem. Além disso, os Estados-Membros e a Comissão deverão promover a elaboração, pela OMI, de um código internacional para as organizações reconhecidas.

(6) Deverão ser estabelecidos critérios mínimos para o reconhecimento das referidas organizações, tendo em vista o reforço da segurança dos navios e a prevenção da poluição deles decorrente. Por conseguinte, os critérios mínimos estabelecidos na Directiva 94/57/CE deverão ser reforçados.

(7) Tendo em vista a concessão do reconhecimento inicial às organizações que desejem ser autorizadas a actuar em nome dos Estados-Membros, a avaliação da conformidade com os critérios mínimos previstos no presente regulamento poderá ser realizada mais eficientemente, de forma harmonizada e centralizada, pela Comissão, em conjunto com os Estados-Membros que requerem o reconhecimento.

⁽¹⁾ JO C 318 de 23.12.2006 p. 195.

⁽²⁾ JO C 229 de 22.9.2006, p. 38.

⁽³⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 25 de Abril de 2007 (JO C 74 E de 20.3.2008, p. 632), posição comum do Conselho de 6 de Junho de 2008 e posição do Parlamento Europeu de ... (ainda não publicada no Jornal Oficial).

⁽⁴⁾ JO L 319 de 12.12.1994, p. 20. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2002/84/CE (JO L 324 de 29.11.2002, p. 53).

- (8) O reconhecimento deverá assentar unicamente no desempenho da organização em termos de qualidade e segurança. Convém garantir que o âmbito desse reconhecimento coincida em permanência com a capacidade real da organização em questão. O reconhecimento deverá, além disso, ter em conta os vários estatutos jurídicos e estruturas empresariais das organizações reconhecidas e, ao mesmo tempo, continuar a assegurar a aplicação uniforme dos critérios mínimos previstos no presente regulamento e a eficácia dos controlos comunitários. Independentemente da sua estrutura empresarial, a organização a reconhecer deverá prestar serviços à escala mundial e estar sujeita a responsabilidade conjunta e solidária.
- (9) As medidas necessárias à execução do presente regulamento deverão ser aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão ⁽¹⁾.
- (10) Em especial, deverão ser atribuídas competências à Comissão para alterar o presente regulamento, a fim de incorporar as futuras alterações às convenções internacionais e aos protocolos, códigos e resoluções conexos, actualizar os critérios mínimos estabelecidos no Anexo I e adoptar critérios que permitam avaliar a eficácia das regras e procedimentos adoptados, bem como o desempenho das organizações reconhecidas no que se refere à segurança dos navios por elas classificados e à prevenção da poluição decorrente desses navios. Atendendo a que têm alcance geral e se destinam a alterar elementos não essenciais do presente regulamento, nomeadamente completando-o mediante o aditamento de novos elementos não essenciais, essas medidas são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE.
- (11) É da maior importância que o incumprimento por uma organização reconhecida das obrigações que lhe incumbem possa ser tratado de forma imediata, efectiva e proporcionada. O objectivo principal deverá ser corrigir as eventuais anomalias para eliminar, numa fase inicial, qualquer potencial ameaça para a segurança ou o ambiente. A Comissão deverá, por conseguinte, ser dotada das competências necessárias para exigir que as organizações reconhecidas tomem as necessárias medidas preventivas e correctivas e para aplicar coimas e sanções pecuniárias temporárias enquanto medidas de coacção. Ao exercer estes poderes, a Comissão deverá fazê-lo de maneira que respeite os direitos fundamentais e deverá assegurar que as organizações possam expressar os seus pontos de vista ao longo de todo o processo.
- (12) De acordo com a abordagem à escala comunitária, a decisão de retirar o reconhecimento a uma organização que não cumpra as obrigações estabelecidas no presente regulamento se as medidas acima referidas se revelarem ineficazes ou a organização representar, de outra forma, uma ameaça inaceitável para a segurança ou o ambiente, deverá ser tomada a nível comunitário e, portanto, pela Comissão, com base num procedimento de comité.
- (13) A vigilância permanente *a posteriori* das organizações reconhecidas, a fim de avaliar a sua conformidade com o presente regulamento, pode ser realizada mais eficientemente de forma harmonizada e centralizada. Assim sendo, é conveniente que a Comissão e o Estado-Membro que requer o reconhecimento sejam encarregados desta tarefa em nome da Comunidade.
- (14) No âmbito da vigilância das operações das organizações reconhecidas, é fundamental que os inspectores da Comissão tenham acesso aos navios e aos processos dos navios, independentemente da bandeira que arvoem, para determinar se as organizações reconhecidas cumprem os critérios mínimos previstos no presente regulamento em relação a todos os navios por elas classificados.
- (15) A capacidade das organizações reconhecidas para identificarem rapidamente e corrigirem falhas nas suas regras, processos e controlos internos é fundamental para a segurança dos navios por elas inspeccionados e certificados. Essa capacidade deverá ser reforçada através da criação de um Sistema de Avaliação e Certificação da Qualidade que, deverá ser independente de interesses comerciais ou políticos a fim de propor acções conjuntas para melhorar de forma duradoura o desempenho de todas as organizações reconhecidas e a garantir uma colaboração frutuosa com a Comissão.
- (16) As regras e procedimentos das organizações reconhecidas são um factor essencial para a segurança e a prevenção dos acidentes e da poluição. As organizações reconhecidas iniciaram um processo que deverá levar à harmonização das suas regras e procedimentos. Este processo deverá ser encorajado e apoiado pela legislação comunitária, uma vez que deverá ter um impacto positivo na segurança marítima e na competitividade da indústria europeia de construção naval.
- (17) A harmonização das regras das organizações reconhecidas em matéria de concepção, construção e vistoria periódica dos navios mercantes é um processo que está em curso. Por conseguinte, a obrigação de possuir um conjunto de regras próprias ou de ter capacidade demonstrada para tal deverá ser encarada no contexto do processo de harmonização e não deverá constituir um obstáculo às actividades das organizações reconhecidas ou dos potenciais candidatos a reconhecimento.
- (18) As organizações reconhecidas deverão ser obrigadas a actualizar e fazer aplicar de forma coerente as suas normas técnicas a fim de harmonizar as regras de segurança e de assegurar uma aplicação uniforme das regras internacionais na Comunidade. Quando as normas técnicas das organizações reconhecidas forem idênticas ou muito semelhantes, deverá ser considerada a possibilidade de reconhecimento mútuo dos certificados relativos aos materiais, equipamentos e componentes, quando adequado e tomando como referência as normas mais exigentes e rigorosas.

⁽¹⁾ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23. Decisão com a última redacção que lhe foi dada pela Decisão 2006/512/CE (JO L 200 de 22.7.2006, p. 11).

- (19) Embora cada organização reconhecida deva, em princípio, ser responsabilizada única e exclusivamente pelas partes que certifica, a responsabilidade das organizações reconhecidas e dos fabricantes será determinada, consoante pertinente, segundo as condições acordadas ou a legislação aplicável a cada caso individual.
- (20) Dado que a transparência e o intercâmbio de informações entre as partes interessadas, bem como o direito do público de acesso à informação, são instrumentos fundamentais para evitar acidentes no mar, as organizações reconhecidas deverão fornecer às autoridades de controlo do Estado do porto e facultar ao público em geral todas as informações obrigatórias relevantes relativas às condições dos navios por elas classificados.
- (21) A fim de impedir que os navios mudem de sociedade classificadora para evitar as reparações necessárias, as organizações reconhecidas deverão trocar entre si todas as informações necessárias relativas às condições aplicáveis aos navios que mudem de sociedade classificadora, envolvendo, sempre que necessário, o Estado de bandeira.
- (22) A protecção dos direitos de propriedade intelectual dos estaleiros, fornecedores de equipamentos e proprietários de navios não deverá impedir a normal realização das transacções comerciais nem a prestação dos serviços acordados contratualmente entre essas partes.
- (23) A Agência Europeia da Segurança Marítima (AESM), instituída pelo Regulamento (CE) n.º 1406/2002 ⁽¹⁾, deverá proporcionar o apoio necessário para assegurar a aplicação do presente regulamento.
- (24) Atendendo a que o objectivo do presente regulamento, a saber, o estabelecimento de medidas a respeitar pelas organizações encarregadas da inspecção, vistoria e certificação dos navios que operam na Comunidade, não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros e pode, pois, devido à dimensão da acção, ser mais bem alcançado a nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para atingir aquele objectivo.
- (25) As medidas a respeitar pelos Estados-Membros na sua relação com as organizações de vistoria e inspecção de navios estão previstas na Directiva .../.../CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de ..., relativa às regras comuns para as organizações de vistoria e inspecção dos navios e para as actividades relevantes das administrações marítimas ⁽²⁾,

APROVARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O presente regulamento estabelece uma série de medidas a respeitar pelas organizações encarregadas da inspecção, vistoria e certificação dos navios com vista ao cumprimento das convenções internacionais sobre segurança marítima e prevenção da poluição marinha, favorecendo simultaneamente o objectivo da livre prestação de serviços. Incluem-se neste âmbito o desenvolvimento e a aplicação de requisitos de segurança para o casco, para as máquinas e para as instalações eléctricas e de controlo dos navios abrangidos pelas convenções internacionais.

Artigo 2.º

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- a) «Navio» qualquer navio abrangido pelas convenções internacionais;
- b) «Convenções internacionais» a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1 de Novembro de 1974 (SOLAS 74), com excepção do Capítulo XI-2 do respectivo Anexo, a Convenção Internacional das Linhas de Carga, de 5 de Abril de 1966, e a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, de 2 de Novembro de 1973 (MARPOL), os respectivos protocolos e alterações e ainda os códigos conexos com carácter obrigatório aprovados em todos os Estados-Membros, na versão actualizada;
- c) «Organização» uma entidade jurídica, as suas filiais e quaisquer outras entidades sob o seu controlo que, conjunta ou separadamente, desempenhem tarefas abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento;

⁽¹⁾ JO L 208 de 5.8.2002, p. 1. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1891/2006 (JO L 304 de 30.12.2006, p. 1).

⁽²⁾ JO L ...

- | | |
|-----------------------------------|---|
| d) «Controlo» | para efeitos da alínea c), direitos, contratos ou quaisquer outros meios, de direito ou de facto, que, separadamente ou em combinação, tornem possível influenciar de forma decisiva uma entidade jurídica ou permitam que essa entidade desempenhe tarefas abrangidas pelo âmbito do presente regulamento; |
| e) «Organização reconhecida» | qualquer organização reconhecida nos termos do presente regulamento; |
| f) «Autorização» | o acto pelo qual um Estado-Membro autoriza ou delega poderes numa organização reconhecida; |
| g) «Certificado» | o certificado emitido por um Estado de bandeira ou em seu nome nos termos das convenções internacionais; |
| h) «Regras e procedimentos» | os requisitos de uma organização reconhecida em matéria de concepção, construção, equipamento, manutenção e vistoria de navios; |
| i) «Certificado de classificação» | o documento emitido por uma organização reconhecida, que certifica a adequação de um navio a uma determinada utilização ou serviço, nos termos das regras e procedimentos emitidos e publicados por essa organização reconhecida; |
| j) «Localização» | o local da sede social, da administração central ou do estabelecimento principal de uma organização. |

Artigo 3.º

1. Os Estados-Membros que desejem conceder uma autorização a uma organização ainda não reconhecida apresentam um pedido de reconhecimento à Comissão, juntamente com informações e elementos de prova completos relativos à conformidade da organização com os critérios mínimos estabelecidos no Anexo I, aos requisitos do n.º 4 do artigo 8.º e dos artigos 9.º, 10.º e 11.º e ao compromisso da organização de que cumpre essas disposições.

2. A Comissão, juntamente com os respectivos Estados-Membros que apresentam o pedido, efectua as avaliações das organizações em relação às quais tenha recebido um pedido de reconhecimento, a fim de verificar se as organizações satisfazem os requisitos previstos no n.º 1 e se comprometem a cumpri-los.

3. A Comissão recusa, pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 3 do artigo 12.º, reconhecer organizações que não satisfaçam os requisitos referidos no n.º 1 do presente artigo ou cujo desempenho seja considerado uma ameaça inaceitável para a segurança ou o ambiente com base nos critérios estabelecidos nos termos do artigo 14.º.

Artigo 4.º

1. O reconhecimento é concedido pela Comissão pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 3 do artigo 12.º.

2. O reconhecimento só é concedido a organizações que satisfaçam os requisitos referidos no artigo 3.º.

3. O reconhecimento é concedido à entidade jurídica relevante que seja a entidade-mãe de todas as entidades jurídicas que compõem a organização reconhecida. O reconhecimento

abrange todas as entidades jurídicas que contribuem para assegurar que essa organização proporcione uma cobertura dos seus serviços a nível mundial.

4. A Comissão, pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 3 do artigo 12.º, pode limitar o reconhecimento no que se refere a determinados tipos de navios, a navios de determinada dimensão, a determinadas actividades comerciais ou a uma combinação dos mesmos, em função da capacidade e competências especializadas demonstradas da organização em causa. Nesse caso, a Comissão fundamenta a limitação e enuncia as condições em que esta pode ser retirada ou alargada. A limitação pode ser revista a qualquer momento.

5. A Comissão deve elaborar e actualizar regularmente uma lista das organizações reconhecidas de acordo com o presente artigo. Essa lista deve ser publicada no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 5.º

Caso a Comissão considere que uma organização reconhecida não cumpre os critérios mínimos estabelecidos no Anexo I ou as suas obrigações nos termos do presente regulamento, ou que o desempenho em matéria de segurança e prevenção da poluição de uma organização reconhecida se deteriorou significativamente, sem contudo constituir uma ameaça inaceitável para a segurança ou o ambiente, determina que a organização em causa tome, dentro de prazos especificados, as medidas preventivas e correctivas necessárias para garantir o pleno cumprimento dos referidos critérios mínimos e obrigações, em especial, afastar qualquer potencial ameaça para a segurança ou o ambiente, ou tratar, de outra forma, as causas da deterioração do desempenho.

As medidas preventivas e correctivas podem incluir medidas de protecção provisórias sempre que a ameaça potencial para a segurança ou o ambiente seja imediata.

Todavia, e sem prejuízo da sua aplicação imediata, a Comissão informa previamente todos os Estados-Membros que tenham concedido uma autorização à organização reconhecida em causa das medidas que tenciona tomar.

Artigo 6.º

1. Para além das medidas tomadas nos termos do artigo 5.º, a Comissão pode, pelo procedimento consultivo a que se refere o n.º 2 do artigo 12.º, aplicar coimas às organizações reconhecidas:

a) cujo incumprimento grave ou reiterado dos critérios mínimos estabelecidos no Anexo I ou das suas obrigações nos termos do n.º 4 do artigo 8.º ou dos artigos 9.º, 10.º e 11.º ou cuja deterioração de desempenho revelem deficiências graves na sua estrutura, sistemas, procedimentos ou controlos internos;

ou

b) que tenham deliberadamente fornecido à Comissão informações incorrectas, incompletas ou susceptíveis de induzir em erro no quadro da sua avaliação nos termos do n.º 1 do artigo 8.º ou que de outra forma tenham dificultado essa avaliação.

2. Sem prejuízo do n.º 1, sempre que uma organização reconhecida não execute as medidas preventivas ou correctivas exigidas pela Comissão, ou o faça com atraso injustificado, a Comissão pode aplicar-lhe sanções pecuniárias temporárias até que as medidas em questão sejam integralmente executadas.

3. As coimas e as sanções pecuniárias temporárias referidas nos n.ºs 1 e 2 devem ser dissuasivas e proporcionadas à gravidade do caso e à capacidade económica da organização reconhecida em causa, tendo especialmente em conta em que medida a segurança ou a protecção do ambiente foram comprometidas.

As coimas e sanções pecuniárias temporárias só são aplicadas depois de ter sido dada à organização reconhecida e aos Estados-Membros em causa a oportunidade de apresentarem as suas observações.

A soma das coimas e sanções pecuniárias temporárias aplicadas não pode exceder 5 % do volume de negócios médio total da organização reconhecida nos três exercícios precedentes, relativamente às actividades abrangidas pelo âmbito do presente regulamento.

4. O Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias tem plena jurisdição para rever as decisões pelas quais a Comissão tenha fixado uma coima ou uma sanção pecuniária temporária, podendo anular, reduzir ou aumentar a coima ou a sanção pecuniária temporária aplicada.

Artigo 7.º

1. A Comissão deve retirar o reconhecimento às organizações:

a) cujo incumprimento reiterado e grave dos critérios mínimos estabelecidos no Anexo I ou das suas obrigações nos termos do presente regulamento constitua uma ameaça inaceitável para a segurança ou o ambiente;

b) cujas deficiências, reiteradas e graves, em termos de desempenho em matéria de segurança e prevenção da poluição sejam de forma a constituir uma ameaça inaceitável para a segurança ou o ambiente;

c) que impeçam ou dificultem repetidamente a avaliação pela Comissão;

d) que não paguem as coimas e/ou as sanções pecuniárias temporárias referidas nos n.ºs 1 e 2 do artigo 6.º; ou

e) que procurem obter a cobertura financeira ou o reembolso de coimas aplicadas nos termos do artigo 6.º.

2. Para efeitos das alíneas a) e b) do n.º 1, a Comissão decide com base em todas as informações disponíveis, nomeadamente:

a) os resultados da sua própria avaliação da organização reconhecida em questão, nos termos do n.º 1 do artigo 8.º;

b) os relatórios apresentados pelos Estados-Membros nos termos do artigo 10.º da Directiva .../.../CE;

c) as análises dos acidentes com navios classificados pelas organizações reconhecidas;

d) qualquer repetição das situações de incumprimento referidas na alínea a) do n.º 1 do artigo 6.º;

e) em que medida a frota classificada pela organização reconhecida é afectada; e

f) a ineficácia das medidas referidas no n.º 2 do artigo 6.º.

3. A retirada do reconhecimento é decidida pela Comissão, por iniciativa própria ou a pedido de um Estado-Membro, pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 3 do artigo 12.º, após ter sido dada à organização reconhecida em causa a oportunidade de apresentar as suas observações.

Artigo 8.º

1. Todas as organizações reconhecidas são objecto de avaliação pela Comissão, feita em conjunto com o Estado-Membro que tiver apresentado o pedido relevante de reconhecimento, numa base regular e pelo menos de dois em dois anos, a fim de verificar se cumprem as suas obrigações nos termos do presente regulamento e satisfazem os critérios mínimos estabelecidos no Anexo I. A avaliação deve restringir-se às actividades das organizações reconhecidas abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento.

2. Ao seleccionar as organizações reconhecidas a avaliar, a Comissão presta particular atenção ao desempenho da organização em matéria de segurança e de prevenção da poluição, ao número de acidentes e aos relatórios elaborados pelos Estados-Membros nos termos do artigo 10.º da Directiva .../.../CE.

3. A avaliação pode incluir uma visita aos serviços regionais da organização, assim como inspecções aleatórias dos navios, tanto em serviço como em construção, para efeitos de proceder a uma auditoria ao desempenho da organização reconhecida. Nesse caso, a Comissão informa, sempre que adequado, o Estado-Membro em que se encontram localizados os serviços regionais. A Comissão fornece aos Estados-Membros um relatório sobre os resultados da avaliação.

4. Cada organização reconhecida deve facultar anualmente os resultados da sua análise da gestão do sistema de qualidade ao comité previsto no n.º 1 do artigo 12.º.

Artigo 9.º

1. As organizações reconhecidas garantem o acesso da Comissão às informações necessárias para efeitos da avaliação referida no n.º 1 do artigo 8.º, não podendo ser invocadas cláusulas contratuais para restringir este acesso.

2. As organizações reconhecidas garantem, nos seus contratos com proprietários de navios ou operadores para a emissão de certificados ou de certificados de classificação de navios, que a emissão de tais certificados seja condicionada à não oposição das partes ao acesso dos inspectores da Comissão a bordo dos navios em questão para efeitos do n.º 1 do artigo 8.º.

Artigo 10.º

1. As organizações reconhecidas consultam-se periodicamente para manter a equivalência e tendo em vista a harmonização das suas regras e procedimentos e a aplicação das mesmas. Cooperam entre si para estabelecer uma interpretação coerente das convenções internacionais, sem prejuízo dos poderes dos Estados de bandeira. Caso tal seja adequado, as organizações reconhecidas devem estabelecer um acordo sobre as condições técnicas e processuais de reconhecimento mútuo dos respectivos certificados relativos aos materiais, equipamentos e componentes, com base em normas equivalentes e tomando como referência as normas mais exigentes e rigorosas.

Caso não seja possível o reconhecimento mútuo por motivos graves de segurança, as organizações reconhecidas fundamentam claramente esse facto.

Sempre que uma organização reconhecida atestar, mediante inspecção ou de outro modo, que determinado material, equipamento ou componente não está em conformidade com o respectivo certificado, pode recusar autorizar a colocação a bordo desse material, equipamento ou componente, informando imediatamente as outras organizações reconhecidas e fundamentando a sua recusa.

Para efeitos de classificação, as organizações reconhecidas reconhecem os certificados relativos aos equipamentos marítimos que ostentem a marcação prevista na Directiva 96/98/CE do Conselho, de 20 de Dezembro de 1996, relativa aos equipamentos marítimos ⁽¹⁾.

As organizações reconhecidas apresentam periodicamente à Comissão e aos Estados-Membros relatórios sobre os progressos fundamentais no que respeita às normas e ao reconhecimento mútuo dos certificados relativos aos materiais, equipamentos e componentes.

2. Até ... (*), a Comissão deve apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório, baseado num estudo independente, sobre o nível alcançado no processo de harmonização das regras e procedimentos e sobre o reconhecimento mútuo dos certificados relativos aos materiais, equipamentos e componentes.

3. As organizações reconhecidas cooperam com as administrações de controlo do Estado do porto sempre que esteja em causa um navio por elas classificado, em especial de modo a facilitar a rectificação de anomalias ou outras discrepâncias detectadas.

4. As organizações reconhecidas fornecem à Comissão e às administrações de todos os Estados-Membros que tenham concedido qualquer das autorizações previstas no artigo 3.º da Directiva .../.../CE todas as informações pertinentes sobre os navios por elas classificados e sobre transferências, mudanças, suspensões e desclassificações, independentemente da sua bandeira.

As informações sobre transferências, mudanças, suspensões e desclassificações, incluindo as informações sobre todos os atrasos na execução das vistorias ou na aplicação das recomendações, condições relativas à classificação, condições operacionais ou restrições operacionais determinadas para os navios por elas classificados, independentemente da sua bandeira, são igualmente comunicadas por via electrónica à base de dados comum das inspecções usada pelos Estados-Membros para efeitos da Directiva .../.../CE, em simultâneo e conforme registadas nos próprios sistemas das organizações reconhecidas, no prazo máximo de 72 horas após o evento na origem da obrigação de comunicação das informações. Essas informações, com excepção das recomendações e condições relativas à classificação cujo prazo não esteja ultrapassado, são publicadas no sítio de Internet dessas organizações reconhecidas.

5. As organizações reconhecidas não emitem certificados relativamente a um navio, independentemente da sua bandeira, que tenha sido desclassificado ou que tenha mudado de sociedade classificadora por razões de segurança, antes de terem dado à administração competente do Estado de bandeira a oportunidade de, num prazo razoável, emitir parecer quanto à necessidade de se proceder a uma inspecção completa.

6. Em caso de transferência da classificação de uma organização reconhecida para outra, a primeira organização fornece à nova organização, sem atrasos indevidos, o historial completo do navio e, em especial, informa-a:

- a) de quaisquer atrasos na execução das vistorias;
- b) de quaisquer atrasos na aplicação das recomendações e condições de classe;

⁽¹⁾ JO L 46 de 17.2.1997, p. 25. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2002/84/CE (JO L 324 de 29.11.2002, p. 53).

(*) Cinco anos a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento.

- c) das condições operacionais determinadas para o navio; e
- d) das restrições operacionais determinadas para o navio.

A nova organização só pode emitir novos certificados para o navio quando todas as vistorias em atraso tiverem sido executadas de modo satisfatório e todas as recomendações ou condições relativas à classificação previamente determinadas para o navio e ainda não observadas tiverem sido satisfeitas, de acordo com o especificado pela primeira organização.

Antes da emissão dos certificados, a nova organização informa a primeira organização da sua data de emissão e confirma as datas, locais e medidas tomadas para dar uma resposta adequada aos atrasos na execução das vistorias e na aplicação das recomendações e condições relativas à classificação.

As organizações reconhecidas estabelecem e aplicam requisitos comuns adequados relativamente aos casos de transferências de sociedade classificadora em que sejam necessárias precauções especiais. Tais casos devem abranger, pelo menos, as transferências de sociedade classificadora de navios com 15 ou mais anos de idade e as transferências de uma organização não reconhecida para uma organização reconhecida.

As organizações reconhecidas cooperam entre si com vista à correcta aplicação das disposições do presente número.

Artigo 11.º

1. Até ... (*), as organizações reconhecidas devem criar e manter um Sistema de Avaliação e Certificação da Qualidade independente, de acordo com as normas internacionais aplicáveis em matéria de qualidade, em que as associações profissionais relevantes da indústria naval podem participar a título consultivo.

2. O Sistema de Avaliação e Certificação da Qualidade desempenha as seguintes tarefas:

- a) avaliação periódica dos sistemas de gestão da qualidade das organizações reconhecidas, de acordo com os critérios da norma de qualidade ISO 9001;
- b) certificação dos sistemas de gestão da qualidade das organizações reconhecidas, inclusive das organizações cujo reconhecimento tenha sido solicitado nos termos do artigo 3.º;
- c) emissão de interpretações das normas relativas à gestão da qualidade reconhecidas internacionalmente, nomeadamente a fim de ter em conta as características específicas da natureza e obrigações das organizações reconhecidas; e
- d) elaboração de recomendações individuais e colectivas para melhorar os processos e mecanismos de controlo interno das organizações reconhecidas.

3. O Sistema de Avaliação e Certificação da Qualidade deve ter as competências e o sistema de gestão necessários para actuar de forma independente das organizações reconhecidas e

(*) Vinte e quatro meses a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento.

dispor dos meios necessários para levar a cabo as suas tarefas de forma eficaz e com o maior profissionalismo. O Sistema de Avaliação e Certificação da Qualidade estabelece os seus métodos de trabalho e o seu regulamento interno.

4. O Sistema de Avaliação e Certificação da Qualidade estabelece um plano de trabalho anual.

5. O Sistema de Avaliação e Certificação da Qualidade pode solicitar a assistência de outros organismos externos de avaliação da qualidade.

6. O Sistema de Avaliação e Certificação da Qualidade fornece às partes interessadas, incluindo os Estados de bandeira e a Comissão, informações completas sobre o seu plano de trabalho anual, bem como sobre as suas conclusões e recomendações, nomeadamente no que se refere a situações em que a segurança possa ter sido comprometida.

7. O Sistema de Avaliação e Certificação da Qualidade é avaliado periodicamente pela Comissão.

8. A Comissão comunica aos Estados-Membros os resultados da sua avaliação e o seguimento que lhe for dado.

Artigo 12.º

1. A Comissão é assistida pelo Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios (COSS), instituído pelo Regulamento (CE) n.º 2099/2002 ⁽¹⁾.

2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 3.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º.

3. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 5.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º.

O prazo previsto no n.º 6 do artigo 5.º da Decisão 1999/468/CE é de três meses.

4. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os n.ºs 1 a 4 do artigo 5.º-A e o artigo 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º.

Artigo 13.º

1. O presente regulamento pode ser alterado, sem alargamento do respectivo âmbito de aplicação, a fim de actualizar os critérios mínimos estabelecidos no Anexo I, tendo especialmente em conta as decisões relevantes da OMI.

Essas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 4 do artigo 12.º.

⁽¹⁾ JO L 324 de 29.11.2002, p. 1. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 93/2007 da Comissão (JO L 22 de 31.1.2007, p. 12).

2. As alterações das convenções internacionais definidas na alínea b) do artigo 2.º do presente regulamento podem ser excluídas do âmbito de aplicação do presente regulamento, nos termos do artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 2099/2002.

Artigo 14.º

1. A Comissão deve adoptar e publicar:

- a) critérios que permitam medir a eficácia das regras e procedimentos adoptados, bem como o desempenho das organizações reconhecidas no que se refere à segurança dos navios por elas classificados e à prevenção da poluição decorrente desses navios, tendo nomeadamente em conta os dados produzidos pelo Memorando de Entendimento de Paris sobre o Controlo dos Navios pelo Estado do Porto e/ou por outros mecanismos semelhantes; e
- b) critérios que permitam determinar em que circunstâncias deve esse desempenho ser considerado uma ameaça inaceitável para a segurança ou o ambiente, que podem ter em conta factores específicos que afectem organizações de pequena dimensão ou altamente especializadas.

Essas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, completando-o, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 4 do artigo 12.º.

2. As medidas que tenham por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, completando-o, relacionadas com a aplicação do artigo 6.º e, se for caso disso, do artigo 7.º, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 4 do artigo 12.º.

3. Sem prejuízo da aplicação imediata dos critérios mínimos estabelecidos no Anexo I, a Comissão pode, pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 3 do artigo 12.º, aprovar regras para a interpretação desses critérios e ponderar a possibilidade de fixar objectivos para os critérios mínimos gerais previstos no ponto 3 da parte A do Anexo I.

Artigo 15.º

1. As organizações que, até à data de entrada em vigor do presente regulamento, tiverem sido reconhecidas nos termos da Directiva 94/57/CE, mantêm o seu reconhecimento, sob reserva do disposto no n.º 2.

2. Sem prejuízo dos artigos 5.º e 7.º, a Comissão reexamina até ... (*) todos os reconhecimentos limitados concedidos ao abrigo da Directiva 94/75/CE à luz do n.º 3 do artigo 4.º do presente regulamento, a fim de decidir, pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 3 do artigo 12.º, se as limitações devem ser substituídas por outras ou suprimidas. As limitações continuam a aplicar-se até a Comissão tomar uma decisão.

Artigo 16.º

Durante a avaliação efectuada nos termos do n.º 1 do artigo 8.º, a Comissão verifica se o titular do reconhecimento é a entidade jurídica relevante da organização à qual se aplicam as disposições do presente regulamento. Se tal não for o caso, a Comissão toma uma decisão de alteração do reconhecimento.

Caso a Comissão altere o reconhecimento, os Estados-Membros adaptam os seus acordos com a organização reconhecida por forma a ter em conta a alteração.

Artigo 17.º

A Comissão informa de dois em dois anos o Parlamento Europeu e o Conselho sobre a aplicação do presente regulamento.

Artigo 18.º

As remissões, na legislação comunitária e nacional, para a Directiva 94/57/CE devem entender-se, consoante adequado, como sendo feitas para o presente regulamento e devem ler-se nos termos do quadro de correspondência constante do Anexo II.

Artigo 19.º

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

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

Feito em ...

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

...

Pelo Conselho

O Presidente

...

(*) Doze meses a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento.

ANEXO I

CRITÉRIOS MÍNIMOS PARA AS ORGANIZAÇÕES**(A que se refere o artigo 3.º)****A. CRITÉRIOS MÍNIMOS GERAIS**

1. A organização reconhecida deve ter personalidade jurídica no Estado em que está localizada. A sua contabilidade deve ser certificada por auditores independentes.
2. A organização reconhecida deve poder comprovar que dispõe de vasta experiência na avaliação da concepção e construção de navios mercantes.
3. A organização reconhecida deve dispor permanentemente de pessoal de gestão, técnico, de apoio e de investigação significativo e proporcionado à dimensão e composição da frota por ela classificada e ao seu envolvimento na construção e transformação de navios. A organização reconhecida deve ser capaz de afectar a cada local de trabalho, quando e conforme necessário, meios e pessoal proporcionados às tarefas a desempenhar, em conformidade com os critérios gerais mínimos indicados nos pontos 6 e 7 e com os critérios mínimos específicos.
4. A organização reconhecida deve possuir e aplicar, ou ter capacidade demonstrada para tal, um conjunto de regras e procedimentos próprios em matéria de concepção, construção e vistoria periódica de navios mercantes, com a qualidade de normas internacionalmente reconhecidas. Essas regras e procedimentos devem ser publicados e continuamente actualizados e melhorados através de programas de investigação e desenvolvimento.
5. O registo dos navios da organização reconhecida deve ser publicado anualmente, ou conservado numa base electrónica acessível ao público.
6. A organização reconhecida não pode ser controlada por proprietários de navios, por construtores navais ou por quaisquer outras entidades comercialmente implicadas no fabrico, equipamento, reparação ou operação de navios, nem pode o seu rendimento depender substancialmente de uma só entidade comercial. A organização reconhecida não efectua tarefas de classificação ou funções legais se for idêntica ou tiver relações empresariais, pessoais ou familiares com o proprietário ou o operador. Esta incompatibilidade aplica-se igualmente aos inspectores empregados pela organização reconhecida.
7. A organização reconhecida deve desenvolver as suas actividades em conformidade com as disposições estabelecidas no Anexo da Resolução A.789(19) da OMI relativa às especificações das funções de vistoria e certificação das organizações reconhecidas que actuam em nome da administração, na medida em que sejam aplicáveis no âmbito do presente regulamento.

B. CRITÉRIOS MÍNIMOS ESPECÍFICOS

1. A organização reconhecida deve proporcionar uma cobertura mundial assegurada pelos seus próprios inspectores ou, em casos excepcionais e devidamente justificados, pelos inspectores de outras organizações reconhecidas.
2. A organização reconhecida deve reger-se por um código deontológico.
3. A organização reconhecida deve ser gerida e administrada de modo a garantir a confidencialidade das informações solicitadas pela administração.
4. A organização reconhecida deve fornecer as informações relevantes à administração, à Comissão e às partes interessadas.
5. A organização reconhecida, os seus inspectores e o seu pessoal técnico devem efectuar as suas tarefas sem prejudicar, seja de que forma for, os direitos de propriedade intelectual dos estaleiros, dos fornecedores de equipamentos e dos proprietários de navios, nomeadamente no que respeita a patentes, licenças, saber-fazer ou qualquer outro tipo de conhecimentos cuja utilização esteja legalmente protegida a nível comunitário ou nacional; a organização reconhecida ou os inspectores e o pessoal técnico por ela empregados não podem, em circunstância alguma, e sem prejuízo das competências de avaliação dos Estados-Membros e da Comissão, em especial ao abrigo do artigo 9.º, transmitir ou divulgar dados comercialmente relevantes obtidos no âmbito das suas tarefas de inspecção, controlo e vigilância de navios em construção ou reparação.
6. Os gestores da organização reconhecida devem definir e documentar a sua política e os seus objectivos e empenhamento em matéria de qualidade e assegurar que essa política seja entendida, aplicada e garantida a todos os níveis da organização reconhecida. A política da organização reconhecida deve definir metas e indicadores de desempenho em matéria de segurança e prevenção da poluição.

7. A organização reconhecida deve garantir que:
 - a) as suas regras e procedimentos sejam estabelecidos e mantidos de forma sistemática;
 - b) as suas regras e procedimentos sejam respeitados e seja instaurado um sistema interno para medir a qualidade do serviço em relação às mesmas regras e procedimentos;
 - c) sejam satisfeitos os requisitos referentes às funções legais que a organização reconhecida for autorizada a desempenhar e seja posto em prática um sistema interno para medir a qualidade do serviço no que respeita à conformidade com as convenções internacionais;
 - d) sejam definidas e documentadas as responsabilidades, os poderes e a inter-relação do pessoal cujo trabalho afecta a qualidade dos serviços da organização reconhecida;
 - e) todo o trabalho seja levado a cabo em condições controladas;
 - f) seja estabelecido um sistema de supervisão que controle as acções e o trabalho efectuado pelos inspectores e pelo pessoal técnico e administrativo empregado pela organização reconhecida;
 - g) os inspectores tenham um conhecimento aprofundado do tipo específico de navio no qual efectuam as suas tarefas pertinentes para a vistoria específica a efectuar e dos requisitos aplicáveis;
 - h) seja estabelecido um sistema de qualificação dos inspectores e de actualização contínua dos seus conhecimentos;
 - i) sejam mantidos registos que comprovem o cumprimento das normas aplicáveis nos domínios abrangidos pelos serviços prestados, bem como o bom funcionamento do sistema de qualidade;
 - j) seja mantido um sistema global de auditorias internas planeadas e documentadas relativas ao desempenho, em todos os locais de trabalho da organização, de actividades relacionadas com a qualidade;
 - k) as vistorias e inspecções obrigatórias no quadro do sistema harmonizado de vistoria e certificação que a organização reconhecida está autorizada a realizar, sejam realizadas em conformidade com as disposições estabelecidas no Anexo e no Apêndice da Resolução A.948(23) da OMI relativa a directrizes de vistoria ao abrigo do sistema harmonizado de vistoria e certificação;
 - l) sejam estabelecidas relações claras e directas em matéria de responsabilidade e controlo entre os serviços centrais e regionais da organização reconhecida e entre as organizações reconhecidas e os seus inspectores.
 8. A organização reconhecida deve desenvolver, aplicar e manter um sistema de qualidade interno eficaz, baseado nas partes relevantes de normas de qualidade internacionalmente reconhecidas e conforme com as normas EN ISO/IEC 17020:2004 (organismos de inspecção) e EN ISO 9001:2000 (sistemas de gestão de qualidade, requisitos), tal como interpretadas e certificadas pelo sistema de avaliação e certificação da qualidade referido no n.º 1 do artigo 11.º.
 9. As regras e procedimentos da organização reconhecida devem ser aplicados de forma a que a organização se mantenha numa posição em que, a partir do seu próprio conhecimento directo e da sua capacidade de apreciação, seja capaz de formular uma declaração fiável e objectiva sobre a segurança dos navios em questão através de certificados de classificação, com base nos quais podem ser emitidos certificados.
 10. A organização reconhecida deve dispor dos meios necessários para avaliar, utilizando pessoal qualificado e em conformidade com as disposições estabelecidas no Anexo da Resolução A.913(22) da OMI relativa a directrizes de aplicação do Código Internacional de Gestão da Segurança (código ISM) pelas administrações, a aplicação e a manutenção do sistema de gestão da segurança, tanto em terra como a bordo dos navios abrangidos pela certificação.
 11. A organização reconhecida deve permitir que colaborem no desenvolvimento das suas regras e procedimentos representantes da administração e outras partes interessadas.
-

ANEXO II

QUADRO DE CORRESPONDÊNCIA

Directiva 94/57/CE	Directiva .../.../CE	Presente regulamento
Artigo 1.º	Artigo 1.º	Artigo 1.º
Alínea a) do artigo 2.º	Alínea a) do artigo 2.º	Alínea a) do artigo 2.º
Alínea b) do artigo 2.º	Alínea b) do artigo 2.º	-
Alínea c) do artigo 2.º	Alínea c) do artigo 2.º	-
Alínea d) do artigo 2.º	Alínea d) do artigo 2.º	Alínea b) do artigo 2.º
Alínea e) do artigo 2.º	Alínea e) do artigo 2.º	Alínea c) do artigo 2.º
-	Alínea f) do artigo 2.º	Alínea d) do artigo 2.º
Alínea f) do artigo 2.º	Alínea g) do artigo 2.º	Alínea e) do artigo 2.º
Alínea g) do artigo 2.º	Alínea h) do artigo 2.º	Alínea f) do artigo 2.º
Alínea h) do artigo 2.º	Alínea i) do artigo 2.º	Alínea g) do artigo 2.º
Alínea i) do artigo 2.º	Alínea k) do artigo 2.º	Alínea i) do artigo 2.º
-	Alínea j) do artigo 2.º	Alínea h) do artigo 2.º
Alínea j) do artigo 2.º	Alínea l) do artigo 2.º	-
Alínea k) do artigo 2.º	-	Alínea j) do artigo 2.º
Artigo 3.º	Artigo 3.º	
Primeiro período, n.º 1 do artigo 4.º	-	N.º 1 do artigo 3.º
Segundo período, n.º 1 do artigo 4.º	-	N.º 2 do artigo 3.º
Terceiro período, n.º 1 do artigo 4.º	-	-
Quarto período, n.º 1 do artigo 4.º	-	N.º 1 do artigo 4.º
-	-	N.º 3 do artigo 3.º
-	-	N.ºs 2, 3 e 4 do artigo 4.º
-	-	Artigo 5.º
-	-	Artigo 6.º
-	-	Artigo 7.º
N.º 1 do artigo 5.º	N.º 1 do artigo 4.º	-
N.º 3 do artigo 5.º	N.º 2 do artigo 4.º	-
N.ºs 1, 2, 3, e 4 do artigo 6.º	N.ºs 1, 2, 3 e 4 do artigo 5.º	-
N.º 5 do artigo 6.º	-	-

Directiva 94/57/CE	Directiva .../.../CE	Presente regulamento
Artigo 7.º	Artigo 6.º	Artigo 12.º
Primeiro travessão do n.º 1 do artigo 8.º	Artigo 7.º, n.º 1, primeiro parágrafo, alínea a)	-
Segundo travessão do n.º 1 do artigo 8.º	-	N.º 1 do artigo 13.º
Terceiro travessão do n.º 1 do artigo 8.º	Artigo 7.º, n.º 1, primeiro parágrafo, alínea b)	-
-	Segundo parágrafo do n.º 1 do artigo 7.º	Segundo parágrafo do n.º 1 do artigo 13.º
N.º 2 do artigo 8.º	N.º 2 do artigo 7.º	-
Segundo parágrafo do n.º 2 do artigo 8.º	-	N.º 2 do artigo 13.º
N.º 1 do artigo 9.º	-	-
N.º 2 do artigo 9.º	-	-
Proémio do n.º 1 do artigo 10.º	Artigo 8.º	-
Alíneas a), b) e c) do n.º 1 e, 2, 3 e 4 do artigo 10.º	-	-
N.º 1 e n.º 2 do artigo 11.º	N.ºs 1 e 2 do artigo 9.º	-
N.ºs 3 e 4 do artigo 11.º	-	N.ºs 1 e 2 do artigo 8.º
Artigo 12.º	Artigo 10.º	-
Artigo 13.º	—	—
Artigo 14.º	N.ºs 1 e 2 do artigo 11.º	-
-	N.º 3 do artigo 11.º	-
-	Artigo 12.º	-
-	-	Artigo 9.º
N.º 1 do artigo 15.º	-	-
-	-	N.ºs 1 e 2 do artigo 10.º
N.º 2 do artigo 15.º	-	N.º 3 do artigo 10.º
N.º 3 do artigo 15.º	—	N.º 4 do artigo 10.º
N.º 4 do artigo 15.º	-	N.º 5 do artigo 10.º
N.º 5 do artigo 15.º	-	Primeiro, segundo, terceiro e quinto parágrafos do n.º 6 do artigo 10.º
—	-	Quarto parágrafo do n.º 6 do artigo 10.º
Artigo 16.º	Artigo 13.º	-
Artigo 17.º	Artigo 16.º	-
-	Artigo 14.º	-
-	Artigo 15.º	-

Directiva 94/57/CE	Directiva .../.../CE	Presente regulamento
-	-	Artigo 11.º
-	-	Artigo 14.º
-	-	Artigo 15.º
-	-	Artigo 16.º
-	-	Artigo 17.º
-	-	Artigo 18.º
-	-	Artigo 19.º
Anexo	-	Anexo I
-	Anexo I	-
-	Anexo II	Anexo II

NOTA JUSTIFICATIVA DO CONSELHO

I. INTRODUÇÃO

No âmbito do processo de co-decisão (art. 251.º TEC), o Conselho chegou em 30 de Novembro de 2007, a um acordo político sobre dois instrumentos jurídicos distintos baseados na respectiva proposta da Comissão ⁽¹⁾: um projecto de directiva relativa às regras comuns para as organizações de vistoria e inspecção dos navios e para as actividades relevantes das administrações marítimas (reformulação) e um regulamento relativo às regras comuns para as organizações de vistoria e inspecção dos navios (reformulação). Este documento diz respeito à parte da proposta da Comissão que constitui o regulamento reformulado ⁽²⁾.

Na sequência da revisão pelos Juristas/Linguistas, o Conselho aprovou a sua posição comum em 6 de Junho de 2008.

Ao aprovar a sua posição, o Conselho teve em conta os pareceres do Comité Económico e Social ⁽³⁾ e do Comité das Regiões ⁽⁴⁾. Um grande número de alterações do Parlamento Europeu, aprovados em primeira leitura em 25 de Abril de 2007 ⁽⁵⁾, foi integrado ou incorporado no respectivo texto, como parte da directiva ou do regulamento de acordo com a posição do Conselho.

A proposta destina-se a reformular as sucessivas alterações à Directiva 94/57/CE que estabelece regras comuns para as organizações que procedem à inspecção de navios e emitem certificados de navios, chamadas «organizações reconhecidas». Além disso, determinadas disposições da directiva em vigor foram alteradas tendo em vista a simplificação ou a harmonização ou ainda o reforço das regras em vigor, p.ex. reforçando o controlo das organizações reconhecidas e reformando o sistema de sanções a aplicar às que não apliquem os critérios mínimos de reconhecimento.

II. ANÁLISE DA POSIÇÃO COMUM

a) Forma do acto jurídico

A principal questão levantada durante os debates nas instâncias do Conselho foi a forma do acto jurídico proposto pela Comissão. Várias das disposições da directiva proposta devem ser entendidas no sentido de imporem obrigações directamente aos particulares, ou por delegação de competências na Comissão para impor essas obrigações aos particulares, neste caso as organizações reconhecidas. Isto foi confirmado pelo Serviço Jurídico do Conselho no parecer de 8 de Outubro de 2007 (doc. 13616/07) que recomendava a aprovação de um diploma sob a forma de regulamento, ou em alternativa, a reformulação das disposições em causa ou dividir o acto em uma directiva e um regulamento.

No seu acordo político, o Conselho acordou em dividir o texto em dois instrumentos separados, uma directiva e um regulamento. A directiva inclui as disposições dirigidas aos Estados-Membros relativas às suas relações com as organizações reconhecidas; enquanto o regulamento contém todas as disposições relativas ao reconhecimento a nível comunitário, ou seja, a concessão e retirada do reconhecimento pela Comissão, as obrigações e critérios a satisfazer pelas organizações para serem elegíveis para reconhecimento comunitário bem como possíveis sanções contra as organizações reconhecidas que não cumpram essas obrigações e critérios.

b) Principais questões relacionadas com o regulamento

Além da decisão de incluir todas as disposições relativas ao reconhecimento comunitário das organizações de inspecção e vistoria num novo regulamento, o Conselho considerou adequado alterar essas disposições por motivos de clareza ou baseado nas seguintes considerações:

⁽¹⁾ A Comissão transmitiu em 30 de Janeiro de 2006 a sua proposta de directiva reformulada relativa às regras comuns para as organizações de vistoria e inspecção dos navios e para as actividades relevantes das administrações marítimas (doc. 5912/06 MAR 11 ENV 50 CODEC 95).

⁽²⁾ A posição comum do Conselho relativa ao projecto de regulamento consta no doc. 5724/08, e a respectiva nota justificativa no doc. 5724/08 ADD 1.

⁽³⁾ CESE 1177/2006 de 13.9.2006 (JO C 318 de 23.12.2006, p. 195-201).

⁽⁴⁾ CdR 43/2006 de 15.6.2006 (JO C 229 de 22.9.2006, p. 38).

⁽⁵⁾ Doc. 8724/07 CODEC 389 MAR 28 ENV 206 (ainda não publicado no Jornal Oficial).

1) *Âmbito do reconhecimento e critérios mínimos de reconhecimento*

O Conselho, tal como o Parlamento Europeu, considera importante salientar que a organização a reconhecer, independentemente da sua estrutura empresarial, deve prestar serviços à escala mundial. No caso de um reconhecimento limitado, a posição comum prevê transparência quanto às razões da limitação e às condições para a alterar. Para evitar desvalorizar os critérios mínimos de reconhecimento, a posição comum prevê a possibilidade de fixar, através do procedimento de comitologia, regras sobre a interpretação e os objectivos destes critérios, em especial em relação aos membros do pessoal ao serviço das organizações reconhecidas.

2) *Imposição de coimas às organizações reconhecidas*

No entender do Conselho, os Estados-Membros devem ser informados por procedimento consultivo de qualquer decisão da Comissão para impor coimas às organizações reconhecidas que não cumpram as suas obrigações ao abrigo do regulamento.

3) *Harmonização das regras e procedimentos das organizações reconhecidas e reconhecimento mútuo de certificados por elas emitidos*

O Conselho aprova a proposta da Comissão de incentivar as organizações reconhecidas a harmonizar mais as suas regras e procedimentos e de estudar quando reconhecer mutuamente os certificados relativos a materiais, equipamentos e componentes. A posição comum inclui, no entanto, um conjunto de cláusulas de salvaguarda que se referem a casos em que as organizações reconhecidas não puderam chegar a acordo quanto ao reconhecimento mútuo de certificados ou a casos sem que tenha sido confirmado que o material, ou o equipamento ou o componente não condiz com o certificado.

De acordo com o Parlamento Europeu, solicita-se à Comissão que apresente um relatório sobre o nível atingido na harmonização das regras e procedimentos das organizações reconhecidas e sobre o reconhecimento mútuo dos certificados por elas emitidos.

4) *Avaliação e certificação dos sistemas de gestão da qualidade das organizações reconhecidas*

O Conselho concorda plenamente com as linhas gerais da proposta da Comissão de que as organizações reconhecidas constituam uma entidade responsável pela avaliação e certificação dos seus sistemas de gestão da qualidade. Em grande parte de acordo com a alteração do Parlamento Europeu, o Conselho salienta na posição comum que tal medida devia ser tomada de acordo com as normas de qualidade internacional aplicáveis e na sequência do parecer das associações profissionais pertinentes no sector dos transportes marítimos.

Outras alterações introduzidas pelo Conselho nas disposições relativas ao Sistema de Avaliação da Qualidade e de Certificação destinam-se especialmente a simplificar as tarefas desta entidade e a esclarecer que deve dispor da governação e das competências necessárias para agir independentemente das organizações reconhecidas.

5) *Introdução do procedimento de regulamentação com controlo*

De acordo com a Decisão sobre Comitologia alterada ⁽¹⁾, o Conselho introduz na sua posição comum o processo de regulamentação com controlo para alterar o regulamento de acordo com as alterações das convenções, protocolos, códigos e resoluções internacionais, para actualizar os critérios mínimos de reconhecimento e para adoptar critérios para aferir a eficácia das regras e procedimentos e ainda o desempenho das organizações reconhecidas no que diz respeito à segurança e à prevenção da poluição

III. ALTERAÇÕES

A posição comum inclui grande número das alterações do Parlamento Europeu em primeira leitura, na íntegra, parcialmente ou em princípio: 6, 11, 12, 15, 16, 17, 18, 20, 25, 26, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 50, 52, 53, 54, 55, 56, 59, 60, 61, 62, 64, 66, 68, 69, 71 e 74. As disposições respectivas são por vezes coerentes com as alterações, mas não idênticas devido à necessária adaptação do texto resultante da divisão da proposta original em dois instrumentos separados.

⁽¹⁾ Decisão 1999/468/CE do Conselho de 28 de Junho de 1999 que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão, alterada pela Decisão 2006/512/CE de 17 de Julho de 2006 (JO L 200 de 22.7.2006, p. 11).

As restantes alterações não puderam ser aceites por, no entender do Conselho, não serem compatíveis com os procedimentos de reconhecimento comunitário (alteração 14), não inteiramente claras ou aparentemente redundantes (alterações 19, 23, 57 e 67) ou não são coerentes com a abordagem do Conselho sobre a constituição de uma entidade responsável pela avaliação e certificação dos sistemas de avaliação da qualidade das organizações reconhecidas (alterações 63, 65 e em parte 74).

IV. CONCLUSÃO

O Conselho considera que a posição comum é a forma adequada de prever disposições relativas ao reconhecimento a nível comunitário das organizações de inspecção e vistoria de navios aprovando um regulamento, acompanhado de uma directiva que prevê medidas a aplicar pelos Estados-Membros nas suas relações com essas organizações.

O texto da posição comum reflecte um grande número de alterações do Parlamento Europeu. O Conselho aguarda com expectativa as discussões construtivas com o Parlamento Europeu com vista a um acordo logo que possível.

POSIÇÃO COMUM (CE) N.º 19/2008**adoptada pelo Conselho em 6 de Junho de 2008****tendo em vista a adopção do Regulamento (CE) n.º .../2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de ..., relativo à responsabilidade das transportadoras de passageiros por mar em caso de acidente****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

(2008/C 190 E/02)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽¹⁾,Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões ⁽²⁾,Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado ⁽³⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) No quadro da política comum de transportes, é necessário aprovar novas medidas a fim de reforçar a segurança no sector dos transportes marítimos. Tais medidas incluem normas de responsabilidade por danos causados aos passageiros, uma vez que é importante assegurar um nível adequado de indemnização aos passageiros envolvidos em acidentes marítimos.
- (2) O Protocolo de 2002 à Convenção de Atenas de 1974 relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Mar foi aprovado em 1 de Novembro de 2002 sob os auspícios da Organização Marítima Internacional (OMI). A Comunidade e os seus Estados-Membros estão em vias de decidir se aderem a esse Protocolo ou se o ratificam.
- (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»), é aplicável unicamente ao transporte internacional. A distinção entre transporte nacional e internacional foi eliminada no mercado interno dos serviços de transporte marítimo, pelo que convém estabelecer o mesmo nível e a mesma natureza de responsabilidade no transporte internacional e nacional na Comunidade.
- (4) O Comité Jurídico da OMI aprovou, em 19 de Outubro de 2006, a Reserva e Directrizes da OMI para a Aplicação da Convenção de Atenas (a seguir denominadas «Directrizes da OMI») a fim de tratar algumas questões do âmbito da Convenção de Atenas, designadamente a

indemnização por perdas e danos causados por terrorismo, pelo que, como tal, as Directrizes da OMI podem ser consideradas *lex specialis*.

- (5) O presente regulamento incorpora e torna vinculativas partes das Directrizes da OMI. Para esse efeito, nas Directrizes da OMI, em especial, é conveniente entender a forma verbal «deverá» na acepção de «deve».
- (6) As disposições da Convenção de Atenas (Anexo I) e as das Directrizes da OMI (Anexo II) deverão ser entendidas, *mutatis mutandis*, no contexto da legislação comunitária.
- (7) As matérias abrangidas pelos artigos 17.º e 17.º-A da Convenção de Atenas são da competência exclusiva da Comunidade Europeia na medida em que esses artigos afectam as regras estabelecidas pelo Regulamento (CE) n.º 44/2001 do Conselho, de 22 de Dezembro de 2000, relativo à competência judiciária, ao reconhecimento e à execução de decisões em matéria civil e comercial ⁽⁴⁾. Nessa medida, essas duas disposições farão parte da ordem jurídica comunitária quando a Comunidade Europeia aderir à Convenção de Atenas.
- (8) Para efeitos do presente regulamento, a expressão «ou esteja nele [Estado-Membro] registado» deverá ser interpretada no sentido de que o Estado de bandeira, no âmbito do conceito de registo de fretamento a casco nu, deve ser um Estado-Membro ou uma parte contratante na Convenção de Atenas. Os Estados-Membros e a Comissão deverão efectuar as diligências necessárias para incitar a OMI a elaborar directrizes sobre o conceito de registo de fretamento a casco nu.
- (9) Para efeitos do presente regulamento, a expressão «equipamento de mobilidade» não deverá ser considerada nem bagagem nem veículos na acepção do artigo 8.º da Convenção de Atenas.
- (10) As medidas necessárias à execução do presente regulamento deverão ser aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão ⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ JO C 318 de 23.12.2006, p. 195.⁽²⁾ JO C 229 de 22.9.2006, p. 38.⁽³⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 25 de Abril de 2007 (ainda não publicado no Jornal Oficial), posição comum do Conselho de 6 de Junho de 2008 e posição do Parlamento Europeu de ... (ainda não publicada no Jornal Oficial). Decisão do Conselho de ... (ainda não publicada no Jornal Oficial).⁽⁴⁾ JO L 12 de 16.1.2001, p. 1. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1791/2006 (JO L 363 de 20.12.2006, p. 1).⁽⁵⁾ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23 (rectificação no JO L 269 de 19.10.1999, p. 45). Decisão com a redacção que lhe foi dada pela Decisão 2006/512/CE (JO L 200 de 22.7.2006, p. 11).

- (11) Em especial, deverá ser atribuída competência à Comissão para alterar o presente regulamento por forma a incorporar subsequentes alterações às convenções internacionais e aos protocolos, códigos e resoluções que lhes digam respeito. Atendendo a que têm alcance geral e se destinam a alterar elementos não essenciais do presente regulamento, nomeadamente completando-o mediante o aditamento de novos elementos não essenciais, essas medidas devem ser aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo previsto no artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE.
- (12) A Agência Europeia da Segurança Marítima, criada pelo Regulamento (CE) n.º 1406/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Junho de 2002 ⁽¹⁾, deverá assistir a Comissão na preparação e elaboração de um relatório de acompanhamento relativamente ao funcionamento das novas regras.
- (13) A fim de cumprirem as obrigações que lhes incumbem por força do presente regulamento, os Estados-Membros podem considerar a possibilidade de ratificar a Convenção sobre a Limitação da Responsabilidade em Sinistros Marítimos de 1976, tal como alterada pelo Protocolo de 1996, e utilizar a opção prevista no n.º 3-A do artigo 15.º dessa Convenção para regulamentarem, mediante disposições específicas do presente regulamento, o regime de limitação da responsabilidade a aplicar aos passageiros.
- (14) Atendendo a que o objectivo do presente regulamento, a saber, a criação de um conjunto único de normas que regule os direitos das transportadoras marítimas e dos passageiros em caso de acidente, não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros e pode, pois, devido à necessidade de assegurar em todos os Estados-Membros limites idênticos de responsabilidade em caso de acidente, ser melhor alcançado ao nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar aquele objectivo,

APROVARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Objecto

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 (a seguir denominada «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 (a seguir denominadas «Directrizes da OMI»), que constam do Anexo II.

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 da classe A, em conformidade com o artigo 4.º da Directiva 98/18/CE do Conselho, de 17 de Março de 1998, relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros ⁽²⁾, e estabelece requisitos suplementares.

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 da classe A, em conformidade com o artigo 4.º da Directiva 98/18/CE, se:

- a) O navio arvorar bandeira de um Estado-Membro ou estiver nele registado; ou
- 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 regulamento e nos artigos 1.º e 1.º-A, no n.º 2 do artigo 3.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.

⁽¹⁾ JO L 208 de 5.8.2002, p. 1. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1891/2006 (JO L 394 de 30.12.2006, p. 1).

⁽²⁾ JO L 144 de 15.5.1998, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2003/75/CE da Comissão (JO L 190 de 30.7.2003, p. 6).

Artigo 5.º

Limitação global da responsabilidade

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.

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 primeiro parágrafo, desde que o limite de responsabilidade calculado de acordo com essas disposições não exceda, em cada caso concreto, 340 milhões de DSE (direitos de saque especiais) por incidente ou 250 000 DSE por passageiro, consoante o valor mais baixo.

Artigo 6.º

Adiantamento

Em caso de morte ou lesão corporal de um passageiro provocada por um incidente de navegação ocorrido no território de um Estado-Membro, ou verificada a bordo de um navio que arvore a bandeira de um Estado-Membro ou esteja nele registado, se for caso disso, a transportadora que efectuou de facto o 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.

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

Artigo 7.º

Informação aos passageiros

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, o mais tardar no momento da partida. Na medida em que a obrigação de informação decorrente do presente artigo tenha sido cumprida pela transportadora ou pela transportadora de facto, a outra não é obrigada a fazê-lo. As informações devem ser prestadas da forma mais adequada.

Para dar cumprimento a este requisito de informação, a transportadora e a transportadora de facto podem utilizar um 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.

Artigo 9.º

Procedimento

As medidas que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, relativas à incorporação de alterações aos 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 de Atenas para ter em conta as decisões tomadas nos termos do artigo 23.º da Convenção de Atenas e as respectivas actualizações do Anexo I, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2 do artigo 10.º.

As medidas que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, relativas à incorporação de alterações às Directrizes da OMI, constantes do Anexo II, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo previsto no n.º 2 do artigo 10.º.

Artigo 10.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida pelo Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios (COSS), criado pelo Regulamento (CE) n.º 2099/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de Novembro de 2002 ⁽¹⁾.

2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os n.ºs 1 a 4 do artigo 5.º-A e o artigo 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º.

⁽¹⁾ JO L 324 de 29.11.2002, p. 1. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 93/2007 da Comissão (JO L 22 de 31.1.2007, p. 12).

*Artigo 11.º***Disposição transitória**

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

*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.

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

Feito em ...

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

...

Pelo Conselho

O Presidente

...

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.
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
- 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.

(*) Não reproduzido.

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.
 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.
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.

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.

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.
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;
 - 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 (*)**

(*) Não reproduzido.

Artigo 18.º

Invalidez 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
- 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.

(*) Não reproduzido.

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.
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.

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.
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.

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.

[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):
- 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 ciber-ataques (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.
- 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.

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 directas 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 ciber-ataques (cl. 380, 10/11/2003)

- 1 O presente seguro em caso algum cobre a responsabilidade por perdas e danos, nem as despesas directas 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, insurreiçāo 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;
- 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.

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 Intenacional, 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 Intenacional, 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 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:

PANDIP&I

[Endereço]

.....
(Assinatura da seguradora)

Na qualidade de agente exclusivo de PANDIP&I

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:

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.
-

NOTA JUSTIFICATIVA DO CONSELHO

I. INTRODUÇÃO

Em Novembro de 2005, a Comissão adoptou a sua proposta ⁽¹⁾ 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. Esta proposta foi apresentada ao Conselho em 24 de Fevereiro de 2006.

O Parlamento Europeu emitiu parecer em primeira leitura em 25 de Abril de 2007.

O Comité Económico e Social emitiu parecer em 13 de Setembro de 2006 ⁽²⁾.

O Comité das Regiões emitiu parecer em 15 de Junho de 2006 ⁽³⁾.

No âmbito do processo de co-decisão (artigo 251.º do TCE), o Conselho chegou a um acordo político sobre o projecto de regulamento em 30 de Novembro de 2007. Na sequência da revisão jurídico-linguística, o Conselho adoptou a sua posição comum em 6 de Junho de 2008.

II. OBJECTIVO

O principal objectivo do regulamento proposto é integrar no direito comunitário a Convenção de Atenas relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Mar, de 1974, conforme alterada pelo Protocolo de 2002 (a seguir designada «Convenção de Atenas»).

Além disso, a proposta da Comissão inclui várias adaptações da Convenção de Atenas e medidas suplementares tais como a extensão do âmbito de aplicação ao tráfego doméstico, bem como ao tráfego nas vias navegáveis interiores e a supressão da possibilidade, concedida aos Estados-Membros pela Convenção de Atenas, de fixar limites de responsabilidade superiores aos previstos pela Convenção de Atenas. Além disso, a proposta inclui uma disposição segundo a qual, em caso de dano ou perda de equipamento de mobilidade ou médico pertencente a passageiros com mobilidade reduzida, a compensação será equivalente, no máximo, ao valor da substituição do equipamento. Tal como para os sectores aéreo e ferroviário, a proposta prevê adiantamentos em caso de morte ou lesão pessoal do passageiro, bem como a prestação de informação aos passageiros antes do início da viagem.

III. ANÁLISE DA POSIÇÃO COMUM

Observações na generalidade

A posição comum sobre a proposta em epígrafe, conforme aprovada pelo Conselho, actualiza o regulamento, nomeadamente, mediante a alteração das disposições relativas ao âmbito de aplicação, à relação entre o regulamento e outras convenções internacionais sobre a limitação global da responsabilidade, aos adiantamentos e à disposição transitória do regulamento.

A posição comum integra muitas das alterações feitas pelo Parlamento Europeu em primeira leitura (alterações 1, 2, 3, 5, 9, 10, 11, 16-27, conforme consta do doc. 8724/07), quer textualmente, quer parcialmente, ou na sua essência. Essas alterações melhoram ou clarificam o texto do regulamento proposto. Todavia, outras alterações não estão reflectidas na posição comum (alterações 4, 6, 7, 8, 12, 13, 14, 15). O Conselho, tal como a Comissão, são de opinião que a revisão das funções da Agência Europeia da Segurança Marítima (AESM) não devem ser tratadas neste regulamento uma vez que se trata de um assunto diferente (alteração 4). A rejeição das outras alterações é explicada mais em pormenor na próxima secção.

A posição comum inclui igualmente diversas alterações para além das previstas no parecer do Parlamento Europeu em primeira leitura, já que, nalguns casos, as disposições da proposta inicial da Comissão foram completadas com novos elementos ou foram objecto de uma nova redacção, tendo sido inseridas disposições completamente novas.

Além disso, foram introduzidas algumas alterações de redacção que se destinam meramente a clarificar o texto ou a assegurar a coerência global do regulamento.

A secção seguinte descreve as alterações de fundo à posição comum e a reacção do Conselho às alterações do Parlamento Europeu.

⁽¹⁾ Doc. 6827/06 — COM(2005) 592 final.

⁽²⁾ JO C 318 de 23.12.2006, p. 195.

⁽³⁾ JO C 229 de 22.9.2006, p. 38.

Específicos

(1) *Âmbito de aplicação*

O Conselho, concordando inteiramente com o Parlamento Europeu (alterações 16-27) rejeitou a extensão do âmbito de aplicação da Convenção de Atenas ao transporte internacional e doméstico pelas vias navegáveis interiores, conforme proposto pela Comissão na sua proposta. O Conselho segue o mesmo raciocínio do Parlamento Europeu ao considerar que a Convenção de Atenas trata do transporte marítimo e que a sua extensão ao transporte pelas vias navegáveis interiores poderá não se revelar apropriada ou não tomar suficientemente em conta as especificidades do sector das vias navegáveis interiores.

Além disso, o Conselho, contrariamente à Comissão e ao Parlamento Europeu, especifica que no que respeita ao transporte marítimo num único Estado-Membro, é razoável que o regulamento se aplique a navios abrangidos pela Classe A, em conformidade com o artigo 4.º da Directiva 98/18/CE de 17 de Março de 1998 relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros.

(2) *Incorporação da Convenção de Atenas e de outras medidas da OMI*

O Conselho, bem como o Parlamento Europeu (alteração 6), são de opinião que devem ser incorporadas no regulamento, não apenas a Convenção de Atenas, mas também a Reserva e as Directrizes da OMI para a Aplicação da Convenção de Atenas (a seguir denominadas «Directrizes da OMI»), aprovadas pelo Comité Jurídico da OMI em 19 de Outubro de 2006, para tratar algumas questões no âmbito da Convenção de Atenas, em especial, a indemnização por perdas e danos causados pelo terrorismo. Por essa razão, o Conselho, tal como o Parlamento Europeu, aditaram o texto das Directrizes da OMI como um novo anexo ao regulamento.

Não obstante, deve notar-se que o Conselho considera que a inserção do texto integral da Convenção de Atenas pode criar insegurança jurídica uma vez que diversas disposições da Convenção não estão directamente relacionadas com o objecto do regulamento. Por essa razão, o Conselho, ao contrário do Parlamento Europeu, enumera no n.º 1 do artigo 3.º do regulamento as disposições relevantes da Convenção de Atenas aplicáveis no âmbito do regulamento. Além disso, as disposições da Convenção de Atenas, irrelevantes ou que possam induzir em erro, foram suprimidas do anexo do regulamento por uma questão de clareza.

(3) *Limites máximos aplicáveis*

O Conselho alterou a proposta da Comissão no que se refere à não aplicação do n.º 2 do artigo 7.º da Convenção de Atenas. Este último estipula que um Estado parte pode adoptar limites de responsabilidade superiores aos previstos na Convenção de Atenas. O Conselho optou por aplicar a disposição da Convenção de Atenas na sua redacção actual sem introduzir um mecanismo particular comunitário por forma a chegar a acordo sobre a utilização do n.º 2 do artigo 7.º sugerida pela Comissão na sua proposta e pelo Parlamento Europeu na sua alteração 7.

(4) *Aplicação simultânea de outras convenções internacionais relativamente ao limite de responsabilidade dos armadores*

O Conselho, considerando o facto de diversos Estados-Membros já terem ratificado a Convenção internacional sobre a Limitação de Responsabilidade em Sinistros Marítimos, de 1976, com a última redacção que lhe foi dada pelo Protocolo de 1996 (LLMC 1996), não pode apoiar o Parlamento Europeu no que se refere à não aplicação do artigo 19.º da Convenção de Atenas (alteração 8). No artigo 5.º da posição comum do Conselho, a relação entre a Convenção de Atenas e a LLMC de 1996 é clarificada a fim de garantir a segurança jurídica.

(5) *Adiantamento*

Seguindo de perto o Parlamento Europeu (alteração 9), o Conselho apoia a ideia de que, no caso de um incidente de navegação que provoque a morte ou lesão pessoal a um passageiro, deve haver lugar ao pagamento de um adiantamento. A fim de garantir que esta disposição possa ser aplicada na prática, o Conselho esclareceu que a disposição se aplica se o incidente de navegação ocorrer no território de um Estado-Membro ou a bordo de um navio que arvore o pavilhão de um Estado-Membro ou esteja registado num Estado-Membro. No que se refere ao incidente de navegação, o Conselho é de opinião que a expressão «incidente de navegação» está definido de forma suficiente e muito ampla na Convenção de Atenas. Por conseguinte, a menção da expressão «acidente de navegação» não é necessária.

O Conselho apoia integralmente o Parlamento Europeu (alteração 10) no que se refere à clarificação de que o adiantamento não constitui um reconhecimento de responsabilidade e pode ser deduzido de qualquer pagamento pago posteriormente. Todavia, o Conselho especifica ainda em que casos o adiantamento é susceptível de ser reembolsável em conformidade com a Convenção de Atenas e as Directrizes da OMI.

(6) *Informação aos passageiros*

O Conselho apoia o Parlamento Europeu no que se refere às características (apropriadas e compreensíveis) da informação a prestar aos passageiros o mais tardar aquando da sua partida. De modo semelhante ao sector da aviação, o Conselho propõe que possa ser utilizado um resumo para este efeito. Todavia, o Conselho considera que não existe necessidade de fazer referência ao disposto na Directiva 90/314/CEE do Conselho de 13 de Junho de 1990 relativa às viagens organizadas, férias organizadas e circuitos organizados (alteração 12) porque essa directiva já se aplica e é independente do regulamento proposto.

(7) *Aplicação diferida*

De modo similar ao Parlamento Europeu (alterações 13, 14 e 15), o Conselho introduziu uma disposição transitória que permite aos Estados-Membros diferir a aplicação do regulamento até quatro anos após a data da sua aplicação. Todavia, a alteração do Conselho à proposta da Comissão aplica-se ao transporte marítimo dentro de um único Estado-Membro a bordo de navios de Classe A, em conformidade com o artigo 4.º da Directiva 98/18/CE e não ao transporte doméstico efectuado por carreiras regulares de ferry-boat (nas regiões abrangidas pelo n.º 2 do artigo 299.º do TCE), conforme proposto pelo Parlamento Europeu.

IV. CONCLUSÃO

O Conselho considera que a posição comum representa uma abordagem realista, que toma em devida conta a exequibilidade da proposta e das disposições adicionais propostas, bem como a necessidade de segurança jurídica.

O Conselho aguarda com interesse os debates construtivos a realizar com o Parlamento Europeu, tendo em vista uma rápida aprovação do regulamento.
