Este documento constitui um instrumento de documentação e não vincula as instituições

►**B**

DECISÃO DO CONSELHO

de 12 de dezembro de 2011

relativa à adesão da União Europeia ao Protocolo de 2002 à Convenção de Atenas de 1974 relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Mar, com exceção dos artigos 10.º e 11.º

(2012/22/UE)

(JO L 8 de 12.1.2012, p. 1)

Alterado por:

		Jornal Oficial		
		n.°	página	data
►**M1**	Regulamento (UE) n.º 517/2013 do Conselho de 13 de maio de 2013	L 158	1	10.6.2013

▼B

DECISÃO DO CONSELHO

de 12 de dezembro de 2011

relativa à adesão da União Europeia ao Protocolo de 2002 à Convenção de Atenas de 1974 relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Mar, com exceção dos artigos 10.º e 11.º

(2012/22/UE)

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 100.º, n.º 2, em conjugação com o artigo 218.º, n.º 6, alínea a), e o n.º 8, primeiro parágrafo,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Tendo em conta a aprovação do Parlamento Europeu,

Considerando o seguinte:

(1) O Protocolo de 2002 à Convenção de Atenas de 1974 relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Mar («Protocolo de Atenas») representa um enorme progresso para o regime que regula a responsabilidade das transportadoras e a indemnização dos passageiros dos transportes marítimos. Prevê, nomeadamente, a responsabilidade objectiva da transportadora e inclui a obrigatoriedade de subscrição de seguros, com um direito de acção directa contra as seguradoras até determinados limites específicos, e estabelece regras em matéria de competência e de reconhecimento e execução de decisões judiciais. Por conseguinte, o Protocolo de Atenas está em consonância com o objectivo da União de melhorar o regime jurídico que regula a responsabilidade das transportadoras.

(2) O Protocolo de Atenas altera a Convenção de Atenas de 1974 relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Mar («Convenção de Atenas») e prevê, no artigo 15.º, que ambos os instrumentos sejam lidos e interpretados conjuntamente, como um único instrumento, pelas Partes no Protocolo de Atenas.

(3) As regras do Protocolo de Atenas foram, na sua maior parte, incorporadas na legislação da União pelo Regulamento (CE) n.º 392/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativo à responsabilidade das transportadoras de passageiros por mar em caso de acidente ([1]). Portanto, a União exerceu a sua competência nas matérias a que se aplica esse regulamento. As matérias reguladas pelo Protocolo de Atenas objecto de competência dos Estados-Membros e as matérias de competência exclusiva da União são interdependentes. Nessa medida, nas matérias da sua competência reguladas pelo Protocolo de Atenas, os Estados-Membros deverão agir de forma coordenada, tendo presente o dever de cooperação leal.

([1]) JO L 131 de 28.5.2009, p. 24.

▼B

(4) O Protocolo de Atenas está aberto à ratificação, aceitação, aprovação ou adesão dos Estados e das organizações regionais de integração económica constituídas por Estados soberanos que tenham transferido para essas organizações a sua competência em determinadas matérias reguladas pelo Protocolo de Atenas.

(5) Nos termos do artigo 17.º, n.º 2, alínea b), e do artigo 19.º do Protocolo de Atenas, as organizações regionais de integração económica podem celebrar o Protocolo de Atenas.

(6) O Comité Jurídico da Organização Marítima Internacional aprovou, em Outubro de 2006, uma reserva e directrizes de aplicação da Convenção de Atenas (adiante designadas por «Directrizes da OMI»), a fim de tratar algumas questões do âmbito da Convenção de Atenas, designadamente a indemnização por perdas e danos causados por actos terroristas.

(7) O Regulamento (CE) n.º 392/2009 reproduz, nos seus anexos, as disposições aplicáveis do texto consolidado da Convenção de Atenas com as alterações introduzidas pelo Protocolo de Atenas e pelas Directrizes da OMI.

(8) Nos termos do artigo 19.º do Protocolo de Atenas, as organizações regionais de integração económica devem declarar, no momento da assinatura, ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, o âmbito da sua competência nas matérias reguladas pelo Protocolo de Atenas.

(9) A União deverá, por conseguinte, aderir ao Protocolo de Atenas e formular a reserva prevista nas Directrizes da OMI. Essa reserva não deverá ser interpretada no sentido de alterar a actual repartição de competências entre a União e os Estados-Membros relativamente à certificação e aos controlos pelas autoridades competentes.

(10) Determinadas disposições do Protocolo de Atenas referem-se à cooperação judiciária em matéria civil, pelo que se inserem no âmbito de aplicação do título V da Parte III do TFUE. Encontra-se em fase de adopção uma decisão relativa a essas disposições, que será adoptada paralelamente à presente decisão.

(11) Os Estados-Membros que vão ratificar ou aderir ao Protocolo de Atenas deverão, se possível, fazê-lo em simultâneo. Deverão, portanto, trocar informações sobre o andamento dos trâmites de ratificação ou adesão com vista a preparar, na medida do possível, o depósito simultâneo dos respectivos instrumentos de ratificação ou adesão. No momento da ratificação ou adesão ao Protocolo, os Estados-Membros deverão formular a reserva prevista nas Directrizes da OMI,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

É aprovada, em nome da União Europeia, no que respeita às matérias da sua competência exclusiva, a adesão da União Europeia ao Protocolo de 2002 à Convenção de Atenas de 1974 relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Mar («Protocolo de Atenas»), com excepção dos artigos 10.º e 11.º.

▼B

O texto do Protocolo de Atenas, com excepção dos artigos 10.º e 11.º, figura no anexo.

Artigo 2.º

1. O Presidente do Conselho fica autorizado a designar a pessoa ou as pessoas com poderes para depositar o instrumento de adesão da União ao Protocolo de Atenas, nos termos do disposto no artigo 17.º, n.º 2, alínea c), e n.º 3, e no artigo 19.º do Protocolo.

2. No momento do depósito do instrumento de adesão, a União fará a seguinte declaração de competência:

«1. O Protocolo de Atenas de 2002 à Convenção de Atenas de 1974 relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Mar estabelece, no seu artigo 19.º, que as organizações regionais de integração económica que sejam constituídas por Estados soberanos, e que tenham competência em determinadas matérias reguladas pelo Protocolo, o podem assinar, na condição de fazerem a declaração prevista no mesmo artigo. A União decidiu aderir ao Protocolo de Atenas, pelo que faz a declaração em causa.

▼M1

2. São atualmente membros da União Europeia o Reino da Bélgica, a República da Bulgária, a República Checa, o Reino da Dinamarca, a República Federal da Alemanha, a República da Estónia, a Irlanda, a República Helénica, o Reino de Espanha, a República Francesa, a República da Croácia, a República Italiana, a República de Chipre, a República da Letónia, a República da Lituânia, o Grão-Ducado do Luxemburgo, a Hungria, Malta, o Reino dos Países Baixos, a República da Áustria, a República da Polónia, a República Portuguesa, a Roménia, a República da Eslovénia, a República Eslovaca, a República da Finlândia, o Reino da Suécia e o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte.

▼B

3. A presente declaração não é aplicável aos territórios dos Estados-Membros da União Europeia a que não se aplica o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) e não prejudica as medidas ou posições que possam vir a ser adoptadas nos termos do Protocolo, em nome e no interesse desses territórios, pelos Estados-Membros em causa.

4. Os Estados-Membros da União Europeia atribuíram competência exclusiva à União relativamente às medidas adoptadas com base no artigo 100.º do TFUE. Foram adoptadas tais medidas no que respeita aos artigos 1.º e 1.º-A, artigo 2.º, n.º 2, artigos 3.º a 16.º e artigos 18.º, 20.º e 21.º da Convenção de Atenas, com as alterações introduzidas pelo Protocolo de Atenas e pelas Directrizes da OMI, pelo Regulamento (CE) n.º 392/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativo à responsabilidade das transportadoras de passageiros por mar em caso de acidente.

▼B

5. O exercício da competência que os Estados-Membros transferiram para a União Europeia nos termos do TFUE é, por natureza, passível de permanente evolução. No quadro do TFUE, as instituições competentes podem tomar decisões que determinem o âmbito da competência da União Europeia. A União Europeia reserva-se, por conseguinte, o direito de alterar a presente declaração nessa conformidade, sem que tal constitua um pré-requisito para o exercício da sua competência nas matérias reguladas pelo Protocolo de Atenas. A União Europeia notificará a declaração alterada ao Secretário-Geral da Organização Marítima Internacional.».

3. No momento do depósito do instrumento de adesão da União ao Protocolo de Atenas, a pessoa ou as pessoas designadas nos termos do n.º 1 do presente artigo emitirão a reserva prevista nas Directrizes da OMI.

Artigo 3.º

A União depositará o seu instrumento de adesão ao Protocolo de Atenas até 31 de dezembro de 2011.

Artigo 4.º

1. Os Estados-Membros tomarão as medidas necessárias para procederem ao depósito dos instrumentos de ratificação ou adesão ao Protocolo de Atenas dentro de um prazo razoável, se possível até 31 de dezembro de 2011.

2. No momento do depósito dos respectivos instrumentos de ratificação ou adesão ao Protocolo de Atenas, os Estados-Membros emitirão a reserva prevista nas Directrizes da OMI.

▼B

ANEXO

TRADUÇÃO

PROTOCOLO DE 2002 À CONVENÇÃO DE ATENAS DE 1974 RELATIVA AO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E BAGAGENS POR MAR

OS ESTADOS QUE SÃO PARTES NO PRESENTE PROTOCOLO,

CONSIDERANDO a necessidade de rever a Convenção de Atenas relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Mar, concluída em Atenas em 13 de dezembro de 1974, tendo em vista prever um aumento das indemnizações, introduzir a responsabilidade objectiva, criar um procedimento simplificado de actualização dos montantes de limitação e garantir o seguro obrigatório em benefício dos passageiros,

RECORDANDO que o Protocolo de 1976 à convenção introduz o direito de saque especial como unidade de conta, em vez do franco-ouro,

TENDO TOMADO NOTA de que o Protocolo de 1990 à convenção, que prevê um aumento das indemnizações e um procedimento simplificado de actualização dos montantes de limitação, não entrou em vigor,

ACORDARAM nas disposições seguintes:

Artigo 1.º

Para efeitos do presente protocolo, entende-se por:

1. «Convenção», o texto da Convenção de Atenas de 1974 relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Mar;

2. «Organização», a Organização Marítima Internacional;

3. «Secretário-Geral», o Secretário-Geral da Organização.

Artigo 2.º

O n.º 1 do artigo 1.º da convenção passa a ter a seguinte redacção:

«1. a) "transportadora", 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", pessoa distinta da transportadora, seja ela o 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", a transportadora de facto ou a transportadora, caso esta efectue de facto o transporte.».

Artigo 3.º

1. O n.º 10 do artigo 1.º da convenção passa a ter a seguinte redacção:

«10. "Organização", a Organização Marítima Internacional;»

▼B

2. O texto seguinte é aditado como n.º 11 do artigo 1.º da convenção:

«11. "Secretário-Geral", o Secretário-Geral da Organização.».

Artigo 4.º

O artigo 3.º da convenção passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 3.º

Responsabilidade da transportadora

1. A transportadora será responsável pelas perdas 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 as perdas excederem o limite supracitado, a transportadora continua a ser responsável, a menos que prove que o incidente que ocasionou as perdas ocorreu sem culpa ou negligência da sua parte.

2. A transportadora será responsável pelas perdas resultantes da morte ou lesão corporal de um passageiro não provocadas por um incidente de navegação, se o incidente que ocasionou as perdas se dever a culpa ou negligência da transportadora. O ónus da prova da culpa ou negligência incumbe ao requerente.

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

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

5. Para efeitos do presente artigo:

a) "incidente de navegação", significa um naufrágio, viragem de quilha, colisão ou encalhe do navio, explosão ou incêndio do navio ou defeito do navio;

b) "culpa ou negligência da transportadora", significa a culpa ou negligência dos trabalhadores da transportadora, agindo no desempenho das suas funções;

c) "defeito do navio", significa qualquer anomalia, deficiência ou incumprimento das disposições de segurança aplicáveis relativamente a qualquer parte do navio ou do seu equipamento utilizada para a saída, evacuação, embarque e desembarque de passageiros; ou utilizada para a propulsão, governo, segurança da navegação, amarração, ancoragem, chegada ou partida de um cais ou fundeadouro ou limitação de avarias na sequência de um alagamento; ou utilizada para o lançamento à água de meios de salvação; e

▼B

d) “perdas”, exclui os danos punitivos ou exemplares.

6. A responsabilidade da transportadora nos termos do presente artigo refere-se apenas às perdas resultantes de incidentes ocorridos no decurso do transporte. O ónus da prova de que o incidente que provocou as perdas ocorreu no decurso do transporte, e a dimensão das perdas, incumbe ao requerente.

7. Nenhuma disposição da presente convenção prejudicará o direito de recurso da transportadora contra terceiros nem de invocar a concorrência de culpa nos termos do artigo 6.º da presente convenção. Nenhuma disposição do presente artigo prejudicará 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 impedirão a análise de provas a favor dessa Parte.».

Artigo 5.º

O texto seguinte é aditado como artigo 4.º-A da convenção:

«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 deverão subscrever um seguro ou outra garantia financeira, nomeadamente a garantia de um banco ou de uma instituição financeira semelhante, para cobertura da responsabilidade por morte e lesão corporal dos passageiros nos termos da presente convenção. O limite do seguro obrigatório ou de outra garantia financeira não será inferior a 250 000 unidades de conta por passageiro, em cada caso concreto.

2. Após a autoridade competente de um Estado Parte se ter certificado de que foram preenchidos os requisitos previstos no n.º 1, será emitido um certificado para cada navio que comprove que este beneficia de um seguro ou outra garantia financeira válidos, nos termos do disposto na presente convenção. No caso de navios registados num Estado Parte, o referido certificado será emitido ou visado pela autoridade competente do Estado de registo do navio; no caso de navios não registados num Estado Parte, o certificado pode ser emitido ou visado pela autoridade competente de qualquer Estado Parte. O referido certificado será conforme ao modelo previsto no anexo da presente convenção e incluirá as seguintes informações:

a) nome do navio, número ou letras distintivos e porto de registo;

b) nome e local de estabelecimento principal da transportadora que efectua de facto a totalidade ou parte do transporte;

c) número OMI de identificação do navio;

d) tipo e duração da garantia;

▼B

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 autorizar uma instituição ou uma organização por si reconhecida a emitir o certificado. A referida instituição ou organização informará esse Estado da emissão de cada certificado. O Estado Parte garantirá plenamente, em todas as circunstâncias, o carácter exaustivo e o rigor do certificado assim emitido e comprometer-se-á a assegurar a adopção das disposições necessárias ao cumprimento desta obrigação.

b) O Estado Parte notificará o Secretário-Geral:

i) das responsabilidades específicas e condições de delegação de poderes numa instituição ou organização por si reconhecida;

ii) da retirada 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 autorizada a emitir certificados nos termos do disposto no presente número será autorizada, no mínimo, a retirar esses certificados, caso não sejam cumpridas as condições nas quais estes foram emitidos. De qualquer modo, a instituição ou organização notificará o Estado em cujo nome foi emitido o certificado dessa retirada.

4. O certificado será emitido na língua ou línguas oficiais do Estado emissor. Se a língua utilizada não for espanhol, francês ou inglês, o texto incluirá uma tradução numa destas línguas e, caso o Estado assim o decida, a língua oficial do Estado pode ser omitida.

5. O certificado deverá 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 emite ou visa o certificado.

▼B

6. O seguro ou outra garantia financeira não satisfará os requisitos do presente artigo se, por razões distintas da cessação do seu prazo de validade constante do certificado, findar antes de decorrido o prazo de três meses a contar da data em que as autoridades mencionadas no número 5 receberem um aviso nesse sentido, a menos que o certificado tenha sido devolvido às referidas autoridades ou que tenha sido emitido um novo certificado no mesmo período. As disposições que precedem serão igualmente aplicáveis a qualquer alteração que se traduza no facto de o seguro ou outra garantia financeira deixar de satisfazer os requisitos do presente artigo.

7. O Estado de registo do navio estabelecerá, sem prejuízo do disposto no presente artigo, as condições de emissão e validade do certificado.

8. Nenhuma disposição da presente convenção será entendida como impedimento a que um Estado Parte faça fé nas informações obtidas de outros Estados, da Organização ou de outras organizações internacionais sobre a situação financeira das seguradoras ou de outros prestadores de garantias financeiras para efeitos da presente convenção. Nesses casos, o Estado Parte que faz fé nas referidas informações não fica ilibado da sua responsabilidade como Estado emissor do certificado.

9. Os certificados emitidos ou visados sob a autoridade de um Estado Parte serão aceites por outros Estados Partes para efeitos da presente convenção e serão por estes considerados dotados do mesmo valor que os certificados por si emitidos ou visados, ainda que tenham sido emitidos ou visados relativamente a navios não registados num Estado Parte. Um Estado Parte pode a qualquer momento solicitar uma consulta do Estado de emissão ou visto, caso considere que a seguradora ou o fiador 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 presta 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 presta 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 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 teria podido invocar numa acção intentada contra si pelo segurado. O requerido terá de qualquer modo o direito de solicitar que a transportadora e a transportadora de facto sejam associadas ao processo.

▼B

11. Quaisquer montantes atribuídos por seguro ou outra garantia financeira subscritos em conformidade com o n.º 1 estarão disponíveis exclusivamente para satisfazer indemnizações no âmbito da presente convenção e quaisquer pagamentos que sejam efectuados desses montantes ilibarão de qualquer responsabilidade por força da presente convenção na proporção dos montantes pagos.

12. Um Estado Parte não permitirá que um navio que arvore a sua bandeira e ao qual seja aplicável o presente artigo opere a qualquer momento, a menos que tenha sido emitido um certificado em conformidade com os n.os 2 ou 15.

13. Sem prejuízo do disposto no presente artigo, cada Estado Parte garantirá, em conformidade com a sua legislação nacional, que qualquer navio autorizado a transportar mais de doze passageiros, esteja ele registado, a entrar ou a sair de um porto no seu território, esteja coberto por um seguro ou outra garantia financeira, nos limites previstos no n.º 1, caso a presente convenção seja aplicável.

14. Sem prejuízo do 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 serão aplicáveis a esse navio, embora este deva ter a bordo um certificado emitido pelas autoridades competentes do Estado de registo declarando 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. O referido certificado assemelhar-se-á o mais possível ao modelo previsto no n.º 2.».

Artigo 6.º

O artigo 7.º da convenção passa a ter a seguinte redacção:

«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 excederá, em nenhum caso, 400 000 unidades de conta por passageiro em cada caso concreto. Se, em conformidade com a lei do tribunal onde a acção é proposta, os danos forem reparados sob a forma de pagamento de uma renda periódica, o montante do capital equivalente a esses pagamentos não excederá o referido limite.

▼B

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 informará o Secretário-Geral do limite de responsabilidade adoptado ou do facto de que não existe limite.».

Artigo 7.º

O artigo 8.º da convenção passa a ter a seguinte redacção:

«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 excederá, em nenhum caso, 2 250 unidades de conta por passageiro e por transporte.

2. A responsabilidade da transportadora pela perda ou dano dos veículos, incluindo toda a bagagem transportada dentro ou sobre estes, não excederá, em nenhum caso, 12 700 unidades de conta por veículo e por transporte.

3. A responsabilidade da transportadora pela perda ou dano da bagagem distinta da mencionada nos n.ºs 1 e 2 não excederá, em nenhum caso, 3 375 unidades de conta por passageiro e por transporte.

4. A transportadora e o passageiro podem acordar 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 8.º

O artigo 9.º da convenção passa a ter a seguinte redacção:

«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 serão convertidos na moeda nacional do Estado do tribunal onde a acção é proposta, com base no valor dessa moeda por referência ao direito de saque especial na data da decisão ou na data acordada pelas Partes. O valor, em termos de direito de saque especial, da moeda nacional de um Estado Parte que seja membro do Fundo Monetário Internacional será calculado de acordo com o método de avaliação, em vigor na data em causa, aplicado pelo Fundo Monetário Internacional às suas operações e transacções. O valor, em termos de direito de saque especial, da moeda nacional de um Estado Parte que não seja membro do Fundo Monetário Internacional será calculado de forma a determinar por esse Estado Parte.

▼B

2. Porém, um Estado que não seja membro do Fundo Monetário Internacional e cuja legislação não permita a aplicação do disposto no n.º 1 pode, na data de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão à presente convenção ou em qualquer data ulterior, declarar que a unidade de conta prevista no n.º 1 será igual a 15 francos-ouro. O franco-ouro a que é feita referência no presente número equivale a sessenta e cinco miligramas e meio de ouro fino de novecentos milésimos. A conversão do franco-ouro em moeda nacional será efectuada em conformidade com a legislação do Estado em causa.

3. O cálculo mencionado na última frase do n.º 1 e a conversão prevista no n.º 2 serão efectuados de forma a exprimir, tanto quanto possível, na moeda nacional dos Estados Partes o mesmo valor real para os montantes previstos no n.º 1 do artigo 3.º, no n.º 1 do artigo 4.º-A, no n.º 1 do artigo 7.º e no artigo 8.º que resultaria da aplicação das três primeiras frases do n.º 1. Os Estados comunicarão ao Secretário-Geral o modo de cálculo em conformidade com o n.º 1 ou o resultado da conversão nos termos do n.º 2, consoante o caso, por ocasião do depósito de um instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão à presente convenção e sempre que se verifique uma alteração de qualquer um destes.».

Artigo 9.º

O n.º 3 do artigo 16.º da convenção passa a ter a seguinte redacção:

«3. A lei do tribunal onde a acção é proposta regulará as causas de suspensão e interrupção dos prazos de prescrição, embora em nenhum caso possa ser intentada uma acção por força da presente convenção após decorrido um dos seguintes prazos:

a) um prazo de cinco anos a contar da data de desembarque do passageiro ou da data em que o desembarque deveria ter-se efectuado, em função da última destas datas; ou, anteriormente,

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.».

Artigo 10.º

[Não reproduzido]

Artigo 11.º

[Não reproduzido]

▼B

Artigo 12.º

O artigo 18.º da convenção passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 18.º

Invalidade de disposições contratuais

Qualquer disposição contratual adoptada antes da ocorrência do incidente que ocasionou 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, e 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 será 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 13.º

O artigo 20.º da convenção passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 20.º

Danos nucleares

Os danos causados por um incidente nuclear não envolverão 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 14.º

Modelo de certificado

1. O modelo de certificado reproduzido no anexo ao presente protocolo será incorporado como anexo à convenção.

▼B

2. O texto seguinte é aditado como artigo 1.º-A da convenção:

«Artigo 1.º-A

Anexo

O anexo à presente convenção constitui parte integrante da convenção.».

Artigo 15.º

Interpretação e aplicação

1. A convenção e o presente protocolo serão lidos e interpretados conjuntamente, como um único instrumento, pelas Partes no presente protocolo.

2. A convenção, tal como revista pelo presente protocolo, será aplicável apenas a indemnizações decorrentes de ocorrências que tenham lugar após a entrada em vigor do presente protocolo para cada Estado.

3. Os artigos 1.º a 22.º da convenção, com a redacção que lhes foi dada pelo presente protocolo, bem como os artigos 17.º a 25.º do presente protocolo e o respectivo anexo constituirão o que se designará por Convenção de Atenas de 2002 relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Mar.

Artigo 16.º

O texto seguinte é aditado como artigo 22.º-A da convenção.

«Artigo 22.º-A

Cláusulas finais da convenção

Os artigos 17.º a 25.º do Protocolo de 2002 à Convenção de Atenas de 1974 relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Mar constituirão as cláusulas finais da presente convenção. Na presente convenção, as referências a Estados Partes entendem-se como referências a Estados Partes no referido protocolo.».

CLÁUSULAS FINAIS

Artigo 17.º

Assinatura, ratificação, aceitação, aprovação e adesão

1. O presente protocolo estará aberto para assinatura na sede da Organização, de 1 de maio de 2003.ª30 de abril de 2004, permanecendo ulteriormente aberto para adesão.

2. Os Estados podem exprimir o seu consentimento a ficarem vinculados ao presente protocolo mediante:

a) assinatura, sem reserva, no que se refere à sua ratificação, aceitação ou aprovação; ou

b) assinatura, sujeita a ratificação, aceitação ou aprovação, seguida de ratificação, aceitação ou aprovação; ou

c) adesão.

3. A ratificação, aceitação, aprovação ou adesão serão efectuadas mediante depósito de um instrumento para esse efeito junto do Secretário-Geral.

▼B

4. Qualquer instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão depositado após a entrada em vigor de uma alteração ao presente protocolo aplicável a todos os actuais Estados Partes ou após o cumprimento de todas as medidas impostas para a entrada em vigor da alteração relativamente a esses Estados Partes será considerado aplicável ao presente protocolo, com a redacção que lhe foi dada pela referida alteração.

5. Um Estado não manifestará a sua aceitação de vinculação ao presente protocolo, a menos que, enquanto Parte, denuncie:

a) a Convenção de Atenas relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Mar, concluída em Atenas em 13 de dezembro de 1974;

b) o Protocolo à Convenção de Atenas relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Mar, concluído em Londres em 19 de novembro de 1976; e

c) o Protocolo de 1990 que altera a Convenção de Atenas relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Mar, concluído em Londres em 29 de março de 1990,

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

Artigo 18.º

Estados em que vigora mais de uma ordem jurídica

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

2. Tal declaração será notificada ao Secretário-Geral e identificará expressamente as unidades territoriais às quais se aplica o presente protocolo.

3. No caso de um Estado Parte que tenha apresentado a referida declaração:

a) as referências ao Estado de registo do navio e, no que respeita ao certificado de seguro obrigatório, ao Estado de emissão ou visto, entendem-se como referências à unidade territorial em que o navio é registado e que emite ou visa o certificado, respectivamente;

b) as referências aos requisitos da legislação nacional, ao limite nacional de responsabilidade e à moeda nacional entendem-se como referências aos requisitos da legislação, ao limite de responsabilidade e à moeda da unidade territorial em causa, respectivamente; e

c) as referências a tribunais e a decisões que devem ser reconhecidas nos Estados Partes entendem-se como referências a tribunais da unidade territorial em causa e a decisões que nela devem ser reconhecidas, respectivamente.

▼B

Artigo 19.º

Organizações regionais de integração económica

1. Uma organização regional de integração económica, que é constituída por Estados soberanos que transferiram a sua competência em determinadas matérias reguladas pelo presente protocolo para essa organização, pode assinar, ratificar, aceitar, aprovar ou aderir ao presente protocolo. Uma organização regional de integração económica que seja Parte no presente protocolo terá os direitos e obrigações de um Estado Parte, na medida em que tenha competência em matérias reguladas pelo presente protocolo.

2. Quando uma organização regional de integração económica exercer o seu direito de voto em matérias da sua competência, disporá de um número de votos igual ao número dos seus Estados-Membros que são Partes no presente protocolo e que para ela transferiram competências na matéria em causa. Uma organização regional de integração económica não exercerá o seu direito de voto se os seus Estados-Membros o fizerem e vice-versa.

3. Quando o número de Estados Partes for pertinente no âmbito do presente protocolo, incluindo os seus artigos 20.º e 23.º mas não exclusivamente, a organização regional de integração económica não contará como Estado Parte para além dos seus Estados-Membros que são Estados Partes.

4. Por ocasião da assinatura, ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, a organização regional de integração económica fará uma declaração ao Secretário-Geral especificando as matérias reguladas pelo presente protocolo cuja competência foi transferida para si pelos seus Estados-Membros que são signatários ou Partes no presente protocolo e quaisquer outras restrições pertinentes relativas ao âmbito dessa competência. A organização regional de integração económica notificará prontamente o Secretário-Geral de quaisquer alterações da repartição de competências, incluindo novas transferências de competência, especificadas na declaração prevista no presente número. Nos termos do artigo 24.º do presente protocolo, o Secretário-Geral tornará disponíveis as referidas declarações.

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

Artigo 20.º

Entrada em vigor

1. O presente protocolo entrará em vigor doze meses após a data em que 10 Estados o tiverem assinado, sem reserva, no que se refere à sua ratificação, aceitação ou aprovação ou tiverem depositado instrumentos de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão junto do Secretário-Geral.

▼B

2. O presente protocolo entrará em vigor, para os Estados que o ratificaram, aceitaram, aprovaram ou a ele aderiram após cumpridas as condições de entrada em vigor previstas no n.º 1, três meses após a data de depósito do instrumento adequado por esses Estados, mas não antes de o presente protocolo ter entrado em vigor em conformidade com o n.º 1.

Artigo 21.º

Denúncia

1. O presente protocolo pode ser denunciado por qualquer Estado Parte em qualquer ocasião após a data em que entra em vigor para esse Estado.

2. Uma denúncia produzirá efeitos mediante o depósito, para esse fim, de um instrumento junto do Secretário-Geral.

3. Uma denúncia produzirá efeitos doze meses após o seu depósito junto do Secretário-Geral, ou num prazo mais longo que pode ser especificado no instrumento de denúncia.

4. Entre os Estados Partes no presente protocolo, a denúncia da convenção por qualquer um deles nos termos do seu artigo 25.º não será de nenhum modo entendida como uma denúncia da convenção, tal como revista pelo presente protocolo.

Artigo 22.º

Revisão e alteração

1. A Organização poderá convocar uma conferência para proceder à revisão ou à alteração do presente protocolo.

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

Artigo 23.º

Alteração dos limites

1. Sem prejuízo do disposto no artigo 22.º, o procedimento especial previsto no presente artigo será 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, tal como revista pelo presente protocolo, será divulgada pelo Secretário-Geral a todos os membros da Organização e a todos os Estados Partes

3. Qualquer alteração proposta e divulgada em conformidade com o precede será submetida ao Comité Jurídico da Organização (a seguir denominado «o Comité Jurídico») para análise pelo menos seis meses após a data da sua divulgação.

▼B

4. Todos os Estados Partes na convenção, tal como revista pelo presente protocolo, independentemente de serem ou não membros da Organização, terão o direito de participar nos trabalhos do Comité Jurídico com vista à análise e adopção de alterações.

5. As alterações serão adoptadas por uma maioria de dois terços dos Estados Partes na convenção, tal 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, com a redacção que lhe foi dada pelo presente protocolo, esteja presente no momento da votação.

6. Ao intervir sobre uma proposta de alteração dos limites, o Comité Jurídico tomará em consideração a experiência adquirida em matéria de incidentes e, nomeadamente, o montante dos danos deles resultantes, as flutuações dos valores das moedas e o efeito da alteração proposta no custo do seguro.

7. a) Nenhuma alteração dos limites previstos no presente artigo poderá ser tida em conta menos de cinco anos a contar da data em que o presente protocolo foi aberto para assinatura nem menos de cinco anos a contar da data de entrada em vigor de uma alteração anterior nos termos do presente artigo.

b) Nenhum limite poderá 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 foi aberto para assinatura.

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

8. Qualquer alteração adoptada nos termos do n.º 5 será notificada pela Organização a todos os Estados Partes. Considera-se que a alteração foi aceite no termo de um período de dezoito meses após a data de notificação, a menos que, durante esse período, pelo menos um quarto dos Estados que eram Estados Partes na data de adopção da alteração tenha comunicado ao Secretário-Geral que não aceita a alteração, sendo a alteração rejeitada e não produzindo efeitos nesse caso.

9. Uma alteração considerada aceite nos termos do n.º 8 entrará em vigor dezoito meses após a sua aceitação.

10. Todos os Estados Partes ficarão 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. A referida denúncia produzirá efeitos quando a alteração entrar em vigor.

11. Quando uma alteração tiver sido adoptada mas o prazo de dezoito meses previsto para a sua aceitação ainda não tiver cessado, qualquer Estado que se torne Estado Parte durante esse período ficará vinculado à alteração se esta entrar em vigor. Um Estado que se torne Estado Parte após esse período ficará vinculado a qualquer alteração que tenha sido aceite nos termos do n.º 8. Nos casos mencionados no presente número, um Estado fica vinculado a uma alteração quando esta entrar em vigor ou quando o presente protocolo entrar em vigor para esse Estado, se esta última data for posterior.

▼B

Artigo 24.º

Depositário

1. O presente protocolo e quaisquer alterações adoptadas nos termos do artigo 23.º serão depositados junto do Secretário-Geral.

2. O Secretário-Geral:

a) informará todos os Estados que assinaram ou aderiram ao presente protocolo sobre:

   i) todas as novas assinaturas ou depósitos de instrumentos de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, acompanhados da data respectiva;

   ii) todas as declarações e comunicações nos termos dos n.os 2 e 3 do artigo 9.º, do n.º 1 do artigo 18.º e do n.º 4 do artigo 19.º da convenção, tal como revista pelo presente protocolo;

   iii) a data de entrada em vigor do presente protocolo;

   iv) qualquer proposta de alteração dos limites que tenha sido apresentada nos termos do n.º 2 do artigo 23.º do presente protocolo;

   v) qualquer alteração que tenha sido adoptada nos termos do n.º 5 do artigo 23.º do presente protocolo;

   vi) qualquer alteração considerada aceite nos termos do n.º 8 do artigo 23.º do presente protocolo, acompanhada da data em que essa alteração entrará em vigor por força dos n.os 9 e 10 do mesmo artigo;

   vii) o depósito de qualquer instrumento de denúncia do presente protocolo, acompanhado da data do depósito e da data a partir da qual produz efeitos;

   viii) qualquer comunicação exigida pelo articulado do presente protocolo;

b) enviará cópias autenticadas do presente protocolo a todos os Estados que o assinaram ou a ele aderiram.

3. Quando o presente protocolo entrar em vigor, o texto será enviado pelo Secretário-Geral ao Secretariado das Nações Unidas para registo e publicação em conformidade com o disposto no artigo 102.º da Carta das Nações Unidas.

Artigo 25.º

Línguas

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

▼B

ANEXO AO PROTOCOLO 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 intituição ou organização)

Em ..... aos .....
(Local) (Data)

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

Notas explicativas:

1. Caso se pretenda, a designação do Estado pode incluir uma referência à autoridade pública competente do país em que o certificado é emitido.

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. A entrada «Duração da garantia» deve especificar a data na qual a referida garantia produz efeitos.

5. A entrada «Endereço» da(s) seguradora(s) e/ou do(s) fiador(es) deve especificar o local de estabelecimento principal da(s) seguradora(s) e/ou do(s) fiador(es). Se for caso disso, será indicado o local onde foi subscrito o seguro ou outra garantia.