

e) Um representante da Agência de Avaliação e Acreditação do Ensino Superior;

f) Um representante da Agência Nacional Erasmus+ (Educação e Formação);

g) Um representante da Fundação para a Ciência e Tecnologia, I. P.;

h) Um representante do Camões, Instituto da Cooperação e da Língua, I. P.;

i) Um representante do Serviço de Estrangeiros e Fronteiras;

j) Um representante da Direção-Geral dos Assuntos Consulares e das Comunidades Portuguesas;

k) Um representante da Direção-Geral de Política Externa;

l) Um representante da Associação Nacional de Municípios Portugueses;

m) Um representante do Agência para o Desenvolvimento e Coesão, I. P.;

n) Um representante do Alto Comissariado para as Migrações, I. P.;

o) Um representante da AICEP Portugal Global, Agência para o Investimento e Comércio Externo de Portugal, E. P. E.;

p) Um representante das organizações representativas dos estudantes do ensino superior português;

q) Três personalidades ou especialistas de reconhecido mérito, a indicar pelo membro do Governo responsável pela área do ensino superior, assumindo uma das personalidades as funções de coordenador-adjunto.

6 — Estabelecer que, no prazo de 15 dias a contar da data da entrada em vigor da presente resolução, as entidades referidas no número anterior indicam ao membro do Governo responsável pela área do ensino superior os seus representantes.

7 — Determinar que as personalidades referidas na alínea q) do n.º 5 são designadas por despacho do membro do Governo responsável pela área do ensino superior, no prazo de 15 dias, contado a partir da data da publicação da presente resolução.

8 — Estabelecer que o CIESP funciona em estreita articulação com a Direção-Geral do Ensino Superior, que assegura o respetivo apoio logístico e administrativo e suporta os encargos com o seu funcionamento.

9 — Determinar que a participação nas reuniões ou em quaisquer outras atividades do CIESP não confere aos seus membros, ainda que na qualidade de suplentes, nem aos seus convidados o direito a qualquer prestação, independentemente da respetiva natureza, designadamente a título de remuneração, compensação, subsídio, senha de presença ou ajudas de custo.

10 — Determinar que a presente resolução entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Presidência do Conselho de Ministros, 2 de julho de 2015. — O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Decreto n.º 13/2015

de 14 de julho

A Convenção de Atenas sobre o Transporte Marítimo de Passageiros e suas Bagagens por Mar, negociada no âmbito da Organização Marítima Internacional (OMI), foi adotada em Atenas, a 13 de dezembro de 1974, estabeleceu um re-

gime de indemnizações por danos sofridos por passageiros transportados em navios de mar. O referido regime torna a transportadora responsável por perdas e danos sofridos pelos passageiros e respetivas bagagens, causados por falta ou negligência que lhe seja imputável.

Entretanto, esta Convenção foi alterada pelo Protocolo de 1976, adotado em 19 de novembro, e pelo Protocolo de 1990, adotado em 29 de março. O Protocolo de 1976 que entrou em vigor a nível internacional, a 30 de abril de 1989, introduziu como principal alteração à Convenção a possibilidade de utilização como unidade de conta dos Direitos de Saque Especial (*Special Drawing Rights*), do Fundo Monetário Internacional, em alternativa ao Franco Ouro, para efeitos de fixação dos limites da responsabilidade. O Protocolo de 1990 nunca entrou em vigor, tendo sido mais tarde, em 1 de novembro de 2002, substituído pelo Protocolo de 2002, que ora se visa aprovar.

O referido Protocolo à Convenção de Atenas sobre o Transporte Marítimo de Passageiros e suas Bagagens por Mar, altera substancialmente o texto da Convenção, em particular nos domínios relativos à responsabilidade da transportadora e à obrigatoriedade que sobre esta impende em matéria de constituição de uma garantia financeira.

O Protocolo de 2002 estabelece ainda o aumento dos limites de responsabilidade civil por perda ou danos a bagagens e veículos, bem como da compensação por morte e danos pessoais, prevendo igualmente situações de imputação de responsabilidade objetiva à transportadora. É também introduzido um procedimento simplificado para atualização dos limites da responsabilidade e mecanismos eficazes para auxílio dos passageiros aos quais são devidas indemnizações, com base em princípios comumente aceites no domínio da responsabilidade ambiental.

Faz-se notar, por fim, que o Protocolo de 2002 à Convenção de Atenas sobre o Transporte Marítimo de Passageiros e suas Bagagens por Mar introduz ainda alterações em matéria de reconhecimento e execução de decisões judiciais e inclui uma cláusula de autoexclusão, que permite aos Estados Parte manter ou fixar limites mais elevados de responsabilidade ou até de responsabilidade ilimitada no caso de transportadoras sujeitas à jurisdição dos seus tribunais.

Por fim, refira-se que, dando cumprimento às Diretrizes para implementação do Protocolo de 2002 à Convenção de Atenas sobre o Transporte Marítimo de Passageiros e suas Bagagens por Mar, aprovadas durante a 92.ª Sessão do Comité Jurídico da OMI, em outubro de 2006, Portugal formula uma reserva nos termos constantes das referidas Diretrizes, redigidas de modo a facilitar a entrada em vigor da Convenção, promovendo certeza jurídica e aplicação uniforme das regras. Esta reserva, redigida em total conformidade com o texto das mencionadas Diretrizes, está ademais em linha com o n.º 2 do artigo 4.º da Decisão do Conselho 2012/22/UE, de 12 de dezembro de 2011, segundo o qual «No momento do depósito dos respetivos instrumentos de ratificação ou adesão ao Protocolo de Atenas, os Estados-Membros emitirão a reserva prevista nas Diretrizes da OMI».

Assim:

Nos termos da alínea c) do n.º 1 do artigo 197.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Aprovação

Aprova, para adesão, o Protocolo de 2002 à Convenção de Atenas sobre o Transporte Marítimo de Passageiros e

suas Bagagens por Mar, adotado em Londres, em 1 de novembro de 2002, cujo texto, na versão autenticada em língua inglesa e respetiva tradução para língua portuguesa, se publica em anexo.

Artigo 2.º

Reserva

Ao aprovar o presente Protocolo, a República Portuguesa formula uma reserva relativa à limitação de responsabilidade do transportador por risco de guerra e à obrigação de seguro, sendo redigida do seguinte modo, com base no modelo adotado pelo Comité Jurídico da Organização Marítima Internacional:

Limitação da responsabilidade das transportadoras, etc.

1 — O Governo da República Portuguesa 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 aplicável, resultante da morte ou lesão corporal de um passageiro ocasionadas por quaisquer dos riscos a que se refere o ponto 2.2 das Linhas de Orientação da Organização Marítima Internacional (OMI) para a Aplicação da Convenção de Atenas ao mais baixo dos seguintes montantes:

- a) 250 000 unidades de conta por passageiro e em cada caso concreto, ou
- b) 340 milhões de unidades de conta, no total, por navio e em cada caso concreto.

2 — Além disso, o Governo da República Portuguesa reserva-se o direito a e compromete-se a aplicar os pontos 2.1.1 e 2.2.2 das Linhas de Orientação da OMI para a Aplicação da Convenção de Atenas, *mutatis mutandis*, a essas responsabilidades.

3 — 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.

4 — A reserva e o compromisso constantes do n.º 1 são aplicáveis, independentemente da base de responsabilidade nos termos dos n.ºs 1 ou 2 do artigo 3.º da Convenção, salvo disposição contrária aos artigos 4.º ou 7.º da referida Convenção, sendo que a reserva e o compromisso não afetam a aplicação dos artigos 10.º e 13.º da mesma.

Seguro obrigatório e limitação da responsabilidade dos seguradores

5 — O Governo da República Portuguesa reserva-se o direito a e compromete-se, nos termos do n.º 1 do artigo 4.º-A da Convenção, a limitar o requisito, 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 Linhas de Orientação da OMI para a Aplicação da Convenção de Atenas ao mais baixo dos seguintes montantes:

- a) 250 000 unidades de conta por passageiro e em cada caso concreto, ou
- b) 340 milhões de unidades de conta, no total, por navio e em cada caso concreto.

6 — O Governo da República Portuguesa reserva-se o direito a e compromete-se, nos termos do n.º 10 do artigo 4.º-A da Convenção, a limitar a responsabilidade do

segurador ou de outra pessoa que presta a garantia financeira, por morte ou lesão corporal de um passageiro, causadas por quaisquer dos riscos a que se refere o ponto 2.2 das Linhas de Orientação 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 disposto no número anterior.

7 — O Governo da República Portuguesa reserva-se igualmente o direito a e compromete-se a aplicar as Linhas de Orientação da OMI para a Aplicação da Convenção de Atenas, incluindo a aplicação das cláusulas referidas nos pontos 2.1 e 2.2 das Linhas de Orientação a todos os seguros obrigatórios em aplicação da Convenção.

8 — O Governo da República Portuguesa reserva-se o direito a e compromete-se, nos termos do n.º 1 do artigo 4.º-A da Convenção, a isentar o prestador do seguro ou de outra garantia financeira de qualquer responsabilidade para a qual não se tenha comprometido.

Certificação

9 — O Governo da República Portuguesa reserva-se o direito a e compromete-se, nos termos do n.º 2 do artigo 4.º-A da Convenção, a emitir certificados de seguro de modo a:

- a) Referir as limitações de responsabilidade e os requisitos de cobertura de seguro a que se referem os n.ºs 1, 5, 6 e 8; e
- b) 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.

10 — O Governo da República Portuguesa reserva-se o direito a e compromete-se a aceitar certificados de seguro emitidos por outros Estados partes comportando uma reserva semelhante.

11 — Todas essas limitações, requisitos e isenções são 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 Linhas de Orientação da OMI para a aplicação da Convenção de Atenas

12 — Os direitos que são objeto da presente reserva são exercidos tendo devidamente em conta as Linhas de Orientação da OMI para a aplicação da Convenção de Atenas, ou quaisquer alterações à mesma, com o objetivo de assegurar a uniformidade.

13 — Caso uma proposta de alteração às Linhas de Orientação da OMI de aplicação da Convenção de Atenas, incluindo os limites, tiver sido aprovada pelo Comité Jurídico da OMI, essas alterações são aplicáveis a contar da data fixada pelo Comité, sem prejuízo das regras pertinentes do direito internacional relativas aos direitos de um Estado de retirar ou alterar a sua reserva.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 28 de maio de 2015. — *Pedro Passos Coelho* — *Rui Manuel Parente Chancelerelle de Machete* — *José Diogo Santiago de Albuquerque*.

Assinado em 30 de junho de 2015.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 2 de julho de 2015.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

**PROTOCOL OF 2002 TO THE ATHENS CONVENTION RELATING
TO THE CARRIAGE
OF PASSENGERS AND THEIR LUGGAGE BY SEA, 1974**

The States Parties to this Protocol,
Considering that it is desirable to revise the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, done at Athens on 13 December 1974, to provide for enhanced compensation, to introduce strict liability, to establish a simplified procedure for updating the limitation amounts, and to ensure compulsory insurance for the benefit of passengers,

Recalling that the 1976 Protocol to the Convention introduces the Special Drawing Right as the Unit of Account in place of the gold franc,

Having noted that the 1990 Protocol to the Convention, which provides for enhanced compensation and a simplified procedure for updating the limitation amounts, has not entered into force,

Have agreed as follows:

Article 1

For the purposes of this Protocol:

1—«Convention» means the text of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974.

2—«Organization» means the International Maritime Organization;

3—«Secretary-General» means the Secretary-General of the Organization.

Article 2

Article 1, paragraph 1 of the Convention is replaced by the following text:

«1—

(a) ‘Carrier’ means a person by or on behalf of whom a contract of carriage has been concluded, whether the carriage is actually performed by that person or by a performing carrier;

(b) ‘Performing carrier’ means a person other than the carrier, being the owner, charterer or operator of a ship, who actually performs the whole or a part of the carriage; and

(c) ‘Carrier who actually performs the whole or a part of the carriage’ means the performing carrier, or, in so far as the carrier actually performs the carriage, the carrier.»

Article 3

1—Article 1, paragraph 10 of the Convention is replaced by the following:

«10—‘Organization’ means the International Maritime Organization.»

2—The following text is added as Article 1, paragraph 11, of the Convention:

«11—‘Secretary-General’ means the Secretary-General of the Organization.»

Article 4

Article 3 of the Convention is replaced by the following text:

«Article 3

Liability of the carrier

1—For the loss suffered as a result of the death of or personal injury to a passenger caused by a shipping incident, the carrier shall be liable to the extent that such loss in respect of that passenger on each distinct occasion does not exceed 250,000 units of account, unless the carrier proves that the incident:

(a) Resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character; or

(b) Was wholly caused by an act or omission done with the intent to cause the incident by a third party.

If and to the extent that the loss exceeds the above limit, the carrier shall be further liable unless the carrier proves that the incident which caused the loss occurred without the fault or neglect of the carrier.

2—For the loss suffered as a result of the death of or personal injury to a passenger not caused by a shipping incident, the carrier shall be liable if the incident which caused the loss was due to the fault or neglect of the carrier. The burden of proving fault or neglect shall lie with the claimant.

3—For the loss suffered as a result of the loss of or damage to cabin luggage, the carrier shall be liable if the incident which caused the loss was due to the fault or neglect of the carrier. The fault or neglect of the carrier shall be presumed for loss caused by a shipping incident.

4—For the loss suffered as a result of the loss of or damage to luggage other than cabin luggage, the carrier shall be liable unless the carrier proves that the incident which caused the loss occurred without the fault or neglect of the carrier.

5—For the purposes of this article:

(a) ‘Shipping incident’ means shipwreck, capsizing, collision or stranding of the ship, explosion or fire in the ship, or defect in the ship;

(b) ‘Fault or neglect of the carrier’ includes the fault or neglect of the servants of the carrier, acting within the scope of their employment;

(c) ‘Defect in the ship’ means any malfunction, failure or non-compliance with applicable safety regulations in respect of any part of the ship or its equipment when used for the escape, evacuation, embarkation and disembarkation of passengers, or when used for the propulsion, steering, safe navigation, mooring, anchoring, arriving at or leaving berth or anchorage, or damage control after flooding; or when used for the launching of life saving appliances; and

(d) ‘Loss’ shall not include punitive or exemplary damages.

6—The liability of the carrier under this article only relates to loss arising from incidents that occurred in the course of the carriage. The burden of proving that the incident which caused the loss occurred in the course of the carriage, and the extent of the loss, shall lie with the claimant.

7—Nothing in this Convention shall prejudice any right of recourse of the carrier against any third party, or the defence of contributory negligence under article 6 of this Convention. Nothing in this article shall prejudice any right of limitation under articles 7 or 8 of this Convention.

8—Presumptions of fault or neglect of a party or the allocation of the burden of proof to a party shall not prevent evidence in favour of that party from being considered.»

Article 5

The following text is added as Article 4*bis* of the Convention:

«Article 4*bis*

Compulsory insurance

1—When passengers are carried on board a ship registered in a State Party that is licensed to carry more than twelve passengers, and this Convention applies, any carrier who actually performs the whole or a part of the carriage shall maintain insurance or other financial security, such as the guarantee of a bank or similar financial institution, to cover liability under this Convention in respect of the death of and personal injury to passengers. The limit of the compulsory insurance or other financial security shall not be less than 250,000 units of account per passenger on each distinct occasion.

2—A certificate attesting that insurance or other financial security is in force in accordance with the provisions of this Convention shall be issued to each ship after the appropriate authority of a State Party has determined that the requirements of paragraph 1 have been complied with. With respect to a ship registered in a State Party, such certificate shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry; with respect to a ship not registered in a State Party it may be issued or certified by the appropriate authority of any State Party. This certificate shall be in the form of the model set out in the annex to this Convention and shall contain the following particulars:

- (a) Name of ship, distinctive number or letters and port of registry;
- (b) Name and principal place of business of the carrier who actually performs the whole or a part of the carriage;
- (c) IMO ship identification number;
- (d) Type and duration of security;
- (e) Name and principal place of business of insurer or other person providing financial security and, where appropriate, place of business where the insurance or other financial security is established; and
- (f) Period of validity of the certificate, which shall not be longer than the period of validity of the insurance or other financial security.

3—(a) A State Party may authorize an institution or an organization recognised by it to issue the certificate. Such institution or organization shall inform that State of the issue of each certificate. In all cases, the State Party shall fully guarantee the completeness and accuracy of the certificate so issued, and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

(b) A State Party shall notify the Secretary-General of:

- (i) The specific responsibilities and conditions of the authority delegated to an institution or organization recognised by it;
- (ii) The withdrawal of such authority; and
- (iii) The date from which such authority or withdrawal of such authority takes effect.

An authority delegated shall not take effect prior to three months from the date from which notification to that effect was given to the Secretary-General.

(c) The institution or organization authorized to issue certificates in accordance with this paragraph shall, as a minimum, be authorized to withdraw these certificates if the conditions under which they have been issued are not complied with. In all cases the institution or organization shall report such withdrawal to the State on whose behalf the certificate was issued.

4—The certificate shall be in the official language or languages of the issuing State. If the language used is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages, and, where the State so decides, the official language of the State may be omitted.

5—The certificate shall be carried on board the ship, and a copy shall be deposited with the authorities who keep the record of the ship's registry or, if the ship is not registered in a State Party, with the authority of the State issuing or certifying the certificate.

6—An insurance or other financial security shall not satisfy the requirements of this article if it can cease, for reasons other than the expiry of the period of validity of the insurance or security specified in the certificate, before three months have elapsed from the date on which notice of its termination is given to the authorities referred to in paragraph 5, unless the certificate has been surrendered to these authorities or a new certificate has been issued within the said period. The foregoing provisions shall similarly apply to any modification which results in the insurance or other financial security no longer satisfying the requirements of this article.

7—The State of the ship's registry shall, subject to the provisions of this article, determine the conditions of issue and validity of the certificate.

8—Nothing in this Convention shall be construed as preventing a State Party from relying on information obtained from other States or the Organization or other international organizations relating to the financial standing of providers of insurance or other financial security for the purposes of this Convention. In such cases, the State Party relying on such information is not relieved of its responsibility as a State issuing the certificate.

9—Certificates issued or certified under the authority of a State Party shall be accepted by other States Parties for the purposes of this Convention and shall be regarded by other States Parties as having the same force as certificates issued or certified by them, even if issued or certified in respect of a ship not registered in a State Party. A State Party may at any time request consultation with the issuing or certifying State should it believe that the insurer or guarantor named in the insurance certificate is not financially capable of meeting the obligations imposed by this Convention.

10—Any claim for compensation covered by insurance or other financial security pursuant to this article may be brought directly against the insurer or other person providing financial security. In such case, the amount set out in paragraph 1 applies as the limit of liability of the insurer or other person providing financial security, even if the carrier or the performing carrier is not entitled to limitation of liability. The defendant may further invoke the defences (other than the bankruptcy or

winding up) which the carrier referred to in paragraph 1 would have been entitled to invoke in accordance with this Convention. Furthermore, the defendant may invoke the defence that the damage resulted from the wilful misconduct of the assured, but the defendant shall not invoke any other defence which the defendant might have been entitled to invoke in proceedings brought by the assured against the defendant. The defendant shall in any event have the right to require the carrier and the performing carrier to be joined in the proceedings.

11—Any sums provided by insurance or by other financial security maintained in accordance with paragraph 1 shall be available exclusively for the satisfaction of claims under this Convention, and any payments made of such sums shall discharge any liability arising under this Convention to the extent of the amounts paid.

12—A State Party shall not permit a ship under its flag to which this article applies to operate at any time unless a certificate has been issued under paragraphs 2 or 15.

13—Subject to the provisions of this article, each State Party shall ensure, under its national law, that insurance or other financial security, to the extent specified in paragraph 1, is in force in respect of any ship that is licensed to carry more than twelve passengers, wherever registered, entering or leaving a port in its territory in so far as this Convention applies.

14—Notwithstanding the provisions of paragraph 5, a State Party may notify the Secretary-General that, for the purposes of paragraph 13, ships are not required to carry on board or to produce the certificate required by paragraph 2 when entering or leaving ports in its territory, provided that the State Party which issues the certificate has notified the Secretary-General that it maintains records in an electronic format, accessible to all States Parties, attesting the existence of the certificate and enabling States Parties to discharge their obligations under paragraph 13.

15—If insurance or other financial security is not maintained in respect of a ship owned by a State Party, the provisions of this article relating thereto shall not be applicable to such ship, but the ship shall carry a certificate issued by the appropriate authorities of the State of the ship's registry, stating that the ship is owned by that State and that the liability is covered within the amount prescribed in accordance with paragraph 1. Such a certificate shall follow as closely as possible the model prescribed by paragraph 2.»

Article 6

Article 7 of the Convention is replaced by the following text:

«Article 7

Limit of liability for death and personal injury

1—The liability of the carrier for the death of or personal injury to a passenger under article 3 shall in no case exceed 400,000 units of account per passenger on each distinct occasion. Where, in accordance with the law of the court seized of the case, damages are awarded in the form of periodical income payments, the equivalent capital value of those payments shall not exceed the said limit.

2—A State Party may regulate by specific provisions of national law the limit of liability prescribed in paragraph 1, provided that the national limit of liability,

if any, is not lower than that prescribed in paragraph 1. A State Party, which makes use of the option provided for in this paragraph, shall inform the Secretary-General of the limit of liability adopted or of the fact that there is none.»

Article 7

Article 8 of the Convention is replaced by the following text:

«Article 8

Limit of liability for loss of or damage to luggage and vehicles

1—The liability of the carrier for the loss of or damage to cabin luggage shall in no case exceed 2,250 units of account per passenger, per carriage.

2—The liability of the carrier for the loss of or damage to vehicles including all luggage carried in or on the vehicle shall in no case exceed 12,700 units of account per vehicle, per carriage.

3—The liability of the carrier for the loss of or damage to luggage other than that mentioned in paragraphs 1 and 2 shall in no case exceed 3,375 units of account per passenger, per carriage.

4—The carrier and the passenger may agree that the liability of the carrier shall be subject to a deductible not exceeding 330 units of account in the case of damage to a vehicle and not exceeding 149 units of account per passenger in the case of loss of or damage to other luggage, such sum to be deducted from the loss or damage.»

Article 8

Article 9 of the Convention is replaced by the following text:

«Article 9

Unit of Account and conversion

1—The Unit of Account mentioned in this Convention is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in article 3, paragraph 1, article 4*bis*, paragraph 1, article 7, paragraph 1, and article 8 shall be converted into the national currency of the State of the court seized of the case on the basis of the value of that currency by reference to the Special Drawing Right on the date of the judgment or the date agreed upon by the parties. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect on the date in question for its operations and transactions. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State Party.

2—Nevertheless, a State which is not a member of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 may, at the time of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention or at any time thereafter, declare that the Unit of Account referred to in paragraph 1 shall be equal to 15 gold francs. The gold franc referred to in this paragraph corresponds to sixty-five and a half milligrams of gold

of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the gold franc into the national currency shall be made according to the law of the State concerned.

3—The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 1, and the conversion mentioned in paragraph 2 shall be made in such a manner as to express in the national currency of the States Parties, as far as possible, the same real value for the amounts in article 3, paragraph 1, article 4*bis*, paragraph 1, article 7, paragraph 1, and article 8 as would result from the application of the first three sentences of paragraph 1. States shall communicate to the Secretary-General the manner of calculation pursuant to paragraph 1, or the result of the conversion in paragraph 2, as the case may be, when depositing an instrument of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention and whenever there is a change in either.»

Article 9

Article 16, paragraph 3, of the Convention is replaced by the following text:

«3—The law of the Court seized of the case shall govern the grounds for suspension and interruption of limitation periods, but in no case shall an action under this Convention be brought after the expiration of any one of the following periods of time:

(a) A period of five years beginning with the date of disembarkation of the passenger or from the date when disembarkation should have taken place, whichever is later; or, if earlier

(b) A period of three years beginning with the date when the claimant knew or ought reasonably to have known of the injury, loss or damage caused by the incident.»

Article 10

Article 17 of the Convention is replaced by the following text:

«Article 17

Competent jurisdiction

1—An action arising under articles 3 and 4 of this Convention shall, at the option of the claimant, be brought before one of the courts listed below, provided that the court is located in a State Party to this Convention, and subject to the domestic law of each State Party governing proper venue within those States with multiple possible forums:

(a) The Court of the State of permanent residence or principal place of business of the defendant, or

(b) The Court of the State of departure or that of the destination according to the contract of carriage, or

(c) The Court of the State of the domicile or permanent residence of the claimant, if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State, or

(d) The Court of the State where the contract of carriage was made, if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State.

2—Actions under article 4*bis* of this Convention shall, at the option of the claimant, be brought before one of the courts where action could be brought against the carrier or performing carrier according to paragraph 1.

3—After the occurrence of the incident which has caused the damage, the parties may agree that the claim for damages shall be submitted to any jurisdiction or to arbitration.»

Article 11

The following text is added as Article 17*bis* of the Convention:

«Article 17*bis*

Recognition and enforcement

1—Any judgment given by a court with jurisdiction in accordance with article 17 which is enforceable in the State of origin where it is no longer subject to ordinary forms of review, shall be recognised in any State Party, except

(a) Where the judgment was obtained by fraud; or

(b) Where the defendant was not given reasonable notice and a fair opportunity to present his or her case.

2—A judgment recognised under paragraph 1 shall be enforceable in each State Party as soon as the formalities required in that State have been complied with. The formalities shall not permit the merits of the case to be re-opened.

3—A State Party to this Protocol may apply other rules for the recognition and enforcement of judgments, provided that their effect is to ensure that judgments are recognised and enforced at least to the same extent as under paragraphs 1 and 2.»

Article 12

Article 18 of the Convention is replaced by the following text:

«Article 18

Invalidity of contractual provisions

Any contractual provision concluded before the occurrence of the incident which has caused the death of or personal injury to a passenger or the loss of or damage to the passenger's luggage, purporting to relieve any person liable under this Convention of liability towards the passenger or to prescribe a lower limit of liability than that fixed in this Convention except as provided in article 8, paragraph 4, and any such provision purporting to shift the burden of proof which rests on the carrier or performing carrier, or having the effect of restricting the options specified in article 17, paragraphs 1 or 2, shall be null and void, but the nullity of that provision shall not render void the contract of carriage which shall remain subject to the provisions of this Convention.»

Article 13

Article 20 of the Convention is replaced by the following text:

«Article 20

Nuclear damage

No liability shall arise under this Convention for damage caused by a nuclear incident:

(a) If the operator of a nuclear installation is liable for such damage under either the Paris Convention of 29 July 1960 on Third Party Liability in the Field of

Nuclear Energy as amended by its Additional Protocol of 28 January 1964, or the Vienna Convention of 21 May 1963 on Civil Liability for Nuclear Damage, or any amendment or Protocol thereto which is in force; or

(b) If the operator of a nuclear installation is liable for such damage by virtue of a national law governing the liability for such damage, provided that such law is in all respects as favourable to persons who may suffer damage as either the Paris or the Vienna Conventions or any amendment or Protocol thereto which is in force.»

Article 14

Model certificate

1—The model certificate set out in the annex to this Protocol shall be incorporated as an annex to the Convention.

2—The following text is added as Article 1*bis* of the Convention:

«Article 1*bis*

Annex

The annex to this Convention shall constitute an integral part of the Convention.»

Article 15

Interpretation and application

1—The Convention and this Protocol shall, as between the Parties to this Protocol, be read and interpreted together as one single instrument.

2—The Convention as revised by this Protocol shall apply only to claims arising out of occurrences which take place after the entry into force for each State of this Protocol.

3—Articles 1 to 22 of the Convention, as revised by this Protocol, together with Articles 17 to 25 of this Protocol and the annex thereto, shall constitute and be called the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002.

Article 16

The following text is added as Article 22*bis* of the Convention.

«Article 22*bis*

Final clauses of the Convention

The final clauses of this Convention shall be articles 17 to 25 of the Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974. References in this Convention to States Parties shall be taken to mean references to States Parties to that Protocol.»

Final clauses

Article 17

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1—This Protocol shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 May 2003 until 30 April 2004 and shall thereafter remain open for accession.

2—States may express their consent to be bound by this Protocol by:

(a) Signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or

(b) Signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or

(c) Accession.

3—Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.

4—Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Protocol with respect to all existing States Parties, or after the completion of all measures required for the entry into force of the amendment with respect to those States Parties shall be deemed to apply to this Protocol as modified by the amendment.

5—A State shall not express its consent to be bound by this Protocol unless, if Party thereto, it denounces:

(a) The Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, done at Athens on 13 December 1974;

(b) The Protocol to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, done at London on 19 November 1976; and

(c) The Protocol of 1990 to amend the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, done at London on 29 March 1990,

with effect from the time that this Protocol will enter into force for that State in accordance with article 20.

Article 18

States with more than one system of law

1—If a State has two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to matters dealt with in this Protocol, it may at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession declare that this Protocol shall extend to all its territorial units or only to one or more of them, and may modify this declaration by submitting another declaration at any time.

2—Any such declaration shall be notified to the Secretary-General and shall state expressly the territorial units to which this Protocol applies.

3—In relation to a State Party which has made such a declaration:

(a) References to the State of a ship's registry and, in relation to a compulsory insurance certificate, to the issuing or certifying State, shall be construed as referring to the territorial unit respectively in which the ship is registered and which issues or certifies the certificate;

(b) References to the requirements of national law, national limit of liability and national currency shall be construed respectively as references to the requirements of the law, the limit of liability and the currency of the relevant territorial unit; and

(c) References to courts, and to judgments which must be recognised in States Parties, shall be construed as references respectively to courts of, and to judgments which must be recognised in, the relevant territorial unit.

Article 19

Regional Economic Integration Organizations

1—A Regional Economic Integration Organization, which is constituted by sovereign States that have transferred competence over certain matters governed by this Protocol to that Organization, may sign, ratify, accept, approve or accede to this Protocol. A Regional Economic Integration Organization which is a Party to this Protocol shall have the rights and obligations of a State Party, to the extent that the Regional Economic Integration Organization has competence over matters governed by this Protocol.

2—Where a Regional Economic Integration Organization exercises its right of vote in matters over which it has competence, it shall have a number of votes equal to the number of its Member States which are Parties to this Protocol and which have transferred competence to it over the matter in question. A Regional Economic Integration Organization shall not exercise its right to vote if its Member States exercise theirs, and vice versa.

3—Where the number of States Parties is relevant in this Protocol, including but not limited to articles 20 and 23 of this Protocol, the Regional Economic Integration Organization shall not count as a State Party in addition to its Member States which are States Parties.

4—At the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession the Regional Economic Integration Organization shall make a declaration to the Secretary-General specifying the matters governed by this Protocol in respect of which competence has been transferred to that Organization by its Member States which are signatories or Parties to this Protocol and any other relevant restrictions as to the scope of that competence. The Regional Economic Integration Organization shall promptly notify the Secretary-General of any changes to the distribution of competence, including new transfers of competence, specified in the declaration under this paragraph. Any such declarations shall be made available by the Secretary-General pursuant to article 24 of this Protocol.

5—States Parties which are Member States of a Regional Economic Integration Organization which is a Party to this Protocol shall be presumed to have competence over all matters governed by this Protocol in respect of which transfers of competence to the Organization have not been specifically declared or notified under paragraph 4.

Article 20

Entry into force

1—This Protocol shall enter into force twelve months following the date on which 10 States have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval or have deposited instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the Secretary-General.

2—For any State which ratifies, accepts, approves or accedes to this Protocol after the conditions in paragraph 1 for entry into force have been met, this Protocol shall enter into force three months after the date of deposit by such State of the appropriate instrument, but not before this Protocol has entered into force in agreement with paragraph 1.

Article 21

Denunciation

1—This Protocol may be denounced by any State Party at any time after the date on which this Protocol comes into force for that State.

2—Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.

3—A denunciation shall take effect twelve months, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after its deposit with the Secretary-General.

4—As between the States Parties to this Protocol, denunciation by any of them of the Convention in accordance with article 25 thereof shall not be construed in any way as a denunciation of the Convention as revised by this Protocol.

Article 22

Revision and Amendment

1—A Conference for the purpose of revising or amending this Protocol may be convened by the Organization.

2—The Organization shall convene a Conference of States Parties to this Protocol for revising or amending this Protocol at the request of not less than one-third of the States Parties.

Article 23

Amendment of limits

1—Without prejudice to the provisions of article 22, the special procedure in this article shall apply solely for the purposes of amending the limits set out in article 3, paragraph 1, article 4*bis*, paragraph 1, article 7, paragraph 1 and article 8 of the Convention as revised by this Protocol.

2—Upon the request of at least one half, but in no case less than six, of the States Parties to this Protocol, any proposal to amend the limits, including the deductibles, specified in article 3, paragraph 1, article 4*bis*, paragraph 1, article 7, paragraph 1, and article 8 of the Convention as revised by this Protocol shall be circulated by the Secretary-General to all Members of the Organization and to all States Parties.

3—Any amendment proposed and circulated as above shall be submitted to the Legal Committee of the Organization (hereinafter referred to as «the Legal Committee») for consideration at a date at least six months after the date of its circulation.

4—All States Parties to the Convention as revised by this Protocol, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Legal Committee for the consideration and adoption of amendments.

5—Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the States Parties to the Convention as revised by this Protocol present and voting in the Legal Committee expanded as provided for in paragraph 4, on condition that at least one half of the States Parties to the Convention as revised by this Protocol shall be present at the time of voting.

6—When acting on a proposal to amend the limits, the Legal Committee shall take into account the experience of incidents and, in particular, the amount of damage resulting

therefrom, changes in the monetary values and the effect of the proposed amendment on the cost of insurance.

7—(a) No amendment of the limits under this article may be considered less than five years from the date on which this Protocol was opened for signature nor less than five years from the date of entry into force of a previous amendment under this article.

(b) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the Convention as revised by this Protocol increased by six per cent per year calculated on a compound basis from the date on which this Protocol was opened for signature.

(c) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the Convention as revised by this Protocol multiplied by three.

8—Any amendment adopted in accordance with paragraph 5 shall be notified by the Organization to all States Parties. The amendment shall be deemed to have been accepted at the end of a period of eighteen months after the date of notification, unless within that period not less than one fourth of the States that were States Parties at the time of the adoption of the amendment have communicated to the Secretary-General that they do not accept the amendment, in which case the amendment is rejected and shall have no effect.

9—An amendment deemed to have been accepted in accordance with paragraph 8 shall enter into force eighteen months after its acceptance.

10—All States Parties shall be bound by the amendment, unless they denounce this Protocol in accordance with article 21, paragraphs 1 and 2 at least six months before the amendment enters into force. Such denunciation shall take effect when the amendment enters into force.

11—When an amendment has been adopted but the eighteen-month period for its acceptance has not yet expired, a State which becomes a State Party during that period shall be bound by the amendment if it enters into force. A State which becomes a State Party after that period shall be bound by an amendment which has been accepted in accordance with paragraph 8. In the cases referred to in this paragraph, a State becomes bound by an amendment when that amendment enters into force, or when this Protocol enters into force for that State, if later.

Article 24

Depositary

1—This Protocol and any amendments adopted under article 23 shall be deposited with the Secretary-General.

2—The Secretary-General shall:

(a) Inform all States which have signed or acceded to this Protocol of:

(i) Each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession together with the date thereof;

(ii) Each declaration and communication under article 9, paragraphs 2 and 3, article 18, paragraph 1 and article 19, paragraph 4 of the Convention as revised by this Protocol;

(iii) The date of entry into force of this Protocol;

(iv) Any proposal to amend the limits which has been made in accordance with article 23, paragraph 2 of this Protocol;

(v) Any amendment which has been adopted in accordance with article 23, paragraph 5 of this Protocol;

(vi) Any amendment deemed to have been accepted under article 23, paragraph 8 of this Protocol, together with the date on which that amendment shall enter into force in accordance with paragraphs 9 and 10 of that article;

(vii) The deposit of any instrument of denunciation of this Protocol together with the date of the deposit and the date on which it takes effect;

(viii) Any communication called for by any article of this Protocol;

(b) Transmit certified true copies of this Protocol to all States which have signed or acceded to this Protocol.

3—As soon as this Protocol comes into force, the text shall be transmitted by the Secretary-General to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with article 102 of the Charter of the United Nations.

Article 25

Languages

This Protocol is established in a single original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

Done at London this first day of November 2002.

In witness whereof the undersigned, being duly authorised by their respective Governments for that purpose, have signed this Protocol.

ANNEX

CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL SECURITY IN RESPECT OF LIABILITY FOR THE DEATH OF AND PERSONAL INJURY TO PASSENGERS

Issued in accordance with the provisions of article 4bis of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002

Name of Ship	Distinctive number or letters	IMO ship identification Number	Port of registry	Name and full address of the principal place of business of the carrier who actually performs the carriage.

This is to certify that there is in force in respect of the above-named ship a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of article 4bis of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002.

Type of security ...

Duration of security ...

Name and address of the insurer(s) and/or guarantor(s)

Name ...

Address ...

This certificate is valid until ...

Issued or certified by the Government of ...

(Full designation of the State)

OR

The following text should be used when a State Party avails itself of article 4bis, paragraph 3:

The present certificate is issued under the authority of the Government of ... (Full designation of the State) by ... (name of institution or organisation)

At ... On ...
(Place) (Date)

...
(Signature and title of issuing or certifying official)

Explanatory notes:

1—If desired, the designation of the State may include a reference to the competent public authority of the country where the certificate is issued.

2—If the total amount of security has been furnished by more than one source, the amount of each of them should be indicated.

3—If security is furnished in several forms, these should be enumerated.

4—The entry «Duration of security» must stipulate the date on which such security takes effect.

5—The entry «Address» of the insurer(s) and/or guarantor(s) must indicate the principal place of business of the insurer(s) and/or guarantor(s). If appropriate, the place of business where the insurance or other security is established shall be indicated.

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

Os Estados Partes ao presente Protocolo,

Considerando desejável rever a Convenção de Atenas relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Mar, concluída em Atenas em 13 de dezembro de 1974, para proporcionar um aumento das indemnizações, para introduzir a responsabilidade objetiva, criar um procedimento simplificado para a atualização da limitação dos valores, e para 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 verificado que o Protocolo de 1990 à Convenção, que prevê um aumento das indemnizações e um procedimento simplificado de atualização dos montantes de limitação, não entrou em vigor,

Acordam no seguinte:

Artigo 1.º

Para efeitos do presente Protocolo:

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

2—«Organização» designa a Organização Marítima Internacional;

3—«Secretário-Geral» designa o Secretário-Geral da Organização.

Artigo 2.º

O texto do parágrafo 1 do artigo 1.º da Convenção é substituído pelo seguinte:

«1 —

(a) ‘Transportadora’ designa uma pessoa pela qual ou em nome da qual foi celebrado um contrato de transporte, independentemente de o transporte ser efetuado 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 efetua de facto a totalidade ou parte do transporte;

(c) ‘Transportadora que efetua de facto a totalidade ou parte do transporte’ designa a transportadora de facto

ou a transportadora, caso esta efetue de facto o transporte.»

Artigo 3.º

1—O texto do parágrafo 10 do artigo 1.º da Convenção é substituído pelo seguinte:

«10—‘Organização’ designa a Organização Marítima Internacional.»

2—É adicionado o seguinte texto ao parágrafo 11 do artigo 1.º da Convenção:

«11—‘Secretário-Geral’ designa o Secretário-Geral da Organização.»

Artigo 4.º

O texto do artigo 3.º da Convenção é substituído pelo seguinte:

«Artigo 3.º

Responsabilidade da transportadora

1—A transportadora é responsável pelos danos resultantes da morte ou lesão corporal de um passageiro causados por um incidente de navegação, na medida em que tais perdas para o referido passageiro não excedam 250000 unidades de conta, em cada caso concreto, a menos que a transportadora prove que o incidente:

a) Resultou de um ato de guerra, hostilidades, guerra civil, insurreição ou de um fenómeno natural de carácter excepcional, inevitável e irresistível; ou

b) Foi inteiramente provocado por um ato 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 causados 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 recai sobre o 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, virar da 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, recai sobre o 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 que sejam consideradas provas a favor dessa parte.»

Artigo 5.º

É aditado à Convenção o artigo 4.º *bis* com o seguinte texto:

«Artigo 4.º *bis*

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 efetuam 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 250000 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, distintivo em número ou letras e porto de registo;

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

c) Número IMO 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, o local do estabelecimento de subscrição do seguro ou de 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 adoção 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 respetiva notificação 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 diretamente 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. Ademais, 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 ação 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 efetuados 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 eletrónicos, 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 6.º

O texto do artigo 7.º da Convenção é substituído pelo seguinte:

«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, 400000 unidades de conta por passageiro em cada caso concreto. Se, em conformidade com a lei do tribunal onde a ação 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 adotado ou do facto de que não existe limite.»

Artigo 7.º

O texto do artigo 8.º da Convenção é substituído pelo seguinte:

«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, 2250 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, 12700 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, 3375 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 8.º

O texto do artigo 9.º da Convenção é substituído pelo seguinte:

«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 *bis*, no n.º 1 do artigo 7.º e no artigo 8.º são convertidos na moeda nacional do Estado do tribunal onde a ação 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 transações. 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 efetuada 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 efetuados 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 *bis*, 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 9.º

O texto do parágrafo 3 do artigo 16.º da Convenção é substituído pelo seguinte:

«3—A lei do tribunal onde a ação é proposta regula as causas de suspensão e interrupção dos prazos de

prescrição, embora em nenhum caso possa ser intentada uma ação 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 ocorrido, se esta for posterior; ou, caso ocorra antes de tal data

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

O texto do artigo 17.º da Convenção é substituído pelo seguinte:

«Artigo 17.º

Tribunais competentes

1—Qualquer ação nos termos dos artigos 3.º e 4.º da presente Convenção é, por opção do requerente, intentada num dos seguintes tribunais, desde que o tribunal esteja localizado num Estado Parte à presente Convenção, e sujeito à legislação nacional de cada Estado Parte em matéria de competência jurisdiccional desses Estados com várias instâncias possíveis:

a) O Tribunal do Estado de residência permanente ou estabelecimento principal do requerente, ou

b) O Tribunal do Estado de partida ou de destino de acordo com o contrato de transporte, ou

c) O Tribunal do Estado do domicílio ou residência permanente do requerente, caso este possua domicílio profissional e esteja sujeito à jurisdição nesse Estado, ou

d) O Tribunal do Estado onde foi celebrado o contrato de transporte, caso o requerente possua domicílio profissional e esteja sujeito à jurisdição nesse Estado.

2—As ações nos termos do artigo 4º *bis* são, por opção do requerente, intentadas num dos tribunais onde a ação pode ser intentada contra a transportadora ou transportadora de facto de acordo com o n.º 1.

3—Após ocorrência do incidente que originou os danos, as Partes podem acordar na apresentação do pedido de indemnização por danos em qualquer jurisdição ou arbitragem.»

Artigo 11.º

É aditado à Convenção o artigo 17.º *bis* com o seguinte texto:

«Artigo 17.º *bis*

Reconhecimento e execução

1—Qualquer decisão proferida por um tribunal com jurisdição de acordo com o artigo 17.º, passível de ser cumprida no Estado de origem e já não suscetível de recurso ordinário, é reconhecida em qualquer Estado Parte, exceto:

a) Quando a decisão foi obtida por fraude, ou

b) Quando o requerido não foi previamente avisado nem teve oportunidade justa para apresentar o caso.

2—Uma decisão reconhecida nos termos do n.º 1 é executada em cada Estado Parte logo que tenham sido cumpridas as formalidades exigidas nesse Estado. As formalidades não permitem a reabertura dos méritos do caso.

3—Os Estados Partes deste Protocolo podem aplicar outras regras para o reconhecimento e execução de decisões, desde que o seu efeito seja assegurar o reconhecimento e a execução de decisões pelo menos no mesmo âmbito dos n.ºs 1 e 2.»

Artigo 12.º

O texto do artigo 18.º da Convenção é substituído pelo seguinte:

«Artigo 18.º

Invalidez das disposições contratuais

Qualquer disposição contratual adotada 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 recai sobre a transportadora ou a 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 13.º

O texto do artigo 20.º da Convenção é substituído pelo seguinte:

«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 aspetos, tão favorável às pessoas suscetíveis 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 do certificado

1—O modelo do certificado previsto no anexo ao presente protocolo será incorporado como anexo à Convenção.

2—É aditado como artigo 1.º bis da Convenção o seguinte texto:

«Artigo 1.º bis

Anexo

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

Artigo 15.º

Interpretação e aplicação

1—A Convenção e o presente Protocolo devem, entre as Partes ao presente Protocolo, ser lidos e interpretados como um único instrumento.

2—A Convenção, como revista pelo presente Protocolo, é apenas aplicável aos créditos decorrentes de ocorrências que tenham lugar após a entrada em vigor do presente Protocolo para cada Estado.

3—Os artigos 1.º ao 22.º da Convenção, como revista pelo presente Protocolo, em conjunto com os artigos 17.º ao 25.º do presente Protocolo e seu anexo, devem constituir e ser designados por Convenção de Atenas relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Mar, 2002.

Artigo 16.º

É aditado à Convenção o artigo 22.º bis com o seguinte texto:

«Artigo 22.º bis

Cláusulas finais da Convenção

As cláusulas finais da presente Convenção são os artigos 17.º ao 25.º do Protocolo de 2002 à Convenção de Atenas de 1974 relativa ao Transporte de Passageiros e suas Bagagens por Mar. As referências na presente Convenção aos Estados Partes dizem respeito às referências aos Estados Partes desse Protocolo.»

Cláusulas finais

Artigo 17.º

Assinatura, ratificação, aceitação, aprovação e adesão

1—O presente Protocolo deve estar aberto à assinatura na Sede da Organização desde 1 de maio de 2003 até 30 de abril de 2004 e deve, depois dessa data, manter-se aberto para adesão.

2—Os Estados devem declarar o seu consentimento em vincular-se por este Protocolo através de:

- Assinatura sem reserva à ratificação, aceitação ou aprovação; ou
- Assinatura sujeita a ratificação, aceitação ou aprovação seguida pela ratificação, aceitação ou aprovação; ou
- Adesão.

3—A ratificação, aceitação, aprovação ou adesão efetua-se pelo depósito de um instrumento para esse efeito no Secretário-Geral.

4—Qualquer instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, depositado após a entrada em vigor de uma alteração ao presente Protocolo relativamente a todos os Estados Partes existentes ou após a realização de todas as medidas necessárias para a entrada em vigor da

alteração relativamente a esses Estados Partes, deve ser considerado aplicável ao presente Protocolo, conforme modificado pela alteração.

5—Um Estado não deve declarar o seu consentimento em vincular-se ao presente Protocolo a menos que, enquanto Parte, denuncie:

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

b) O Protocolo à Convenção de Atenas relativa ao Transporte de Passageiros e suas Bagagens por Mar, adotado em Londres a 19 de novembro de 1976; e

c) O Protocolo de 1990 de emenda à Convenção de Atenas relativa ao Transporte de Passageiros e suas Bagagens por Mar, adotado em Londres a 29 de março de 1990,

com efeitos a partir da entrada em vigor do presente Protocolo para esse Estado de acordo com o artigo 20.º.

Artigo 18.º

Estados com mais de um regime jurídico

1—Se um Estado possui duas ou mais unidades territoriais nas quais são aplicados vários regimes jurídicos relativamente às matérias tratadas no presente Protocolo, pode, no momento da assinatura, ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, declarar que o presente Protocolo estender-se-á a todas as suas unidades territoriais, ou apenas a uma ou a mais, e pode modificar esta declaração através da entrega de outra declaração em qualquer momento.

2—Qualquer declaração deve ser notificada ao Secretário-Geral e deve referir expressamente as unidades territoriais às quais se aplica o presente Protocolo.

3—Relativamente a um Estado Parte que tenha efetuado tal declaração:

a) As referências ao Estado de registo do navio e, quando relativas a um certificado de seguro obrigatório, ao Estado emissor ou que certifica devem ser entendidas, respetivamente, como relativas à unidade territorial na qual se encontra o navio registado e a qual emite ou autentica o certificado;

b) As referências aos requisitos da legislação nacional, limite de responsabilidade nacional e moeda nacional devem ser entendidas, respetivamente, como referências aos requisitos da legislação, limite de responsabilidade e moeda da unidade territorial relevante; e

c) As referências aos tribunais e decisões que devem ser reconhecidas nos Estados Partes devem ser entendidas, respetivamente, como referências aos tribunais da unidade territorial relevante e às decisões que devem ser reconhecidas nessa unidade territorial.

Artigo 19.º

Organizações Regionais de Integração Económica

1—Uma Organização Regional de Integração Económica, constituída por Estados soberanos que transferiram competências de certas matérias regidas pelo presente Protocolo a essa Organização, pode assinar, ratificar, aceitar, aprovar ou aderir ao presente Protocolo. Uma Organização Regional de Integração Económica que seja Parte ao presente Protocolo tem os direitos e as obrigações de um Estado Parte, na medida em que tenha competência sobre as matérias regidas pelo presente Protocolo.

2—Quando uma Organização Regional de Integração Económica exerce o seu direito de voto em matérias sobre as quais possui competência, deve possuir um número de votos igual ao número dos seus Estados Membros que são Parte ao presente Protocolo e para a qual transferiram a competência sobre a matéria em questão. A Organização Regional de Integração Económica não deve exercer os seus direitos de voto se os seus Estados Membros exercerem os seus, e vice-versa.

3—Quando o número de Estados Partes é relevante neste Protocolo, incluindo mas não só os artigos 20.º e 23.º do presente Protocolo, a Organização Regional de Integração Económica não conta como Estado Parte para além dos seus Estados Membros que são Estados Partes.

4—Aquando da assinatura, ratificação, aceitação, aprovação ou adesão a Organização Regional de Integração Económica deve fazer uma declaração ao Secretário-Geral especificando as matérias regidas pelo presente Protocolo relativamente às quais foram transferidas as competências para essa Organização pelos seus Estados Membros que são signatários ou Partes ao presente Protocolo e quaisquer outras restrições relevantes relativamente ao âmbito dessas competências. A Organização Regional de Integração Económica deve notificar imediatamente o Secretário-Geral de quaisquer alterações à distribuição de competências, incluindo novas transferências de competência, especificadas na declaração emitida nos termos deste número. Quaisquer destas declarações devem ser disponibilizadas pelo Secretário-Geral de acordo com o artigo 24.º do presente Protocolo.

5—Pressupõe-se que os Estados Partes, que são Estados Membros de uma Organização Regional de Integração Económica que é Parte ao presente Protocolo, possuem competência sobre todas as matérias regidas pelo presente Protocolo relativamente às quais não foram especificamente declaradas ou notificadas nos termos do n.º 4, as transferências de competência para a Organização.

Artigo 20.º

Entrada em vigor

1—O presente Protocolo entra em vigor doze meses após a data em que dez Estados assinaram o mesmo sem reserva relativamente à ratificação, aceitação ou aprovação ou tenham depositado os instrumentos de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão no Secretário-Geral.

2—Para quaisquer Estados que tenham ratificado, aceite, aprovado ou aderido ao presente Protocolo após terem sido cumpridas as condições do n.º 1 para a entrada em vigor, o presente Protocolo deve entrar em vigor três meses após a data de depósito por esse Estado do instrumento adequado mas não antes do presente Protocolo ter entrado em vigor de acordo com o n.º 1.

Artigo 21.º

Denúncia

1—O presente Protocolo pode ser denunciado por qualquer Estado Parte em qualquer momento após a data de entrada em vigor do presente Protocolo para esse Estado.

2—A denúncia produz efeitos através do depósito de um instrumento para esse efeito no Secretário-Geral.

3—A denúncia produz efeitos doze meses, ou período superior especificado no instrumento de denúncia, após o seu depósito no Secretário-Geral.

4—Entre os Estados Partes do presente Protocolo, a denúncia por qualquer um deles da Convenção de acordo com o artigo 25.º não deve ser de modo algum interpretada como denúncia da Convenção, conforme revista pelo presente Protocolo.

Artigo 22.º

Revisão e alteração

1—A Organização pode convocar uma Conferência para revisão ou alteração do presente Protocolo.

2—A Organização deve convocar uma Conferência dos Estados Partes ao presente Protocolo para revisão ou alteração do presente Protocolo 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 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 *bis*, 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 do presente Protocolo, qualquer proposta de alteração dos limites, incluindo as franquias, fixadas no n.º 1 do artigo 3.º, no n.º 1 do artigo 4.º *bis*, 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 da 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 adoção de alterações.

5—As alterações são adotadas por uma maioria de dois terços dos Estados Partes da 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 da Convenção, como revista pelo presente protocolo, esteja presente no momento da votação.

6—Ao deliberar sobre uma proposta de alteração dos limites, o Comité Jurídico deve ter em conta a experiência adquirida em matéria de incidentes e, em especial, o montante dos danos deles resultantes, as flutuações do valor das moedas e o efeito da alteração proposta no custo dos seguros.

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

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 adotada 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 adoção da alteração tenham comunicado ao Secretário-Geral que não aceitam 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 adotada, 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.

Artigo 24.º

Depositário

1—O presente Protocolo e quaisquer alterações adotadas nos termos do artigo 23.º devem ser depositadas junto do Secretário-Geral.

2—O Secretário-Geral deve:

a) Informar todos os Estados que assinaram ou aderiram ao presente Protocolo de:

i) Todas as novas assinaturas ou depósitos de um instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão juntamente com a respetiva data;

ii) Todas as declarações e comunicações nos termos dos n.ºs 2 e 3 do artigo 9.º, n.º 1 do artigo 18.º e 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) Quaisquer propostas para alteração dos limites estabelecidos de acordo com o n.º 2 do artigo 23.º do presente Protocolo;

v) Quaisquer alterações adotadas de acordo com o n.º 5 do artigo 23.º do presente Protocolo;

vi) Quaisquer alterações consideradas aceites nos termos do n.º 8 do artigo 23.º do presente Protocolo, juntamente com a data na qual essa alteração irá entrar em vigor de acordo com os n.ºs 9 e 10 desse artigo;

vii) O depósito de qualquer instrumento de denúncia do presente Protocolo juntamente com a data do depósito e a data na qual produz efeitos;

viii) Quaisquer comunicações efetuadas por qualquer artigo do presente Protocolo;

b) Transmitir cópias autenticadas do presente Protocolo a todos os Estados que assinaram ou aderiram ao presente Protocolo.

3—Assim que o presente Protocolo entrar em vigor, o texto deve ser transmitido pelo Secretário-Geral ao Secretariado das Nações Unidas para registo e publicação de acordo com o artigo 102.º da Carta das Nações Unidas.

Artigo 25.º

Idiomas

O presente Protocolo é redigido num único original nas línguas Árabe, Chinesa, Inglesa, Francesa, Russa e Espanhola, fazendo fê cada um dos textos.

Feito em Londres, ao primeiro dia de novembro de 2002.

Em fé do que os abaixo assinados, devidamente autorizados para o efeito pelos respetivos Governos para esse fim, assinaram o presente Protocolo.

ANEXO

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 *bis* da Convenção de Atenas de 2002 relativa ao Transporte de Passageiros e suas Bagagens por Mar

Nome do navio	Distintivo em número ou letras	Número IMO de identificação do navio	Porto de Registo	Nome e endereço completo do local de estabelecimento principal da transportadora que efetua 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 *bis* da Convenção de Atenas de 2002 relativa ao Transporte de Passageiros e suas 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 *bis*:

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 advinha 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.

MINISTÉRIO DO AMBIENTE, ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E ENERGIA

Portaria n.º 204/2015

de 14 de julho

Considerando que o regime geral de revelação e aproveitamento dos recursos geológicos instituído pelo Decreto-Lei n.º 90/90, de 16 de março estabelece o princípio de que, nos casos de exploração de recursos hidrominerais deverá ser fixado — com fundamento em estudo hidrogeológico, um perímetro de proteção para garantir a disponibilidade e características da água, bem como condições para uma boa exploração;

Considerando que o perímetro de proteção abrange três zonas — imediata, intermédia e alargada — em relação às quais os artigos 42.º a 44.º do Decreto-Lei n.º 90/90, de 16 de março estabelecem e permitem estabelecer proibições ou condicionantes de exercício de certas atividades;

Considerando que a CTM — Complexo Termal da Moimenta, L.^{da}, titular do contrato de concessão de exploração da água mineral natural n.º HM-64, denominada Terras da Moimenta, sita no concelho de Terras de Bouro e distrito de Braga, veio propor, ao abrigo do artigo 27.º do Decreto-Lei n.º 86/90, de 16 de março, a delimitação do perímetro de proteção, apresentando para o efeito uma proposta fundamentada em estudo hidrogeológico e contendo uma planta topográfica com a indicação das zonas imediata, intermédia e alargada;

Considerando que tal proposta foi aprovada, nos termos do n.º 3 do artigo 27.º do Decreto-Lei n.º 86/90, de 16 de março.

Manda o Governo, pelo Secretário de Estado da Energia, e ao abrigo do disposto no n.º 1 do artigo 27.º do Decreto-Lei n.º 86/90, de 16 de março e para os efeitos previstos nos artigos 42.º a 44.º do Decreto-Lei n.º 90/90, de 16 de março, o seguinte:

Artigo único

Objeto

A presente portaria fixa o perímetro de proteção da água mineral natural a que corresponde o número HM-64 de cadastro e a denominação de Termas da Moimenta, cujas