

DO TRANSPORTE MARÍTIMO DE HIDROCARBONETOS: UMA ANÁLISE DO REGIME DA CONVENÇÃO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDADE CIVIL PELOS PREJUÍZOS DEVIDOS À POLUIÇÃO POR HIDROCARBONETOS[†]

André Mondaine Rodrigues

Sumário: Introdução. Capítulo I – Das Convenções Internacionais sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Hidrocarbonetos (CLC 1969 & 1992). 1.1- Breve Histórico. 1.2- Do Regime da CLC. 1.2.1- Da Competência. 1.2.1.1- Da Competência Territorial. 1.2.1.2- Da Competência Material. 1.2.1.2.1- Navio. 1.2.1.2.2- Hidrocarbonetos. 1.2.1.2.3- Poluição. 1.3- Da Responsabilidade Civil. 1.3.1- Do Proprietário do Navio. 1.3.2- Do Princípio da Canalização da Responsabilidade Civil. 1.4- Da Limitação da Responsabilidade. 1.5- Dos Danos e Prejuízos Indemnizáveis. 1.5.1- Custos de limpeza e medidas de salvaguarda. 1.5.2- Danos a propriedade. 1.5.3- Perdas económicas nos setores de pesca, maricultura e

[†] Abreviaturas: Artigo – Art; Artigos – Arts; Conferir – Cf; Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Hidrocarbonetos de 1969 - CLC de 1969; Estados Unidos da América – EUA; International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage de 2001 - Bunker Oil; International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea de 1996 e seu Protocolo de 2010 – HNS; International Convention on the Establishment of an International Fund for Oil Pollution Damage de 1971 - FUND-1971; Les Fonds Internationaux d'indemnisation pour les Dommages dus à la Pollution par les Hydrocarbures – FIPOL; Oil Pollution Act of 1990 - OPA-1990; Organização Marítima Internacional – IMO; Protection and Indemnity Clubs - P&I Clubs; Protocolo de 1992 a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Hidrocarbonetos de 1969 - CLC de 1992 ou CLC; Protocolo de 1992 a International Convention on the Establishment of an International Fund for Oil Pollution Damage de 1971 - FUND-1992

de processamento de peixes. 1.5.4- Perdas económicas no setor de turismo. 1.5.5- Custos de medidas de salvaguarda de perdas económicas puras. 1.5.6- Dano ambiental e estudos pós evento. 1.6- Da Natureza Jurídica da CLC. 1.7- Do Convívio da CLC com outras Convenções. Capítulo II - Do Regime dos Fundos. 2.1- Breve Histórico. 2.2- Regimes de Compensação. Conclusão. Referências Bibliográficas.

INTRODUÇÃO



presente estudo procura descrever o regime jurídico da responsabilidade por poluição marítima quando do transporte de hidrocarbonetos, através da realização de uma análise do regime da Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Hidrocarbonetos de 1969 e de seu Protocolo de 1992 (CLC de 1969 e CLC de 1992 respectivamente). Além de proceder a uma análise acerca da Convenção Internacional para a Constituição de um Fundo Internacional para Compensação pelos Prejuízos Devidos à Poluição por Hidrocarbonetos de 1971 e de seus Protocolos de 1992, 2000 e 2003, através de uma perspectiva multidisciplinar sobre o tema.

Assim, nota-se que este estudo terá como tema o Direito Comercial e suas ramificações, dentre as quais estarão presentes o Direito Marítimo e o Direito dos Contratos de Transporte.

Este trabalho terá como objeto a análise do sistema imposto pelo regime das CLC e da Convenção do Fundo e seus respectivos Protocolos. Além de, subsidiariamente, procurar fazer uma análise comparativa deste sistema com o de outras Convenções Internacionais que tratam de temas próximos ao da CLC e com o sistema imposto pela legislação interna dos Estados Unidos da América (EUA).

Para tanto, faz-se a seguinte pergunta: Será que o sistema

imposto pelo regime da CLC & Fundos cobre de maneira eficiente os danos e prejuízos decorrentes da poluição por hidrocarbonetos provenientes de um navio?

Acreditamos, em um primeiro momento, que os legisladores internacionais foram aptos ao constituir um sistema relativamente eficiente, tanto que, passados mais de 40 anos, permanece vigente e com um grande número de Estados Contratantes.

Este tema parece-nos assumir bastante relevância para o Direito, uma vez que as próprias realidades social, política e econômica que envolvem o tema são bastante amplas e complexas, principalmente em relação à necessidade de se garantir o melhor interesse e a justa restituição dos prejuízos daqueles que foram afetados pela poluição por hidrocarbonetos na forma da CLC.

Parte-se da premissa que o interesse maior que nos motivou a desenvolver este material foi o crescimento do volume de hidrocarbonetos a ser transportado em nossos mares e oceanos, tendo sido transportados em 1998 o equivalente a dois mil milhões de toneladas de óleo cru e produtos refinados¹, por uma indústria cuja frota mundial consistia em aproximadamente sete mil navios, maioria dos quais com capacidade de transportar entre 76 mil e 175 mil toneladas de hidrocarbonetos². Crescimento este que não foi acompanhado por uma diminuição dos números de acidentes envolvendo os navios de transporte destes hidrocarbonetos.

Este trabalho terá como objetivo proporcionar uma visão

¹ Cf. FAURE, Michael, e WANG, Hui. *Liability for Oil Pollution - the EU Approach* in *Environmental Liability*, número 02. 2004, p. 55. Disponível em < <http://arno.unimaas.nl/show.cgi?fid=7701> >.

² Cf. GENNARO, Michael A. de. *Oil Pollution Liability and Control. Under International Maritime Law: Market Incentives as an Alternative to. Government Regulation* in *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, volume 37, número 01. Janeiro de 2004, p. 267. Disponível em < <http://law.vanderbilt.edu/publications/journal-of-transnational-law/archives/volume-37-number-1/index.aspx> >.

sucinta e organizada das ideias que aqui forem apresentadas além de procurar contribuir, ainda que humildemente, para um melhor entendimento acerca do sistema criado pelo regime da CLC & Fundos.

Para o pleno desenvolvimento deste trabalho foram realizadas pesquisas doutrinárias em monografias e artigos que abordassem os temas relativos ao Direito Marítimo, ao Direito Internacional Público, a Análise Económica do Direito e ao Direito Ambiental, dentre outros temas secundários. Tais pesquisas foram acompanhadas de uma análise jurisprudencial acerca dos principais casos que envolvem a matéria em cotejo, tais quais os casos do *Torrey Canyon*, *Braer*, *Sea Empress*, *Marão*, *Exxon Valdez*, *Erika*, *Prestige* dentre outros.

Assim, pode-se dizer que a metodologia utilizada para a confecção do presente relatório envolveu pesquisas bibliográficas em doutrinas e teses académicas. Também foram realizadas pesquisas documentais, principalmente artigos de jornais, de periódicos e disponibilizados na *internet*. Além do uso de documentos jurisprudenciais.

Assim, importante ressaltar que o primeiro capítulo procurará inserir o leitor no contexto jurídico do regime da CLC. Desenvolvendo seu histórico, analisando seu regime principalmente no que concerne a responsabilidade civil, a limitação desta e aos danos e prejuízos indemnizáveis.

Ainda nessa linha, o derradeiro capítulo segundo procurará descrever a inserção do regime dos Fundos dentro desta lógica da CLC, através de seu histórico e de seu regime de compensação.

Pelo motivo exposto, este trabalho procurará apresentar um breve panorama sobre o sistema de responsabilidade civil pelos danos decorrentes da poluição por hidrocarbonetos provenientes de um navio, onde se procurará analisar a eficiência deste sistema perante aqueles que devem ser objeto deste, ou seja, os lesados.

Desnecessário informar que no presente estudo deixarão de ser analisadas inúmeras outras questões de destaque que envolvem o despejo de óleos (que não os contemplados pelo regime da CLC), tais quais as decorrentes do despejo de lastro ou de combustíveis ou da exploração e produção (E&P) de petróleo em oceanos. Também deixarão de ser analisadas questões relativas ao despejo de óleos em rios e lagos e oriundos de embarcações que não sejam consideradas navios na forma da CLC. A análise ficará adstrita ao regime jurídico imposto pelo sistema da CLC & Fundos.

Por fim, não adotaremos aqui uma visão doméstica do tema, mas, sim, uma visão internacional deste, razão pela qual deixaremos de fazer referências à legislação interna portuguesa que transita pelo tema, não abordando a questão do despejo de hidrocarbonetos (carga) provenientes de um navio sob uma óptica que envolva o Direito interno português, tais quais a Constituição da República Portuguesa, a Lei nº 11/87 de 07 de Abril de 1987 (Lei de Bases do Ambiente), o Decreto n.º 694/76, de 21 de Setembro, dentre tantos outros.

1 – DAS CONVENÇÕES INTERNACIONAIS SOBRE RESPONSABILIDADE CIVIL EM DANOS CAUSADOS POR POLUIÇÃO POR HIDROCARBONETOS (CLC 1969 & 1992)

1.1 – BREVE HISTÓRICO

A questão relativa à poluição marítima decorrente de hidrocarbonetos (seja quando combustível ou quando carga transportada) evoluiu e ganhou maior destaque social recentemente³, principalmente após a II Guerra Mundial, quando inú-

³ Cf. GENNARO, Michael A. de. *Oil Pollution Liability and Control. Under International Maritime Law: Market Incentives as an Alternative to Government Regulation* in *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, volume 37, número 01. Janeiro de 2004, p. 269. Disponível em <

meros acidentes de grandes proporções fizeram com que a Comunidade Internacional discutisse e elaborasse Convenções Internacionais⁴ que procuram prevenir o despejo de óleos nos oceanos e mares, responsabilizar os causadores destes e indemnizar as vítimas, procurando, assim, proteger o meio ambiente marinho e a sociedade dependente deste⁵.

Neste cenário, ganha maior destaque a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil pelos Prejuízos Devidos à Poluição por Hidrocarbonetos de 1969 (CLC de 1969), convocada e discutida pela atual International Maritime Organization⁶ (IMO), por ser a primeira a procurar tratar o tema sobre uma perspectiva de responsabilização civil do causador.

Sua origem remonta a tragédia do *Torrey Canyon*⁷⁸, em

<http://law.vanderbilt.edu/publications/journal-of-transnational-law/archives/volume-37-number-1/index.aspx> >.

⁴ Dentre as quais, merecem maior destaque a *International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil* (OILPOL), 1954; a *International Convention for the Safety of Life at Sea* (SOLAS), 1960 e as versões 1974 e 1980; a *International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties* (INTERVENTION 1969), 1969 e seu Protocolo de 1973; a *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage* (CLC), 1969 e o Protocolo de 1992; a *International Convention on the Establishment of an International Fund for Oil Pollution Damage* (IOPC Funds), 1971 e os Protocolos de 1992, 2000 e 2003; a *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships* (MARPOL), 1973 e os Protocolos de 1978 e 1997; a *International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation* (OPRC), 1990 e seu Protocolo HNS de 2000; a *International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea* (HNS), 1996 e o Protocolo 2010; e a *International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage*, 2001.

⁵ Cf. PINTO, Frederico de Lacerda da Costa. *Direito Internacional e Poluição Marítima*. Editora da Associação Académica da Faculdade de Direito de Lisboa, 1988, p. 15 e ss.

⁶ Cf. MELLO, Celso Renato Duvivier de Albuquerque. *Curso de Direito Internacional Público*, volume I, 15ª edição. Editora Renovar, 2004, p. 718.

⁷ Cf. COWAN, Edward. *Oil and Water: The Torrey Canyon Disaster*. Philadelphia: J.B. Lippincott, 1968. TANIKAWA, Hisashi. *Revolución en el derecho marítimo: Historia del marco jurídico original sobre responsabilidad e indemnización por derrames de hidrocarburos*, in *Los FIDAC: 25 años indemnizando a las víctimas de los siniestros de contaminación por hidrocarburos*. Londres: FI-POL, 2003, p. 51 e ss. Disponível em < http://www.iopcfund.org/npdf/jub_sp.pdf >.

1967. Momento em que a Comunidade Internacional, entendendo que o regime de responsabilidade civil então vigente⁹ não era satisfatório (pois somente limitava a responsabilidade) e não correspondia à realidade presente no transporte de hidrocarbonetos e a proporção dos danos causados por acidentes com estes, resolve adotar um novo e inovador (não apenas limitava a responsabilidade, mas também a imputava) regime de responsabilização civil.

Seu surgimento evidenciou a necessidade de conjugar regras de responsabilidade com as de prevenção como forma única de se procurar evitar ou minimizar o despejo de hidrocarbonetos em mares e oceanos.

Cabe, ainda, observar que o próprio setor marítimo de transporte de hidrocarbonetos já adotara iniciativas¹⁰ que procuravam, voluntariamente, minimizar os prejuízos decorridos da poluição causada pelo despejo destes, quais sejam, *Tanker Owners Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution (TOVALOP)*¹¹ e *Contract Regarding a Supplement to Tanker Liability of Oil Pollution (CRISTAL)*¹². Através destas iniciativas, o setor marítimo de transporte de hidrocarbone-

Para maiores informações ver também < <http://www.guardian.co.uk/environment/2010/jun/24/torrey-canyon-oil-spill-deepwater-bp> >.

⁸ A qual, nas palavras de David Jamieson (ex-ministro de Transporte Marítimo do Reino Unido): “*El Torrey Canyon demostró la falta de dispositivos eficaces de responsabilidad e indemnización para los que sufrieron las consecuencias de la contaminación por hidrocarburos. Esto indujo a la comunidade marítima internacional a establecer el régimen del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969/Fondo de 1971*”. Disponível em < http://www.iopcfund.org/npdf/jub_sp.pdf >.

⁹ *International Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-Going Ships*, 1957.

¹⁰ Disponível em < <http://www.itopf.com/about/history/> >.

¹¹ Acordo privado assinado pela British Petroleum, Gulf Oil, Marine Affiliates of Standard, Mobil Oil, Shell International Marine e Standard Oil of California. Ver CAMATI, Manuel Sabonete. Poluição Marítima por Hidrocarbonetos e Responsabilidade Civil. Relatório do Seminário Direito Comercial V. Universidade de Lisboa, 2005, notas de nº 40 e 42.

¹² Idem.

tos procurava indemnizar os lesados de forma complementar a CLC e o Fundo de 1971. Resumiam-se a acordos privados estabelecidos entre armadores¹³ e carregadores que procuravam ser uma resposta ao agravamento da responsabilidade civil pelos danos ocasionados no transporte de hidrocarbonetos¹⁴.

Com o passar dos anos e o desenvolvimento da indústria marítima de transporte de hidrocarbonetos tornou-se evidente que o regime imposto pela CLC já não cobria a expectativa de indemnização dos lesados. Eventos catastróficos, como o do Amoco Cadiz¹⁵, que se seguiram, mais uma vez, fizeram com que a Comunidade Internacional reunisse esforços para alterar o, até então, presente regime da CLC, tendo sido redigidos os protocolos de 1984¹⁶ que aumentavam os montantes dos limites da responsabilidade.

Entretanto, devido ao facto dos Estados Unidos da América não o ratificarem, este não obteve sucesso no cenário internacional, tendo nunca entrado em vigor.

Neste particular, cabe mencionar o facto dos Estados Unidos da América adotar em legislação interna¹⁷ própria para tratar de assuntos relativos à poluição marítima, seja por acreditarem ser o regime da CLC bastante brando, ineficiente para se evitar novas tragédias e restrito a hidrocarbonetos persistentes, seja por acreditarem serem os limites indemnizatórios in-

¹³ Cf. MARTINS, Eliane Maria Octaviano. Curso de Direito Marítimo, volume I. 3ª Edição. Barueri: Editora Manole, 2008, p. 243 e ss.

¹⁴ Cf. ÖZÇAYIR, Z. Oya. *Liability for Oil Pollution and Collisions*. Editora Lloyd's of London Press Pub, Londres, 1998, p. 226 e ss. e GAUCI, Gotthard M. *Oil pollution at sea: civil liability and compensation for damage*. Chichester, New York: Wiley, 1997, p. 25 e ss.

¹⁵ Disponível em < http://en.wikipedia.org/wiki/Amoco_Cadiz > e < <http://www.itopf.com/information-services/data-and-statistics/case-histories/alist.html#amoco> >.

¹⁶ Tal protocolo foi ratificado ou aderido por apenas África do Sul, Alemanha, Austrália, França, Luxemburgo, Marrocos, México, Peru, São Vicente e Granadinas e Venezuela. Tendo sido substituído pelo Protocolo de 1992.

¹⁷ Dentre as principais leis, destaque para o *Oil Pollution Act of 1990* e o *Federal Water Pollution Control of 1972* e subsequentes emendas.

compatíveis com os danos e prejuízos ocasionados por um evento¹⁸, seja até pelo *lobby* praticado pela indústria petrolífera local à época.

Dada toda esta pressão, supra descrita, sobre a Comunidade Internacional, esta produz os Protocolos¹⁹ de 1992, surge, assim a CLC de 1992²⁰, a qual, e muito acertadamente, segundo Luís de Lima Pinheiro,²¹ não é completamente autónoma em relação à CLC de 1969²².

Esta, positivamente, inovou quanto a CLC de 1969 ao incluir a possibilidade, ainda que limitada, de se indemnizar danos ambientais. Ainda ampliou o âmbito de aplicação territorial em relação a anterior. Porém, negativamente, reforçou o sistema de canalização de responsabilidade do proprietário do navio, manteve, embora mediante aumento, o limite da responsabilidade deste proprietário e o limite ressarcitório do regime da CLC.

1.2 – DO REGIME DA CLC

A CLC como já observamos é uma convenção que procura não apenas limitar a responsabilidade, mas também imputá-la ao proprietário do navio, em regra, através de um sistema de

¹⁸ Cf. ZIMMERMANN, Jaclyn A. *Inadequacies of the Oil Pollution Act of 1990: Why the United States Should Adopt the Convention on Civil Liability* in *Fordham International Law Journal*, volume 23, número 05. 1999, p. 1507.

¹⁹ Foi, ao mesmo tempo, modificado por Protocolo a Convenção do Fundo de 1971.

²⁰ Esta não revogou a anterior. Todavia o facto dos principais Estados com tráfego via mar de hidrocarbonetos terem aderido ao Protocolo fez com que aquela versão perdesse seu destaque. Actualmente, a CLC de 1969 ainda vigora em pouco menos de 40 Estados.

²¹ Cf. PINHEIRO, Luís de Lima. O Direito Comercial Marítimo de Macau Revisitado. Disponível em <
http://www.oa.pt/Conteudos/Artigos/detalhe_artigo.aspx?idc=31559&idsc=13744&ida=13762>.

²² Em sentido diverso, RAPOSO, Mário. A Nova Lei Marítima de Macau e os seus Trabalhos Preparatórios in *Revista da Ordem dos Advogados*, ano 61, número 3. Lisboa, p. 1163 e ss.

canalização de responsabilidade, cujo âmbito de aplicabilidade é limitado a prejuízos causados pela poluição por hidrocarbonetos oriundos do transporte destes (como carga) por um navio.

1.2.1 – DA COMPETÊNCIA

Acerca do regime da CLC, divide-se sua competência em territorial e material²³.

1.2.1.1 – DA COMPETÊNCIA TERRITORIAL

A competência territorial²⁴ da CLC procura delimitar espacialmente o âmbito de aplicação da mesma.

Pela simples leitura do art. II da CLC e suas alíneas, percebe-se que esta procura diferenciar tal competência conforme os “prejuízos devidos à poluição” [Alínea a) do art. II da CLC] ou as “medidas de salvaguarda” [Alínea b) do art. II da CLC].

Quanto aos casos relacionados à alínea a) trata-se da águas de soberania de um Estado conforme as regras de Direito Internacional Público²⁵. Já em relação à alínea b), tais medidas poderão ser aplicadas em qualquer que seja o local, desde que sirva para prevenir ou minimizar os danos de um evento.

Nota-se, então, que para o regime da CLC não importa o local de despejo de hidrocarbonetos, mas sim aquele em que ocorre, de facto, o dano.

Aqui, tecemos crítica ao regime da CLC por não fazer qualquer referência as *Particularly Sensitive Sea*

²³ Cf. MARTINEZ, Ignacio Arroyo. *Curso de Derecho Marítimo*. Barcelona: Editora Bosch, 2001, p. 759 e ss.

²⁴ Cf. MASON, Michael. *Transnational Compensation for Oil Pollution Damage: Examining Changing Spatialities of Environmental Liability*. 2002, p. 11 e ss. Disponível em < <http://eprints.lse.ac.uk/570/> >.

²⁵ Cf. MELLO, Celso Renato Duvivier de Albuquerque. *Curso de Direito Internacional Público*, volume II, 15ª edição. Editora Renovar, 2004, p. 1179 e ss; ALMEIDA, Francisco Ferreira. *Direito Internacional Público*, 2ª edição. Editora Coimbra, 2003, p. 209 e ss.

Area (PSSA)²⁶²⁷ e aos Espaços Marítimos Internacionais²⁸. O que nos parece no mínimo falho, uma vez que a própria IMO reconhece a importância desses espaços no que concerne a fragilidade e vulnerabilidade desses ecossistemas, além do facto dos mesmos se encontrarem sem qualquer proteção em relação a uma possível responsabilização civil em casos de eventos.

1.2.1.2 – DA COMPETÊNCIA MATERIAL

A competência material da aplicação da CLC encontra-se no rol do art. I desta norma, nomeadamente, quando da definição, ou tentativa de uma, dos termos consagrados por este artigo. No presente estudo, analisaremos apenas aqueles que geram maiores controvérsias, quais sejam:- Navio, hidrocarbonetos e poluição.

1.2.1.2.1 – NAVIO

Conforme o art. I/1 são considerados navios na forma da CLC:

““Ship” means any sea-going vessel and seaborne craft of any type whatsoever constructed or adapted for the carriage of oil in bulk as cargo, provided that a ship capable of carrying oil and other cargoes shall be regarded as a ship only when it is actually carrying oil in bulk as cargo and during any voyage following such carriage unless it is proved that it has no residues of such carriage of oil in bulk aboard.”

Entretanto, apesar desta definição, permanecem ainda diversas dúvidas acerca do termo. Tal se deve ao facto de não

²⁶

Disponível em <<http://www.imo.org/OurWork/Environment/PollutionPrevention/PSSAs/Pages/Default.aspx>>.

²⁷ Cf. MASON, Michael. Transnational Compensation for Oil Pollution Damage: Examining Changing Spatialities of Environmental Liability. 2002, p. 14. Disponível em <<http://eprints.lse.ac.uk/570/>>.

²⁸ Idem, p. 14 e 15.

haver na própria doutrina e jurisprudência mundial qualquer consenso para que se defina o mesmo²⁹.

Ao observar o texto em que se definia o termo navio na CLC de 1969 com o da CLC de 1992, percebe-se o quanto este fora modificado, tornando-se muito mais complexo em relação ao texto original.

Devido a esta modificação, na interpretação de Rainer Altfuldisch³⁰, uma vez que a noção de navio envolve, também, a(s) viagem(ns) subsequente(s) a que houve o efetivo transporte de hidrocarbonetos, seria, então, possível que o âmbito de aplicação da CLC fosse alargado de modo a abarcar, dentre outras, situações como as de lavagem de tanques, até então não abarcada pelo regime da CLC.

Acerca da definição de navio conforme a CLC, o FIPOL estabeleceu grupos de trabalho que buscassem uniformizar tal conceituação, em 2000, o FIPOL adotou os seguintes pressupostos quando se trata de definir o conceito de navio:

- i) O termo “hidrocarbonetos” do art. I/1 da CLC significa hidrocarbonetos de origem mineral conforme o art. I/5 da mesma norma;
- ii) a expressão “*other cargoes*” deve ser interpretada como hidrocarbonetos não persistentes, bem como cargas sólidas a granel;
- iii) o art. I/1 da CLC deve ser aplicado a qualquer navio tanque que contenha a bordo resíduos de transporte de hidrocarbonetos, seja este de carga mista ou não, e não somente aos petroleiros, graneleiros e mineradores;
- iv) um navio que haja transportado hidrocarbonetos persistentes estaria fora da definição de navio estabelecida pela CLC em se provando a inexistência de resíduos daquele transporte a bordo do mesmo. Cabendo tal ônus ao proprietário do navio ou ao Fundo; e

²⁹ Cf. MELLO, Celso Renato Duvivier de Albuquerque. Curso de Direito Internacional Público, volume II, 15ª edição. Editora Renovar, 2004, p. 1275 e ss.

³⁰ Cf. ALTFULDISCH, Rainer. *Haftung und Entschädigung nach Tankerunfällen auf See*, p. 07 *apud* GOMES, Manuel Januário da Costa. Limitação de Responsabilidade por Créditos Marítimos. Editora Almedina, 2010, p. 376.

- v) a expressão “qualquer viagem” será interpretada literalmente e sem limitações.

Contudo, há ainda embarcações marítimas, principalmente aquelas utilizadas na indústria de exploração e produção (E&P) de petróleo, que podem ser equiparadas a navio nos termos da CLC. Nomeadamente os navios fundeados, permanentemente ou não; *Floating Production Systems* (FPS); *Floating Production and Offloading* (FPO); *Floating Production Storage and Offloading* (FPSO); *Floating Storage Unity* (FSU); e as SLOPS (instalações de recepção de resíduos de hidrocarbonetos).

O FIPOL tende a entender³¹ que os FSUs, FPS, FPOs e FPSOs e navios fundeados, permanentemente ou não, serão considerados navio na forma da CLC quando transportarem hidrocarbonetos como carga em uma viagem que se inicie ou termine em um porto ou terminal fora do campo petrolífero em que opere; e não serão considerados navio quando se encontrem fora de um campo petrolífero por motivos operacionais e de segurança.

Quanto aos SLOPS³², tende a entender o FIPOL que em nenhuma hipótese seriam equiparados a navios. Entretanto, a justiça grega entendeu em Junho de 2006 que estes são equiparáveis ao navio na forma da CLC, pois, para tanto, o Supremo Tribunal Grego entendeu que o termo navio presente na CLC abrangeria toda embarcação apta para a navegação marítima e todo artefacto flutuante no mar, de que tipo seja, construído ou adaptado para transporte de hidrocarbonetos a granel e outras cargas (navios de cargas combinadas), movidos por auto propulsão ou reboque, e não sendo necessário que o evento haja

³¹ Em verdade, ainda há discussões acerca da matéria, conforme se vê em < https://www.bimco.org/en/News/2009/10/16_IOPC_Funds_will_reconsider_definition_of_ship.aspx > e <

https://www.bimco.org/en/News/2010/10/14_IOPC_Funds_meeting.aspx >.

³² Disponível em < https://www.bimco.org/en/News/2009/10/16_IOPC_Funds_will_reconsider_definition_of_ship.aspx >.

ocorrido durante o transporte de hidrocarbonetos como carga durante determinada travessia, sem necessidade desta ser para o transporte de hidrocarbonetos a granel.

É perceptível a importância deste assunto no que concerne a uma uniformização do termo navio, a fim de se garantir uma maior segurança jurídica dos lesados e das indústrias de transporte marítimo e petrolífera, no intuito de se evitar interpretações distintas pelos Tribunais dos diferentes países signatários da CLC. Todavia, não vemos a possibilidade de que em um futuro próximo se chegue a esta uniformização. Entendemos que para tanto seria necessário um novo Protocolo a CLC que definisse de forma mais clara e precisa o que seja considerado navio para esta Convenção.

Ainda, notório é o facto de não estarem abarcados no âmbito de aplicação da CLC os navios de guerra ou outros de propriedade de um Estado e por ele operado e utilizado, na época considerada, somente em serviço não comercial do Estado, conforme art. XI/1 da CLC. Entretanto, o nº 2 da mesma norma dita que se utilizado para fins comerciais, estará o Estado sujeito ao regime da CLC, devendo renunciar a todas as defesas que poderia utilizar com base na sua condição de Estado soberano.

1.2.1.2.2 – HIDROCARBONETOS

Conforme o art. I/5³³ são considerados hidrocarbonetos na forma da CLC:

“Oil means any persistent hydrocarbon mineral oil such as crude oil, fuel oil, heavy diesel oil and lubricating oil, whether carried on board a ship as cargo or in the bunkers of such a ship.”

³³ A redacção deste artigo difere de sua original – 1969 – na qual ao invés de “hidrocarbonetos minerais persistentes” lia-se “hidrocarbonetos persistentes”. Outra modificação notória da CLC de 1992 é a relativa a exclusão do óleo de baleia, presente na versão original.

Em se comparando a atual versão com a redação original de 1969, percebe-se o quanto o Protocolo de 1992 procurou delimitar, ainda mais, o âmbito de aplicação da CLC em relação a esta.

Segundo Chao Wu³⁴, a aplicação do termo “persistentes” se deve ao facto de que somente os hidrocarbonetos persistentes são capazes de poluir em larga escala, além disto, as demais substâncias perigosas não são, em regra, transportadas como cargas homogêneas. Estas seriam a razão de se criar um regime especial de responsabilidade para os transportadores destes minerais persistentes e não as demais substâncias perigosas.

1.2.1.2.3 – POLUIÇÃO

De forma a restringir o âmbito de aplicação da CLC, deve-se notar o conceito (chave) aplicado ao termo poluição presente no art. I/6 da CLC, este termo atua de maneira fundamental para se construir o nexos causal necessário à responsabilização. A expressão é bastante abordada pela jurisprudência³⁵ e doutrina, internacionalmente.

O termo poluição deve ser analisado não em uma ótica *lato*, mas sim de maneira bastante restritiva, no sentido de contaminação, a qual deve ser interpretada pelo contacto físico, presente na primeira parte da alínea a) do art. I/6 da CLC.

Neste sentido, temos que para Måns Jacobsson:

*"(...) the definition of 'pollution damage', which is specified as 'damage caused by contamination'."*³⁶

³⁴ Cf. WU, Chao. *La Pollution du Fait du Transport Maritime des Hydrocarbures* apud GOMES, Manuel Januário da Costa. *Limitação de Responsabilidade por Créditos Marítimos*. Editora Almedina, 2010, p. 374.

³⁵ Notavelmente nos casos *Amoco Cadiz*, *Braer*, *Erika*, *Exxon Valdez* e *Marão* entre outros.

³⁶ Cf. JACOBSSON, Måns. *The International Oil Pollution Compensation Funds and the International Regime of Compensation for Oil Pollution Damage in Palestra na African Civil Aviation Organization (AFCAC)/ International Civil Aviation Organization (ICAO Conference on Funding & organisation of improved SAR*

Ao limitar a definição de poluição ao conceito de contaminação, o legislador procurou restringir, de certa forma, os pleitos dos lesados.

Nota-se que a CLC não adotou o conceito de poluição utilizado no cenário internacional contemporâneo. Mas sim um dos corolários da poluição, qual seja a contaminação.

1.3 – DA RESPONSABILIDADE CIVIL

Segundo o art. III/1 da CLC, é responsável por um evento³⁷³⁸ o proprietário do navio, quando da data de ocorrência deste, e pelos prejuízos devidos à poluição causados por este.

Observa-se pela simples leitura do art. I da CLC, a função delimitadora deste, o qual ao definir os conceitos de “Navio”, “Pessoa”, “Proprietário”, “Hidrocarbonetos”, “Poluição” entre outros, atua de maneira a delimitar o âmbito de aplicação da convenção.

Neste diapasão, nota-se, como exemplo, o facto, restritivo, de o dano ou perda dever ser “exterior ao navio”, de a contaminação dever resultar de “fuga ou descarga de hidrocarbonetos³⁹”.

Assim, notório é que se deve conjugar, obrigatoriamente, a leitura do art III da CLC com a do art. I da CLC a fim de se analisar a questão do âmbito de aplicação da CLC para fins de responsabilidade civil.

A CLC, como já visto, é uma convenção mista de responsabilidade civil e de limitação desta, pois, também, imputa a responsabilidade além de limitá-la.

services for Africa em Saly-Portudal, Senegal em 25/28 de Outubro de 2004, p. 05. Disponível em http://www.icao.int/icao/en/anb/atm/SARafrica/docs/Saly_Conf/en/IOPC_Funds_3-2_en.pdf >.

³⁷ Cf. Art.I/8 da CLC.

³⁸ Cf. GOMES, Manuel Januário da Costa. Limitação de Responsabilidade por Créditos Marítimos. Editora Almedina, 2010, p. 470, nota de número 36.

³⁹ Cf. ponto 1.2.1.2.2 do presente estudo.

A priori, parece-nos que o regime de responsabilidade elencado pela CLC seja o de uma responsabilidade objetiva⁴⁰. Tal assertiva se faz uma vez que pela análise do art. III/1 da CLC conclui-se que o proprietário do navio responde, independente de culpa, sempre quando da ocorrência de um evento em que haja prejuízos devidos à poluição por hidrocarbonetos. Com o advento da canalização da responsabilidade, parece-nos mais ainda reforçada esta ideia.

Resta saber se há de falarmos, mesmo, em uma responsabilização objetiva ou se esta classificação pode ser alterada?

Partindo da análise dos arts. III/2 e 3 da CLC, temos, a priori, um entendimento de que a responsabilidade objetiva não seria absoluta.

Ainda, percebemos pela análise de tais artigos que, em verdade, as causas elencadas são aquelas típicas de excludentes de responsabilidade civil, quais sejam, o caso fortuito, a força maior, o facto de terceiros e o facto do lesado. Cabendo destacar, a distinção⁴¹ relacionada ao uso da expressão “*wholly caused*”, não utilizada na alínea a) do art. III/2 da CLC, entretanto, presente nas alíneas b) e c) do art. III/2 da CLC. O que poderá acarretar dúvidas em saber até que ponto exonera-se a responsabilidade do proprietário diante de uma situação fortuita ou de força maior.

Ora, será possível que, diante de tais excludentes, tratar-se-á a natureza da responsabilidade presente na CLC em uma responsabilidade por culpa presumida, ao invés de objetiva?

Segundo Carlos de Oliveira Coelho⁴², sim, estaríamos di-

⁴⁰ Deve-se afastar aqui qualquer ideia de que se trate de uma responsabilidade objetiva ambiental, pois, evidente é que a CLC não é uma convenção internacional de natureza ambiental, mas sim de natureza marítima com, alguns, reflexos ambientais, após o Protocolo de 1992.

⁴¹ Para maiores informações, ver GOMES, Manuel Januário da Costa. Limitação de Responsabilidade por Créditos Marítimos. Editora Almedina, 2010, p. 383 e 384.

⁴² Bem como RODIÈRE, René. *Traité général de Droit Maritime*. Editora Dalloz, 1976, p. 660 e ss. e ALEGRE, Rafael Matilla. *Internacionalidad Del Derecho Marítimo Y Jurisdicción Internacional*. Editora Universidad de Deusto, 1999, p. 158 e ss.

ante de uma responsabilidade civil presumida, uma vez que a CLC, em momento nenhum, preve uma responsabilização objetiva do proprietário. Argumenta, ainda, o mesmo autor que a responsabilidade presente na CLC seria similar, em parte, ao regime de responsabilidade por atividades perigosas⁴³.

Data venia ao Autor, parece-nos, seguindo a linha de Manuel Januário da Costa Gomes⁴⁴, Nuno Manuel Castelo-Branco Bastos⁴⁵, Ignacio Arroyo Martinez⁴⁶, José Vasconcelos Esteves⁴⁷ e Gauci⁴⁸, que, em verdade, o art. III/2 da CLC não tem força para modificar a natureza da responsabilidade objetiva do proprietário do navio, pois, estamos diante de meras causas de exclusão, as quais, em nenhum momento, pressupõem a culpa como pressuposto da responsabilidade.

No que concerne ao art. III/3 da CLC (facto do lesado), nota-se que este não modifica a responsabilidade objetiva do proprietário, somente, exonera, total ou parcialmente, o dever indemnizatório deste perante o lesado causador, total ou parcialmente, do evento.

Conclui-se, então, pela natureza objetiva da responsabilidade do proprietário do navio, uma vez que, em nenhum momento, converge a interpretação dos arts. III/2 e 3 da CLC no sentido contrário, ou seja, no sentido de que a existência ou não de culpa seria capaz de alterar a forma pela qual o proprietário deveria responder pelos danos ocasionados por um evento.

Ademais a argumentação exposta, a grande maioria da

⁴³ Consagrado no Código Civil Português em seu art. 493/2.

⁴⁴ Cf. GOMES, Manuel Januário da Costa. *Limitação de Responsabilidade por Créditos Marítimos*. Editora Almedina, 2010, p. 385 e ss.

⁴⁵ Cf. BASTOS, Nuno Manuel Castelo-Branco. *Direito dos Transportes*, n.º 2. Editora Almedina, 2004, p. 180 e ss.

⁴⁶ Cf. MARTINEZ, Ignacio Arroyo. *Curso de Derecho Marítimo*. Barcelona: Editora Bosch, 2001, p. 762.

⁴⁷ Cf. ESTEVES, José M. P. Vasconcelos. *Fretamento de navio para transporte de mercadorias in I Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo*. Almedina, 2008, p. 101.

⁴⁸ Cf. GAUCI, Gotthard M. *Oil pollution at sea: civil liability and compensation for damage*. Chichester, New York: Wiley, 1997, p. 18 e ss.

doutrina defende a natureza objetiva da responsabilidade⁴⁹.

Tal não poderia ser diferente, como evidencia Manuel Januário da Costa Gomes⁵⁰, pois, estamos diante de uma atividade de altíssimo risco, capaz de gerar danos catastróficos. Inconciliável, então, com uma lógica suportada na responsabilidade subjetiva, ainda que presumida. Admitindo, o mesmo Autor, na substituição do sistema de responsabilidade objetiva por um em que fossem instituídos, alternativamente ou em conjunto, um mecanismo de suporte do risco através de uma lógica de *pool*, constituído por proprietários e carregadores; ou a transferência e suportação integral do risco através de um mecanismo de seguros.

Segundo o próprio, tais soluções, a par de garantirem um melhor ressarcimento dos danos dos lesados, repercutiriam negativamente ao desagrar a posição do causador do risco perante aos lesados e ao encarecer os custos da atividade, podendo chegar ao ponto de impossibilitar a realização da mesma.

Parece-nos, também, que tais soluções se demonstram, a primeira vista, inviáveis e diretamente refutadas pela Análise Económica do Direito. Em princípio, devido a desimputação de riscos do proprietário, o que faria com que este não se preocupasse em adotar medidas preventivas, expondo a atividade a maiores riscos, a serem, por vezes, suportadas as medidas preventivas e indemnizatórias pelos próprios lesados⁵¹. Além, como percebível pelo próprio Autor, o alto custo económico da implementação de uma cobertura de risco (socialização do risco) mais agressiva⁵².

⁴⁹ Cf. GOMES, Manuel Januário da Costa. Limitação de Responsabilidade por Créditos Marítimos. Editora Almedina, 2010, p. 386, nota de número 88.

⁵⁰ Idem, p. 389.

⁵¹ Cf. RODRIGUES, Vasco. Análise Económica do Direito: Uma Introdução. Editora Almedina, 2007, p. 85 e ss.

⁵² Dentre outros, ARAÚJO, Fernando. Teoria Económica do Contrato. Editora Almedina, 2007, p. 885 e ss. RODRIGUES, Vasco. Análise Económica do Direito: Uma Introdução. Editora Almedina, 2007, p. 114 e ss.

Cabe, ainda, analisar quando da ocorrência de um evento envolvendo dois ou mais navios⁵³. Segundo o art. IV da CLC, em tais situações, serão responsáveis solidariamente, por todos aqueles danos que não puderem ser razoavelmente divisíveis, todos os envolvidos, salvo quando algum(-ns) possa(-m) se exonerar na forma do art. III da CLC.

Ou seja, diante de um abaloamento, todos os navios responderão solidariamente, salvo nos casos em que possa(-m) um(-ns) dos proprietários excluir a sua responsabilidade na forma do art. III da CLC, conforme dita o art. IV da CLC. Assim, quando da ocorrência de um abaloamento para que o(-s) proprietário(-s) se exonere(-m) da responsabilidade deverá(-ão) comprovar o dolo da outra parte envolvida no evento, exonerando-se, então da responsabilidade conforme os arts. III/2, b) ou III/3 da CLC.

Cabe comentar, que conforme o art. VIII da CLC, os direitos de compensação serão extintos, a menos que seja impetrada uma ação até três anos após a data em que ocorreram os danos. Em nenhum caso, entretanto, deverá ser impetrada uma ação após seis anos a partir da data do evento que causou os danos. Quando esse evento consistir numa série de ocorrências, o período de seis anos deverá ser contado a partir da data da primeira dessas ocorrências.

Por se tratar de uma Convenção Internacional, em regra, conforme o art. X da CLC, o julgamento proferido por um Tribunal competente, que seja executável no Estado de origem, não mais sujeito a recurso, deverá ser reconhecido e executável em qualquer Estado Contratante. Salvo nos casos das alíneas a) e b) do art. X/1 da CLC.

1.3.1 – DO PROPRIETÁRIO DO NAVIO

⁵³ Não necessariamente todos transportando, como carga, hidrocarbonetos na forma do art. I/5 da CLC, basta somente um estar tipificado na forma do art. I/1 da CLC.

Conforme a leitura do art. I/3 da CLC, proprietário é a pessoa, singular ou coletiva, em cujo nome o navio está registado. Em não havendo registo, segundo a própria CLC, o proprietário será a pessoa ou pessoas que possuam o navio.

Evidente, é a natureza delimitadora desta definição, de maneira diversa, e muito mais realista, temos como exemplo o *Oil Pollution Act of 1990* norte americano, que busca uma maior amplitude do termo:

“(26) “owner or operator”—
(A) means-- (i) in the case of a vessel, any person owning, operating, or chartering by demise, the vessel”⁵⁴

No que tange a responsabilidade civil, como já vimos, por força do art. III/1 da CLC em ocorrendo um evento, será responsável pelo mesmo o proprietário de um navio. Tal entendimento é reforçado quando da leitura do art. III/4 da CLC.

Entretanto, quando da possibilidade de se indentificar dolo⁵⁵ ou culpa grave das pessoas mencionadas nas alíneas a) a f) do art. III/4 da CLC, será possível excluir a responsabilidade do proprietário do navio, sendo, evidente, que responderão neste caso o agente que por dolo ou culpa grave cometeu a ação ou omissão que tenha ocasionado um evento.

Sobre a responsabilidade deste, temos que, parece-nos, a priori, ter um carácter indemnizatório, uma vez que a CLC ao adotar a canalização da responsabilidade não se importa com o efetivo causador do dano⁵⁶, mas sim, em proteger o ressarcimento dos lesados.

Poderia se afirmar que o art. V/2 da CLC teria um viés punitivo, o que não se apresenta de forma correta, posto que nas palavras de Manuel Januário da Costa Gomes⁵⁷:

⁵⁴ Disponível em < [http://firwebgate.access.gpo.gov/cgi-bin/usc.cgi?ACTION=RETRIEVE&FILE=\\$\\$xa\\$\\$busc33.wais&start=4634499&SI ZE=27424&TYPE=TEXT](http://firwebgate.access.gpo.gov/cgi-bin/usc.cgi?ACTION=RETRIEVE&FILE=$$xa$$busc33.wais&start=4634499&SI ZE=27424&TYPE=TEXT) >.

⁵⁵ Directo, necessário ou eventual.

⁵⁶ O que daria margem a uma responsabilidade de carácter punitivo.

⁵⁷ Cf. GOMES, Manuel Januário da Costa. Limitação de Responsabilidade por Créditos Marítimos. Editora Almedina, 2010, p. 454.

“A dimensão punitiva só é captável se nos circunscrevermos ao regime da limitação da responsabilidade sem curar da sua inserção e articulação com os termos da imputação feita no artigo III/1 da CLC.”

Enfim, não percebemos na CLC um ideia de punir o proprietário (até pelo facto da sua responsabilidade ser compartilhada com terceiros, os donos da carga, no caso de se acionar os Fundos) mas, antes, de ressarcir os lesados. Então, acreditamos ter, sim, a responsabilidade do proprietário um carácter indemnizatório.

1.3.2 – DO PRINCÍPIO DA CANALIZAÇÃO DA RESPONSABILIDADE CIVIL

O art. III da CLC ao atribuir a responsabilidade, em regra, ao proprietário do navio quando da ocorrência de um evento, consagrou o chamado Princípio da Canalização da Responsabilidade⁵⁸.

Em verdade, ao canalizar a responsabilidade, a CLC opera uma imputação específica ao proprietário do navio⁵⁹. Assim, a Convenção “proíbe” uma solidariedade passiva deste proprietário com outros possíveis agentes causadores de um evento. O que nas palavras de Carlos de Oliveira Coelho⁶⁰ constituiria o proprietário do navio em um “*destinatário forçado da responsabilidade civil*” na forma da CLC.

Questão que surge, é a de saber o porquê da CLC canali-

⁵⁸ Provavelmente sob influência das Convenções nucleares adoptadas nos anos 60 do século XX que canalizavam a responsabilidade para os operadores das instalações nucleares.

⁵⁹ O FIPOL instituiu em 2000 um grupo de trabalho para discutir acerca da possibilidade de se ampliar os sujeitos expostos a esta canalização, ou seja, ampliar a definição de proprietário de navio, incluindo o fretador de navio. Até o momento, não há uma conclusão sobre o assunto. Entretanto, com a adopção pela Bunker Oil de tal medida, há uma expectativa de que esta possibilidade se torne uma realidade nos próximos anos.

⁶⁰ Cf. COELHO, Carlos de Oliveira. *Poluição Marítima por Hidrocarbonetos e Responsabilidade Civil*. Editora Almedina, 2007, p. 100.

zar a responsabilidade para o proprietário do navio e não para o dono da carga⁶¹ ou para o explorador deste?

Quando das discussões sobre o texto da CLC de 1969, grande parte das delegações⁶² argumentaram em favor da presente regra de canalização fundamentando que somente o proprietário do navio poderia exercer o controle sobre a carga quando estivesse navegando. Todavia, houve delegações⁶³ que se opuseram a esta regra sendo favoráveis que outros sujeitos, tal qual o proprietário da carga, também fossem responsabilizados, fundamentavam seu argumento pelo facto de que, na grande maioria dos casos, os navios eram fretados as companhias petrolíferas, as quais exerciam as gestões comercial e náutica destes.

Ao canalizar a responsabilidade para o proprietário do navio e não para o dono da carga, o regime da CLC⁶⁴ procura facilitar a identificação de um responsável, o que poderia ser complicado em se tratando do dono da carga, uma vez que esta, em regra, é transportada com base em conhecimento de carga⁶⁵.

No que tange ao explorador do navio, evidente é que, em regra, é muito mais simples e fácil de se reconhecer o proprietário do navio do que aquele que por ventura o afrete⁶⁶.

Ainda, segundo Michele M. Comenale Pinto⁶⁷ é mais

⁶¹ O dano que por ventura ocorra se deve, em regra, a contaminação ocasionada pela carga. O perigo é a carga e não o transporte per si.

⁶² Dentre as quais temos a delegação da Alemanha e a do Reino Unido.

⁶³ Merece maior destaque a delegação dos Estados Unidos da América.

⁶⁴ Quando das discussões para a elaboração da CLC de 1969, chegou-se a discutir a possibilidade de se responsabilizar os armadores.

⁶⁵ Trata-se, portanto, de um título de crédito podendo ser transmitido (negociados) junto a terceiros. Para maiores informações, ver COELHO, Fábio Ulhoa. Curso de Direito Comercial, volume I. 1ª Edição. São Paulo: Editora Saraiva, 2006, p. 371 e ss.

⁶⁶ Cf. MARTINS, Eliane Maria Octaviano. Curso de Direito Marítimo, volume II. Barueri: Editora Manole, 2008, p. 136 e ss.

⁶⁷ Cf. PINTO, Michele M. Comenale *apud* livro GOMES, Manuel Januário da Costa. Limitação de Responsabilidade por Créditos Marítimos. Editora Almedina, 2010,

prática a realização de um seguro pelo proprietário do navio do que um incomensurável número daqueles a ser realizado pelo armador, quando de um afretamento.

Conforme nos ensina Manuel Januário da Costa Gomes⁶⁸, a canalização da responsabilidade para o proprietário do navio é uma solução da CLC, cuja aplicabilidade só se dá no âmbito da vigência desta. Logo, em não correspondendo os danos a letra do art. I/6 e alíneas da CLC será possível a responsabilidade extracontratual⁶⁹ de qualquer das pessoas presentes nas alíneas a) a f) do art. III/4 da CLC.

A canalização, se por um lado mostra-se positiva ao facilitar a identificação do devedor da obrigação de indenizar. Tem o seu revés no que tange a garantia do crédito. Uma vez que ao responsabilizar somente o proprietário, e desimputar a responsabilidade de outros possíveis responsáveis, dificulta que o credor tenha seu crédito efetivamente satisfeito.

Assim, parece-nos fundamental a necessidade de se adotar medidas garantidoras do crédito em conjunto com esta lógica da canalização para, de alguma forma, se alcançar a maior eficiência e segurança indenizatória.

Neste diapasão, a CLC adotou, em seu art. VII/1, medida que procura proteger a satisfação de crédito do lesado. Ficando o proprietário de um navio, que transporte mais de 2.000 toneladas de hidrocarbonetos a granel como carga e registado num Estado Contratante, obrigado a constituir e manter um seguro ou outra garantia financeira, como uma caução bancária ou um certificado emitido por um fundo internacional de compensação, que corresponda aos limites de responsabilidade estabelecidos no art. V/1 da mesma norma.

Esta obrigação de se constituir e manter um seguro ou

p. 379, nota de número 65.

⁶⁸ Cf. GOMES, Manuel Januário da Costa. *Limitação de Responsabilidade por Créditos Marítimos*. Editora Almedina, 2010, p. 380.

⁶⁹ Cf. FILHO, Sergio Cavalieri. *Programa de Responsabilidade Civil*. 6ª Edição, 3ª tiragem. São Paulo: Editora Malheiros, 2006, p. 46 e ss.

outra garantia financeira é nas palavras de Mario Raposo⁷⁰ o “*elemento central do sistema CLC*”, ou seja, através desta obrigação é que se torna possível alinhar uma satisfação e garantia de crédito dos credores à questão da canalização da responsabilidade.

Entretanto, percebe-se, na visão dos lesados, a infelicidade da norma ao limitar a constituição do seguro ao limite da responsabilidade do proprietário do navio, na forma do art. V/1 da CLC, e, pior, parece-nos o facto de que tal obrigatoriedade só será exercida face a navios que transportem mais de 2.000 toneladas de hidrocarbonetos a granel como carga, não garantindo, assim, o transporte de menores quantidades de hidrocarbonetos a granel⁷¹.

No caso de navios não registados em um Estado Contratante, que transporte mais de 2.000 toneladas de hidrocarbonetos a granel como carga, por força do art. VII/11 da CLC⁷², para que entrem ou saiam de um porto localizado em território de um Estado Contratante, ou cheguem ou deixem um terminal *off-shore* localizado no seu mar territorial deverão constituir alguma das garantias presentes no art. VII/1 da CLC. Parece-nos que seria mais apropriado que estes Estados possuíssem o direito de proibir a passagem de tais navios em águas de sua soberania.

Ainda, segundo o art. VII/10 da CLC, um Estado Contratante não deverá permitir que um navio que arvore a sua bandeira opere comercialmente, a menos que tenha sido emitido

⁷⁰ Cf. RAPOSO, Mario. Segunda (e última) Reflexão Sobre um Esboço de Reforma do Direito Marítimo Português. Disponível em < http://www.oa.pt/Conteudos/Artigos/detalhe_artigo.aspx?idc=31559&idsc=16886&ida=16894 >.

⁷¹ Neste sentido, JACOBSSON, Måns. The Significance of the Third Tier Supplementary Fund and the On-Going Review of the International Compensation Regime in Palestra na Petroleum Association of Japan Oil Spill Symposium 2005em Tóquio, Japão, em 24 e 25 de Abril de 2005, p. 08. Disponível em < http://www.pcs.gr.jp/doc/esymposium/2005/2005_Jacobsson_E.pdf >.

⁷² Proposto pela delegação francesa.

um certificado, de acordo com os números 2 ou 12 do mesmo artigo. Contudo, como afirmam Michael Faure e Hui Wang⁷³:

“However, “to trade” is a rather vague concept and there is no specific provision on how a State could forbid the ship to trade in such a case.”

Buscando uma melhor proteção dos lesados, permite o art. VII/8 da CLC que estes demandem diretamente o segurador ou qualquer pessoa que tenha fornecido uma garantia financeira. Estes últimos poderão limitar suas responsabilidades na forma do art. V/1 da CLC.

Além disso, em se tratando dos meios de defesa (que não a falência ou a liquidação do proprietário) poderão os garantiadores invocar aqueles os quais o próprio proprietário teria o direito. Ademais, poderão, ainda, se beneficiarem do facto de que os danos causados por poluição resultaram de uma conduta indevida e intencional⁷⁴ do próprio proprietário. E terão o direito de exigir que o proprietário seja chamado ao processo.

Seguindo o raciocínio de Manuel Januário da Costa Gomes, é perceptível a *“natureza fidejussória da garantia”*⁷⁵, estando, então, os meios de defesa dos garantiadores inseridos *“numa clara lógica de acessoriedade”*⁷⁶.

Percebe-se que este regime de canalização poderá, em alguns casos, afetar negativamente os lesados, minorando ou, até, excluindo o direito destes a uma indemnização justa e eficiente por parte do proprietário do navio e de seu(-s) segurador(-es). O que poderá vir, ou não, a ser corrigido pela intervenção dos Fundos⁷⁷.

Neste ponto, parece-nos muito mais justo e eficiente a

⁷³ Cf. FAURE, Michael, e WANG, Hui. *Economic Analysis of Compensation for Oil Pollution Damage* in *Maastricht Faculty of Law Working Paper 2005/2*. Maastricht, 2005, p. 28. Disponível em < <http://arno.unimaas.nl/show.cgi?fid=7054> >.

⁷⁴ Cf. GOMES, Manuel Januário da Costa. *Limitação de Responsabilidade por Créditos Marítimos*. Editora Almedina, 2010, p. 398.

⁷⁵ *Idem*, p. 397.

⁷⁶ *Ibidem*.

⁷⁷ Cf. *infra*, capítulo 2.

lógica de responsabilidade solidária adotada pelo *Oil Pollution Act of 1990*⁷⁸ dos Estados Unidos da América. Segundo o qual, poderá ser responsável por um evento:

“(32) ‘responsible party’ means the following:

(A) *Vessels*.--In the case of a vessel, any person owning, operating, or demise chartering the vessel.”

Ademais, em comparando a CLC com essa legislação interna norte-americana, percebemos o quanto aquela é limitada e, por vezes, amarrada a definições distantes da realidade do setor de transporte marítimo de hidrocarbonetos. Parece-nos que esta encontra-se muito mais próxima a realidade do setor; além disto, vemos como favorável o facto do OPA-1990 abarcar não apenas os danos oriundos do despejo de hidrocarbonetos provenientes de um navio na forma da CLC, mas, indo além, abarcar toda e qualquer forma de poluição causada por hidrocarbonetos seja provenientes de *vessels, offshore facilities, onshore facilities, pipelines, deepwater ports* e *abandonment*, conforme *Sec. 2701 (Definitions)*, nº (32) e alíneas, presente no *Title 33—Navigation & Navigable Waters; Chapter 40—Oil Pollution; Subchapter I—Oil Pollution Liability & Compensation*.

Questão que urge, ainda, analisar é a de saber se este modelo de canalização é absoluto, no sentido de somente responsabilizar o proprietário do navio, sem excessões, ou se há a existencia de chamadas “brechas” nele.

Conforme Manuel Januário da Costa Gomes:

“A questão coloca-se com particular incidência quanto aos construtores dos navios e as sociedades de classificação, mas também, entre outros, relativamente aos Estados costeiros que tenham agido tardia ou deficientemente no combate a poluição. Estamos perante aquilo que Bonassies designa por ‘quarto nível de reparação’, no qual coloca também o próprio proprietário do navio (e as pessoas identifica-

⁷⁸ Disponível em < [http://frwebgate.access.gpo.gov/cgi-bin/usc.cgi?ACTION=RETRIEVE&FILE=\\$\\$xa\\$\\$busc33.wais&start=4634499&SI ZE=27424&TYPE=TEXT](http://frwebgate.access.gpo.gov/cgi-bin/usc.cgi?ACTION=RETRIEVE&FILE=$$xa$$busc33.wais&start=4634499&SI ZE=27424&TYPE=TEXT) >.

das no artigo III/4 da CLC) mas num quadro de imputação por danos que não correspondam aos prejuízos devidos a poluição, tal como definidos na CLC (artigo I/6), bem como a própria seguradora (P&I Club) que tenha entregado ao proprietário do navio um certificado de seguro sem se ter certificado sobre a navegabilidade deste.”⁷⁹

Parece-nos que a canalização imposta pela CLC não é absoluta, mas antes um princípio orientador que deve ser observado com razoabilidade⁸⁰, assim, é possível que se impute a responsabilidade ao construtor do navio⁸¹ e as sociedades classificadoras⁸². Quanto a estas, pautando-se nos arts. III/4, a) e b) da CLC.

Quanto a alínea a) supra, parece um tanto quanto forçoso admitir-se tal possibilidade. Todavia, em relação a alínea b), tanto a jurisprudência quanto a doutrina não chegaram, ainda, a um consenso.

Assim, temos que para Pierre Bonassies⁸³ não estariam as sociedades de classificação abrigadas pela imunidade (externa) do art. III/4, b) da CLC, admitindo-se sua responsabilidade aquiliana. Entretanto, Philippe Boisson⁸⁴ não corrobora com

⁷⁹ Cf. GOMES, Manuel Januário da Costa. *Limitação de Responsabilidade por Créditos Marítimos*. Editora Almedina, 2010, p. 400.

⁸⁰ Cf. CAMATI, Manuel Sabonete. *Poluição Marítima por Hidrocarbonetos e Responsabilidade Civil*. Relatório do Seminário Direito Comercial V. Universidade de Lisboa, 2005, p. 52.

⁸¹ Cf. MARTINEZ, Ignacio Arroyo. *Curso de Derecho Marítimo*. Barcelona: Editora Bosch, 2001, p. 758. RAPOSO, Mario. Segunda (e Última) Reflexão. Disponível em http://www.oa.pt/Conteudos/Artigos/detalhe_artigo.aspx?idc=31559&idsc=16886&ida=16894 >. Oliveira coelho, p. 106 e ss.

⁸² Cf. RAPOSO, Mario. Responsabilidade Extracontratual das Sociedades de Classificação de Navios in *Revista da Ordem dos Advogados*, ano 59, n.º 3, Dezembro. Lisboa, 1999, p. 610.

⁸³ Cf. BONASSIES, Pierre. *Sociétés de Classification et Convention de 1969/1992*. Ps. 695 e 696 *apud* GOMES, Manuel Januário da Costa. *Limitação de Responsabilidade por Créditos Marítimos*. Editora Almedina, 2010, p. 402.

⁸⁴ Cf. BOISSON, Philippe. *La Société de Classification Beneficie-t-elle de l'exclusion Prévüe par l'article III(4) de la Convention CLC?*. P. 698 e ss. *apud* GOMES, Manuel Januário da Costa. *Limitação de Responsabilidade por Créditos Marítimos*. Editora Almedina, 2010, p. 402.

esta ideia, pois, para o mesmo, em se aceitando a mesma, estaríamos desequilibrando e desnaturando a repartição de riscos presentes no âmago da CLC.

Segundo Nicolai Lagoni⁸⁵, não faria sentido responsabilizar tais sociedades, posto que as mesmas desempenham uma função relativa a segurança do navio, ou seja, elas prestam serviços ao navio atestando as condições de segurança deste, não se relacionando as questões relativas a navegação do navio, questões estas as quais ensejariam a possibilidade de uma responsabilidade aquiliana. Tal argumento é seguido por Manuel Januário da Costa Gomes⁸⁶.

Dado a análise supra, percebemos que a canalização presente na CLC não é absoluta, contrariamente, esta canalização possui “brechas” principalmente no que tange aos construtores de navios e Estados costeiros. E, dependendo da interpretação, até as sociedades classificadoras. O que leva a uma, aparente, deformação da lógica inicial da CLC em relação à responsabilidade, em regra, absoluta para o proprietário do navio.

Atenta-se, por fim, a situações, nas quais não há que se falar em “brechas” na canalização (mas sim em reforço desta), acerca do levantamento da personalidade jurídica do aparente proprietário. Sendo possível que tribunais a façam como forma de se garantir os direitos dos lesados. Trata-se de situações em que face a existência de um proprietário aparente, o Direito permite com que se chegue ao proprietário de facto.

1.4 – DA LIMITAÇÃO DA RESPONSABILIDADE

O Instituto da limitação da responsabilidade⁸⁷ no Direito

⁸⁵ Cf. LAGONI, Nicolai. *The Liability of Classification Societies*. p. 289 e 290 *apud* GOMES, Manuel Januário da Costa. *Limitação de Responsabilidade por Créditos Marítimos*. Editora Almedina, 2010, p. 403.

⁸⁶ Cf. GOMES, Manuel Januário da Costa. *Limitação de Responsabilidade por Créditos Marítimos*. Editora Almedina, 2010, p. 403.

⁸⁷ Cf. FAURE, Michael, e WANG, Hui. *Financial Caps for Oil Pollution Damage*:

Marítimo possui uma longa tradição, muito do desenvolvimento da atividade marítima deve-se a este instituto. Em poucas palavras, pode-se dizer que este instituto foi criado devido a necessidade de se incentivar os proprietários de navios a investirem na atividade marítima abrandando os altos riscos⁸⁸ inerentes a esta atividade.

A CLC, em seu art. V/1 e alíneas, adotou a limitação da responsabilidade⁸⁹ pautando-se na arqueação⁹⁰ do navio. Tal sistema de limitação segue a linha da limitação de responsabilidade presente nas Convenções de Bruxelas de 1957⁹¹ e Londres de 1976⁹².

Não se trata de uma obrigação do proprietário em limitar a responsabilidade, mas sim de uma faculdade do mesmo. Caso opte por fazê-lo, o proprietário deverá constituir um fundo em conformidade com o art. V/3 da CLC. Ou seja, em verdade, para o proprietário do navio, a questão da limitação da responsabilidade constitui um direito em requerer que seja instituído

A Historical Mistake? in *Maastricht Faculty of Law Working Paper 2007/6*. Maastricht, 2007, p. 03 e ss. Disponível em <<http://www.unimaas.nl/default.asp?template=werkveld.htm&id=F60BL5P00MJO466V63M6&taal=nl>>.

⁸⁸ O Instituto da limitação da responsabilidade no Direito Marítimo se justifica pelos riscos do mar. De tal forma que este instituto representa uma socialização dos riscos da actividade entre aqueles que fazem parte da comunidade marítima. Ou seja, por ser uma actividade benéfica a toda esta comunidade, seus riscos devem ser compartilhados pela mesma. Questão que cabe indagar aqui é se no caso de um evento, ainda mais aqueles catastróficos, seria justo compartilhar estes riscos também com as vítimas e seus interesses próprios, uma vez que muitas destas não integram a comunidade marítima?

⁸⁹ Cf. FAURE, Michael, e WANG, Hui. *Financial Caps for Oil Pollution Damage: A Historical Mistake?* in *Maastricht Faculty of Law Working Paper 2007/6*. Maastricht, 2007, p. 08 e ss. Disponível em <<http://www.unimaas.nl/default.asp?template=werkveld.htm&id=F60BL5P00MJO466V63M6&taal=nl>>.

⁹⁰ Cf. art. V/10 da CLC.

⁹¹ Disponível em <<http://www.admiraltylawguide.com/conven/limitation1957.html>>.

⁹² Disponível em <<http://www.admiraltylawguide.com/conven/limitation1976.html>>.

um processo de limitação com a consequente constituição do fundo de limitação.

Cabe observar que, segundo o art. V/2 da CLC, o proprietário perderá o direito de limitar a sua responsabilidade caso o dano por poluição tenha resultado de um ato ou omissão pessoal própria cometida com a intenção de causar aquele dano, ou por agir imprudentemente e com o conhecimento de que provavelmente aquele dano poderia ocorrer. Nestes casos, a autoridade competente nega o requerimento, declarando que o proprietário não possui o direito de constituir o fundo de limitação. Parece-nos, constituir uma espécie de sanção ao proprietário que agiu através de uma conduta anti-jurídica.

Acerca da constituição de um fundo de limitação, não se pode entender⁹³ ser o mesmo essencial para que o proprietário se favoreça da limitação. Certo é que tal questão deve ser observada, na prática, sobre uma ótica de gestão. Ou seja, cabe ao proprietário analisar se lhe é mais favorável requerer a constituição de um fundo ou não, tal análise deverá levar em conta as proporções de um evento, por óbvio, parece-nos que quanto mais catastrófico for este, mais fará sentido o pleito pela constituição de um fundo, dado a quantidade, em um primeiro momento, indefinida de lesados e do *quantum* a se indenizar.

Como já observamos, poderá, a revelia do proprietário, o segurador ou o garante financeiro requerer a constituição desse fundo, nas mesmas condições que o proprietário ou ainda que o proprietário não o possa fazer de acordo com o disposto no art. V/2 da mesma norma, neste caso, essa constituição não prejudicará os direitos de qualquer reclamante contra o proprietário, conforme dita o art. V/11 da CLC.

Em sendo aceito o requerimento para se constituir o fundo de limitação de responsabilidade, deverá o proprietário ou o segurador ou o garante financeiro instituí-lo levando em conta a soma total que represente o limite da sua responsabilidade, a

⁹³ Como, em um primeiro momento, nos leva a crer a letra do art. V/3 da CLC.

entidade competente do Estado Contratante junto a qual deverá ser constituído e através do depósito da soma, ou da apresentação de uma garantia bancária ou de outra garantia que seja aceitável e adequada de acordo com a legislação do Estado Contratante em que o fundo for constituído.

Cabe notar, que o direito a se constituir o fundo, especificamente em Portugal, dependerá, como nos ensina Carlos de Oliveira Coelho⁹⁴, seguido por Manuel Januário da Costa Gomes⁹⁵, de sentença declarativa transitada em julgado que declare o direito do proprietário em limitar sua responsabilidade.

Seguindo as regras de prevenção da competência, a autoridade competente do Estado Contratante junto a qual se constitua o fundo ficará preventa no que tange a discussões acerca deste, conforme o art. IX/3 da CLC.

A constituição do fundo produzirá, dentre outros⁹⁶, os seguintes efeitos, de acordo com o art. VI/1 e alíneas da CLC. Nenhum dos lesados poderá exercer qualquer direito contra quaisquer outros bens do proprietário em relação àquela reclamação e a autoridade competente pelo fundo deverá determinar a liberação de qualquer navio ou de qualquer outra propriedade pertencente ao proprietário, que tiver sido arrestada por força de uma reclamação e, do mesmo modo, deverá liberar qualquer caução ou qualquer outra garantia fornecida para evitar aquele arresto.

Fica, assim, o património do proprietário, que não disponibilizado para a constituição do fundo, imune a reclamações relativas a um evento, pois, somente os bens afectos ao fundo responderão pelas indemnizações.

O art. V/4 da CLC nos apresenta a forma de distribuição do fundo, adoptando-se o princípio da *par conditio credito-*

⁹⁴ Cf. COELHO, Carlos de Oliveira. Poluição Marítima por Hidrocarbonetos e Responsabilidade Civil. Editora Almedina, 2007, p. 154.

⁹⁵ Cf. GOMES, Manuel Januário da Costa. Limitação de Responsabilidade por Créditos Marítimos. Editora Almedina, 2010, p. 420 e 422.

⁹⁶ Idem, p. 423 e 424.

*rum*⁹⁷, temos que a distribuição se dará proporcionalmente aos valores das reclamações realizadas pelos credores. Ainda de acordo com o mesmo artigo, porém, o nº. 5, temos que o credor que tenha seu crédito satisfeito antes do fundo ser distribuído, pelo proprietário ou qualquer dos seus empregados ou agentes, ou qualquer pessoa que lhe tenha fornecido um seguro ou outra garantia financeira tiver, deverá adquirir, por subrogação, os direitos que a pessoa assim compensada teria recebido de acordo com a Convenção, até o valor que tiver pago.

Interessante é o facto do próprio proprietário ter direito a uma quota do fundo, conforme o art. V/8 da CLC. Assim, as reclamações relativas às despesas razoavelmente realizadas, ou aos sacrifícios razoavelmente feitos voluntariamente pelo proprietário para impedir ou minimizar os danos causados por poluição terão o mesmo valor que outras reclamações contra o fundo. Ou seja, poderá o proprietário ser compensado pelos gastos razoáveis que tenha realizado a fim de se impedir ou minimizar os danos causados.

Ora, soa, para nós, como hilária tal norma, uma vez que através desta, poderá o devedor ampliar a limitação de sua responsabilidade ao adotar medidas que deveriam ser consideradas não como voluntárias, todavia, sim como obrigatórias pelo proprietário.

O processo a ser aplicável ao fundo de limitação dependerá do direito interno⁹⁸ de cada Estado Contratante.

⁹⁷ Cf. COIMBRA, Ana. O Princípio Par Condicio Creditorum e o Processo de Falência. Relatório do Seminário Direito Processual Civil. Universidade de Lisboa, 1988. SERRA, Catarina. A Falência no Quadro da Tutela Jurisdicional dos Direitos de Crédito: O Problema da Natureza do Processo de Liquidação Aplicável à Insolvência no Direito Português. Editora Coimbra, 2009, p. 152 e ss. LEITÃO, Luís Manuel Teles de Menezes. Direito da Insolvência. 2ª edição. Editora Almedina, 2009, p. 19.

⁹⁸ Para maiores informações acerca do processo aplicável no Direito Português, vide: GOMES, Manuel Januário da Costa. Limitação de Responsabilidade por Créditos Marítimos. Editora Almedina, 2010, p. 426 e ss. e COELHO, Carlos de Oliveira. Poluição Marítima por Hidrocarbonetos e Responsabilidade Civil. Editora Almedina, 2007, p. 156 e ss.

Acerca da natureza jurídica do fundo de limitação, temos que para Ferrara⁹⁹ trata-se de um meio de extinção das obrigações. O que, *data venia*, não nos parece correto, visto que a constituição de tal fundo objetiva muito mais a proteção do património do devedor do que a extinção de um crédito gerado por este.

Segundo Carlos de Oliveira Coelho¹⁰⁰, o fundo opera numa lógica de um património autónomo, cujo grau de autonomia seria pleno e exclusivamente dedicado ao ressarcimento dos lesados com base no art. VII/9 da CLC. *Contrario sensu*, Manuel Januário da Costa Gomes¹⁰¹ acredita que tal argumento esvazia-se, uma vez que a lógica do art. VII da CLC não é voltada para o fundo de limitação, mas sim para o seguro ou outra garantia financeira que permitam o navio exercer sua atividade de transporte de hidrocarbonetos, conforme o art. VII/1 da CLC. O que nos parece uma interpretação mais sensata.

Parece-nos que o seguro ou outra garantia financeira, mencionados no art. VII/1 em nada se relaciona com o fundo de limitação do art. V/1 da CLC. Assim pensamos, pois conforme preve o art. VII/8 da CLC, poderá o segurador ou o garante, em acionado diretamente pelos lesados, se beneficiarem dos limites de responsabilidade estabelecidos no art. V/1 da CLC. Todavia, poderá o proprietário utilizar-se deste seguro ou garantia como limitador da responsabilidade.

Temos, então, que o fundo de limitação da CLC opera sobre lógica similar ao da Convenção de Bruxelas de 1957, constituindo-se o fundo através da apresentação de uma caução. Razão pela qual entendemos ser a natureza jurídica do

⁹⁹ Cf. FERRARA. La limitazione dell'armatore dai debiti relativi a un viaggio della nave. p. 287 *apud* GOMES, Manuel Januário da Costa. Limitação de Responsabilidade por Créditos Marítimos. Editora Almedina, 2010, p. 427, nota de número 234.

¹⁰⁰ Cf. COELHO, Carlos de Oliveira. Poluição Marítima por Hidrocarbonetos e Responsabilidade Civil. Editora Almedina, 2007, p. 156 e ss.

¹⁰¹ Cf. GOMES, Manuel Januário da Costa. Limitação de Responsabilidade por Créditos Marítimos. Editora Almedina, 2010, p. 431 e ss.

fundo de garantia de satisfação creditória.

Em sentido diverso, temos que no OPA-1990, em regra, o causador do dano não poderá limitar sua responsabilidade, o que nos parece ser muito mais eficiente, uma vez que a limitação da responsabilidade na forma da CLC apresenta-se por vezes ínfima para os agentes desse setor, os quais, em regra, são multimilionárias companhias transnacionais, o que não provoca nos mesmos incentivo suficiente para obrigatoriamente adotarem melhores padrões para evitarem acidentes. Neste sentido, informa-nos Michael A. de Gennaro:

*"Under OPA, the responsible party cannot limit its liability if the oil spill was proximately caused by the gross negligence or willful misconduct of the party, its agent, employee, or person acting pursuant to a contract with a responsible party. In addition, if the oil spill is caused because one of those parties violated a federal safety, construction, or operation regulation, the responsible party cannot limit its liability under the statute. Finally, the OPA does not limit or pre-empt state laws which may impose additional liability"*¹⁰²

1.5 – DOS DANOS E PREJUÍZOS INDEMNIZÁVEIS

Em regra, existindo poluição (contaminação) há danos e, por conseguinte, prejuízos. Paulo de Bessa Antunes¹⁰³ conceitua dano como qualquer prejuízo causado a algo ou alguém por terceiro que fica compelido ao ressarcimento.

Somente uma correta quantificação do dano logrará no exito de uma correta determinação da responsabilidade e de um satisfatório ressarcimento.

¹⁰² Cf. GENNARO, Michael A. de. *Oil Pollution Liability and Control. Under International Maritime Law: Market Incentives as an Alternative to. Government Regulation* in *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, volume 37, número 01. Janeiro de 2004, p. 275 e 276. Disponível em <<http://law.vanderbilt.edu/publications/journal-of-transnational-law/archives/volume-37-number-1/index.aspx>>.

¹⁰³ Cf. ANTUNES, Paulo de Bessa. *Direito Ambiental*, 7ª edição. Editora Lumen Juris, 2004, p. 239. Rio de Janeiro.

No que concerne aos danos e prejuízos indemnizáveis pelo sistema da CLC & Fundos, ocorreram sensíveis modificações a partir dos Protocolos de 1992, uma vez que, através destes, por exemplo, passou-se a cobrir, ainda que limitadamente, danos ao ambiente.

O art. I/6 da CLC e suas alíneas regulam quais danos e prejuízos serão indemnizáveis. Devendo-se atentar especialmente ao termo contaminação¹⁰⁴.

Como contaminação, entende-se, de forma bastante limitada, que seja aquela na qual haja contacto direto entre o hidrocarboneto e o bem protegido juridicamente. Quando um prejuízo não resultar da contaminação não há que se falar em indemnização na forma da CLC.

Evidente é que sempre será indemnizável os danos pessoais corporais. Questão complexa é saber quais serão os tipos de danos as coisas que geram direito a indemnização.

De acordo com a lógica adotada pelo FIPOL¹⁰⁵¹⁰⁶, na secção 1 de seu *Claims Manual*, edição de Dezembro de 2008, entendemos que os tipos de danos as coisas que geram direito a indemnização seriam:

- i) *Clean-up and preventive measures;*
- ii) *property damage;*
- iii) *consequential loss;*
- iv) *pure economic loss;*
- v) *environmental damage; e*
- vi) *use of advisers.*

Quanto as *clean-up and preventive measures, property damage* e *use of advisers* parece-nos não haver maiores dúvi-

¹⁰⁴ Cf. COELHO, Carlos de Oliveira. *Poluição Marítima por Hidrocarbonetos e Responsabilidade Civil*. Editora Almedina, 2007, p. 61; RAY, José Domingo. *Derecho de la Navegación: Textos Legales Nacionales e Internacionales y sobre Comercio Exterior*, volume III. Buenos Aires, 1997, p. 287 e ss.

¹⁰⁵ Cf. *infra* capítulo 3.

¹⁰⁶ Cf. *International Oil Pollution Compensation Fund 1992, Claims Manual*, edição de Dezembro de 2008. Disponível em <http://www.iopcfund.org/npdf/2008%20claims%20manual_e.pdf>.

das a se sucitar, constituindo o direito a um ressarcimento da própria lógica jurídica de indemnização.

Complexo é, entretanto, analisar quais seriam as fronteiras ao ressarcimento quando diante de questões relativas a *consequential loss*, *pure economic loss* e *environmental damage*.

Partindo de interpretação desenvolvida por Manuel Januário da Costa Gomes¹⁰⁷ a *consequential loss* estaria abrangida pela CLC quando esta referisse a dano por poluição, na forma do art. I/6, a) da CLC, como “perda ou dano causado fora do navio por uma contaminação”.

Já no que concerne a *pure economic loss* temos que, segundo Fernando Araújo¹⁰⁸, esta seria:

“(…) uma perda financeira que não corresponde a um dano físico, assimilável portanto ao lucro cessante (...)”

Trata-se de situações de particular complexidade, em que não havendo contacto direto entre a contaminação e um bem, ainda assim, lesiona-se o património de outrem.

Mais uma vez, como nos ensina Manuel Januário da Costa Gomes¹⁰⁹, a indemnização desta categoria de perdas dependerá da forma como esse intituito é tratado na ordem jurídica de um Estado. Sendo necessário, e deveras difícil, fazer prova, ainda que mínima, do nexu causal entre a contaminação e o dano puramente económico.

Conforme nos ensina Jorge Sinde Monteiro¹¹⁰, o dano a ser indemnizável deve resultar do contacto físico do crude deramado com o bem lesado, uma vez que em não havendo instrumentos capazes de conter a indemnização dentro de limites

¹⁰⁷ Cf. GOMES, Manuel Januário da Costa. Limitação de Responsabilidade por Créditos Marítimos. Editora Almedina, 2010, p. 411.

¹⁰⁸ Cf. ARAÚJO, Fernando. Teoria Económica do Contrato. Editora Almedina, 2007, p. 863 e ss

¹⁰⁹ Cf. GOMES, Manuel Januário da Costa. Limitação de Responsabilidade por Créditos Marítimos. Editora Almedina, 2010, p. 413.

¹¹⁰ Cf. MONTEIRO, Jorge Sinde. Protecção dos Interesses Económicos na Responsabilidade Civil por Dano Ambiental *in* A Tutela Jurídica do Meio Ambiente: Presente e Futuro, Studia Iuridica – 81, Colloquia – 13. Editora Coimbra, 2005, p. 139.

razoáveis, ressarcir o prejuízo puramente económico poderá encaminhar a uma responsabilidade excessiva e irresponsável.

Tais raciocínios foram corroborados pela jurisprudência portuguesa, Tribunal da Relação de Lisboa, no caso *Marão*¹¹¹. Este Tribunal, contrariando decisão *a quo* considerou que para a CLC, a ideia de contaminação é fundamental, sendo exigível a prova da existência da contaminação como causa do dano. Ou seja, a ideia de contaminação no sentido próprio de conexão física com o bem afectado.

No que concerne ao *environmental damage*, uma das inovações do Protocolo de 1992, são indemnizáveis na forma da 2ª parte da alínea a) do art I/6 da CLC somente quando forem adotadas medidas que procurem recuperar¹¹²¹¹³ o ambiente contaminado. E, será sempre ressarcível na forma da alínea b) do art I/6 da CLC quando da adoção de medidas que procurem prevenir os impactos da contaminação de hidrocarbonetos no meio-ambiente.

Seguindo a lógica adotada pelo FIPOL¹¹⁴ concluímos que existem seis tipos de danos e prejuízos indemnizáveis:

- i) Custos de limpeza e medidas de salvaguarda;
- ii) danos a propriedade;
- iii) perdas económicas nos setores de pesca, mari-

¹¹¹ Segundo o Tribunal da Relação de Lisboa: “(...) dar-se acolhimento à pretensão da Autora teria de ter-se como pertinente também atribuir o direito de indemnização, por exemplo, aos comerciantes que deixaram ou reduziram de encomendar bebidas à Autora; aos turistas e veraneantes que não puderam gozar férias nas zonas afectadas; aos trabalhadores eventualmente afectados nos seus postos de trabalho; às Agências de Viagens e Turismo; às empresas produtoras de refrigerantes que vêm diminuída a sua produção. Enfim, cair-se-ia num círculo infernal de indemnizações.”

¹¹² Não há que se falar aqui em devolver o ambiente contaminado ao *statu quo*, mas sim, na medida do possível e atento a razoabilidade das medidas empregadas compensar com componentes equivalentes o ambiente atingido, uma vez que é praticamente impossível devolver o ambiente contaminado ao ponto em que estaria caso não fosse atingido.

¹¹³ Cf. MASON, Michael. *Transnational Compensation for Oil Pollution Damage: Examining Changing Spatialities of Environmental Liability*. 2002, p. 10 e 11. Disponível em < <http://eprints.lse.ac.uk/570/> >.

¹¹⁴ Lógica esta meramente exemplificativa, sem força jurídica vinculativa.

cultura e de processamento de peixes;

- iv) perdas económicas no setor de turismo;
- v) custos de medidas de salvaguarda de perdas económicas puras; e
- vi) danos ambientais e estudos pós evento.

No que tange a razoabilidade das medidas a serem adotadas, não há uma definição destas imposta pela CLC. Assim, em regra, emprega-se o critério¹¹⁵ adoptado pelo FIPOL, segundo o qual deverão ser levadas em conta as regras de experiência e de conhecimento profissional.

Ainda é notável o facto de que para que haja um bom funcionamento desta lógica compensatória é necessários haver uniformidade na forma de se tratar os danos e os lesados pelos Tribunais dos Estados Contratantes. Neste sentido, Måns Jacobsson:

*"The importance of uniformity of application is obvious. It is important from the point of view of equity that claimants are treated in the same manner independent of the State where the damage was sustained. In addition, the oil industry in one Member State pays for the cost of clean-up operations incurred and economic losses suffered in other Member States. Unless a reasonably high degree of uniformity and consistency is achieved, there is a risk of great tensions arising between Member States and of the international compensation systems no longer being able to function properly"*¹¹⁶

¹¹⁵ Cf. *International Oil Pollution Compensation Fund 1992, Claims Manual*, edição de Dezembro de 2008, ponto 3.5.3: "The criterion of reasonableness is assessed in the light of the particular circumstances of the case, taking into account the interests involved and the facts known at the time the measures were taken.". Disponível em < http://www.iopcfund.org/npdf/2008%20claims%20manual_e.pdf >.

¹¹⁶ Cf. JACOBSSON, Måns. The International Oil Pollution Compensation Funds and the International Regime of Compensation for Oil Pollution Damage in Palestra na African Civil Aviation Organization (AFCAC)/ International Civil Aviation Organization (ICAO Conference on Funding & organisation of improved SAR services for Africa em Saly-Portudal, Senegal em 25/28 de Outubro de 2004, p. 05. Disponível em < http://www.icao.int/icao/en/anb/atm/SARafrica/docs/Saly_Conf/en/IOPC_Funds_3-2_en.pdf >.

1.5.1 – CUSTOS DE LIMPEZA E MEDIDAS DE SALVAGUARDA

Presente na alínea b) do art. I/6 da CLC e no art. I/7 da mesma norma, tratam-se de medidas razoáveis adotadas, após a ocorrência de um evento, para impedir ou minimizar os danos e prejuízos causados por poluição.

Nota-se a necessidade de adoção de medidas razoáveis e que sejam aplicadas após um evento, assim, poderão ser anteriores, concomitantes ou posteriores a ocorrência de um dano.

Conforme o *Claims Manual*¹¹⁷, as operações de limpeza no mar e em terra são, em regra, consideradas medidas de salvaguarda dado que tais medidas são geralmente destinadas a prevenir ou minimizar os danos da poluição. Assim, serão ressarcidos os custos destas medidas desde que aplicadas conforme o critério da razoabilidade.

Também serão ressarcidos os custos de mobilização de equipamentos de limpeza e de recursos de salvamento aplicados com a finalidade de medidas de salvaguarda, ainda que nenhuma poluição ocorra, desde que se prove que o evento criou uma grave e iminente ameaça de causar danos, devendo-se condicionar o uso de tais recursos proporcionalmente à ameaça.

O FIPOL estabelece que para haver o justo ressarcimento destes danos deverão os lesados apresentarem documentação de apoio mostrando como as despesas com as operações estão ligadas com as ações adotadas. Esta documentação deverá conter claramente o que foi feito e porquê foi feito, bem como onde e quando foi adotada tal medida, por quem e com que recursos foi adotada e o custo total. As faturas, recibos, folhas de cálculo e os registros de salários, ainda que de maneira útil in-

¹¹⁷ Cf. *International Oil Pollution Compensation Fund 1992, Claims Manual*, edição de Dezembro de 2008, p. 23. Disponível em < http://www.iopcfund.org/npdf/2008%20claims%20manual_e.pdf >.

formem as despesas, são insuficientes por si mesmos como prova efetiva dos gastos realizados. O FIPOL aconselha que seja produzido um breve relatório descrevendo as atividades e ligando as mesmas as despesas.

O *Claims Manual*¹¹⁸, também, informa aos reclamantes como deverão proceder, em termos formais, em suas reclamações.

1.5.2 – DANOS À PROPRIEDADE

De acordo com o *Claims Manual*¹¹⁹ os custos razoáveis de limpeza, reparação ou substituição de propriedades que foram contaminadas por hidrocarbonetos são compensáveis. Se não for possível o bem ser limpo ou reparado, então, os custos de reposição são aceitos. No entanto, o ressarcimento não se dá com base nos custos de um mesmo bem, modelo novo, mas sim se baseia no valor do bem quando da ocorrência da contaminação.

Tal qual nos danos gerados pelos custos de limpeza e medidas de salvaguarda, o *Claims Manual*¹²⁰, informa aos reclamantes como deverão formalizar suas reclamações.

1.5.3 – PERDAS ECONÓMICAS NOS SETORES DE PESCA, MARICULTURA E DE PROCESSAMENTO DE PEIXES

Mais uma vez, o *Claims Manual*¹²¹ dita como se dará o ressarcimento dos danos e prejuízos destes setores. As indenizações levarão em consideração os danos à propriedade (*con-*

¹¹⁸ Cf. International Oil Pollution Compensation Fund 1992, *Claims Manual*, edição de Dezembro de 2008, p. 27. Disponível em <http://www.iopcfund.org/npdf/2008%20claims%20manual_e.pdf>.

¹¹⁹ *Idem*.

¹²⁰ *Idem*, p. 28.

¹²¹ *Ibidem*, p. 28 e ss.

sequential loss) bem como os que não sejam diretamente a esta (*pure economic loss*).

As perdas económicas se dão por:

i) Perda de ingresso por parte dos proprietários de bens danificados pela contaminação (*consequential loss*); como por exemplo, tem-se a paralização de uma atividade devido a deterioração de um bem como o motor de um barco de pesca;

ii) perdas puramente económicas que ocorrem quando há a impossibilidade de se continuar a atividade em seu ritmo normal; como por exemplo, a impossibilidade de um pescador direcionar seu barco a uma determinada zona, para não sofrer danos devido a contaminação; e

iii) perdas devidas a contaminação da matéria prima explorada pelos setores, estas se dão quando da impossibilidade de se auferir ganhos com a exploração da atividade devido a uma proibição sanitária de comercialização dos produtos desta.

Aqui, cabe atentar a dificuldade de se fazer prova quando da ocorrência de uma perda puramente económica ou devido à contaminação da matéria prima, uma vez que cabe ao lesado o ônus da prova de que o prejuízo decorre da contaminação (nexo causal), não bastando a mera ocorrência do evento. Assim, dificilmente, por exemplo, conseguirá um comerciante que venda gelo para determinada indústria de pesca ter seu pleito junto ao fundo satisfeito com base em uma perda puramente económico, uma vez que se torna um tanto quanto dantesco estabelecer uma relação de causalidade entre a perda (redução de receita) e o evento, devendo-se, mais uma vez, atentar ao conceito de contaminação.

Assim como nos danos e prejuízos anteriores, o FIPOL¹²² estabelece como deverão os lesados formalizar suas reclamações.

1.5.4 – PERDAS ECONÓMICAS NO SETOR DE TURISMO

¹²² Ibidem, p. 30 e ss. .

Em regra, trata-se de prejuízos puramente económicos, logo, deverá ser provado pelo lesado onexo causal direto¹²³ entre os danos ocorridos e a contaminação.

Tanto o FIPOL¹²⁴ quanto a jurisprudência diferem o setor de turismo em dois:- a) atividades que consistam na venda directa de bens ou serviços a turistas, como por exemplo, hotéis, pousadas, bares, restaurantes, entre outros; e b) atividades que proporcionam bens ou serviços a outras atividades do setor de turismo, mas não diretamente aos turistas, como por exemplo, lavanderias, empresas de segurança, entre outras.

Quando há dependência direta dos turistas, em regra, ocorre o ressarcimento, quando não, é muito difícil de se provar onexo causal direto, assim como visto no caso das perdas económicas nos setores de pesca, maricultura e de processamento de peixes quando da ocorrência de uma perda puramente económica ou devido a contaminação da matéria prima. Pois, não existe uma conexão¹²⁵ suficientemente estreita donexo de causalidade entre a contaminação e as perdas sofridas pelos reclamantes que seja capaz de gerar responsabilidade.

Uma vez mais, o FIPOL estabelece¹²⁶ como deverão os lesados formalizar suas reclamações.

1.5.5 – CUSTOS DE MEDIDAS DE SALVAGUARDA DE PERDAS ECONÓMICAS PURAS

¹²³ Para maiores informações ver LOBO, Carlos Diego de Souza. Responsabilidade Civil Internacional Devido a Poluição por Hidrocarbonetos. Relatório do Seminário Direito Público do Ambiente. Universidade de Lisboa, 2007, p. 46 e 47, notas de números 94 e 96.

¹²⁴ Cf. International Oil Pollution Compensation Fund 1992, Claims Manual, edição de Dezembro de 2008, p. 32. Disponível em <http://www.iopcfund.org/npdf/2008%20claims%20manual_e.pdf>.

¹²⁵ Cf. GOMES, Manuel Januário da Costa. Limitação de Responsabilidade por Créditos Marítimos. Editora Almedina, 2010, p. 413, nota de número 185.

¹²⁶ Cf. International Oil Pollution Compensation Fund 1992, Claims Manual, edição de Dezembro de 2008, p. 33. Disponível em <http://www.iopcfund.org/npdf/2008%20claims%20manual_e.pdf>..

Encontram-se disciplinadas as mesmas pelo FIPOL¹²⁷. Segundo este para que as reclamações sejam aceitas deverão os custos das medidas para evitar ou minimizar perdas económicas puras serem razoáveis, ademais, tais medidas devem ser destinadas a neutralizar o impacto negativo da poluição sobre os setores da pesca e turismo. Além da razoabilidade, são, ainda, requisitos para uma justa indemnização:

- i) O custo da medida adotada deverá ser proporcional ao dano ou perda que se destina a atenuar;
- ii) a medida deve ser adequada e oferecer uma perspectiva razoável de ser bem sucedida; e
- iii) em se tratando de campanhas de marketing, a medida adotada deve se relacionar com os reais mercados-alvo do setor de turismo.

Nota-se aqui uma novidade, qual seja, as medidas de marketing ou atividades similares que procuram minimizar ou, até, evitar os impactos negativos de um evento sobre os setores de turismo e imobiliário, principalmente. Percebe-se que as mesmas possuem uma natureza subsidiária, ou seja, só serão aceitas se as atividades realizadas forem adicionais às medidas normalmente realizadas para este fim. Em outras palavras, a compensação só é concedida para os custos adicionais resultantes da necessidade de neutralizar os efeitos negativos da poluição. Campanhas de marketing de uma natureza muito geral não serão ressarcidas.

Se mais de um órgão público realizar campanhas relativas aos mesmos efeitos negativos, essas campanhas deverão ser devidamente coordenadas a fim de se evitar uma duplicação de esforços e gastos.

Os pedidos baseados nos custos de medidas de salvaguarda de perdas económicas puras não são normalmente aceitos até que as medidas sejam realizadas.

Para que as reclamações baseadas nos custos destas me-

¹²⁷ Idem, p. 34.

didadas tenham sucesso, o FIPOL enumera¹²⁸ quais formalidades deverão ser seguidas.

1.5.6 – DANO AMBIENTAL E ESTUDOS PÓS EVENTO

Havia complexas dúvidas sobre a possibilidade ou não de se indemnizar aqueles danos e prejuízos que fossem considerados ambientais. O art. I/6 da CLC de 1969 não mencionava os danos ambientais como aqueles expressamente cobertos pela Convenção. Assim, ficava a discricionariedade dos Tribunais dos Estados Contratantes o direito de ressarcir ou não tais danos.

A jurisprudência, em um primeiro momento¹²⁹, interpretava, em conformidade com a CLC de 1969, que não cabia indemnização no caso de danos ambientais. Fundamentavam tal assertiva partindo do pressuposto de que os danos ambientais eram reflexos e, logo, não eram abrangidos pelo conceito de contaminação, no sentido de ter que haver contato físico. Assim, era exigido a existência de um grau razoável de proximidade entre os prejuízos e a contaminação. Ademais, esta linha de jurisprudência também interpretava ser o meio ambiente *res nullius*, não havendo quem de direito fosse legitimado para pleitear uma indemnização.

Entretanto, existia jurisprudência com pensamento diverso o que causava uma grave insegurança jurídica quanto à uniformidade de aplicação da Convenção. Assim, a IMO e os Estados Contratantes se viram obrigados a rever¹³⁰ a CLC quanto a este aspecto.

¹²⁸ Ibidem, p. 35.

¹²⁹ Para maiores informações ver LOBO, Carlos Diego de Souza. Responsabilidade Civil Internacional Devido a Poluição por Hidrocarbonetos. Relatório do Seminário Direito Público do Ambiente. Universidade de Lisboa, 2007, p. 23 e 24, notas de número 43, 44, 45, 46 e 47.

¹³⁰ MASON, Michael. Transnational Compensation for Oil Pollution Damage: Examining Changing Spatialities of Environmental Liability. 2002, p. 06 e ss. Disponível em < <http://eprints.lse.ac.uk/570/> >.

Atualmente, a jurisprudência entende ser sim o dano ambiental indenizável, com base na segunda parte da alínea a) do art. I/6 da CLC, sendo o Estado¹³¹ parte legítima a pleitear ressarcimento por ser este o representante da coletividade e tutor do meio ambiente.

Todavia, não será todo e qualquer dano ambiental que fará jus a um ressarcimento, pois, quando da tipificação na 2ª parte da alínea a) do art. I/6 da CLC dos danos ambientais, percebe-se que para ser tipificado como dano coberto no âmbito da CLC, deverá este dano ambiental estar conectado ao conceito atual de contaminação¹³².

Como nos informa Michael Faure e Hui Wang será ressarcível:

*"Oil spills can cause damage not only to property or persons, but also to the environment per se (...) The so-called traditional damage is regulated under the CLC and the IOPC Fund Conventions, while compensation for environmental damage under these conventions is limited to the cost of reasonable restoration measures. This includes preventive measures when there is threat of such damage."*¹³³

O FIPO, em seu *ClaimsManual*¹³⁴ dita que caberá ressarcimento pelos custos de medidas razoáveis que procurem acelerar a recuperação do dano ambiental. Tal qual, os custos relacionados a estudos pós evento também serão indenizáveis ao abrigo da CLC, inclui-se no caso estudos realizados para estabelecer a natureza e a extensão dos danos ambientais causados por um vazamento de hidrocarbonetos e para determinar

¹³¹ Cf. MASON, Michael. Transnational Compensation for Oil Pollution Damage: Examining Changing Spatialities of Environmental Liability. 2002, p. 09 e 10. Disponível em < <http://eprints.lse.ac.uk/570/> >.

¹³² Cf. supra ponto 1.2.1.2.3.

¹³³ Cf. FAURE, Michael, e WANG, Hui. *Liability for Oil Pollution - the EU Approach* in *Environmental Liability*, número 02. 2004, p. 64. Disponível em < <http://arno.unimaas.nl/show.cgi?fid=7701> >.

¹³⁴ Cf. International Oil Pollution Compensation Fund 1992, *Claims Manual*, edição de Dezembro de 2008, p. 14. Disponível em < http://www.iopcfund.org/npdf/2008%20claims%20manual_e.pdf >..

se caberá ou não medidas para reestabelecer o meio ambiente atingido.

Ainda este mesmo manual, em seu ponto 3.6.5¹³⁵, estabelece como critérios para satisfazer um pedido de ressarcimento os seguintes:

- i) A medida adotada deve acelerar significativamente o processo natural de recuperação ambiental;
- ii) a medida adotada deve procurar prevenir outros danos resultantes do evento;
- iii) a medida adotada, na medida do possível, não deverá resultar na degradação de outros habitats ou em conseqüências adversas para outros recursos naturais ou económicos;
- iv) a medida adotada deve ser tecnicamente viável; e
- v) os custos da medida adotada devem ser proporcional a extensão e duração do dano. Bem como os benefícios a serem alcançados por ela.

O FIPOL, ainda, estabelece que os pedidos de perda económica oriundos de danos ambientais que possam ser quantificados em termos monetários serão avaliados de uma forma semelhante a outras reivindicações de perdas económicas. O ressarcimento não será pago em relação aos pedidos de danos ambientais com base em uma quantificação abstrata calculado de acordo com modelos teóricos. Nem será o ressarcimento pago por danos de natureza punitiva baseadas na culpa.

Em relação aos estudos pós evento¹³⁶, para se fazer jus ao ressarcimento destes é essencial que tais estudos forneçam informações confiáveis e utilizáveis. Por esta razão, devem ser realizados com profissionalismo, rigor científico, objetividade e equilíbrio. O FIPOL informa também que é aconselhável que este seja convidado a participar, desde a fase inicial, na determinação de quando ou não será necessário um estudo pós evento. Em sendo necessário e justificável, o FIPOL, também,

¹³⁵ Idem, p. 36.

¹³⁶ Para maiores informações ver LOBO, Carlos Diego de Souza. Responsabilidade Civil Internacional Devido a Poluição por Hidrocarbonetos. Relatório do Seminário Direito Público do Ambiente. Universidade de Lisboa, 2007, p. 27.

aconselha que a ele deve, então, ser dada a oportunidade de se envolver no planejamento e estabelecer os termos de referência para o estudo.

Justifica o FIPOL que assim poderá ele desempenhar um papel importante para ajudar a garantir que qualquer estudo pós evento não repita o que já fora realizado em outros eventos. Além dele também ajudar a garantir que sejam empregadas técnicas e especialistas adequados ao caso.

Para o FIPOL, é essencial que o progresso com os estudos seja monitorado, e que os resultados sejam claros e imparcialmente documentados. Isso é importante para a compilação pelo FIPOL de dados relevantes para eventos futuros.

A CLC adota de forma bastante limitada a cobertura dos danos ambientais. Diferentemente do que ocorre no OPA-1990, dado o facto deste cobrir de forma ampla e genérica tais danos. Assim, temos que pelo OPA-1990 todo e qualquer dano ao meio ambiente será passível de ser indemnizado, conforme se analisa ao conjugar o *Sec. 2702 (b) (2) (A)* com o *Sec. 2701 (2)*¹³⁷.

1.6 – DA NATUREZA JURÍDICA DA CLC

No que tange a natureza jurídica da CLC, temos que, a nosso ver, se trata de uma Convenção Internacional de Direito Marítimo sobre a responsabilidade civil do transportador de hidrocarbonetos.

Devido ao facto de a partir do Protocolo de 1992 esta Convenção ter adquirido um viés jus-ambientalista, principalmente com a crescente preocupação do judiciário e do legislativo dos Estados Contratantes e da própria Comunidade Inter-

¹³⁷ Disponíveis em < [http://frwebgate.access.gpo.gov/cgi-bin/usc.cgi?ACTION=RETRIEVE&FILE=\\$\\$xa\\$\\$busc33.wais&start=4661929&SI ZE=7120&TYPE=TEXT](http://frwebgate.access.gpo.gov/cgi-bin/usc.cgi?ACTION=RETRIEVE&FILE=$$xa$$busc33.wais&start=4661929&SI ZE=7120&TYPE=TEXT) > e < [http://frwebgate.access.gpo.gov/cgi-bin/usc.cgi?ACTION=RETRIEVE&FILE=\\$\\$xa\\$\\$busc33.wais&start=4634499&SI ZE=27424&TYPE=TEXT](http://frwebgate.access.gpo.gov/cgi-bin/usc.cgi?ACTION=RETRIEVE&FILE=$$xa$$busc33.wais&start=4634499&SI ZE=27424&TYPE=TEXT) >.

nacional em tutelar o meio ambiente. Contudo, isso não a torna, por excelência, uma Convenção Internacional de Direito Ambiental, pois a mesma não tem como objeto a tutela da proteção do meio-ambiente.

Neste ponto, concordamos, plenamente, com Carlos de Oliveira Coelho¹³⁸, para quem não é fácil sustentar a natureza ambiental de uma convenção que não define o meio ambiente e o dano a este, e cuja previsão de ressarcimento, não necessariamente integral, presente seja a do dano individual.¹³⁹

Assim, acreditamos, ser a natureza jurídica da CLC a de uma Convenção Internacional de Direito Marítimo com reflexos ambientais positivos.

1.7 – DO CONVIVIO DA CLC COM OUTRAS CONVENÇÕES

Tal como anteriormente afirmado, não será objeto do presente estudo a análise da responsabilidade por poluição marítima no transporte de hidrocarbonetos, *lato sensu*, restringindo-se esta análise ao sistema imposto pelo regime da CLC & Fundos.

Contudo, resta evidente a necessidade de se fazer devidas menções a outras convenções internacionais que tangenciam, ou complementam, o regime da CLC & Fundos.

Dentre outras, a priori, destacamos a Convenção de Montego Bay de 1982, a qual dispõe acerca da obrigação de um Estado Contratante em proteger e preservar o meio ambiente marinho, sendo explicitado tal obrigação da conjugação das normas presentes em seu arts. 192 e 194.

Destaca-se, ainda, a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL)¹⁴⁰ de 1973 e 1978;

¹³⁸ Cf. COELHO, Carlos de Oliveira. Poluição Marítima por Hidrocarbonetos e Responsabilidade Civil. Editora Almedina, 2007, p. 29 e ss.

¹³⁹ Idem, p. 55.

¹⁴⁰ A qual possui um caráter preventivo, diferentemente da CLC.

e a Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo (OPRC), de 1990, e seu Protocolo HNS, de 2000, o qual não limitava o objeto da Convenção apenas a óleo, ampliando esta a substâncias nocivas e potencialmente perigosas.

Dando maior atenção, analisaremos a seguir duas convenções que de maneira, a nosso entender, concorrente, complementam o regime da CLC ao abarcarem outros tipos de hidrocarbonetos, dentre outras substâncias nocivas, não presentes no conceito do art. 1/5 da CLC.

A indenização por danos causados pelo transporte marítimo de substâncias potencialmente perigosas e nocivas¹⁴¹ é regulada pela *International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea*, 1996 (Convenção HNS de 1996)¹⁴², emendada pelo Protocolo de 2010¹⁴³.

A HNS é também uma convenção de responsabilidade civil marítima, inspirada no sistema da CLC & Fundos. Devido a isto, trata-se de uma convenção que reúne a lógica indenizatória e compensatória existente naquele sistema.

O art. 4/1 da HNS nos trás o escopo de aplicação desta, ou seja, esta é aplicável a pedidos relacionados aos danos¹⁴⁴ extracontratuais ocasionados pelo transporte marítimo¹⁴⁵ de substâncias poluentes e perigosas¹⁴⁶; excluindo, assim, os pedidos baseados em uma responsabilidade contratual.

Seguindo a CLC, a HNS também imputa a responsabili-

¹⁴¹ Escopo em que se enquadra outros hidrocarbonetos não contemplados pela CLC.

¹⁴² Disponível em < <http://www.hnsconvention.org/en/> >.

¹⁴³ Tanto a Convenção quanto o Protocolo ainda não entraram em vigor. Possuindo até o momento apenas uma ratificação, do Estado da Dinamarca, efectuada em 14 de Abril de 2011.

¹⁴⁴ Atentar a definição de dano presente no art. 1/6 da HNS.

¹⁴⁵ Atentar a definição de transporte marítimo presente no art. 1/9 da HNS.

¹⁴⁶ Atentar a definição de substâncias poluentes e perigosas presente no art. 1/5 da HNS.

dade, em regra, ao proprietário¹⁴⁷ de um navio¹⁴⁸ quando da ocorrência de um incidente¹⁴⁹, conforme o art. 7/1 da HNS. Inspirando-se na CLC também quando das causas excludentes de responsabilidade, arts. 7/2, alíneas a), b) e c) e art. 7/3 da HNS; exceção ocorre na alínea d), do art. 7/2 da HNS, que enumera uma causa de exclusão de responsabilidade específica da Convenção, qual seja, quando nem o proprietário, nem seus funcionários ou agentes, possuam conhecimento da natureza nociva e perigosa das substancias embarcadas, por uma falha do embarcador ou de qualquer outra pessoa que omitiu a informação.

Adotando idêntico regime ao da CLC, a HNS assume a canalização da responsabilidade do proprietário do navio, responsabilidade esta, igualmente, objetiva. Não imputando, até certo ponto, em seu art. 7/5, os mesmos sujeitos presentes no art. III/5 da CLC.

O art. 9/1 da HNS traz a baila a limitação da responsabilidade, a qual não assistirá ao proprietário, art. 9/2 da HNS, *ipsis litteris* ao art. V/2 da CLC. Percebe-se confrontando ambas as Convenções o idêntico teor acerca da limitação da responsabilidade em ambas. Constituindo diferença única quando da repartição do montante do fundo de limitação entre os credores. Neste momento, a HNS, diverso da CLC, estabelece, em seu art. 11, uma hierarquia entre os credores. Assim, tem preferência de ressarcimento os créditos oriundos de morte ou lesões corporais, desde que tal montante não ultrapasse dois terços do valor total do fundo.

O art. 12 da HNS trata da constituição de um seguro compulsório, assim como o art. VII/1 da CLC, entre os mesmos há duas diferenças. A primeira é que o seguro obrigatório da CLC se baseia no volume da carga transportada, já o da

¹⁴⁷ Atentar a definição de proprietário presente no art. 1/3 da HNS.

¹⁴⁸ Atentar a definição de navio presente no art. 1/1 da HNS.

¹⁴⁹ Atentar a definição de incidente presente no art. 1/8 da HNS.

HNS na limitação da responsabilidade do proprietário e, por conseguinte, na arqueação do navio. Última diferença está nas garantias aceitas, enquanto que para a CLC serão aceitas como garantias financeiras as de origem bancárias e também as originadas de um fundo internacional de compensação, na HNS só serão aceitas aquelas que sejam provenientes de um banco.

Assim como na CLC, na HNS os lesados poderão pleitear suas indenizações diretamente face ao segurador ou o garante financeiro. Os quais poderão exercer seus meios de defesa da mesma forma que o fariam no âmbito da competência da CLC.

A mesma função que os Fundos exercem dentro do sistema da CLC, é exercida pelo Fundo HNS na órbita desta Convenção, conforme art. 13 e seguintes. Assim, tem-se que o Fundo HNS procura garantir a satisfação dos pleitos dos lesados de maneira, também, complementar, quando há indenização parcial dos lesados pelo proprietário ou pelo seu segurador ou garante financeiro, ou suplementar. Não possuindo esses ressarcimentos natureza indenizatória.

A injeção de verbas no Fundo HNS se dará nos conformes dos Fundos do sistema CLC, ou seja, serão os donos das cargas que estarão obrigados a fazê-lo. Sendo um tanto mais complexa em relação aos Fundos mencionados devido ao maior âmbito de abrangência da HNS face a CLC, assim teremos, conforme o art. 16/1 e 2 da HNS a seguinte repartição:

- i) *oil as defined in article 1, paragraph 5(a)(i) (oil account);*
- ii) *liquefied natural gases of light hydrocarbons with methane as the main constituent (LNG) (LNG account); e*
- iii) *liquefied petroleum gases of light hydrocarbons with propane and butane as the main constituents (LPG) (LPG account).*

O Fundo HNS ressarcirá os lesados ou eximirá sua responsabilidade nos mesmos moldes do FIPOL, conforme o art. 14/1, 3 e 4 da HNS.

Temos, por fim, que o sistema HNS & Fundo HNS dis-

ponibiliza um montante equivalente a US\$ 380 milhões¹⁵⁰ para satisfazer os danos e prejuízos causados por um incidente.

Analísado o regime da HNS, chega a vez de o fazermos com outra Convenção que visa complementar o limbo deixado pelo regime da CLC¹⁵¹.

Trata-se da *International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001 (Bunker Oil)*¹⁵². A qual se aplica a fuga ou descarga de hidrocarbonetos utilizados como combustível de navio, o que segundo Chao Wu representa metade de todos os despejos de óleos em águas internacionais¹⁵³.

Assim como a HNS, a *Bunker Oil* também se inspira na CLC. Todavia, a *Bunker Oil* mostra-se mais autónoma em seu regime.

Assim, no que tange as definições, temos que enquanto a CLC delimita a definição de hidrocarbonetos como cargas, a *Bunker Oil* o define como combustível propulsor¹⁵⁴. Diferencia-se, ainda, no próprio conceito de navio¹⁵⁵, pois a CLC adota um conceito bastante específico, enquanto que para a *Bunker Oil* este conceito engloba qualquer embarcação apta para navegação marítima ou qualquer outro engenho flutuante marítimo que utilize óleo *bunker* para sua propulsão. Tem, ainda, grande diferença a definição de proprietário do navio¹⁵⁶, enquanto na CLC esta definição se limita aquele em nome do qual o navio esteja registado, para a *Bunker Oil*, além deste, será também considerado proprietário o armador, afretador a casco nu e o

¹⁵⁰ Disponível em < http://www.hnsconvention.org/en/theconvention_02.html >.

¹⁵¹ Cf. WU, Chao. *Liability and Compensation for Bunker Pollution* in *Journal of Maritime Law and Commerce*, volume 33. 2002, p. 553.

¹⁵² Entrou em vigor em 21 de Novembro de 2008.

¹⁵³ Cf. WU, Chao. *Liability and Compensation for Bunker Pollution* in *Journal of Maritime Law and Commerce*, volume 33. 2002, p. 555.

¹⁵⁴ Atentar a definição de óleo *bunker* presente no art. 1/5 da *Bunker Oil*.

¹⁵⁵ Atentar a definição de navio presente no art. 1/1 da *Bunker Oil*.

¹⁵⁶ Atentar a definição de proprietário navio presente no art. 1/3 da *Bunker Oil*.

gestor de navio¹⁵⁷. Por fim, outra diferença sensível está nos prejuízos devidos a poluição, pois, a par de seguir a fórmula da CLC, aqui para a *Bunker Oil*, como vimos logo acima, não tratará de hidrocarbonetos como carga, mas sim como combustível.

A *Bunker Oil* trata da responsabilidade do proprietário do navio de maneira diferente da CLC e da HNS. O art. 3/1 dita que será responsável o proprietário do navio quando da ocorrência de um incidente. Esta responsabilidade será igualmente objetiva. Entretanto, por definir o proprietário do navio de maneira mais ampla, acaba por a *Bunker Oil* assumir a possibilidade de uma responsabilidade solidária entre o proprietário registado e o real explorador deste, conforme art. 3/2 da *Bunker Oil*.

Contudo, a grande diferença entre a *Bunker Oil* e suas congéneres está no facto de diversamente do que ocorre na CLC e na HNS, na *Bunker Oil*, cremos, não há que se falar em uma canalização da responsabilidade, sendo cabível a responsabilização, por exemplo, daqueles que constam no rol do art. III/5 da CLC. Acompanhamos neste sentido Manuel Januário da Costa Gomes¹⁵⁸, segundo quem, carece de argumentação favorável a uma canalização o facto do art. 3/6 “*ressalvar os direitos de recurso do proprietário do navio contra terceiro, tal como faz o artigo III/5 da CLC/92, precisamente após a ‘channeling provision’ constituída pelo artigo III/4*”. Adiciona, ainda, o referido autor¹⁵⁹ que “*de acordo com o artigo 3/5, qualquer pedido de indemnização por ‘prejuízos devidos a poluição’ só poder ser baseada na Convenção, não permite sustentar a tese da canalização, não constituindo, assim, o artigo 3/5 uma ‘channeling provision’.*”

A *Bunker Oil*, em clara inspiração da CLC, adota as

¹⁵⁷ Aproximando-se muito mais a realidade do OPA-1990.

¹⁵⁸ Cf. GOMES, Manuel Januário da Costa. *Limitação de Responsabilidade por Créditos Marítimos*. Editora Almedina, 2010, p. 470.

¹⁵⁹ Idem.

mesmas excludentes de responsabilidade presentes nesta, conforme arts. 3/3 e 4 da *Bunker Oil*.

Acerca da limitação da responsabilidade, há, também, diferença entre a CLC e a *Bunker Oil*, uma vez que esta não adota qualquer regime especial, mas, sim, dita o art. 6 que ficará a critério do proprietário do navio o regime a escolher, seja este de direito interno ou internacional.

Acerca do seguro compulsório, art. 7, a *Bunker Oil* adota regime similar ao da HNS, diferenciando-se desta pelo simples facto de não ter, como observado acima, um regime de limitação de responsabilidade próprio. Porém, a parte final deste art. 7 nos remete a *Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims*, 1976, o que nos leva a crer que era a intenção do legislador limitar a responsabilidade do proprietário de acordo com uma regra internacional de limitação geral dos transportadores marítimos.

Por fim, tal qual na HNS e na CLC, os lesados poderão pleitear suas indemnizações diretamente face ao segurador ou o garante financeiro. Os quais poderão exercer seus meios de defesa da mesma forma que o fariam no âmbito da competência daquelas Convenções.

Sem mais, acreditamos haver analisado, *en passant*, as principais questões envolvendo as Convenções HNS e *Bunker Oil* em uma análise comparativa com a CLC. Logo, não adentraremos em outras questões de carácter específico daquelas Convenções.

2 – DO REGIME DOS FUNDOS

Os Fundos internacionais de indemnização por danos e prejuízos decorrentes da poluição por hidrocarbonetos integram o sistema originado pela CLC.

São geridos pelo FIPOL, uma instituição autónoma, que tem como principais deveres administrar e gerir os Fundos,

analisar e decidir acerca das reclamações face aos Fundos e procurar, através de diretivas, uniformizar a aplicabilidade da CLC no que concerne aos pedidos indemnizatórios.

2.1 – BREVE HISTÓRICO

Desde a criação da CLC de 1969, que os Estados Contratantes já tinham noção da insuficiência desta no que tange a indemnizações que fossem, de certa forma, proporcionais aos danos ocasionados por eventos que, por ventura, viessem a ocorrer; e que fossem capaz de indemnizar de maneira satisfatória os lesados. Além destes, a indústria de transporte marítimo de hidrocarbonetos também se mostrava insatisfeita por ter que suportar sozinha um pesado encargo financeiro oriundo da responsabilidade objetiva e canalizada e o seguro compulsório.

Dado este panorama, de total insatisfação, mostrou-se necessário a criação de um segundo instrumento que complementasse a CLC neste âmbito indemnizatório e que também diminuísse a exclusividade dos encargos financeiros pelo proprietário do navio. Assim, os Fundos possuem a função de equilibrar o ónus de ressarcir os lesados entre os proprietários e os donos da carga.

Surgia, assim, a *International Convention on the Establishment of an International Fund for Oil Pollution Damage* de 1971 (FUND-1971). A qual, nas palavras de Mario Raposo¹⁶⁰ é a “*consequencia necessária da CLC*”, seria a maneira de viabilizar a existencia da CLC.

Funcionando de forma complementar a CLC, a FUND-1971 surgiu para suplementar as indemnizações insuficientes oriundas da responsabilidade estipulada pela CLC. Quando, por vezes, não constituísse o único montante indemnizatório.

¹⁶⁰ Cf. RAPOSO, Mario. Segunda (e Última) Reflexão. Disponível em < http://www.oa.pt/Conteudos/Artigos/detalhe_artigo.aspx?idc=31559&idsc=16886&ida=16894 >.

Assumindo, então, a faceta de um instrumento de compensação aos lesados. A FUND-1971 foi materializada na forma de um fundo internacional¹⁶¹ (FIPOL). E possuía as seguintes metas, segundo o art. 2/1 a) e b)¹⁶² do FUND-1971:

“(a) to provide compensation for pollution damage to the extent that the protection afforded by the Liability Convention is inadequate;

(b) to give relief to shipowners in respect of the additional financial burden imposed on them by the Liability Convention, such relief being subject to conditions designed to ensure compliance with safety at sea and other conventions”

O histórico dos Fundos acompanha o histórico evolutivo da CLC¹⁶³. A FUND-1971, tal qual a CLC de 1969, fora, também, objeto de modificação através da aplicação dos malfadados Protocolos de 1984. Tendo sido somente modificada pelo Protocolo de 1992.

Como nos informa Måns Jacobsson¹⁶⁴, quando da adoção do Protocolo de 1992, esperava-se que o novo montante fosse suficiente para cobrir os prejuízos oriundos de um evento. Todavia, após os desastres do Nakhoda e do Erika ficou evidente a necessidade de um novo aumento no limite indemnizatório.

Assim, a IMO e o FIPOL, mais uma vez incrementaram os valores do Fundo através de um novo Protocolo, o de 2000. Além desta medida, outra que foi adotada, em Abril de 2000, foi a criação de um *Working Group*¹⁶⁵, estabelecido pela As-

¹⁶¹ Cf. art 2/2 do FUND-1971, trata-se de pessoa colectiva com personalidade jurídica própria para demandar e ser demandada. Noção esta seguida pelas emendas futuras.

¹⁶² Esta meta foi excluída quando do Protocolo do FUND-1992.

¹⁶³ Cf. *supra* 2.1 do presente Estudo.

¹⁶⁴ Cf. JACOBSSON, Måns. The Significance of the Third Tier Supplementary Fund and the On-Going Review of the International Compensation Regime in Palestra na Petroleum Association of Japan Oil Spill Symposium 2005em Tóquio, Japão, em 24 e 25 de Abril de 2005, p. 03. Disponível em <http://www.pcs.gr.jp/doc/esymposium/2005/2005_Jacobsson_E.pdf>.

¹⁶⁵ Para maiores informações sobre as discussões desse Working Group, ver JACOBSSON, Måns. The Significance of the Third Tier Supplementary Fund and the On-Going Review of the International Compensation Regime in Palestra na Petroleum

sembleia do Fundo, cujo propósito era discutir¹⁶⁶ e reformar a forma de agir dos Fundos.

Uma vez demonstrada que a lógica do sistema de ressarcimento da CLC/FIPOL não era proporcional ao tamanho das catástrofes¹⁶⁷¹⁶⁸, em 2003 cria-se novo Protocolo¹⁶⁹, o Protocolo de 2003, que estabelece a constituição de um Fundo Complementar ao sistema, nos mesmos moldes do FUND-1992, apenas aumentando os montantes disponibilizados para ressarcimento dos danos e prejuízos.

Desta forma, reconhecia a Comunidade Internacional, a fragilidade do sistema CLC & Fundos e procurou, adotando a nosso ver uma solução paliativa, solucionar esta fragilidade com o mero aumento do montante indemnizatório, que fica disponibilizado para o pagamento de compensações que ultrapassem, ou corra o risco de o fazer, o montante máximo existente no modelo CLC/FIPOL, conforme o art. 4/1 do Protocolo de 2003.

As verbas contingenciadas para os Fundos são provenien-

Association of Japan Oil Spill Symposium 2005em Tóquio, Japão, em 24 e 25 de Abril de 2005, p. 05 e ss. Disponível em < http://www.pcs.gr.jp/doc/esymposium/2005/2005_Jacobsson_E.pdf >.

¹⁶⁶ Sobre os principais temas em discussão nesse Working Group, ver BARANDIARAN, Jose Maura. *The International Regime on Liability and Compensation for Oil Pollution Damage: Recent Developments in Lessons learnt after the Prestige*. Catania, 13 de Novembro de 2003, p. 05 e ss. Disponível em < http://ec.europa.eu/echo/civil_protection/civil/marin/reports_publications/prestige_workshop_catania_documents/session6/presentation_maura.pdf >.

¹⁶⁷ Apesar de emendas que procuraram aumentar a verba disponibilizada ao ressarcimento dos lesados.

¹⁶⁸ Cf. MARTINEZ, Ignacio Arroyo. *Curso de Derecho Marítimo*. Barcelona: Editora Bosch, 2001, p. 755 e ss.

¹⁶⁹ Resultado dos esforços oriundos da União Européia após a catástrofe do Erika em 1999, do Prestige em 2002 e do Vicky em 2003. Como meio de pressionar a IMO, a União Européia chegou a discutir a criação de um fundo de compensação próprio no valor de um mil milhões de euros (próximo ao valor disponibilizado pelo OPA-1990), constituindo uma das medidas do pacote Erika II. Para maiores informações, ver Cf. FAURE, Michael, e WANG, Hui. *Liability for Oil Pollution - the EU Approach in Environmental Liability*, número 02. 2004, p. 55 e ss. Disponível em < <http://arno.unimaas.nl/show.cgi?fid=7701> >.

tes dos donos das cargas de hidrocarbonetos¹⁷⁰, conforme os arts. 10 do Protocolo de 1992 e 10/1 e 2 do Protocolo de 2003. Ou seja, são os donos das cargas os financiadores dos Fundos. Entretanto, na verdade, este sistema de financiamento acaba por recair no preço final do produto, ou seja, segundo Ignacio Arroyo Martinez¹⁷¹ quem acaba por financiar os Fundos são os consumidores de um Estado Contratante que importe hidrocarbonetos.

Cabe ainda mencionar que a distribuição das contribuições para os Fundos deverá se dar de uma forma justa entre os Estados signatários, tal ideologia esta tipificada no art. 36 do Protocolo de 1992. Sendo que até 2006 o Japão era o maior financiador dos Fundos, contribuindo com cerca de 18% do valor total, seguido por Itália, 10%, Coréia e Holanda, 8%, França e Índia, 7%, Canadá, 6%, Reino Unido, Espanha e Singapura, 5%¹⁷².

2.2 – REGIMES DE COMPENSAÇÃO

Mostra-se evidente através da simples leitura dos arts. 2/1, a) e 4/1 do Protocolo de 1992, além do art. 4/1 do Protocolo de 2003 que os Fundos visam dar continuidade ou, até, su-

¹⁷⁰ Cf. JACOBSSON, Måns. The International Oil Pollution Compensation Funds and the International Regime of Compensation for Oil Pollution Damage in Palestra na African Civil Aviation Organization (AFCAC)/ International Civil Aviation Organization (ICAO) Conference on Funding & organisation of improved SAR services for Africa em Saly-Portudal, Senegal em 25/28 de Outubro de 2004, p. 06 e ss. Disponível em <http://www.icao.int/icao/en/anb/atm/SARafrica/docs/Saly_Conf/en/IOPC_Funds_3-2_en.pdf>.

¹⁷¹ Cf. MARTINEZ, Ignacio Arroyo. *Curso de Derecho Marítimo*. Barcelona: Editora Bosch, 2001, p. 761 e ss.

¹⁷² Cf. JACOBSSON, Måns. The International Regime on Liability and Compensation for Oil Pollution Damage: Recent Developments in Palestra na Irish Maritime Law Association Dublin em 03 de Abril de 2006, p. 03. Disponível em <<http://www.irishmaritimelaw.com/Content/MJ%20Dublin%20April.pdf>>.

plantar¹⁷³¹⁷⁴ os pagamentos de compensações não satisfeitas pelo regime da CLC.

O art. 4/1 do Protocolo de 1992 tem, ainda, a função de normatizar quem será competente e como deverá proceder para obter direito a indemnização face ao FIPOL.

Os arts. 4/2 e 3 do Protocolo de 1992 trazem situações que exoneram os Fundos da obrigação de ressarcir. Exceção é feita no art. 4/3, *in fine*, em relação às medidas de prevenção.

Em regra, poderão os lesados recorrer ao FIPOL quando:

- i) O proprietário do navio se exonerar de sua responsabilidade;
- ii) ainda que este seja responsável, ele não possua capacidade financeira de honrar com sua obrigação e nem tenha constituído uma garantia financeira (art. VII da CLC) que cubra, ou que quando o faça, seja insuficiente para satisfazer os pedidos de ressarcimento; e
- iii) os danos excederem o limite de responsabilidade (art. V/1 da CLC) do proprietário.

Cabe notar, que para ter direito a uma indemnização face ao FIPOL deverão os lesados provar que diligenciarem de todas as formas razoáveis e possíveis para terem seus pleitos atendidos, sendo o recurso ao FIPOL a última *ratio* possível a ser tomada. Tal assertiva mostra-se preocupante nos casos da alínea b) do art. 4/1 do Protocolo de 1992, dado o nível de dificuldade imposta aos lesados em fazer o ónus de tal prova. Devido, ainda, atentar ao facto de que para haver o ressarcimento do dano por parte do FIPOL, não poderão os pedidos se basearem em modelos teóricos de quantificações abstratas.

Nesta linha, segundo Jose Maura Barandiaran:

"For a claim to be accepted by the 1992 Fund, it has to be proved that the claim is based on a real expense actually incurred, that there was a link between the expense and the

¹⁷³ Cf. RAPOSO, Mário. A Nova Lei Marítima de Macau e os seus Trabalhos Preparatórios in Revista da Ordem dos Advogados, ano 61, número 3. Lisboa, p. 1168.

¹⁷⁴ Como já observamos, ainda que não sendo devida qualquer indemnização na forma da CLC, nem por isto ficarão os Fundos desobrigados, podendo o lesado ter direito a mesma face aos Fundos.

incident and that the expense was made for reasonable purposes."¹⁷⁵

No que tange a limitação da responsabilidade do proprietário, dita o art. 4/6 do Protocolo de 1992 que caberá a Assembleia do Fundo decidir acerca de pedidos indemnizatórios baseados na não limitação de responsabilidade do proprietário na forma do art. V/2 da CLC ou pela própria não vontade do proprietário em o constituir.

Assim, a Assembleia forçará aos lesados que esperem ou por uma decisão definitiva de uma autoridade competente de um Estado Contratante pela constituição ou não de um fundo de limitação de responsabilidade ou que esperem pela devida insolvência do proprietário que não constitua um fundo de limitação de responsabilidade para poderem pedir o ressarcimento junto ao FIPOL.

O regime de compensação do FIPOL não se baseia no ressarcimento integral dos danos e prejuízos possuindo, em verdade, limitação de natureza financeira, como a do art.4/4 alíneas a), b) e c) do Protocolo de 1992.

O art. 4/5 do Protocolo de 1992 remonta ao princípio *par conditio creditorum*, ou seja, em havendo um *quantum* indemnizatório superior aos limites supra referidos deverá ser realizado um rateio proporcional entre todos os credores.

Como já observamos, o art. 4/1 do Protocolo de 2003 trata da possibilidade de um lesado obter ressarcimento de seu prejuízo através do Fundo Complementar, desde que seu pedido indemnizatório seja procedente na forma do art. 1/8 do Protocolo de 2003.

Em regra, todas as normas aplicadas ao FUND-1992 o serão, também, ao Fundo Complementar. Inclusive as relativas

¹⁷⁵ Cf. BARANDIARAN, Jose Maura. *The International Regime on Liability and Compensation for Oil Pollution Damage: Recent Developments in Lessons learnt after the Prestige*. Catania, 13 de Novembro de 2003, p. 04. Disponível em < http://ec.europa.eu/echo/civil_protection/civil/marin/reports_publications/prestige_w_orkshop_catania_documents/session6/presentation_maura.pdf >.

a limitação financeira deste, art. 4/2 alínea a) do Protocolo de 2003; e a da repartição proporcional do limite máximo de crédito entre os lesados quando for superior os montantes dos pedidos indemnizatórios face ao limite estabelecido no artigo anteriormente mencionado, conforme o art. 4/3 do Protocolo de 2003.

Acerca da natureza jurídica dos Fundos, entendemos que os Fundos possuem uma natureza compensatória. Uma vez que se pretende com os mesmos garantir o ressarcimento dos lesados, alheio ao regime da responsabilidade civil.

A título de curiosidade, temos que segundo nos informa Måns Jacobsson¹⁷⁶ até Abril de 2006 o FIPOL disponibilizou US\$ 730 milhões em indemnizações concernentes a aproximadamente 135 acidentes. Tendo a grande maioria desse valor sido alcançado por meio de resoluções extrajudiciais¹⁷⁷.

3 – CONCLUSÕES

A partir do conteúdo apresentado neste estudo, o qual teve como objeto principal a análise do sistema imposto pelo regime das CLC e da Convenção do Fundo e seus respectivos Protocolos. E como objeto secundário procurar fazer uma análise comparativa deste sistema com o de outras Convenções Internacionais que tratam de temas próximos ao da CLC e com o sistema imposto pela legislação interna dos Estados Unidos da América. Chegamos às considerações finais.

Para tanto, perguntamos se o sistema imposto pelo regime da CLC & Fundos cobriria de maneira eficiente os danos e prejuízos decorrentes da poluição por hidrocarbonetos transportados como carga de um navio?

¹⁷⁶ Cf. JACOBSSON, Måns. The International Regime on Liability and Compensation for Oil Pollution Damage: Recent Developments in Palestra na Irish Maritime Law Association Dublin em 03 de Abril de 2006, p. 02. Disponível em < <http://www.irishmaritimelaw.com/Content/MJ%20Dublin%20April.pdf> >.

¹⁷⁷ Idem, p. 03.

Com o desenvolvimento deste trabalho, foi comprovada que nossa resposta provisória era errada, assim, verificamos que os legisladores convencionais não foram competentes em criar uma norma capaz de proteger e ressarcir plenamente as vítimas de um evento. Pois, ainda que o regime proveniente da CLC & Fundos "disponibilize" um montante atual de cerca de US\$ 1,4 mil milhões para indenizações este, por certo, não é capaz de cobrir todos os prejuízos de um evento catastrófico.

Como observarmos no presente estudo, o regime da CLC & Fundos possui um número razoável de ressalvas que o torna um regime um tanto quanto falho diante de sua missão, qual seja, a de procurar ressarcir os lesados de um evento de forma justa, eficiente e célere.

Assim, analisamos que a CLC ao canalizar a responsabilidade, a princípio, apenas para o proprietário do navio tentou facilitar a satisfação dos créditos dos lesados.

Entretanto, esta canalização, não absoluta, apresenta-se, em certo ponto, deficiente, pois, ao não imputar a responsabilidade a outros sujeitos presentes na realidade da atividade de transporte marítimo de hidrocarbonetos acaba colocando em risco, por vezes, a possibilidade de uma satisfação indenizatória plena. Ademais, devido a existência de brechas acaba por gerar inúmeras dúvidas acerca de até que ponto outros atores, como por exemplo as sociedades de classificação de navios, podem ou não virem a ser responsabilizados.

Ainda, analisamos que com o desenvolver da atividade marítima de transporte de hidrocarbonetos e, por conseguinte, dos navios que realizam esta, fabricam-se hoje navios cuja capacidade de arqueação é gigantesca, sendo estes capazes de gerar eventos de dimensões dantescas. Então, perguntamos se o montante disponível para cobrir os danos e prejuízos provenientes de um evento de tal magnitude mostra-se satisfatório? Parece-nos que infelizmente não, razão esta do regime da CLC & Fundos sofrer sempre constantes ataques para que se aumen-

te o valor total dos Fundos ou se exclua a limitação da responsabilidade do proprietário.

Percebemos que apesar da CLC não ter sido criada sob uma lógica jus-ambiental, e ser, por excelência, uma convenção internacional com natureza jurídica de direito marítimo, que a mesma passou, também, a ser analisada sob uma perspectiva que não omite o direito ambiental. Assim, age a CLC ao admitir, conforme a alínea a) de seu art. I/6, que os custos gerados para a preservação e a reparação do meio-ambiente sejam indenizáveis. Questão que urge doravante é saber se os limites atuais a este viés ambiental da mesma permanecerá conforme seu estado present, ou se a perspectiva futura da CLC seja a de uma interpretação mais profunda das questões ambientais, tal qual o faz o OPA – 1990.

Vimos também que o âmbito de aplicação do regime da CLC & Fundos é bastante limitado, diverso do que ocorre no OPA – 1990, o qual contempla toda e qualquer forma de poluição causada por óleos e não somente hidrocarbonetos na forma da CLC.

Notamos que a CLC é falha em sua parte textual, quando de maneira vaga ou de maneira bem limitadora define os termos presentes em seu art. I. Razão pela qual acreditamos ser necessário a criação de novo Protocolo que seja capaz de melhor definir aqueles termos, de forma a não deixar azo a dúvidas, e que não restrinja tanto o âmbito de aplicação da norma.

Desta monta, analisamos que, por necessidade, a comunidade internacional emanou outras normas para cobrir, de maneira concorrente, o limbo deixado pela CLC. Foram criadas, então, as convenções HNS e *Bunker Oil*. Parece-nos que mais lógico seria a elaboração de uma única convenção cujo escopo abarcasse tanto o objeto da CLC quanto destas duas; a qual trataria o termo “hidrocarboneto” de forma menos restritiva e mais próxima ao seu conceito científico; também alargaria o âmbito dos danos e prejuízos indenizáveis, principalmente

no que tange a questão dos danos ambientais; que fosse mais flexível na questão da contaminação, uma vez que parece para nós que quando da ocorrência de um evento grande parte dos prejuízos advém de uma relação de contato indireto com o hidrocarboneto; que não canalizasse a responsabilidade somente ao proprietário; e que limitasse a responsabilidade não pelo volume transportado, mas pela real possibilidade de danos. Com tais medidas, cremos que estaríamos mais próximos da realidade presente no OPA – 1990, o qual se mostra, para nós, mais justo e eficaz ao tratar de tais assuntos.

Ainda sobre a elaboração de uma nova convenção, cremos que seria satisfatório que a mesma não abarcar-se somente questões relativas a limitação e imputação da responsabilidade, mas, indo além, fosse, também, capaz de conter normas acerca da prevenção de eventos, tais quais uma possível obrigatoriedade da implementação de casco duplo¹⁷⁸ na frota marítima transportadora de hidrocarbonetos dos Estados Contratantes, melhor e maior fiscalização das sociedades de classificação e da manutenção dos navios e a criação de rotas específicas para o transporte de hidrocarbonetos poderiam ser muito eficiente¹⁷⁹. Cremos que assim, existiria maior razão de ser de uma convenção sobre o tema.

Cabe, ainda, lembrar que pressões externas, principalmente as de governo das sociedades por uma boa imagem pública e, por conseguinte, melhores cotações de seus valores

¹⁷⁸ Em sentido diverso, ver VICKERS, Damon L. Deterrence or Prevention - Two Means of Environmental Protection: An Analysis of the Oil Pollution Act of 1990 and Oregon Senate Bill 242 in *Willamette Law Review*, volume 28. 1992, p. 417 e 418.

¹⁷⁹ Neste sentido, Simon Cripps, Director da World Wide Fund for Nature, informamos: "*Three main factors affecting the risk of shipping disasters are the design of ships, the maintenance of ships and the controls on where ships can go. If you get one of these things wrong you can have a disaster on your hands. It seems that in the case of the Prestige all three factors had a role in what went wrong.*". Disponível em: < <http://mediterranean.panda.org/news/?4521/As-oil-hits-Spanish-coast-WWF-calls-for-global-four-point-plan-of-action> >.

mobiliários, uma vez que a grande maioria dos donos da carga e algumas transportadoras são empresas cotadas em bolsa de valores, além de políticas, fizeram com que novos e melhores equipamentos e tecnologias e melhores padrões de trabalho fossem adotados no transporte de hidrocarbonetos. O que, acreditamos, tenderá a contribuir para uma redução do número de eventos.

Data venia, não comungamos aqui com grande parte da doutrina, para a qual deveria ser revista a lógica da CLC & Fundos, buscando-se tratar do tema sob uma perspectiva ambiental.

Parece-nos errada tal visão, pois, apesar de aceitarmos um maior aprofundamento de questões ambientais (principalmente quando da adoção de medidas preventivas), não nos parece viável que se trate o transporte de hidrocarbonetos de uma maneira aquiliana como são tratadas, em regra, as questões ambientais.

Afirmamos isto sob uma ótica puramente económica-social, afinal, nossa sociedade adotou os hidrocarbonetos como matéria prima essencial e fundamental para seu desenvolvimento económico-social. Assim, não seria lógico que neste momento, refém de tais *comodities* que a sociedade se encontra, encarecer em demasia seus custos logísticos, os quais em sendo repassados para os consumidores poderiam ou inviabilizar o consumo de hidrocarbonetos, ou seja, estaria-se afetando, praticamente, todos os nichos industriais contemporâneos; ou ampliar, consideravelmente, a diferença existente entre Estados desenvolvidos e os não desenvolvidos, causando efeitos substanciais em questões que, nos parece, vão muito além do tema em análise.

In conclusio, esperamos ter demonstrado, de forma objetiva, no presente estudo o atual regime internacional de limitação e imputação de responsabilidade e ressarcimento quando do transporte de hidrocarbonetos. Ter demonstrado, de forma

clara, as dúvidas geradas por este sistema que, a nosso ver, parece um tanto quanto falho ao tratar de maneira ineficiente e injusta a questão, que deveria ser central, de tal norma, qual seja:- A proteção dos lesados.

Em um breve comparativo com o regime do OPA – 1990, que acreditamos ser mais eficiente e justa, embora, ainda, não seja o regime ideal, vemos o quanto este, em sendo mais rígido por não possuir uma limitação específica de responsabilidade, por possuir maior escopo de aplicação, por não canalizar a responsabilidade para um único sujeito, dentre outros pontos, tem obtido maior sucesso desde sua implementação, uma vez que como nos informa Michael A. de Gennaro¹⁸⁰, o volume de despejo de óleos em águas norte-americanas reduziu cerca de 70%, despencando de 9,7 galões/milhão em 1990 para 2,7 galões/milhão em 1999. Diversamente do que ocorre no âmbito da CLC, no qual houve um considerável aumento de eventos por ano desde sua criação até o ano 2000, ainda assim há aqueles que consideram um sucesso o sistema da CLC & Fundos, por este estar vigente a mais de 40 anos e possuir um grande número de Estados Contratantes.

Em conclusão, usamos das palavras de Michael A. de Gennaro:- "*As long as there are ships transporting oil over the seas, humankind shall need an effective and efficient way to regulate their activities*"¹⁸¹.

¹⁸⁰ Cf. GENNARO, Michael A. de. *Oil Pollution Liability and Control. Under International Maritime Law: Market Incentives as an Alternative to. Government Regulation* in Vanderbilt Journal of Transnational Law, volume 37, número 01. Janeiro de 2004, p. 274 e 275. Disponível em <<http://law.vanderbilt.edu/publications/journal-of-transnational-law/archives/volume-37-number-1/index.aspx>>.

¹⁸¹ Cf. GENNARO, Michael A. de. *Oil Pollution Liability and Control. Under International Maritime Law: Market Incentives as an Alternative to. Government Regulation* in Vanderbilt Journal of Transnational Law, volume 37, número 01. Janeiro de 2004, p. 297. Disponível em <<http://law.vanderbilt.edu/publications/journal-of-transnational-law/archives/volume-37-number-1/index.aspx>>.



REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALEGRE, Rafael Matilla. *Internacionalidad Del Derecho Marítimo Y Jurisdiccion Internacional*. Editora Universidad de Deusto, 1999.
- ALMEIDA, Francisco Ferreira. *Direito Internacional Público*, 2ª edição. Editora Coimbra, 2003.
- ANTUNES, Paulo de Bessa. *Direito Ambiental*, 7ª edição. Rio de Janeiro: Editora Lumen Juris, 2004.
- ARAÚJO, Fernando. *Teoria Económica do Contrato*. Editora Almedina, 2007.
- BARANDIARAN, Jose Maura. *The International Regime on Liability and Compensation for Oil Pollution Damage: Recent Developments in Lessons learnt after the Prestige*. Catania, 13 de Novembro de 2003. Disponível em < http://ec.europa.eu/echo/civil_protection/civil/marin/reports_publications/prestige_workshop_catania_documents/session6/presentation_maura.pdf >. Acesso em 06 de Agosto de 2011.
- BARKHAM, Patrick. Oil spills: Legacy of the Torrey Canyon. *The Guardian*. Londres, 24 de Junho de 2010. Disponível em < <http://www.guardian.co.uk/environment/2010/jun/24/torrey-canyon-oil-spill-deepwater-bp> >. Acesso em 21 Junho de 2011.
- BASTOS, Nuno Manuel Castelo-Branco. *Direito dos Transportes, número 2*. Editora Almedina, 2004.
- BENNETT, Paul. *Governing Environmental Risk: Regulation, Insurance and Moral Economy in Progress in Human*

- Geography, volume 23, número 02. Editora Sage, Junho de 1999.
- CAMATI, Manuel Sabonete. *Poluição Marítima por Hidrocarbonetos e Responsabilidade Civil*. Relatório do Seminário Direito Comercial V. Universidade de Lisboa, 2005.
- COELHO, Carlos de Oliveira. *Poluição Marítima por Hidrocarbonetos e Responsabilidade Civil*. Editora Almedina, 2007.
- COELHO, Fábio Ulhoa. *Curso de Direito Comercial, volume I*. 1ª Edição. São Paulo: Editora Saraiva, 2006.
- COIMBRA, Ana. *O Princípio Par Condicio Creditorum e o Processo de Falência*. Relatório do Seminário Direito Processual Civil. Universidade de Lisboa, 1988.
- COWAN, Edward. *Oil and Water: The Torrey Canyon Disaster*. Philadelphia: J.B. Lippincott, 1968.
- ESTEVES, José M. P. Vasconcelos. *Fretamento de Navio para Transporte de Mercadorias* in I Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo. Almedina, 2008.
- FAURE, Michael, e WANG, Hui. *Economic Analysis of Compensation for Oil Pollution Damage* in *Maastricht Faculty of Law Working Paper 2005/2*. Maastricht, 2005. Disponível em <<http://arno.unimaas.nl/show.cgi?fid=7054>>. Acesso em 06 de Junho de 2011.
-
- _____. *Financial Caps for Oil Pollution Damage: A Historical Mistake?* in *Maastricht Faculty of Law Working Paper 2007/6*. Maastricht, 2007. Disponível em <<http://www.unimaas.nl/default.asp?template=werkveld.htm&id=F60BL5P00MJO466V63M6&taal=nl>>. Acesso em 13 de Junho de 2011.
-
- _____. *Liability for Oil Pollution - the EU Approach* in *Environmental Liability*, número 02. 2004.

- Disponível em <
<http://arno.unimaas.nl/show.cgi?fid=7701> >. Acesso em
22 de Junho de 2011.
- FILHO, Sergio Cavalieri. *Programa de Responsabilidade Ci-
vil*. 6ª Edição, 3ª tiragem. São Paulo: Editora Malheiros,
2006.
- GAUCI, Gotthard M. *Oil Pollution at Sea: Civil Liability and
Compensation for Damage*. Chichester, New York:
Wiley, 1997.
- GENNARO, Michael A. de. *Oil Pollution Liabil-
ity and Control. Under International Maritime
Law: Market Incentives as an Alternative to Govern-
ment Regulation* in Vanderbilt Journal of Transnational
Law, volume 37, número 01. Janeiro de 2004. Disponível
em < [http://law.vanderbilt.edu/publications/journal-of-
transnational-law/archives/volume-37-number-
1/index.aspx](http://law.vanderbilt.edu/publications/journal-of-transnational-law/archives/volume-37-number-1/index.aspx) >. Acesso em 30 de Junho de 2011.
- GOMES, Manuel Januário da Costa. *Limitação de Responsabi-
lidade por Créditos Marítimos*. Editora Almedina, 2010.
- JACOBSSON, Måns. *The International Oil Pollution Compen-
sation Funds and the International Regime of Compensa-
tion for Oil Pollution Damage* in Palestra na African Civil
Aviation Organization (AFCAC)/ International Civil
Aviation Organization (ICAO Conference on Funding &
organisation of improved SAR services for Africa em
Saly-Portudal, Senegal em 25/28 de Outubro de 2004.
Disponível em <
[http://www.icao.int/icao/en/anb/atm/SARafrica/docs/Saly
_Conf/en/IOPC_Funds_3-2_en.pdf](http://www.icao.int/icao/en/anb/atm/SARafrica/docs/Saly_Conf/en/IOPC_Funds_3-2_en.pdf) >. Acesso em 06 de
Julho de 2011.
-
- _____. *The International Regime on Liability
and Compensation for Oil Pollution Damage: Recent
Developments* in Palestra na Irish Maritime Law Associa-
tion Dublin em 03 de Abril de 2006. Disponível em <

<http://www.irishmaritimelaw.com/Content/MJ%20Dublin%20April.pdf> >. Acesso em 07 de Julho de 2011.

_____. *The Significance of the Third Tier Supplementary Fund and the On-Going Review of the International Compensation Regime* in Palestra na Petroleum Association of Japan Oil Spill Symposium 2005 em Tóquio, Japão, em 24 e 25 de Abril de 2005. Disponível em <

http://www.pcs.gr.jp/doc/esymposium/2005/2005_Jacobs_son_E.pdf >. Acesso em 06 de Julho de 2011.

LEITÃO, Luís Manuel Teles de Menezes. *Direito da Insolvência*. 2ª edição. Editora Almedina, 2009.

LOBO, Carlos Diego de Souza. *Responsabilidade Civil Internacional Devido a Poluição por Hidrocarbonetos*. Relatório do Seminário Direito Público do Ambiente. Universidade de Lisboa, 2007.

The International Oil Pollution Compensation Funds. *Los FIDAC: 25 años indemnizando a las víctimas de los siniestros de contaminación por hidrocarburos*. Disponível em < http://www.iopcfund.org/npdf/jub_sp.pdf >. Acesso em 18 de Junho de 2011.

MARTINEZ, Ignacio Arroyo. *Curso de Derecho Marítimo*. Barcelona: Editora Bosch, 2001.

MARTINS, Eliane Maria Octaviano. *Curso de Direito Marítimo, volume I*. 3ª Edição. Barueri: Editora Manole, 2008.

_____. *Curso de Direito Marítimo, volume II*. Barueri: Editora Manole, 2008.

MASON, Michael. *Transnational Compensation for Oil Pollution Damage: Examining Changing Spatialities of Environmental Liability*. 2002. Disponível em < <http://eprints.lse.ac.uk/570/> >. Acesso em 29 de Junho de 2011.

MELLO, Celso Renato Duvivier de Albuquerque. *Curso de Direito Internacional Público, volume I*, 15ª edição. Edi-

tora Renovar, 2004.

-
- _____. *Curso de Direito Internacional Público, volume II*, 15ª edição. Editora Renovar, 2004.
- MONTEIRO, Jorge Sinde. *Proteção dos Interesses Económicos na Responsabilidade Civil por Dano Ambiental in A Tutela Jurídica do Meio Ambiente: Presente e Futuro*, Studia Iuridica – 81, Colloquia – 13. Editora Coimbra, 2005.
- ÖZÇAYIR, Z. Oya. *Liability for Oil Pollution and Collisions*. Editora Lloyd's of London Press Pub, Londres, 1998.
- PINHEIRO, Luís de Lima. *O Direito Comercial Marítimo de Macau Revisitado*. Disponível em <http://www.oa.pt/Conteudos/Artigos/detalhe_artigo.aspx?idc=31559&idsc=13744&ida=13762>. Acesso em 30 de Junho de 2011.
- PINTO, Frederico de Lacerda da Costa. *Direito Internacional e Poluição Marítima*. Editora da Associação Académica da Faculdade de Direito de Lisboa, 1988.
- RAPOSO, Mário. *A Nova Lei Marítima de Macau e os seus Trabalhos Preparatórios* in Revista da Ordem dos Advogados, ano 61, número 3. Lisboa, 2001.
-
- _____. *Responsabilidade Extracontratual das Sociedades de Classificação de Navios* in Revista da Ordem dos Advogados, ano 59, n.º 3, Dezembro. Lisboa, 1999.
-
- _____. *Segunda (e última) Reflexão Sobre um Esboço de Reforma do Direito Marítimo Português*. Disponível em <http://www.oa.pt/Conteudos/Artigos/detalhe_artigo.aspx?idc=31559&idsc=16886&ida=16894>. Acesso em 20 de Junho de 2011.
- RAY, José Domingo. *Derecho de la Navegación: Textos Legales Nacionales e Internacionales y sobre Comercio Exterior*, volume III. Buenos Aires, 1997.

- RODIÈRE, René. *Traité Général de Droit Maritime*. Editora Dalloz, 1976.
- RODRIGUES, Vasco. *Análise Económica do Direito: Uma Introdução*. Editora Almedina, 2007.
- SERRA, Catarina. *A Falência no Quadro da Tutela Jurisdicional dos Direitos de Crédito: O Problema da Natureza do Processo de Liquidação Aplicável à Insolvência no Direito Português*. Editora Coimbra, 2009.
- TANIKAWA, Hisashi. *Revolución en el derecho marítimo: Historia del marco jurídico original sobre responsabilidad e indemnización por derrames de hidrocarburos in Los FIDAC: 25 años indemnizando a las víctimas de los siniestros de contaminación por hidrocarburos*. Londres: FIPOL, 2003. Disponível em <http://www.iopcfund.org/npdf/jub_sp.pdf>. Acesso em 25 de Julho de 2011.
- VICKERS, Damon L. *Deterrence or Prevention - Two Means of Environmental Protection: An Analysis of the Oil Pollution Act of 1990 and Oregon Senate Bill 242* in *Willamette Law Review*, volume 28. 1992.
- WU, Chao. *Liability and Compensation for Bunker Pollution* in *Journal of Maritime Law and Commerce*, volume 33. 2002.
- ZIMMERMANN, Jaclyn A. *Inadequacies of the Oil Pollution Act of 1990: Why the United States Should Adopt the Convention on Civil Liability* in *Fordham International Law Journal*, volume 23, número 05. 1999.