

CONVENÇÃO DE ATENAS RELATIVA AO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E SUAS BAGAGENS POR VIA MARÍTIMA, 2002

Artigo 1

Definições

Nesta Convenção as expressões abaixo têm o seguinte significado atribuído pela presente Convenção:

1.
 - (a) “transportador” significa aquele por quem ou em nome de quem foi celebrado um contrato, independente do transporte ser de fato feito por tal pessoa ou por um transportador executante;
 - (b) “transportador executante” não significa o transportador propriamente dito, mas o armador, afretador ou o operador do navio que realiza de fato todo ou parte do transporte; e
 - (c) “transportador que realiza de fato todo ou parte do transporte” significa o transportador executante, ou, no caso de ser o transportador quem de fato realiza o transporte, o próprio transportador.
2. “contrato de transporte” significa um contrato feito por ou em nome de um transportador para o transporte por via marítima de um passageiro ou de um passageiro e sua bagagem, conforme seja o caso;
3. “navio” significa apenas uma embarcação marítima, excluindo veículos com colchão de ar;
4. “passageiro” significa qualquer pessoa transportada em um navio,
 - (a) sob um contrato de transporte, ou
 - (b) quem, com o consentimento do transportador, esteja acompanhando um veículo ou animais vivos cobertos por um contrato de transporte de mercadorias não reguladas por esta Convenção;
5. “bagagem” significa qualquer artigo ou veículo transportado pelo transportador sob um contrato de transporte, excluindo:
 - (a) artigos e veículos transportados por um afretador, documento de embarque de carga ou outro contrato cobrindo principalmente o transporte de mercadorias, e
 - (b) animais vivos;

6. “bagagem de cabine” significa a bagagem que o passageiro tenha em sua cabine ou da qual esteja de posse ou que esteja sob sua guarda ou controle. Exceto para os fins de aplicação do parágrafo 8 deste Artigo e do Artigo 8, bagagem de cabine inclui a bagagem que o passageiro tenha dentro ou sobre seu veículo;

7. “perda ou dano à bagagem” inclui prejuízo patrimonial resultante da bagagem não ter sido devolvida ao passageiro dentro de um período de tempo razoável após a chegada do navio no qual a bagagem tenha sido, ou deveria ter sido, transportada, mas não inclui atrasos resultantes de litígios trabalhistas;

8. “transporte” cobre os seguintes períodos:

- (a) em relação ao passageiro e à sua bagagem de cabine, o período durante o qual o passageiro e/ou sua bagagem de cabine estiver a bordo do navio ou durante o embarque ou desembarque, e o período durante o qual o passageiro e sua bagagem de cabine forem transportados por via marítima da terra para o navio ou vice-versa, se o custo deste transporte estiver incluído na tarifa ou se o navio utilizado para fins de transporte auxiliar tenha sido colocado à disposição do passageiro pelo transportador. No entanto, no tocante ao passageiro, o transporte não inclui o período durante o qual ele esteja em uma estação ou terminal marítimo ou em um cais ou em qualquer outra instalação portuária;
- (b) em relação à bagagem de cabine, também o período durante o qual o passageiro estiver em uma estação ou terminal marítimo, em um cais, ou em qualquer outra instalação portuária, caso aquela bagagem tenha sido levada pelo transportador ou pelo seu servidor ou agente e não tenha sido devolvida ao passageiro;
- (c) em relação a outra bagagem, que não seja a bagagem de cabine, o período a partir do momento em que tenha sido levada pelo transportador, ou pelo seu servidor, ou agente em terra ou a bordo até o momento em que seja devolvida pelo transportador, ou seu servidor ou agente;

9. “transporte internacional” significa qualquer transporte no qual, de acordo com o contrato de transporte, o local de partida e o local de destino estejam situados em dois Estados diferentes, ou em um único Estado se, de acordo com o contrato de transporte ou com o roteiro de viagem, haja uma escala em um porto intermediário em um outro Estado;

10. “Organização” significa a Organização Marítima Internacional;

11. “Secretário-Geral” significa o Secretário-Geral da Organização.

ARTIGO 1BIS

Anexo

O anexo a esta Convenção constituirá parte integrante da Convenção

ARTIGO 2

Aplicação

1. Esta Convenção se aplicará a qualquer transporte internacional se:
 - (a) o navio estiver arvorando a bandeira, ou estiver registrado em um Estado Parte desta Convenção, ou
 - (b) o contrato de transporte tiver sido celebrado em um Estado Parte desta Convenção, ou
 - (c) o local de partida ou de destino, de acordo com o contrato de transporte, estiver localizado em um Estado Parte desta Convenção.

2. Não obstante as disposições do parágrafo 1 deste Artigo, esta Convenção não se aplicará quando o transporte estiver sujeito, de acordo com qualquer outra convenção internacional relativa ao transporte de passageiros ou de bagagens por outro modal de transporte, a um regime civil de responsabilidade de acordo com as disposições de tal convenção, desde que aquelas disposições sejam de aplicação obrigatória ao transporte por via marítima.

ARTIGO 3

Responsabilidade do transportador

1. O transportador será responsável pelas perdas originadas por morte ou lesão corporal de um passageiro causadas por um incidente de navegação, na medida em que tais perdas não excedam 250.000 unidades monetárias por tal passageiro em uma ocasião distinta, a menos que o transportador prove que o incidente:

- (a) resultou de um ato de guerra, hostilidade, guerra civil, insurreição ou de um fenômeno de caráter excepcional, inevitável e irresistível; ou
- (b) foi totalmente causado por um ato ou omissão intencional de terceiros.

Se e quando as perdas excederem o limite acima, o transportador será adicionalmente responsabilizado, a menos que o transportador prove que

o incidente causador das perdas ocorreu sem falta ou negligência do transportador.

2 O transportador será responsável pelas perdas originadas por morte ou lesões corporais de um passageiro não causadas por um incidente de navegação, se o incidente que originou a perda tiver ocorrido por falta ou negligência do transportador. O ônus da prova de falta ou negligência recairá sobre o reclamante.

3 O transportador será responsável por prejuízos resultantes da perda ou danos à bagagem de cabine, se o incidente que originou tais prejuízos tiver ocorrido por falta ou negligência do transportador. Presumir-se-á a falta ou negligência do transportador quando os prejuízos tiverem ocorrido por um incidente de navegação.

4 O transportador será responsável pelas perdas ou danos à bagagem que não seja a de cabine, a menos que o transportador prove que o incidente causador da perda ocorreu sem falta ou negligência do transportador.

5 Para os fins deste Artigo:

- (a) “incidente de navegação” significa o afundamento, emborcamento, colisão ou encalhe do navio, explosão ou incêndio no navio, ou um defeito no navio;
- (b) “falta ou negligência do transportador” inclui a falta ou negligência dos servidores do transportador, no desempenho das funções de seu emprego.
- (c) “defeito no navio” significa qualquer mau funcionamento, falha ou o não cumprimento das regras de segurança aplicáveis com relação a qualquer parte do navio ou de seu equipamento quando utilizado no escape, evacuação, embarque e desembarque de passageiros; ou quando utilizado para propulsão, governo, navegação segura, amarração, fundeio, chegada ou saída de um ponto de atracação ou fundeio, ou controle de avaria após alagamento; ou quando utilizado para o lançamento de equipamentos salva-vidas; e
- (d) “perda” não incluirá danos punitivos ou exemplares.

6 A responsabilidade do transportador, segundo o presente artigo, refere-se unicamente às perdas provenientes de incidentes ocorridos durante o transporte. O ônus da prova de que o incidente causador da perda ocorreu durante o transporte, bem como a extensão da perda, recairá sobre o reclamante.

7 Nada nesta Convenção prejudicará o direito de recurso do transportador contra terceiros, ou a defesa por parcela de negligência contribuída, conforme o artigo 6 desta Convenção. Nada neste artigo prejudicará o direito relativo à limitação, de acordo com os artigos 7 e 8 desta Convenção.

8 A presunção de falha ou negligência de uma parte ou a atribuição do ônus da prova a uma parte não impedirá que sejam consideradas provas apresentadas a favor daquela parte .

ARTIGO 4

Transportador executante

1. Caso a execução do transporte ou parte dele tiver sido transferida a um transportador executante, o transportador deverá continuar sendo responsável por todo o transporte, de acordo com as disposições desta Convenção. Além disso, o transportador executante deverá estar sujeito e ter direito às disposições desta Convenção para a parte do transporte executada por ele.
2. O transportador deverá, em relação ao transporte realizado pelo transportador executante, ser responsável pelo atos e omissões do transportador executante e de seus servidores e agentes que estejam agindo no âmbito de seu trabalho.
3. Qualquer acordo especial através do qual o transportador assuma obrigações não impostas por esta Convenção ou qualquer renúncia dos direitos conferidos por esta Convenção deverá afetar o transportador executante somente se expressamente acordado por ele por escrito.
4. Quando, e na medida em que, tanto o transportador quanto o transportador executante forem responsáveis, sua responsabilidade será conjunta e solidária.
5. Nada neste Artigo deverá prejudicar o direito a recurso entre o transportador e o transportador executante.

ARTIGO 4BIS

Seguro Compulsório

1 Quando passageiros são transportados a bordo de um navio registrado em um Estado Parte, e licenciado para transportar mais de 12 passageiros, e a presente Convenção for aplicável, qualquer transportador, que realize de fato parte ou todo o transporte, deverá manter um seguro ou outra garantia financeira, tal como a garantia de um banco ou instituição financeira semelhante que cubra a responsabilidade prevista nesta Convenção com respeito à morte ou lesão corporal dos passageiros. O limite do seguro compulsório ou outra garantia financeira não deverá ser inferior a 250.000 unidades monetárias por passageiro em cada caso concreto.

2 Deverá ser emitido um certificado para cada navio atestando que um seguro ou outra garantia financeira está em vigor, segundo as disposições desta Convenção, após a autoridade competente de um Estado Parte haver determinado que as disposições do parágrafo 1 foram cumpridas. Com respeito a um navio registrado em um Estado Parte, o certificado será emitido ou endossado pela autoridade competente do Estado de registro do navio; no caso de um navio não registrado em um Estado Parte, o certificado poderá ser emitido ou endossado pela autoridade apropriada de qualquer Estado Parte. O certificado seguirá o modelo que se encontra no anexo desta Convenção e conterá os seguintes dados:

- (a) nome do navio, número e letras indicativas e o porto de registro;
 - (b) nome e endereço do principal local de negócios do transportador que realiza de fato o transporte no todo ou em parte;
 - (c) número IMO de identificação do navio;
 - (d) tipo e duração da garantia;
 - (e) nome e local principal de negócios do segurador ou outra pessoa que proveja garantia financeira e, quando apropriado, o local de negócios onde o seguro ou outra garantia financeira esteja estabelecido; e
 - (f) período de validade do certificado, o qual não deverá ser superior ao período de validade do seguro ou outra garantia financeira;
- 3 (a) Um Estado Parte poderá autorizar uma instituição ou uma organização reconhecida por ele a emitir o certificado referido no parágrafo 2. Tal instituição ou organização deverá informar ao Estado a emissão de cada certificado. Em todos os casos, o Estado Parte deverá garantir totalmente a integridade e a exatidão do certificado assim emitido, e assegurar os arranjos necessários para cumprir esta obrigação.
- (b) Um Estado Parte deverá comunicar ao Secretário-Geral:
- (i) as responsabilidades e condições específicas da autoridade delegada a uma instituição ou organização por ele reconhecida;
 - (ii) a revogação de tal delegação de autoridade; e
 - (iii) a data a partir da qual tal delegação de autoridade ou revogação de tal delegação tem efeito.

Uma autoridade delegada não terá efeito antes de três meses a partir da data na qual a notificação com esta finalidade tenha sido entregue ao Secretário-Geral.

- (c) A instituição ou organização autorizada a emitir certificados de acordo com este parágrafo deverá, no mínimo, estar autorizada a suspender tais certificados caso as condições sob as quais foram emitidos não forem

cumpridas. Em todos os casos, a instituição ou organização deverá informar tal revogação ao Estado em cujo nome foi emitido o certificado.

4 O certificado será emitido na língua ou línguas oficiais do Estado emissor. Se a língua não for o inglês, o francês ou o espanhol, o texto deverá incluir a tradução para uma destas línguas e, se o Estado assim o decidir, a língua oficial do Estado poderá ser omitida.

5 O certificado deverá ser mantido a bordo e uma cópia deverá ser depositada com as autoridades que mantêm os dados de registro do navio ou, em caso de o navio não estar registrado em um Estado Parte, com a autoridade do Estado que emite ou endossa o certificado.

6 O seguro ou outra garantia financeira não satisfará os requisitos deste artigo se, por razões não relacionadas com o vencimento do prazo de validade do seguro ou garantia especificada no certificado, conforme o parágrafo 2, possa deixar de vigorar antes de transcorridos três meses a partir da data em que se tenha notificado o término do prazo de validade às autoridades referidas no parágrafo 5, a menos que o certificado tenha sido entregue a essas autoridades ou um novo certificado tenha sido emitido dentro de tal período. As disposições precedentes serão igualmente aplicadas a qualquer modificação que resulte em o seguro ou outra garantia financeira não mais satisfazer os requisitos deste artigo.

7 O Estado de registro do navio deverá, conforme as disposições deste artigo, determinar as condições de emissão e validade do certificado.

8 Nada nesta Convenção deverá ser interpretado como impedimento para que um Estado Parte confie em informação obtida de outros Estados, da Organização ou de outras organizações internacionais em relação à situação financeira dos provedores de seguro ou outras garantias financeiras para efeitos da presente Convenção. Em tais casos, o Estado Parte que se valer de tal informação não se exime de sua responsabilidade como Estado expedidor do certificado exigido no parágrafo 2.

9 Certificados emitidos ou endossados sob a autoridade de um Estado Parte serão aceitos por outros Estados Partes para os fins desta Convenção e serão considerados por outros Estados Partes como dotados da mesma validade que os certificados emitidos ou endossados por eles, inclusive no caso de certificação ou endosso de certificados de navios não registrados em um Estado Parte. Um Estado Parte poderá, em qualquer ocasião, requerer informação ao Estado que emite ou endossa um certificado, quando julgar que o segurador ou provedor de garantia constante no certificado de seguro não possui solvência financeira para cumprir as obrigações impostas pela presente Convenção.

10 Qualquer pedido de indenização coberto pelo seguro ou outra garantia financeira, conforme o presente artigo, poderá ser apresentada diretamente contra o segurador ou outra pessoa que proveja a garantia financeira. Neste caso, a quantia mencionada no

parágrafo 1 se aplica como limite de responsabilidade do segurador ou outra pessoa que proveja a garantia financeira, mesmo se o transportador ou transportador executante não tiver direito à limitação de responsabilidade. O réu poderá invocar as defesas (que não sejam as de falência ou liquidação) a que o transportador a que se refere o parágrafo 1 teria o direito de invocar, segundo o disposto na presente Convenção. Ademais, o réu poderá invocar a defesa de que o prejuízo foi resultado da conduta dolosa do segurado, porém o réu não poderá invocar qualquer outra defesa a que tivesse o direito de invocar em processo iniciado pelo segurado contra o réu. O réu, em qualquer hipótese, deverá ter o direito de requerer que o transportador ou transportador executante seja incluído no processo.

11 Quaisquer recursos destinados a seguro ou outra garantia financeira mantida de acordo com o parágrafo 1 deverão ser disponibilizados exclusivamente para satisfazer as reclamações de indenização sob esta Convenção, e qualquer pagamento feito com tais recursos reduzirá qualquer responsabilidade proveniente da presente Convenção até o limite da quantia paga.

12 Um Estado Parte não deverá permitir que um navio de sua bandeira, ao qual este artigo se aplica, opere em nenhum momento a menos que a ele se tenha emitido um certificado de acordo com os parágrafos 2 ou 15.

13 Sujeito ao disposto no presente artigo, cada Estado Parte deverá assegurar em sua legislação nacional a exigência de que esteja em vigor seguro ou outra garantia financeira, no limite especificado no parágrafo 1, em relação a qualquer navio licenciado para transportar mais de doze passageiros, onde quer que esteja registrado, ao entrar ou deixar um porto em seu território, na medida em que se aplique esta Convenção.

14 Não obstante o disposto no parágrafo 5, um Estado Parte poderá notificar o Secretário-Geral que, para efeito do disposto no parágrafo 13, os navios não necessitam levar a bordo ou apresentar o certificado exigido no parágrafo 2 quando entrarem ou deixarem portos em seu território, desde que o Estado Parte que emite o certificado exigido no parágrafo 2 tenha notificado o Secretário-Geral sobre a manutenção do registro em formato eletrônico, acessível a todos os Estados Partes, atestando a existência do certificado e possibilitando aos Estados Partes cumprir suas obrigações, de acordo com o parágrafo 13.

15 Caso não for mantido seguro ou outra garantia financeira em relação a um navio de propriedade de um Estado Parte as disposições do presente artigo a este respeito não serão aplicáveis a tal navio, porém o navio deverá portar o certificado emitido pelas autoridades competentes do Estado de registro do navio, com a declaração de que o navio é propriedade daquele Estado e que a responsabilidade está coberta pela quantia prescrita de acordo com o parágrafo 1. Tal certificado deverá seguir o mais próximo possível o modelo estabelecido pelo parágrafo 2.

ARTIGO 5

Objetos de valor

O transportador não deverá ser responsável pela perda ou dano a dinheiro, títulos mobiliários negociáveis, ouro, prata, jóias, obras de arte, ou outros objetos de valor, exceto quando tais objetos tenham sido depositados com o transportador para fim de guarda de valores. Neste caso, o transportador deverá ser responsável até o limite previsto no parágrafo 3 do Artigo 8, a menos que um limite mais alto seja acordado, de acordo com o parágrafo 1 do Artigo 10.

ARTIGO 6

Parcela de falta contribuída

Se o transportador provar que a morte ou lesão corporal de um passageiro ou que a perda ou dano a sua bagagem foi causada ou contribuída pela falta ou negligência do passageiro, o tribunal com competência para julgar o caso poderá exonerar o transportador de toda ou parte de sua responsabilidade, de acordo com as disposições da lei daquele tribunal.

ARTIGO 7

Limite de responsabilidade por morte ou lesão corporal

1 A responsabilidade do transportador por morte ou lesão corporal de um passageiro, conforme o artigo 3, não excederá, em nenhuma hipótese, 400.000 unidades monetárias por passageiro em cada ocasião distinta. Se, conforme a lei do tribunal com jurisdição para julgar o caso, a indenização por danos for feita através de pagamento de renda periódica, o valor do capital equivalente desses pagamentos não deverá exceder aquele limite.

2 Um Estado Parte pode fixar o limite de responsabilidade prescrito no parágrafo 1 por meio de disposições específicas de sua legislação nacional, desde que o limite nacional de responsabilidade, se houver, não seja inferior ao prescrito no parágrafo 1. Um Estado Parte que utilize a opção prevista neste parágrafo informará ao Secretário-Geral o limite de responsabilidade adotado ou o fato de que não há limites.

ARTIGO 8

Limite de responsabilidade por perda ou dano à bagagem ou a veículos

- 1 A responsabilidade do transportador pela perda ou dano à bagagem de cabine não excederá em nenhum caso 2.250 unidades monetárias por passageiro e por transporte.
- 2 A responsabilidade do transportador pela perda ou dano ao veículo, inclusive toda a bagagem transportada em cima ou no interior do veículo, não excederá 12.700 unidades monetárias por veículo e por transporte.
- 3 A responsabilidade do transportador pela perda ou dano à bagagem que não esteja mencionada nos parágrafos 1 e 2 não excederá, em qualquer hipótese, 3.375 unidades monetárias por passageiro e por transporte.
- 4 O transportador e o passageiro poderão concordar que a responsabilidade do transportador ficará sujeita a uma franquia não superior a 330 unidades monetárias no caso de dano ao veículo e não superior a 149 unidades monetárias por passageiro no caso de perda ou dano a outra bagagem, sendo tal soma dedutível da quantia referente à perda ou aos danos sofridos.

ARTIGO 9

Unidade monetária e conversão

- 1 A Unidade monetária mencionada nesta Convenção é o Direito Especial de Saque, conforme definido pelo Fundo Monetário Internacional. As quantias mencionadas no parágrafo 1 do Artigo 3, no parágrafo 1 do Artigo 4bis, no parágrafo 1 do Artigo 7, e no Artigo 8 serão convertidas na moeda nacional do Estado do tribunal com jurisdição sobre o caso, com base no valor daquela moeda em relação ao Direito Especial de Saque, na data do julgamento ou em data acordada pelas partes. O valor da moeda nacional, em Direito Especial de Saque, de um Estado Parte que seja membro do Fundo Monetário Internacional, será calculado de acordo com o método de avaliação do Fundo Monetário Internacional em vigor na data em questão, aplicado a suas operações e transações. O valor da moeda nacional, em Direito Especial de Saque, de um Estado Parte que não seja membro do Fundo Monetário Internacional, será calculado conforme determinar aquele Estado Parte.
- 2 Não obstante, um Estado que não seja membro do Fundo Monetário Internacional e cuja legislação não permita a aplicação das disposições do parágrafo 1, poderá, por ocasião da ratificação, aceitação, aprovação ou adesão a esta Convenção ou em qualquer ocasião posterior, declarar que a Unidade monetária a que se refere o parágrafo 1 será equivalente a 15 francos-ouro. O franco-ouro referido neste parágrafo corresponde a sessenta e cinco e meio miligrama de ouro com teor de pureza novecentos. A conversão do franco-ouro na moeda nacional deverá ser feita de acordo com a legislação do Estado em questão.

3 O cálculo mencionado na última frase do parágrafo 1, e a conversão mencionada no parágrafo 2 serão feitos de tal forma que, na medida do possível, expressem na moeda nacional dos Estados Partes o mesmo valor real para as quantias referidas no parágrafo 1 do Artigo 3, no parágrafo 1 do Artigo 4bis, no parágrafo 1 do Artigo 7 e no Artigo 8, que resultaria da aplicação das três primeiras frases do parágrafo 1. Os Estados comunicarão ao Secretário-Geral o método de cálculo de acordo com o parágrafo 1, ou o resultado da conversão no parágrafo 2, conforme o caso, no momento do depósito do instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão a esta Convenção e quando houver alteração em qualquer deles.

ARTIGO 10

Disposições suplementares sobre os limites de responsabilidade

1. O transportador e o passageiro poderão acordar, expressamente e por escrito, limites mais altos de responsabilidade do que os previstos nos Artigos 7 e 8.
2. Os juros sobre os danos e as custas do processo não deverão ser incluídos nos limites de responsabilidade previstos nos Artigos 7 e 8.

ARTIGO 11

Defesas e limites para os servidores dos transportadores

Caso seja impetrada uma ação judicial contra um servidor ou um agente do transportador ou do transportador executante proveniente de danos cobertos por esta Convenção, tal servidor ou agente, caso prove que esteja agindo no âmbito de seu trabalho terá o direito de invocar as defesas e os limites de responsabilidade que o transportador ou o transportador executante têm direito de invocar de acordo com esta Convenção.

ARTIGO 12

Reclamações Cumulativas

1. Quando os limites de responsabilidade previstos nos Artigos 7 e 8 tiverem efeito, estes se aplicarão à soma das quantias recuperáveis em todas as reclamações provenientes de morte ou lesão corporal a qualquer passageiro, ou de perda ou dano a sua bagagem.
2. Em relação ao transporte realizado por um transportador executante, a soma das quantias recuperáveis do transportador e do transportador executante e de seus servidores e agentes que estejam agindo no âmbito de seu trabalho não deverá exceder a quantia mais alta que poderia ser estipulada contra o transportador ou o transportador executante

de acordo com esta Convenção, mas nenhuma das pessoas mencionadas deverá ser responsável por uma quantia que exceda o limite a ela aplicável.

3. Em qualquer caso em que um servidor ou agente do transportador ou do transportador executante tiver o direito, de acordo com o Artigo 11 desta Convenção, de invocar os limites de responsabilidade previstos nos Artigos 7 e 8, a soma das quantias recuperáveis do transportador ou do transportador executante, conforme seja o caso, e daquele servidor ou agente, não deverá exceder aqueles limites.

ARTIGO 13

Perda do direito à limitação de responsabilidade

1. O transportador não terá direito ao benefício de limitação de responsabilidade previsto nos Artigos 7 e 8 e no parágrafo 1 do Artigo 10, se for provado que o dano foi causado por um ato de omissão do transportador feito com a intenção de causar tal dano, ou por imprudência e com o conhecimento de que tal dano provavelmente ocorreria.

2. O servidor ou agente do transportador ou do transportador executante não deverá ter direito ao benefício de tais limites, se for provado que o dano foi causado por um ato de omissão daquele servidor ou do agente, feito com a intenção de causar tal dano, ou por imprudência e com o conhecimento de que tal dano provavelmente ocorreria.

ARTIGO 14

Base para as reclamações

Nenhuma ação por danos provenientes de morte ou lesão corporal a um passageiro, ou pela perda ou danos a sua bagagem, deverá ser levantada contra um transportador ou transportador executante a menos que esteja de acordo com as disposições desta Convenção.

ARTIGO 15

Notificação de perda ou dano à bagagem

1. O passageiro deverá notificar o transportador ou seu agente por escrito:

(a) no caso de dano aparente à bagagem:

- (i) para bagagem de cabine, antes ou na hora do desembarque do passageiro;
 - (ii) para todas as outras bagagens, antes ou na hora de sua entrega;
 - (b) no caso de danos à bagagem que não sejam aparentes, ou de perda de bagagem, dentro de 15 dias a partir da data de desembarque ou entrega, ou a partir da hora em que tal entrega deveria ter ocorrido.
2. Se o passageiro não cumprir com as disposições deste Artigo, presumir-se-á, a menos que seja provado o contrário, que ele recebeu a sua bagagem intacta.
3. A notificação por escrito não precisará ser dada caso a condição da bagagem tenha, no momento de seu recebimento, sido sujeita a vistoria ou inspeção conjunta.

ARTIGO 16

Prazo limite para propositura de ações

1. Qualquer ação por danos provenientes de morte ou lesão corporal a um passageiro ou de perda ou dano a sua bagagem não poderá ser proposta após decorrido um período de dois anos.
2. O período limite deverá ser calculado da seguinte maneira:
- (a) no caso de lesão corporal, a partir da data do desembarque do passageiro;
 - (b) no caso de morte ocorrida durante o transporte, a partir da data na qual o passageiro deveria ter desembarcado, e no caso de lesão corporal ocorrida durante o transporte e resultando na morte do passageiro após o desembarque, a partir da data da morte, desde que este período não seja superior a três anos a partir da data do desembarque;
 - (c) no caso de perda ou dano à bagagem, a partir da data do desembarque ou a partir da data na qual o desembarque deveria ter ocorrido, o que for mais tarde.
3. A lei do tribunal com jurisdição sobre o caso estabelecerá os fundamentos para a suspensão e interrupção dos períodos de limitação, porém, em nenhuma hipótese uma ação com base nesta Convenção poderá ser impetrada após expirados quaisquer dos seguintes prazos:
- (a) um prazo de cinco anos contados a partir da data de desembarque do passageiro ou da data em que o desembarque deveria ter sido efetuado, o que ocorrer mais tarde, ou caso ocorra antes de tal data

- (b) um prazo de três anos contados a partir do momento em que o reclamante teve conhecimento ou razoavelmente deveria ter tomado conhecimento da lesão, perda ou dano causado pelo incidente.

3. Não obstante os parágrafos 1, 2 e 3 deste Artigo, o período limite poderá ser estendido através de uma declaração do transportador ou de um acordo entre as partes após a causa da ação tenha sido levantada. A declaração ou acordo deverá ser feita por escrito.

ARTIGO 17

Jurisdição competente

1 As ações decorrentes dos artigos 3 e 4 desta Convenção deverão, por opção do reclamante, ser propostas perante um dos tribunais abaixo, desde que o tribunal esteja localizado em um Estado Parte desta Convenção, e sujeitas à legislação nacional de cada Estado aplicável ao local do tribunal, nos Estados com possíveis foros múltiplos.

- (a) o tribunal do Estado de residência permanente ou principal local de negócios do réu; ou
- (b) o tribunal do Estado de partida ou de destino, de acordo com o contrato de transporte; ou
- (c) o tribunal do Estado de domicílio ou residência permanente do reclamante, se o réu tiver um local de negócios nesse Estado e esteja sujeito a sua jurisdição, ou
- (d) o tribunal do Estado onde o contrato de transporte foi celebrado, se o réu tiver um local de negócios nesse Estado e esteja sujeito a sua jurisdição.

2 As ações previstas no artigo 4bis desta Convenção serão, por opção do reclamante, levadas a um dos tribunais onde a ação puder ser proposta contra o transportador ou o transportador executante, de acordo com o parágrafo 1.

3 Um Estado Parte deste Protocolo poderá aplicar outras regras para o reconhecimento e execução dos julgamentos, sempre que seu efeito garanta serem os julgamentos reconhecidos e executados, no mínimo, na mesma medida do disposto nos parágrafos 1 e 2.

4 Após a ocorrência do incidente que causou o dano, as partes podem concordar que a reclamação por danos será submetida a qualquer jurisdição ou a arbitragem

ARTIGO 17Bis

Reconhecimento e execução

1 Qualquer julgamento ditado por um tribunal com jurisdição de acordo com o Artigo 17, passível de ser cumprido no Estado de origem onde não esteja mais sujeito a procedimentos ordinários de revisão, deverá ser reconhecido em qualquer Estado Parte, exceto:

- (a) quando a sentença tenha sido obtida por fraude; ou
- (b) quando ao réu não tenha sido dada notificação razoável ou oportunidade justa de apresentar o seu caso.

2 Uma sentença reconhecida em conformidade com o parágrafo 1 será executável em cada Estado Parte assim que as formalidades exigidas naquele Estado tenham sido satisfeitas. As formalidades não permitirão que os casos sejam reabertos no mérito.

ARTIGO 18

Anulação das disposições contratuais

Qualquer disposição contratual concluída antes da ocorrência do incidente que originou a morte ou lesão corporal de um passageiro, ou a perda ou dano da bagagem do passageiro, e tenha como finalidade eximir qualquer pessoa responsável nos termos desta Convenção de responsabilidade com respeito ao passageiro, ou estabelecer um limite de responsabilidade inferior ao fixado pela presente Convenção, exceto como previsto no parágrafo 4 do Artigo 8 e qualquer estipulação cujo objetivo seja transferir o ônus da prova que recai sobre o transportador ou o transportador executante, ou restringir as opções especificadas nos parágrafos 1 ou 2 do Artigo 17, será nula e sem efeito, mas a nulidade desta provisão não tornará nulo o contrato de transporte, o qual permanecerá sujeito às provisões desta Convenção.

ARTIGO 19

Outras convenções sobre limitação de responsabilidade

Esta Convenção não deverá alterar os direitos ou deveres do transportador, do transportador executante e de seus servidores ou agentes previstos em convenções internacionais relativas à limitação de responsabilidade dos armadores de embarcações marítimas.

ARTIGO 20

Dano nuclear

Nenhuma responsabilidade se originará sob esta Convenção por danos causados por um incidente nuclear:

- (a) se o operador de uma instalação nuclear for responsável por tal dano em conformidade com a Convenção de Paris de 29 de julho de 1960 sobre a Responsabilidade de Terceiros no Campo da Energia Nuclear, com as emendas do Protocolo Complementar de 28 de janeiro de 1964, ou a Convenção de Viena de 21 de maio de 1963 sobre Responsabilidade Civil por Dano Nuclear, ou qualquer emenda ou Protocolo a ela aplicável que estiver em vigor;
- (b) ou se o operador de uma instalação nuclear for responsável por tal dano, conforme a legislação nacional que regula a responsabilidade por esse dano, desde que tal legislação seja em todos os aspectos tão favorável para a pessoas que possam sofrer danos quanto a Convenção de Paris ou a de Viena, ou qualquer emenda ou Protocolo aplicáveis.

ARTIGO 21

Transporte comercial por autoridades públicas

Esta Convenção se aplicará ao transporte comercial realizado por Estados ou Autoridades Públicas sob contratos de transporte de acordo com os definições contidas no Artigo 1.

ARTIGO 22

Declaração de inaplicabilidade

1. Qualquer parte poderá, no momento da assinatura, ratificação, aceitação, aprovação ou adesão a esta Convenção, declarar por escrito que não dará efeito a esta Convenção quando o passageiro e o transportador forem súditos ou cidadãos daquela Parte.
2. Qualquer declaração feita de acordo com o parágrafo 1 deste Artigo poderá ser revogada a qualquer momento através de uma notificação por escrito ao Secretário-Geral da Organização.

ARTIGO 22Bis

Cláusulas finais da Convenção

As cláusulas finais da presente Convenção serão os Artigos 17 a 25 do Protocolo de 2002 à Convenção de Atenas relativa ao Transporte de Passageiros e suas Bagagens por via Marítima, 1974. Referências nesta Convenção a Estados Partes deverão ser tomadas como referências a Estados Partes daquele Protocolo

CLÁUSULAS FINAIS

ARTIGO 17

Assinatura, ratificação, aceitação, aprovação e adesão

1 O presente Protocolo estará aberto para assinatura, na sede da Organização, a partir de 1 de maio de 2003 até 30 de abril de 2004, continuando aberto à adesão a partir de então.

2 Os Estados poderão manifestar o seu consentimento em obrigar-se perante este Protocolo mediante:

- (a) assinatura sem reserva quanto à ratificação, aceitação ou aprovação; ou
- (b) assinatura sujeita à ratificação, aceitação ou aprovação seguida pela ratificação, aceitação ou aprovação; ou
- (c) adesão

3 A ratificação, aceitação, aprovação ou adesão será efetuada mediante o depósito de um instrumento para este efeito junto ao Secretário-Geral.

4 Qualquer instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão depositado após a entrada em vigor de uma emenda ao presente Protocolo, que seja aplicável a todos os Estados Partes existentes, ou após cumpridas todas as medidas requeridas para a entrada em vigor da emenda com respeito àqueles Estados Partes, será considerado como aplicado a este Protocolo modificado pela emenda.

5 Um Estado não poderá manifestar seu consentimento em obrigar-se perante este Protocolo a menos que denuncie os seguintes instrumentos, se deles for Parte:

- (a) a Convenção de Atenas relativa ao Transporte de Passageiros e Suas Bagagens por Via Marítima, feita em Atenas a 13 de dezembro de 1974;

- (b) o Protocolo à Convenção de Atenas relativa ao Transporte de Passageiros e Suas Bagagens por Via Marítima, feito em Londres a 19 de novembro de 1976; e
- (c) o Protocolo de 1990 que emenda a Convenção de Atenas relativa ao Transporte de Passageiros e Suas Bagagens por Via Marítima, feita em Atenas a 29 de março de 1990

com efeito a partir da data em que este Protocolo entre em vigor para aquele Estado, de acordo com o artigo 20.

ARTIGO 18

Estados com mais de um regime jurídico

- 1 Se um Estado tiver duas ou mais unidades territoriais nas quais sejam aplicáveis regimes jurídicos distintos em relação às matérias tratadas pelo presente Protocolo, poderá declarar, no momento da assinatura, ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, que o presente Protocolo será aplicável a todas as suas unidades territoriais, ou somente a uma ou mais delas, e poderá, em qualquer momento, modificá-la pela substituição da declaração original por outra.
- 2 Qualquer uma destas declarações deverá ser notificada ao Secretário-Geral e nela constarão expressamente as unidades territoriais às quais o Protocolo se aplica.
- 3 Em relação a um Estado parte que tenha feito tal declaração:
 - (a) as referências ao Estado de registro do navio e, no que diz respeito ao certificado de seguro obrigatório, ao Estado que o emite ou autentica, serão entendidas como referências à unidade territorial em que o navio esteja registrado e que emite ou autentica o certificado respectivamente;
 - (b) as referências às exigências da legislação nacional, limites de responsabilidades nacionais e moeda nacional serão entendidas, respectivamente, como referências às exigências da lei, dos limites de responsabilidade e da moeda da unidade territorial pertinente; e
 - (c) as referências a tribunais, e a julgamentos reconhecidos nos Estados Partes, serão entendidas como referências aos tribunais da unidade territorial relevante, assim como os julgamentos que deverão ser por ela reconhecidos.

ARTIGO 19

Organizações Regionais de Integração Econômica

1 Uma Organização Regional de Integração Econômica, constituída por Estados soberanos que tenham transferido sua competência em certos assuntos regidos pelo presente Protocolo, poderá assinar, ratificar, aceitar, aprovar, ou aderir ao presente Protocolo. Uma Organização Regional de Integração Econômica que seja Parte do presente Protocolo terá os mesmos direitos e obrigações que um Estado Parte na medida em que tenha competência nos assuntos regulados por este Protocolo.

2 Quando uma Organização Regional de Integração Econômica exercer seu direito de voto em assuntos de sua competência terá um número de votos igual ao número de seus Estados Membros que sejam Partes do presente Protocolo e que lhe tenham transferido competência com respeito ao assunto em questão. A Organização Regional de Integração Econômica não exercerá seu direito de voto se seus Estados Membros o exercerem, e vice-versa.

3 Quando o número de Estados Partes for relevante para dar efeito ao disposto neste Protocolo, incluídos os artigos 20 e 23 mas sem se limitar a eles, a Organização Regional de Integração Econômica não contará como Estado Parte além dos seus Estados Membros que são Estados Partes.

4 No momento da assinatura, ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, a Organização Regional de Integração Econômica fará uma declaração ao Secretário-Geral especificando os assuntos regulados por este Protocolo sobre os quais foi transferida competência àquela Organização pelos Estados Membros signatários ou Partes deste Protocolo, assim como sobre qualquer outra restrição relevante no âmbito daquela competência. A Organização Regional de Integração Econômica notificará prontamente o Secretário-Geral de quaisquer mudanças com referência à distribuição de competência especificada na declaração mencionada neste parágrafo, incluindo novas transferências de competência. Tais declarações serão disponibilizadas pelo Secretário-Geral, conforme o disposto no artigo 24 deste Protocolo.

5 Presume-se que os Estados Partes que sejam Estados Membros de uma Organização Regional de Integração Econômica e Partes do presente Protocolo, terão competência em todos os assuntos regulados por este Protocolo cujas transferências de competência a tal organização não tenham sido especificamente declaradas ou comunicadas em conformidade com o disposto no parágrafo 4.

ARTIGO 20

Entrada em vigor

1 O presente Protocolo deverá entrar em vigor doze meses após a data em que 10 Estados Membros tenham assinado sem reserva quanto à ratificação, aceitação ou

aprovação, ou tenham depositado instrumentos de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão com o Secretário-Geral.

2 Para qualquer Estado que ratifique, aceite, aprove ou adira após cumpridas as condições relativas à entrada em vigor estabelecidas no parágrafo 1, o presente Protocolo entrará em vigor três meses a partir da data em que o Estado houver depositado o instrumento apropriado, porém não antes de o Protocolo ter entrado em vigor, conforme o disposto no parágrafo 1.

ARTIGO 21

Denúncia

1 O presente Protocolo poderá ser denunciado por qualquer Estado Parte em qualquer momento posterior à data em este Protocolo entre em vigor para aquele Estado.

2 A denúncia será efetuada mediante o depósito de um instrumento com o Secretário-Geral.

3 A denúncia surtirá efeito doze meses após a data em que se tenha depositado com o Secretário-Geral o instrumento de denúncia, ou transcorrido qualquer outro prazo mais longo que conste de tal instrumento.

4 Entre os Estados Partes do presente Protocolo, a denúncia da Convenção por qualquer um deles, em conformidade com o artigo 25 do mesmo, não será interpretada de modo algum como denúncia da Convenção como emendada por este Protocolo.

ARTIGO 22

Revisão ou emenda

1 A Organização poderá convocar uma conferência com o objetivo de revisar ou emendar o presente Protocolo.

2 A Organização convocará uma conferência dos Estados Partes deste Protocolo para revisar ou emendar este Protocolo a pedido de pelo menos um terço dos Estados Partes.

ARTIGO 23

Emendas aos limites

1 Sem prejuízo ao disposto no artigo 22, o procedimento especial estabelecido no presente artigo será aplicado unicamente para efeitos de emenda aos limites que constam no parágrafo 1 do artigo 3, no parágrafo 1 do artigo 4*bis*, no parágrafo 1 do artigo 7 e no artigo 8 da Convenção, como emendada por este Protocolo.

2 Por solicitação de pelo menos metade, porém em nenhum caso por menos de seis dos Estados Partes do presente Protocolo, o Secretário-Geral circulará entre todos os Membros da Organização e Estados Partes qualquer proposta destinada a emendar os limites, incluindo as franquias dedutíveis, como especificado no artigo 3, no parágrafo 1 do artigo 4bis, no parágrafo 1 do artigo 7 e no artigo 8 desta Convenção, conforme emendada por este Protocolo.

3 Qualquer emenda proposta e circulada conforme acima indicado será submetida ao Comitê Legal da Organização (daqui por diante referido como “Comitê Legal”) para consideração em data pelo menos seis meses após a data em que foi circulada.

4 Todos os Estados Partes da Convenção, conforme emendada pelo presente Protocolo, sejam ou não Membros da Organização, terão direito de participar dos processos do Comitê Legal de exame e adoção de emendas.

5 As emendas serão adotadas pela maioria de dois terços dos Estados Partes da Convenção, conforme emendada por este Protocolo, presentes e votantes no Comitê Legal ampliado como disposto no parágrafo 4, com a condição de que pelo menos metade dos Estados Partes da Convenção, conforme emendada por este Protocolo, esteja presente no momento da votação.

6 Ao considerar uma proposta de emendas aos limites, o Comitê Legal levará em consideração a experiência de incidentes e, especialmente, as quantias dos danos deles resultantes, as mudanças no valor monetário e o efeito da emenda proposta sobre o valor do seguro.

7 (a) Nenhuma emenda relativa aos limites estabelecidos de acordo com o presente artigo poderá ser examinada antes de transcorridos cinco anos contados a partir da data em que este Protocolo foi aberto para assinatura, nem antes de transcorridos cinco anos contados a partir da data de entrada em vigor de uma emenda anterior introduzida conforme este artigo.

(b) Nenhum limite poderá ser aumentado de modo a exceder a quantia correspondente ao limite estabelecido na Convenção, conforme emendado por este Protocolo, incrementado a seis por cento ao ano calculado como juros compostos a partir da data em que este Protocolo for aberto para assinatura.

(c) Nenhum limite poderá ser aumentado de modo a exceder quantia correspondente ao limite estabelecido na Convenção, conforme emendada por este Protocolo, multiplicado por três.

8 Qualquer emenda adotada de acordo com o parágrafo 5 será comunicada pela Organização a todos os Estados Partes. A emenda será entendida como tendo sido aceita no final do período de dezoito meses após a data de notificação, a menos que dentro deste período um quarto dos Estados que eram Partes na época da adoção da emenda tenham comunicado ao Secretário-Geral que não aceitam a emenda, caso em que a emenda será rejeitada e não terá efeito.

9 Uma emenda que tenha sido considerada como aceita de acordo com o parágrafo 8 entrará em vigor dezoito meses após a sua aceitação.

10 Todos os Estados Partes ficarão obrigados por esta emenda, a menos que denunciem este Protocolo de acordo com o disposto nos parágrafos 1 e 2 do artigo 21 pelo menos seis meses antes de a emenda entrar em vigor. Tal denúncia terá efeito quando a emenda entrar em vigor.

11 Quando uma emenda tenha sido adotada mas antes de expirado o prazo de dezoito meses para a aceitação, um Estado que se tornar Parte durante aquele período ficará obrigado por esta emenda se esta entrar em vigor. Um Estado que se tornar Parte após tal período ficará obrigado por uma emenda aceita conforme o disposto no parágrafo 8. Nos casos referidos neste parágrafo, um Estado fica obrigado por uma emenda quando esta entre em vigor, ou quando este Protocolo entre em vigor para aquele Estado, se for mais tarde.

ARTIGO 24

Depositário

1 Este Protocolo e quaisquer emendas adotadas conforme o disposto no artigo 23 serão depositados com o Secretário-Geral.

2 O Secretário-Geral deverá:

- (a) informar a todos os Estados que tenham assinado ou aderido ao presente Protocolo:
 - (i) toda nova assinatura ou depósito de um instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, assim como a data em que ocorrer;
 - (ii) cada declaração e comunicação feita conforme disposto nos parágrafos 2 e 3 do artigo 9, parágrafo 1 do artigo 18 e parágrafo 4 do artigo 19 da Convenção conforme revisada por este Protocolo;
 - (iii) a data de entrada em vigor do presente Protocolo;
 - (iv) qualquer proposta de emenda dos limites feita de acordo com o parágrafo 2 do artigo 23 deste Protocolo;
 - (v) qualquer emenda adotada conforme o parágrafo 5 do artigo 23 deste Protocolo;
 - (vi) qualquer emenda aceita conforme o parágrafo 8 do artigo 23 deste Protocolo, assim como a data em que tal emenda entrar em vigor, segundo o disposto nos parágrafos 9 e 10 desse artigo;
 - (vii) o depósito de qualquer instrumento de denúncia deste Protocolo, assim como a data do depósito e a data em que a denúncia terá efeito;
 - (viii) toda comunicação exigida por qualquer artigo deste Protocolo;

- (b) remeter cópias autênticas certificadas deste Protocolo a todos os Estados que tenham assinado ou aceito o mesmo.

3 Assim que este Protocolo entre em vigor, o Secretário-Geral remeterá o texto pertinente ao Secretariado das Nações Unidas para efeitos de registro e publicação, em conformidade com o disposto no artigo 102 da Carta das Nações Unidas.

ARTIGO 25

Idiomas

Este Protocolo está redigido em um só exemplar original nos idiomas árabe, chinês, espanhol, francês, inglês, e russo, sendo cada texto igualmente autêntico.

EM FÉ DO QUE os abaixo assinados, sendo devidamente autorizados por seus respectivos Governos, assinaram esta Convenção.

FEITO EM LONDRES, no primeiro dia de novembro de dois mil e dois.

ANEXO

CERTIFICADO DE SEGURO OU OUTRA GARANTIA FINANCEIRA COM RESPEITO À RESPONSABILIDADE POR MORTE OU LESÃO CORPORAL DE PASSAGEIROS

Emitida em conformidade com as provisões do artigo 4bis da Convenção de Atenas Relativa ao Transporte de Passageiros e Suas Bagagens por Via Marítima, 2002,

Nome do Navio	Número e letras indicativas	Número IMO de Identificação	Porto de Registro	Nome e endereço completo do principal local de negócios do transportador que realiza de fato o transporte

Certifica-se que o navio acima mencionado está coberto por uma apólice de seguro ou outra garantia financeira que cumpre com as disposições do artigo 4bis da Convenção de Atenas Relativa ao Transporte de Passageiros e Suas Bagagens por Via Marítima, 2002

Tipo de garantia

Duração da garantia

Nome e endereço do(s) segurador(es) e/ou garantidor(es)

Nome

Endereço

Este certificado é válido até

Emitido ou endossado pelo Governo de

(Designação completa do Estado)

OU

O seguinte texto será utilizado quando um Estado Parte faça uso do disposto no parágrafo 3 do artigo 4bis.

Este certificado foi emitido por delegação de competência do Governo de(designação completa do Estado) por.....(nome da instituição ou organização)

..... a

(Local)

(Data)

.....
(Assinatura e título do funcionário que emite ou autentica o certificado)

Notas explicativas:

1. Se desejado, a designação do Estado poderá mencionar a autoridade pública competente do país em que se emite o certificado;
2. Se a importância total da garantia tiver sido fornecida por mais de uma fonte, a importância de cada uma delas deverá ser indicada.
3. Se a garantia tiver formas distintas, estas deverão ser discriminadas.
4. O dado “Duração da garantia” deve estipular a data em que tal garantia começará a ter efeito.
5. O dado “Endereço” do(s) segurador(es) e/ou garantidor (es) deverá indicar o endereço do principal local de negócios do(s) segurador(es) e/ou garantidor (es). Se for o caso, deve ser indicado o local de negócios em que foi feito o seguro ou outra garantia.