



Direção-Geral de Recursos Naturais,  
Segurança e Serviços Marítimos

Direção de Serviços de Administração Marítima

Avenida Brasília 1449-030 LISBOA, PORTUGAL  
Telefone: 21 3035700 - Fax: 21 3035702

Circular N.º 11  
Rev. 1

Aprovado: 06-04-2017

Páginas: 12

<b>Assunto:</b>	<b>Implementação do Regulamento (CE) N.º 392/2009 relativo à responsabilidade das transportadoras de passageiros por mar em caso de acidente</b>
<b>Para:</b>	Proprietários, Armadores, Operadores, Companhias, Comandantes e Mestres de embarcações de bandeira Portuguesa, Seguradoras, Organizações Reconhecidas

*Aviso - A consulta deste documento não substitui a leitura dos documentos legais referenciados e publicados pelas fontes oficiais, pelo que a DGRM não se responsabiliza por quaisquer incorreções produzidas na transcrição do original para este formato.*

*Referências: Regulamento (CE) N.º 392/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativo à responsabilidade das transportadoras de passageiros por mar em caso de acidente. Decreto n.º 13/2015, de 14 de julho, aprova para adesão o Protocolo de 2002 à Convenção de Atenas sobre o Transporte Marítimo de Passageiros e Bagagens por Mar. Aviso n.º 11/2016, de 7 de Abril, torna público que a República Portuguesa depositou o seu instrumento de ratificação do 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, tendo formulado uma reserva relativa à limitação de responsabilidade do transportador por risco de guerra e à obrigação de seguro. Carta circular n.º 2758 da OMI, relativo ao “Guia para a implementação da Convenção de Atenas, 2002, relativa ao Transporte de Passageiros e à sua Bagagem por Mar.”*

## 1.OBJETIVO

A presente circular tem por fim a divulgação da obrigatoriedade da existência a bordo, após 31 de dezembro de 2012, de certificados de seguro, nos termos estabelecidos pelo Regulamento (CE) N.º 392/2009.

M-DSAM-01(3)

A DGRM assegura o controlo desta Circular enquanto publicada na sua página oficial da internet (Área “Administração Marítima”). No caso de impressão ou download, esta passa imediatamente a “documento não controlado” pelo que é responsabilidade dos Utilizadores confirmar, através da consulta da mesma página da internet, que a mesma se mantém em vigor.

## 2. INTRODUÇÃO

2.1 O Regulamento (CE) N.º 392/2009, doravante mencionado como Regulamento, cria, dentro da União Europeia (EU), um regime de responsabilidade e de seguro relativo às transportadoras de passageiros por mar em caso de acidente. Pretende-se desta forma garantir, que os navios que navegam sob a bandeira de um Estado membro da União Europeia (EU), ou do Espaço Económico Europeu (EEE), ou de Estados Terceiros, que se destinam ou escalam portos da EU e/ou do EEE sejam portadores do respetivo Certificado de Seguro para o transporte de passageiros por mar, emitido pela Administração Marítima de um dos Estados parte da Convenção de Atenas, com base numa Apólice de Seguro, ou em qualquer outra Garantia Financeira destinada ao mesmo fim.

Este Regulamento reproduz disposições da Convenção de Atenas relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Mar, de 1974, tal como alterada pelo Protocolo de 2002 consideradas como a “Convenção de Atenas 2002”, bem como da Reserva à mesma, formulada pela República Portuguesa, pelo Aviso 11/2016, de 7 de abril e, ainda, das Linhas de Orientação da Organização Marítima Internacional (OMI) para a implementação da Convenção de Atenas, adotadas pelo Comité Jurídico da OMI, a 19 de outubro de 2006.

2.2 O Protocolo de 2002 aumenta substancialmente os limites de responsabilidade do navio em relação à Convenção de Atenas de 1974, os quais passam a abranger morte, lesões corporais dos passageiros, perda ou danos aos passageiros, veículos, bagagem e equipamentos de mobilidade, incluindo ainda, disposições de responsabilidade restrita, para os pedidos com base em “incidentes de navegação”<sup>1</sup>. O Protocolo de 2002 introduz também, a obrigatoriedade de existência de seguro de responsabilidade por riscos de guerra referindo o APÊNDICE B do Regulamento, ser conveniente a emissão de dois certificados distintos, consoante a responsabilidade, seja ou não, proveniente da cobertura de riscos de guerra.

---

<sup>1</sup> “Incidentes de navegação”, um naufrágio, viragem da quilha, colisão ou encalhe do navio, explosão ou incêndio do navio ou defeito do navio

### 3. ÂMBITO DE APLICAÇÃO DO REGULAMENTO

3.1 O Regulamento aplica-se a quaisquer transportes internacionais<sup>2</sup> em que:

3.1.1 O navio arvora a bandeira, ou esteja registado num Estado-membro da UE ou do EEE; ou

3.1.2 O contrato de transporte seja celebrado num Estado-membro da UE ou do EEE; ou

3.1.3 O local de partida ou de destino, nos termos do contrato de transporte, se situe num Estado-membro da UE ou do EEE.

3.2 Nos termos do considerando (12) do Regulamento, a expressão “ou esteja nele (Estado-Membro) registado” deverá ser interpretada no sentido de que o Estado de bandeira, para efeitos do registo de fretamento em casco nu, deve ser um Estado-membro da UE ou do EEE, ou uma parte contratante da Convenção de Atenas.

3.3 O Regulamento aplica-se também ao transporte por mar em viagens domésticas em navios das Classes A e B nos termos do artigo 4.º da Diretiva 2009/45/CE. O artigo 11.º do Regulamento permite aos Estados-membros adiar a aplicação do Regulamento até 31 de dezembro de 2016, para os navios da Classe A, e até 31 de dezembro de 2018 para os navios da Classe B.

A Administração Marítima Portuguesa tomou a decisão de exercer a opção consagrada no artigo 11º do Regulamento no que concerne ao transporte por mar em viagens domésticas, a qual é aplicada a todo o território nacional do seguinte modo:

3.3.1 Navios de Classe A, até 31 de dezembro de 2016; e

3.3.2 Navios de Classe B, até 31 de dezembro de 2018.

3.4 Considerado ainda o âmbito de aplicação do Regulamento, os Estados-membros da UE e do EEE podem aplicar o disposto no Regulamento a todas as viagens domésticas por mar.

---

<sup>2</sup> O nr.9 do artigo 1º da Convenção de Atenas define “transporte internacional” como qualquer transporte cujo local de partida e local de destino, em conformidade com o contrato de transporte, se situam em dois Estados diferentes ou num único Estado se, nos termos do contrato de transporte ou do itinerário previsto, existir um porto de escala intermédio noutra Estado.

A Administração Marítima Portuguesa tomou a decisão de não aplicar, por inadequação no momento presente, a extensão do âmbito do Regulamento relativa às viagens domésticas por mar, realizadas dentro do território nacional por embarcações das Classes C e D nos termos do artigo 4.º da Diretiva 2009/45/CE.

3.5 A definição de “*passageiro*” apresentada pelo artigo 1.º da Convenção de Atenas 2002 abrange qualquer pessoa transportada num navio ao abrigo de um contrato de transporte, ou que, com o consentimento da transportadora, acompanha um veículo ou animais vivos cobertos por um contrato de transporte de mercadorias não regido pela própria Convenção de Atenas 2002.

3.6 Esta definição é abrangente, pois é aplicável no caso de um navio de carga, quando são transportados a bordo contentores com animais vivos; quando o número total dos tratadores dos animais for, numa única viagem, superior a 12, serão considerados passageiros.

3.7 Também no caso dos navios RO-RO de carga, que transportem camiões e onde o número dos motoristas presentes numa viagem exceda os 12 motoristas, neste caso, estes motoristas deverão ser considerados igualmente como passageiros.

3.8 Nestes casos estes navios serão igualmente abrangidos pelas disposições da Convenção de Atenas 2002 e pelo Regulamento.

Estas situações previstas caem obrigatoriamente no âmbito de aplicação do artigo 4.º-A que regulamenta o seguro obrigatório.

#### **4. DISPOSIÇÕES ADICIONAIS INTRODUZIDAS PELO REGULAMENTO**

##### *4.1 Indemnização relativa ao equipamento de mobilidade ou a outro equipamento específico.*

O artigo 4º do Regulamento estabelece que a responsabilidade da transportadora se rege pelo disposto no n.º 3 do artigo 3.º da Convenção de Atenas, em caso de perda, ou dano de equipamento de mobilidade, ou de outro equipamento específico utilizado por passageiros com mobilidade reduzida. Nestes casos, a indemnização deve corresponder ao valor da

substituição do equipamento em causa ou, se for caso disso, aos custos relativos às reparações.

#### 4.2 *Adiantamento.*

4.2.1 Deverá ter-se presente que o estipulado no artigo 6º do Regulamento impõe à transportadora que efectuou de facto a totalidade ou parte do transporte de um passageiro, o pagamento de um adiantamento, no caso de morte ou lesão corporal, provocado por um incidente de navegação ocorrido durante o transporte. O adiantamento deverá ser suficiente para cobrir as necessidades económicas imediatas, numa base proporcional aos danos sofridos, no prazo máximo de 15 dias, a contar da identificação do titular do direito à indemnização, sendo que, em caso de morte do passageiro, este pagamento não pode ser inferior a 21.000 €;

4.2.2 O adiantamento não constitui um reconhecimento de responsabilidade e pode ser deduzido de qualquer montante pago posteriormente com base no Regulamento.

#### 4.3 *Informação aos passageiros.*

4.3.1 De acordo com o Regulamento, a transportadora e/ou a transportadora de facto asseguram que são prestadas aos passageiros informações adequadas e compreensíveis sobre os seus direitos;

4.3.2 Sempre que um contrato de transporte seja celebrado num Estado-membro da EU ou do EEE, essas informações devem ser prestadas em qualquer ponto de venda, inclusive através de vendas feitas por telefone e pela internet. Sempre que o lugar de partida seja um Estado-membro da EU ou do EEE, essas informações devem ser prestadas antes da partida e, em qualquer outro caso, devem ser prestadas o mais tardar no momento da partida;

4.3.3 Para dar cumprimento à obrigação prevista no artigo 7º do Regulamento, a transportadora ou a transportadora de facto devem, pelo menos, fornecer aos passageiros as informações contidas num resumo das disposições do Regulamento elaborado pela Comissão e constantes do ANEXO I à presente Circular.

## 5. RESPONSABILIDADE

5.1 Prevê-se no artigo 3.º do Regulamento que o regime de responsabilidade relativamente aos passageiros, à sua bagagem e aos seus veículos se rege pelo próprio Regulamento, pelo disposto em determinados artigos da Convenção de Atenas 2002, e pelas Linhas de Orientação da OMI anexas ao Regulamento, que assumem carácter vinculativo.

5.2 O artigo 3.º da Convenção de Atenas 2002 prevê ainda o regime de responsabilidade resultante da perda ou dano da bagagem, seja a bagagem de camarote (cabine), seja outra bagagem distinta da de camarote.

## 6. SEGURO OBRIGATÓRIO<sup>3</sup>-Artigo 4A

Quando os passageiros são transportados a bordo de um navio registado num Estado parte, autorizado a transportar mais de doze passageiros, e caso a Convenção de Atenas 2002 seja aplicável, as transportadoras que efectuem 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 Convenção de Atenas 2002. O limite do seguro obrigatório ou de outra garantia financeira não deve ser inferior a 250 000 SDR<sup>4</sup> por passageiro, em cada caso concreto.

## 7. LIMITAÇÃO DA RESPONSABILIDADE

7.1 Os limites do transportador por morte ou lesão corporal dos passageiros ou por perda ou dano da bagagem ou dos veículos estão previstos, respetivamente, nos artigos 7.º e 8.º da Convenção de Atenas 2002.

<sup>3</sup> Refere-se ao artigo 4º-A do Regulamento.

<sup>4</sup> SDR “Special Drawing Rights” - Taxa Baseada no Direito de Saque Especial (ou Unidade de Conta) - é um instrumento de reserva criado pelo Fundo Monetário Internacional (FMI) em 1969 para complementar a reserva oficial dos seus países membros. No momento da publicação 1 SDR valia cerca de 0,860 €. O valor diário do SDR face ao Euro pode ser obtido a partir da página electrónica do FMI em [http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms\\_five.aspx](http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_five.aspx).

7.2 A legislação Portuguesa limita a responsabilidade do transportador por risco de guerra, e dos quais possa resultar a morte ou lesão corporal dos passageiros, aos seguintes valores:

7.2.1 250.000 SDR por passageiro e em cada caso concreto; ou

7.2.2 340 Milhões de SDR, no total, por navio, e em cada caso concreto.

7.3 São abrangidos pelo seguro mencionado no ponto anterior o ressarcimento dos danos causados aos passageiros por:

7.3.1 Guerra, guerra civil, revolução, rebelião, insurreição ou confrontos civis dela decorrente, ou qualquer ato hostil de ou contra uma potência beligerante;

7.3.2 Captura, apresamento, arresto, restrição ou retenção e as consequências de tais atos ou qualquer tentativa de os praticar;

7.3.3 Minas, torpedos, bombas abandonadas ou outras armas de guerra abandonadas;

7.3.4 Atos de terroristas ou quaisquer pessoas que ajam com dolo ou por motivos políticos e quaisquer medidas tomadas para prevenir ou combater esses riscos;

7.3.5 Confisco e expropriação;

7.4 O seguro dos riscos de guerra pode estar sujeito às isenções, limitações e requisitos, nos termos do disposto do Anexo II do Regulamento (CE) N.º 392/2009, de 23 de abril.

## **8. CERTIFICADO DE SEGURO**

8.1 Todos os navios de passageiros abrangidos pelo âmbito de aplicação do Regulamento estão obrigados, nos termos do artigo 4.º-A do referido Regulamento, a possuir um certificado que comprove que o navio beneficia de um seguro ou outra garantia financeira válidos. O limite do seguro obrigatório ou de outra garantia financeira não deve ser inferior a 250.000 SDR por passageiro, em cada caso concreto.

8.2 Os certificados de seguro dos navios de passageiros que arvoram a bandeira Portuguesa são emitidos pela Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos, DGRM, em língua portuguesa e inglesa e devem permanecer sempre a bordo do navio. A DGRM pode

ainda emitir certificados a navios de Estados terceiros, no caso desses navios escalarem ou se dirigirem a um porto nacional ou a um porto da UE ou do EEE.

8.3 Tais certificados serão emitidos de acordo com a data de início e de validade estipulada na carta azul ou garantia financeira fornecida pela seguradora ou outro prestador de garantia financeira e em circunstância alguma os certificados serão emitidos por períodos superiores a 12 meses, com início em qualquer altura do ano civil. A data de início e de fim do certificado de cobertura de seguro de guerra, como o seguro de cobertura de outras eventualidades que não de guerra, exigidas para um navio individual, deve ser coincidente.

8.4 Os certificados existentes a bordo de navios registados em Estados terceiros, emitidos de acordo com o Protocolo de 2002 à Convenção de Atenas sobre o Transporte Marítimo de Passageiros e suas Bagagens por Mar serão reconhecidos por Portugal.

## 9. EMISSÃO DO CERTIFICADO DE SEGURO

Os proprietários ou as companhias de navios de passageiros abrangidos pelo âmbito de aplicação do Regulamento ou os seus representantes legais deverão requerer à DGRM, de preferência, através de correio eletrónico, a emissão do certificado de seguro. O [Requerimento de Serviços](#), o qual pode ser descarregado da página oficial da DGRM, deve ser preenchido e enviado para [dsam.requerimentos@dgrm.mm.gov.pt](mailto:dsam.requerimentos@dgrm.mm.gov.pt), conjuntamente com as evidências que demonstrem ter sido subscrito um seguro ou outra garantia financeira, nomeadamente a garantia de um banco ou de uma instituição semelhante, para cobertura da responsabilidade por morte e lesão corporal dos passageiros, perda ou danos da bagagem, veículos, e equipamentos de mobilidade, ou de outro equipamento específico utilizado por passageiros com mobilidade reduzida, nos precisos termos da legislação invocada. O âmbito e montante da garantia deverão ser iguais ao estabelecido no artigo 4.º-A do Regulamento e as disposições das Linhas de Orientação da OMI relativas à Implementação da Convenção de Atenas 2002.



## 10. TAXAS

Pela emissão do certificado mencionado no ponto 8. é devida uma taxa. A legislação nacional de suporte e as **taxas legais em vigor** podem igualmente ser obtidas na página oficial da DGRM.

A presente Circular substitui a Circular N.º 11, de 19.12.2012.

Lisboa, 6 de abril de 2017

O Diretor de Serviços de Administração Marítima

**Para mais informações contactar:**

**Direção Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos**

Avenida Brasília 1449 - 030 LISBOA, PORTUGAL

Tel: (+351) 213 035 700

Fax: (+351) 213 035 702

Linha Azul: (+351) 21 3035703

[www.dgrm.mm.gov.pt](http://www.dgrm.mm.gov.pt)

E-mail: [dsam.secretariado@dgrm.mm.gov.pt](mailto:dsam.secretariado@dgrm.mm.gov.pt)

*NOTA: à data de publicação todos os contactos de endereços e telefone estão corretos.*

## ANEXO I

# Responsabilidade dos proprietários dos navios em caso de acidente

### SÍNTESE

Os passageiros envolvidos em acidentes marítimos devem beneficiar de um nível adequado de indemnização por perdas ou danos sofridos. Para assegurar que assim é, os proprietários dos navios devem dispor de sistemas de seguro apropriados.

### ATO

[Regulamento \(CE\) n. 392/2009](#) do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativo à responsabilidade das transportadoras de passageiros por mar em caso de acidente.

### PARA QUE SERVE ESTE REGULAMENTO?

O regulamento estabelece regras harmonizadas relativas à responsabilidade e ao seguro das companhias de navegação que transportam passageiros por mar. Introduce no direito europeu as disposições da [Convenção de Atenas de 1974](#) relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Mar e as [Diretrizes da Organização Marítima Internacional](#).

### PONTOS-CHAVE

A legislação é aplicável a todos os navios que arvoem bandeira de um país da UE, que viagem de ou para um porto europeu ou que funcionem ao abrigo de um contrato de transporte europeu (isto é, um contrato entre a transportadora e os seus passageiros que define direitos, deveres e responsabilidades).

A legislação é atualmente aplicável às viagens internacionais e internas, mas não é aplicável a viagens internas durante as quais o navio está a menos de 5 milhas da costa.

A responsabilidade dos operadores abrange os passageiros, a respetiva bagagem e veículos e o equipamento de mobilidade das pessoas com mobilidade reduzida.

Em caso de lesão ou dano provocado por um incidente de navegação (ou seja, um naufrágio, viragem de quilha, colisão ou encalhe, explosão ou incêndio ou defeito do navio), as vítimas não têm de comprovar que houve culpa por parte da transportadora para obterem uma indemnização.

Os operadores de navios devem pagar um adiantamento para cobrir as necessidades económicas imediatas de um passageiro em caso de morte ou lesão corporal num incidente de navegação. Este pagamento não implica que a companhia de navegação admita responsabilidade.

O adiantamento mínimo pela morte de um passageiro é de 21 000 euros.

As companhias de navegação devem fornecer aos passageiros informações compreensíveis sobre os seus direitos.

Estas informações devem estar disponíveis em qualquer ponto de venda, inclusive através do telefone e pela Internet, e devem ser prestadas antes da partida ou, o mais tardar, no momento da partida.

A Comissão Europeia deve, o mais tardar três anos após a data de aplicação da legislação (31 de dezembro de 2012), elaborar um relatório sobre a sua aplicação.

Os governos da UE podem adiar a aplicação da legislação aos navios envolvidos em viagens puramente internas abrangidos pelo regulamento. Para navios que viajem a menos de 20 milhas de distância da costa, o prazo é, o mais tardar, 31 de dezembro de 2018. Para os restantes navios, o prazo é 31 de dezembro de 2016.

## A PARTIR DE QUANDO É APLICÁVEL O REGULAMENTO?

A partir de 29 de maio de 2009.

Para mais informações, consultar [os direitos dos passageiros no sítio web da Comissão Europeia](#).