

CONVENÇÃO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDADE CIVIL EM DANOS CAUSADOS POR POLUIÇÃO POR ÓLEO, 1969

Os Estados Partes da presente Convenção,

Conscientes dos riscos de poluição criados pelo transporte Marítimo Internacional de óleo a granel,

Convencidos da necessidade de garantir uma indenização adequada às pessoas que venham a sofrer danos causados por poluição resultante de fugas ou descargas de óleo proveniente de navios,

Desejosos de adotar regras e procedimentos uniformes num plano internacional para definir as questões de responsabilidade e garantir, em tais ocasiões, uma reparação equitativa,

Concordam no que se segue:

ARTIGO I

Para os fins da presente Convenção:

1. "Navio" significa toda embarcação marítima ou engenho marítimo flutuante, qualquer que seja o tipo, que transporte efetivamente óleo a granel como carga.

2. "Pessoa" significa toda pessoa física ou jurídica de direito público ou de direito privado incluindo um Estado e suas subdivisões políticas constitucionais.

3. "Proprietário" significa a pessoa ou pessoas registradas como proprietário do navio, ou em falta de matrícula, a pessoa ou pessoas que têm o navio por propriedade. Todavia, nos casos de um navio de propriedade de um Estado e operado por uma companhia que, nesse Estado, é registrada como operadora do navio, o termo "proprietário" designa essa companhia.

4. "Estado de registro de navio" significa, em relação aos navios registrados, o Estado no qual o navio tiver sido registrado e, com relação aos navios não registrados, o Estado cuja bandeira o navio arvora.

5. "Óleo" significa qualquer óleo persistente, tais como petróleo bruto, óleo combustível, óleo diesel pesado, óleo lubrificante e óleo de baleia, quer transportado a bordo de um navio como carga ou nos tanques de um navio, quer nos tanques de combustível desse navio.

6. "Dano por Poluição" significa perda ou dano, causados fora no navio, transportador de óleo, por contaminação resultante de um derrame ou descarga de óleo do navio onde quer que possa ocorrer esse derrame ou descarga, e inclui o custo das despesas com medidas preventivas e outras perdas ou danos causados por essas medidas preventivas.

7. "Medidas Preventivas" significa quaisquer medidas razoáveis, tomadas por qualquer pessoa após ter ocorrido um incidente, visando prevenir ou minimizar o dano causado pela poluição.

8. "Incidente" significa todo fato ou conjunto de fatos que têm a mesma origem e que resultem em danos por poluição.

9. "Organização" significa a Organização Marítima Consultiva Intergovernamental.

ARTIGO II

A presente Convenção será aplicada exclusivamente aos danos por poluição causados no território, incluindo o mar territorial de um Estado Contratante e às medidas preventivas tomadas para evitar ou minimizar tais danos.

### ARTIGO III

1. Salvo o disposto nos parágrafos 2 e 3 deste Artigo o proprietário do navio no momento do incidente, ou se o incidente consiste de uma sucessão de fatos, no momento do primeiro fato, será responsável por qualquer dano por poluição causado por óleo que tenha sido derramado ou descarregado de seu navio como resultado do incidente.

2. O proprietário não será o responsável por dano de poluição se provar que o dano:

a) resultou de um ato de guerra, de hostilidade, de uma guerra civil, de uma insurreição ou de um fenómeno natural de carácter excepcional, inevitável e irresistível, ou

b) resultou totalmente de um ato ou omissão praticado por um terceiro com intenção de produzir danos, ou

c) resultou integralmente de negligência ou de ato prejudicial de um Governo ou de outra autoridade responsável pela manutenção de faróis ou de outros auxílios à navegação, no exercício dessa função.

3. Se o proprietário provar que o dano por poluição em sua totalidade ou em parte, seja de um ato ou omissão feito com intenção de causar danos, pela pessoa que sofreu esses danos ou de negligência dessa pessoa, o proprietário pode ser desobrigado em todo ou em parte de sua responsabilidade para com a citada pessoa.

4. Nenhum pedido de indenização por danos por poluição poderá ser formalizado contra o proprietário de outro modo que não seja baseado na presente Convenção. Nenhum pedido de indenização, que não seja fundamentado na presente Convenção poderá ser feito contra Prepostos ou Agentes do proprietário.

5. Nenhuma disposição da presente Convenção deverá prejudicar o direito de regresso do proprietário contra terceiros.

### ARTIGO IV

Quando os derrames ou descargas de óleo se dão em mais de um navio e daí resultam danos por poluição, os proprietários de todos os navios envolvidos serão, a não ser que exonerados de acordo com o Artigo III, solidariamente, responsáveis pela totalidade dos danos que não possam ser razoavelmente divisíveis.

### ARTIGO V

1. O proprietário de um navio tem o direito de limitar sua responsabilidade, nos termos da presente Convenção em relação a um acidente, a um montante total de 2000 francos por tonelada da tonelage do navio.

Todavia esse montante total em nenhum caso poderá exceder a 210 milhões de francos.

2. Se o incidente tiver sido produzido por uma falta pessoal do proprietário, esse não poderá se beneficiar da limitação prevista no parágrafo 1 do presente Artigo.

3. Para aproveitar o benefício da limitação estipulada no parágrafo 1 deste Artigo o proprietário deverá constituir um fundo, cuja soma total representa o limite de sua responsabilidade, junto ao Tribunal ou qualquer outra autoridade competente de qualquer um dos Estados Contratantes, no qual a ação judicial foi iniciada com fundamento do Artigo IX.

O fundo pode ser constituído quer por depósito da soma ou por apresentação de uma garantia bancária ou

ainda por qualquer outra garantia que seja aceitável pela Legislação do Estado Contratante em que for constituído e que seja considerado adequado pelo Tribunal ou por qualquer outra autoridade competente.

4. O fundo será distribuído entre os reclamantes proporcionalmente aos montantes das reivindicações estabelecidas.

5. Se, antes da distribuição do fundo, o proprietário ou qualquer de seus prepostos ou seus Agentes ou qualquer outra pessoa que tenha fornecido o seguro ou outra garantia financeira tiver, como resultado de um incidente, pago uma indenização por danos por poluição, deverá, com relação à quantia que tiver pago, adquirir por sub-rogação os direitos que a pessoa assim compensada poderia ter gozado de acordo com esta Convenção.

6. O direito de sub-rogação estabelecido no parágrafo 5 do presente Artigo pode também ser exercido por outra pessoa que não as ali mencionadas, no que concerne a qualquer quantia da compensação por danos de poluição que poderia ter pago com a ressalva de que tal sub-rogação é permitida pela Legislação Nacional aplicável.

7. Quando o proprietário ou qualquer outra pessoa estabelece que poderá ser compelido a pagar posteriormente, no todo ou em parte, uma quantia de compensação para a qual, tal pessoa poderia ter gozado um direito de sub-rogação em virtude dos parágrafos 5 ou 6 do presente Artigo, se a indenização tivesse sido paga antes da distribuição do fundo, o Tribunal ou outra autoridade competente do Estado onde o fundo for constituído, pode ordenar que uma quantia suficiente seja provisoriamente reservada para permitir ao interessado fazer valer posteriormente sua reclamação contra o fundo.

8. As reclamações relativas às despesas razoavelmente realizadas ou os sacrifícios feitos voluntariamente pelo proprietário com o fim de evitar ou minimizar os danos de poluição figurarão em igualdade com outras reclamações contra o fundo.

9. O franco mencionado neste Artigo é uma unidade constituída por sessenta e cinco miligramas e meio de ouro ao título de novecentos milésimos de pureza.

O montante mencionado no parágrafo 1 do presente Artigo será convertido na moeda nacional do Estado no qual o fundo deve ser constituído; a conversão será efetuada de acordo com o valor oficial dessa moeda em relação à unidade acima definida, na data da constituição do fundo.

10. Para os fins do presente Artigo entende-se por tonelagem do navio a tonelagem líquida de arqueação acrescida do volume que, em virtude os espaços ocupados pela praça de máquinas, tenha sido deduzido da tonelagem bruta de arqueação para determinar a tonelagem líquida de arqueação.

No caso de um navio cuja tonelagem não possa ser medida pelas regras normais, deverá ela ser considerada como sendo 40 % do peso em toneladas de 2240 libras de óleo que o navio for capaz de transportar.

11. O Segurador ou outra pessoa que provê a garantia financeira será autorizada a constituir um fundo de acordo com o presente artigo nas mesmas condições e com os mesmos efeitos como se o mesmo fosse constituído pelo proprietário.

Tal fundo pode ser constituído mesmo no caso de falta pessoal do proprietário mas, a constituição do mesmo não prejudicará os direitos dos reclamantes contra o proprietário do navio.

## ARTIGO VI

1. Quando, após o incidente, o proprietário, de acordo com o Artigo V constituiu um fundo e está habilitado a limitar sua responsabilidade.

a) nenhum direito à indenização por danos por poluição resultante do incidente poderá ser exercido sobre outros bens do proprietário,

b) o Tribunal ou outra autoridade competente de qualquer Estado Contratante deverá ordenar a liberação do navio ou qualquer outro bem pertencente ao proprietário que tenha sido arrestado em seguida à ação de reparação por danos por poluição causados pelo mesmo incidente e, do mesmo modo, deverá liberar qualquer caução ou outra garantia depositada para evitar tal penhora.

2. As disposições precedentes só se aplicam, todavia, se o autor da demanda tiver acesso ao Tribunal que controla o fundo e se o fundo puder ser efetivamente utilizado para cobrir a demanda.

## ARTIGO VII

1. O proprietário de um navio registrado em um Estado Contratante e que transporte mais de 2000 toneladas de óleo a granel como carga deverá fazer um seguro ou outra garantia financeira tal como caução bancária ou certificado emitido por um fundo internacional de indenização, num montante fixado pela aplicação dos limites de responsabilidade previstos no Artigo V, parágrafo 1, com o fim de cobrir sua responsabilidade por danos por poluição, conforme as disposições da presente Convenção.

2. Deverá ser emitido para cada navio um certificado que ateste que um seguro ou garantia é válido de acordo com as disposições da presente Convenção.

Será emitido ou visado pela autoridade competente do Estado de registro o qual deve se assegurar de que o navio satisfaz as disposições do parágrafo do presente artigo.

O certificado deverá ser feito de acordo com o modelo anexo e conter as seguintes informações:

a) nome do navio e porto de registro;

b) nome e local do principal estabelecimento do proprietário;

c) tipo de garantia;

d) nome e local do principal estabelecimento do Segurador ou de outra pessoa que dê a garantia e, se a ocasião se apresentar, o local do estabelecimento em que foi subscrito o Seguro ou a Garantia;

e) o período de validade do certificado, o qual não poderá exceder o do Seguro ou da Garantia.

3. O certificado deverá ser emitido na língua ou línguas oficiais do Estado que o emite. Se a língua utilizada não for o inglês ou francês, o texto deverá conter uma tradução numa dessas línguas.

4. O certificado deverá se achar a bordo do navio e uma cópia deverá ser depositada junto a autoridade que possui o registro de matrícula do navio.

5. Um seguro ou outra garantia financeira não satisfará as disposições do presente artigo se seus efeitos cessarem por razões outras que não seja o término do período de validade indicado no certificado na aplicação do parágrafo 2 do presente Artigo, antes de expirar o prazo de três meses a contar da data em que um aviso prévio tenha sido dado à autoridade citada no parágrafo 4 do presente Artigo, a menos que o certificado não tenha sido restituído a essa autoridade ou que um novo certificado válido não tenha sido emitido antes do fim desse prazo.

As disposições precedentes se aplicam do mesmo modo a qualquer modificação do seguro ou garantia financeira que não mais satisfaçam as disposições do presente artigo.

6. O Estado de registro deverá, sob ressalva das disposições do presente Artigo, determinar as condições de emissão e validade do certificado.

7. Os certificados emitidos ou visados sob a responsabilidade de um Estado Contratante serão reconhecidos pelos outros Estados Contratantes para todos fins da presente Convenção e serão considerados como tendo o mesmo valor dos certificados por eles mesmos emitidos ou visados.

Um Estado Contratante poderá, a qualquer momento, consultar um Estado de registro para troca de pontos de vista quanto a opinião dele a respeito de ser o Segurador ou Garantidor constante do Certificado, financeiramente incapaz de fazer face às obrigações impostas pela Convenção.

8. Qualquer pedido de indenização por danos oriundos de poluição pode ser formalizado diretamente contra o Segurador ou a pessoa de onde emana a garantia financeira que cobre a responsabilidade do proprietário para com os danos por poluição. Em tal caso o demandado pode, tendo ocorrido ou não culpa pessoal do proprietário, beneficiar-se dos limites de responsabilidade prescritos no parágrafo 1 do Artigo V. O demandado pode, por outro lado, se prevalecer dos meios de defesa de que se valeria o proprietário, excetuados os postos em liquidação ou falência do proprietário. Além disso, o demandado pode se prevalecer do fato de serem os danos por poluição resultantes de uma falta intencional do próprio proprietário, mas não poderá se prevalecer de nenhum dos outros meios de defesa que pudessem ser invocados numa ação intentada pelo proprietário contra ele.

O demandado poderá, em todos os casos, obrigar o proprietário a ser chamado ao processo.

9. Todo fundo constituído por um seguro ou outra garantia financeira de acordo com parágrafo 1 do presente artigo será disponível exclusivamente para cobrir as indenizações devidas em virtude da presente Convenção.

10. Um Estado Contratante não deve permitir que um navio que arvore a sua bandeira, ao qual se aplique este Artigo, opere comercialmente sem possuir um certificado emitido de acordo com o parágrafo 2 ou 12 deste Artigo.

11. Sob ressalva das disposições do presente Artigo cada Estado Contratante deverá assegurar, de acordo com sua legislação nacional, que o seguro ou outra garantia financeira correspondente às exigências do parágrafo 1 do presente Artigo, cubra qualquer navio seja qual for o seu local de registro, que entre ou saia de seus portos ou que chegue ou deixe terminal oceânico localizado em seu mar territorial, caso transporte efetivamente mais de 2000 toneladas de óleo a granel como carga.

12. Se um navio que for propriedade do Estado não estiver coberto por um seguro ou outra garantia financeira as disposições pertinentes do presente artigo a ele não se aplicam.

Esse navio, todavia, deve possuir um certificado emitido pelas autoridades competentes do Estado de matrícula, atestando que ele é propriedade desse Estado e que sua responsabilidade está coberta dentro dos limites previstos no parágrafo 1 do Artigo V.

Esse certificado deverá seguir, tanto quanto possível, o modelo prescrito no parágrafo 2 deste Artigo.

#### ARTIGO VIII

Os direitos à indenização previstos pela presente Convenção prescreverão dentro de três anos após a data em que ocorrer o dano.

Contudo, em nenhum caso uma ação poderá ser proposta após 6 anos a partir da data do incidente que ocasionou o dano.

Quando o incidente consistir de uma série de ocorrências, o período de 6 anos deverá ser contado a partir da data da primeira das ocorrências.

#### ARTIGO IX

1. Quando um incidente tiver causado dano por poluição num território, incluindo o mar territorial de um ou mais Estados Contratantes, ou quando em tal território, incluindo o mar territorial, foram tomadas medidas preventivas para evitar ou minimizar o dano pela poluição, as ações para indenização somente poderão ser impetradas nos tribunais desse ou desses Estados Contratantes.

A existência de tais ações deverá ser comunicada, dentro de um prazo razoável, ao demandado.

2. Cada Estado Contratante deverá se assegurar de que seus tribunais são competentes para conhecer tais ações de indenização.

3. Após a constituição do fundo de acordo com as disposições do Artigo V, os tribunais do Estado onde o fundo for constituído serão os únicos competentes para doutrinar sobre todas as questões de partilha e de distribuição do fundo.

#### ARTIGO X

1. Todo julgamento de um tribunal competente em virtude do Artigo IX, que é executável no Estado de origem onde não possa mais ser objeto de um recurso ordinário, será reconhecido em qualquer outro Estado Contratante, exceto:

a) se o julgamento tiver sido obtido fraudulentamente;

b) se o demandado não tiver sido advertido em tempo razoável e não tiver tido plena oportunidade de apresentar sua defesa.

2. Todo julgamento que for reconhecido em virtude do parágrafo primeiro do presente Artigo será executável em cada Estado Contratante desde que as formalidades exigidas no citado Estado tenham sido satisfeitas.

Essas formalidades não permitirão, quanto ao mérito, a reabertura do caso.

#### ARTIGO XI

1. As disposições da presente Convenção não se aplicam aos navios de guerra ou a outros navios pertencentes a um Estado ou explorados por ele e utilizados, na época considerada, somente em serviço não comercial do Estado.

2. No que concerne aos navios pertencentes a um Estado Contratante e utilizados para fins comerciais, cada Estado será passível de sofrer demandas face às jurisdições apontadas no Artigo IX e deverá renunciar a quaisquer defesas de que poderia se prevaler em sua qualidade de Estado soberano.

#### ARTIGO XII

A presente Convenção substitui as Convenções Internacionais que na data em que for aberta a assinatura estejam em vigor ou abertas à assinatura, à ratificação ou à adesão, mas somente na medida em que essas Convenções estejam em conflito com esta, contudo, nada neste artigo afeta as obrigações dos Estados Contratantes para com os não Contratantes face a tais Convenções Internacionais.

## ARTIGO XIII

1. A presente Convenção permanecerá aberta à assinatura até 31 de dezembro de 1970 e, em seguida, permanecerá aberta à adesão.

2. Os Estados membros da Organização das Nações Unidas, de qualquer de suas Agências Especializadas, da Agência Internacional de Energia Atômica ou que sejam partes do Estatuto da Corte Internacional de Justiça podem tornar-se Partes da presente Convenção por:

a) assinatura sem ressalva quanto à ratificação, adesão ou aprovação;

b) assinatura sob ressalva de ratificação, aceitação ou aprovação seguida de ratificação, aceitação ou aprovação; ou

c) adesão.

## ARTIGO XIV

1. A ratificação, aceitação, aprovação ou adesão se efetua pelo depósito de um instrumento, em boa e devida forma, junto ao Secretário-Geral da Organização.

2. Todo instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão depositado após a entrada em vigor de uma emenda a presente Convenção com relação a todos os Estados já Partes da Convenção ou após o cumprimento de todas as medidas para a entrada em vigor das emendas com relação aos citados Estados, é considerado como se aplicado a Convenção modificada pela emenda.

## ARTIGO XV

1. A presente Convenção entra em vigor noventa dias após a data em que os Governos de oito Estados, cinco dos quais representem Estados tendo cada um pelo menos um milhão de toneladas brutas de arqueação em navio tanque a tenham assinado sem reservas quanto a ratificação, aceitação ou aprovação ou tenham depositado instrumentos de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão junto ao Secretário-Geral da Organização.

2. Para cada Estado que ratifique, aceite, aprove ou adira posteriormente à Convenção, ela entrará em vigor noventa dias após o depósito por esse Estado do instrumento apropriado.

## ARTIGO XVI

1. A presente Convenção pode ser denunciada por qualquer um dos Estados Contratantes a partir da data em que entre em vigor para ele.

2. A denúncia será efetuada mediante o depósito do instrumento respectivo junto ao Secretário-Geral da Organização.

3. A denúncia passará a ter efeito um ano após a data em que for depositado o respectivo instrumento junto ao Secretário-Geral da Organização ou ao se expirar um prazo mais longo que poderá ser especificado nesse instrumento.

## ARTIGO XVII

1. A Organização das Nações Unidas quando assume a responsabilidade de Administração de um território ou qualquer Estado Contratante encarregado de assegurar as relações internacionais de um território deverá consultar, o mais cedo possível, as autoridades competentes desse território ou tomar qualquer outra medida apropriada para lhe estender a aplicação da presente Convenção e poderá a qualquer momento, por notificação escrita endereçada ao Secretário-Geral da Organização, dar conhecimento de que essa extensão teve lugar.

2. A aplicação da presente Convenção será estendida ao território designado na notificação a partir da data do recebimento da mesma ou de outra data que será indicada.

3. A Organização das Nações Unidas ou qualquer Estado Contratante

que tenha feito uma declaração, baseada no parágrafo primeiro deste Artigo, poderá, a qualquer momento após a data em que a aplicação da Convenção tenha sido estendida a um território, dar a conhecer por meio de notificação escrita, endereçada ao Secretário-Geral da Organização, que a presente Convenção deixa de se aplicar ao território designado na notificação.

4. Cessa a aplicação da presente Convenção ao território designado na notificação, um ano após a data do recebimento dessa notificação pelo Secretário-Geral da Organização ou após expirar um outro período mais longo que tenha sido especificado na notificação.

#### ARTIGO XVIII

1. A Organização pode convocar uma Conferência tendo por objetivo rever ou emendar a presente Convenção.

2. A Organização convocará uma Conferência dos Estados Contratantes tendo por objetivo rever ou emendar a presente Convenção por solicitação de pelo menos um terço dos Estados Contratantes.

#### ARTIGO XIX

1. A presente Convenção será depositada junto ao Secretário-Geral da Organização.

2. O Secretário-Geral da Organização deverá:

a) informar a todos os Estados que tenham assinado ou aderido a Convenção sobre:

i) cada nova assinatura ou depósito de instrumento novo e a data em que tal fato se verificou;

ii) o depósito de qualquer instrumento denunciado a presente Convenção e a data em que se verificou;

iii) a extensão da presente Convenção a qualquer território em virtude do parágrafo 1 do Artigo XVII e a cessação dessa extensão em virtude do parágrafo 4 do mesmo Artigo, indicando em cada caso quando a extensão da presente Convenção teve início ou terá fim; e

b) transmitir cópias autenticadas da presente Convenção a todos os Estados signatários ou aos que a ela tenham aderido.

#### ARTIGO XX

Tão logo a presente Convenção entre em vigor o Secretário-Geral da Organização deverá transmitir o texto ao Secretariado das Nações Unidas para registro e publicação de acordo com o Artigo 102 da Carta das Nações Unidas.

#### ARTIGO XXI

A presente Convenção é estabelecida num único exemplar, nas línguas inglesa e francesa, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

Serão feitas traduções oficiais nas línguas russa e espanhola e depositadas junto ao original assinado.

Em fé do que os abaixo assinados, devidamente autorizados para este fim por seus Governos, assinam a presente Convenção.

Feito em Bruxelas, em 29 de novembro de 1966.

#### NOTAS EXPLICATIVAS

1. Na designação do Estado, pode-se, caso se queira, mencionar a autoridade pública competente do país no qual é emitido o certificado.

2. Quando o montante total da garantia for oriundo de várias fontes convém que se indique o montante de cada uma delas.

3. Quando a garantia é dada sob várias formas deve-se enumerá-las.

4. Na rubrica "Duração da Garantia" é conveniente precisar a data em que ela passa a ter efeito.



**Certificado de Seguro ou outra garantia financeira relativo a Responsabilidade Civil por danos causados por Poluição por Óleo.**

Publicado de acordo com as disposições no Artigo VII da Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por danos causados por poluição por Óleo, 1969

Nome do Navio	Letras ou número distintivo	Porto de Inscrição	Nome e Endereço do Proprietário

O abaixo-assinado certifica que o navio supramencionado está coberto por uma apólice de seguro ou outra garantia financeira, satisfazendo as disposições do Artigo VII da Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos causados por Poluição por Óleo, 1969.

Tipo de garantia .....

.....

Duração da garantia .....

.....

Nome e endereço do Segurador (ou dos Seguradores) e (ou) da pessoa (ou pessoas) que tenham dado uma garantia financeira.

Nome: .....

Endereço: .....

☐ presente certificado é válido até .....

Emitido ou visado pelo Governo do .....

.....

(nome completo do Estado)

Feito em ..... aos .....

(local)

(data)

.....

(assinatura e título do funcionário que emite ou visa o certificado)