

CONVENÇÃO INTERNACIONAL DE NAIROBI SOBRE A REMOÇÃO DE DESTROÇOS,
2007

Preâmbulo

OS ESTADOS PARTES DA PRESENTE CONVENÇÃO,
CONSCIENTES do fato de que os destroços, se não removidos, podem representar um risco para a navegação ou para o meio ambiente marinho,
CONVENCIDOS da necessidade de adotar regras e procedimentos internacionais uniformes para assegurar a pronta e efetiva remoção de destroços e o pagamento de compensação pelos custos envolvidos na remoção,
OBSERVANDO que muitos destroços podem estar localizados no território dos Estados, incluindo o mar territorial,
RECONHECENDO os benefícios a serem obtidos através da uniformidade dos regimes jurídicos que regem a responsabilidade pela remoção de destroços que representam um risco,
TENDO EM MENTE a importância da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, elaborada em Montego Bay em 10 de Dezembro de 1982, e o direito internacional do mar costumeiro, e a conseqüente necessidade de implementar a presente Convenção de acordo com tais dispositivos, ACORDARAM o que se segue:

Apresentação: 13/07/2023 17:13:00.000 - Mesa

MSC n.322/2023



Autenticado Eletronicamente, após conferência com o original.

Avulso do PDL 269/2024 [6 de 24]



Artigo 1

Definições

Para os efeitos desta Convenção:

- 1 “Área da Convenção” significa a zona econômica exclusiva de um Estado Parte estabelecida de acordo com o direito internacional ou, se um Estado Parte não tiver estabelecido tal zona, uma área além e adjacente do mar territorial daquele Estado, determinada pelo Estado de acordo com o direito internacional e estendendo-se por não mais de 200 milhas náuticas contadas a partir das linhas de base das quais é medida a largura do seu mar territorial.
- 2 “Navio” significa uma embarcação marítima de qualquer tipo, e abrangendo embarcações com hidrofólios, veículos que se deslocam sobre colchão de ar, submersíveis, engenhos flutuantes e plataformas flutuantes, exceto quando essas plataformas estão em posição, engajadas na exploração, prospecção ou produção de recursos minerais do leito do mar.
- 3 “Acidente marítimo” significa um abaloamento, uma colisão, um encalhe ou outros incidentes de navegação, ou outra ocorrência a bordo de um navio ou fora dele, resultando em danos materiais, ou numa ameaça iminente de danos materiais a um navio ou à sua carga.
- 4 “Destroço”, em decorrência de um acidente marítimo, significa:
 - (a) um navio afundado ou encalhado; ou
 - (b) qualquer parte de um navio afundado ou encalhado, inclusive qualquer objeto que esteja ou que tenha estado a bordo daquele navio; ou
 - (c) qualquer objeto que esteja perdido no mar, proveniente de um navio e que esteja encalhado, afundado ou à deriva no mar;
 - (d) um navio que esteja prestes, ou que se possa de maneira razoável supor que esteja, a afundar ou a encalhar, quando as medidas efetivas para assistir ao navio ou a qualquer propriedade em perigo ainda não estiverem sendo tomadas.
- 5 “Risco” significa qualquer situação ou ameaça que:
 - (a) represente um perigo ou um empecilho à navegação; ou
 - (b) se possa de maneira razoável supor que venha a resultar em graves conseqüências danosas ao meio ambiente marinho, ou a causar danos ao litoral ou aos interesses relacionados de um ou mais Estados.
- 6 “Interesses relacionados” significa os interesses de um Estado costeiro diretamente afetados ou ameaçados por um destroço, tais como:
 - (a) atividades marítimas costeiras, portuárias e estuarinas, inclusive atividades pesqueiras, que constituam um meio de vida essencial para as pessoas envolvidas;
 - (b) atrações turísticas e outros interesses econômicos da área envolvida;

Autenticado Eletronicamente, após conferência com o original.

Avulso do PDL 269/2024 [7 de 24]



- (c) a saúde da população costeira e o bem estar da área envolvida, inclusive a preservação dos recursos marinhos vivos e à vida selvagem; e
- (d) a infra-estrutura “offshore” e submarina.
- 7 “Remoção” significa qualquer forma de prevenção, atenuação ou eliminação do risco criado por um destroço. “Remover”, “removido” e “removendo” devem ser interpretados de acordo com este significado.
- 8 “Proprietário registrado” significa a pessoa ou pessoas registradas como proprietárias do navio ou, na ausência de um registro, a pessoa ou as pessoas que possuíam o navio no momento do acidente marítimo. No entanto, no caso de um navio de propriedade de um Estado e operado por uma companhia que esteja registrada naquele Estado como operadora do navio, “proprietário registrado” deverá significar aquela companhia.
- 9 “Operador do navio” significa o proprietário do navio ou qualquer outra organização ou pessoa, tais como o administrador, ou o afretador a casco nu, que tenha assumido do proprietário do navio a responsabilidade pela operação do navio e que, ao assumir essa responsabilidade, tenha concordado em assumir todas as obrigações e responsabilidades estabelecidas com base no Código Internacional de Gerenciamento de Segurança, como emendado.
- 10 “Estado Afetado” significa o Estado em cuja área da Convenção está localizado o destroço.
- 11 “Estado de registro do navio” significa, com relação a um navio registrado, o Estado de registro do navio e, em relação a um navio não registrado, o Estado cuja bandeira o navio está autorizado a arvorar.
- 12 “Organização” significa a Organização Marítima Internacional.
- 13 “Secretário-Geral” significa o Secretário-Geral da Organização.

Artigo 2

Propósitos e princípios gerais

- 1 Um Estado Parte pode tomar medidas de acordo com esta Convenção com relação à remoção de um destroço que represente um risco na área da Convenção.
- 2 As medidas tomadas pelo Estado Afetado de acordo com o parágrafo 1 deverão ser compatíveis com o risco.
- 3 Tais medidas não deverão ir além do que for razoavelmente necessário para remover um destroço que represente um risco, e deverão cessar assim que o destroço tiver sido removido. Elas não deverão, desnecessariamente, interferir com os direitos e com os interesses de outros Estados, inclusive do Estado de registro do navio, nem de qualquer pessoa, física ou jurídica, interessada.

Autenticado Eletronicamente, após conferência com o original.

Avulso do PDL 269/2024 [8 de 24]



4 A aplicação desta Convenção dentro da área da Convenção não dará a um Estado Parte direito de pleitear ou de exercer soberania, ou direitos soberanos sobre qualquer parte do alto-mar.

5 Os Estados Partes se empenharão para cooperar quando os efeitos de um acidente marítimo que resulte num destroço, envolver um Estado que não seja o Estado Afetado.

Artigo 3

Âmbito de aplicação

1 Exceto quando disposto em contrário nesta Convenção, esta Convenção deverá ser aplicada a destroços localizados na área da Convenção.

2. Um Estado Parte pode estender a aplicação desta Convenção a destroços localizados em seu território, inclusive em seu mar territorial, sujeito ao Artigo 4, parágrafo 4. Neste caso notificará tal fato ao Secretário-Geral no momento em que expressar a sua concordância em se submeter a esta Convenção, ou a qualquer momento daí em diante. Quando um Estado Parte fizer uma notificação para aplicar esta Convenção a destroços localizados em seu território, inclusive em seu mar territorial, o fará sem prejuízo dos seus direitos e obrigações de tomar medidas em relação aos destroços localizados em seu território, inclusive em seu mar territorial, além de localizá-los, sinalizá-los e retirá-los, de acordo com esta Convenção. O disposto nos Artigos 10, 11 e 12 desta Convenção não deverá ser aplicado a quaisquer medidas assim tomadas, que não as mencionadas nos artigos 7, 8 e 9 desta Convenção.

3. Quando um Estado Parte tiver feito uma notificação com base no parágrafo 2, a “área da Convenção” do Estado Afetado deverá incluir o território, inclusive o mar territorial, daquele Estado Parte.

4 Se for feita antes da entrada em vigor desta Convenção para aquele Estado Parte, uma notificação feita com base no parágrafo 2 acima, deverá surtir efeito para aquele Estado Parte por ocasião da entrada em vigor desta Convenção. Se a notificação for feita após a entrada em vigor desta Convenção para aquele Estado Parte, ela deverá surtir efeito seis meses depois do seu recebimento pelo Secretário-Geral.

5 Um Estado Parte que tiver feito uma notificação com base no parágrafo 2, poderá retirá-la a qualquer momento através de uma notificação de retirada feita ao Secretário-Geral. Essa notificação de retirada deverá surtir efeito seis meses depois do seu recebimento pelo Secretário-Geral, a menos que a notificação especifique uma data posterior.

Autenticado Eletronicamente, após conferência com o original.

Avulso do PDL 269/2024 [9 de 24]



Artigo 4

Exclusões

1 Esta Convenção não deverá ser aplicada a medidas tomadas com base na Convenção Internacional relativa à Intervenção em Alto-Mar em Casos de Acidentes com Poluição por Óleo, de 1969, como emendada, ou ao Protocolo relativo à Intervenção em Alto-Mar em Casos de Poluição por Substâncias Outras que não Óleo, 1973, como emendado.

2 Esta Convenção não será aplicada a qualquer navio de guerra ou a qualquer outro navio de propriedade ou operado por um Estado e utilizado, temporariamente, somente em serviço não comercial do Governo, a menos que aquele Estado decida em contrário.

3 Quando um Estado Parte decidir aplicar esta Convenção a seus navios de guerra ou a outros navios como mencionados no parágrafo 2, ele deverá notificar ao Secretário-Geral sobre esta decisão, especificando os termos e as condições dessa aplicação.

4 (a) Quando um Estado Parte tiver feito uma notificação com base no Artigo 3, parágrafo 2, os seguintes dispositivos desta Convenção não deverão ser aplicados em seu território, inclusive em seu mar territorial:

- (i) Artigo 2, parágrafo 4;
- (ii) Artigo 9, parágrafos 1,5,7,8,9 e 10; e
- (iii) Artigo 15.

(b) O Artigo 9, parágrafo 4, naquilo em que se aplica ao território, inclusive ao mar territorial de um Estado Parte, deverá ter a seguinte redação:

Sujeito à legislação nacional do Estado Afetado, o proprietário registrado pode contratar, por conta do proprietário, qualquer salvador, ou outra pessoa para remover o destroço que tiver sido considerado como constituindo um risco. Antes de ter início essa remoção, o Estado Afetado pode estabelecer condições para tal remoção, somente na medida necessária para assegurar que a remoção seja feita de uma maneira compatível com as considerações relativas à segurança e à proteção do meio ambiente marinho.

Artigo 5

Informação sobre a existência de destroços

1 Um Estado Parte deverá exigir que o comandante e o operador de um navio que arvore a sua bandeira informe sem demora ao Estado Afetado quando aquele navio tiver se envolvido num acidente marítimo que resulte num destroço. Na medida em que a obrigação de informar com base neste artigo

Autenticado Eletronicamente, após conferência com o original.

Avulso do PDL 269/2024 [10 de 24]



tiver sido cumprida, seja pelo comandante ou pelo operador do navio, os demais não estarão obrigados a informar.

2 Tal informação deverá fornecer o nome e o principal local de exercício profissional do proprietário registrado e todas as informações pertinentes necessárias para que o Estado Afetado verifique se o destroço representa um risco, de acordo com o Artigo 6, inclusive:

- (a) a localização precisa do destroço;
- (b) o tipo, tamanho e construção do destroço;
- (c) a natureza dos danos sofridas pelo destroço e as condições do destroço;
- (d) a natureza e a quantidade de carga, em especial de quaisquer substâncias perigosas e nocivas; e
- (e) a quantidade e os tipos dos óleos, inclusive do óleo combustível para consumo do navio e dos óleos lubrificantes, existentes a bordo.

Artigo 6

Determinação do risco

Ao verificar se um destroço representa um risco, os seguintes critérios deverão ser levados em conta pelo Estado Afetado:

- (a) o tipo, o tamanho e a construção do destroço;
- (b) profundidade da água no local;
- (c) amplitude da maré e correntes no local;
- (d) áreas marítimas particularmente sensíveis identificadas e, quando for apropriado, designadas de acordo com as diretrizes adotadas pela Organização, ou uma área claramente definida como zona econômica exclusiva onde tenham sido adotadas medidas obrigatórias especiais de acordo com o Artigo 211, parágrafo 6, da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 1983;
- (e) proximidade de rotas de navegação ou de linhas de tráfego estabelecidas;
- (f) densidade e frequência do tráfego;
- (g) tipo de tráfego;
- (h) natureza e quantidade da carga do destroço, a quantidade e o tipo de óleos (como óleo combustível para consumo do navio e óleo lubrificante) existentes a bordo do destroço e, em especial, os danos que podem resultar se a carga ou o óleo forem liberados para o meio ambiente marinho;
- (i) vulnerabilidade das instalações portuárias;
- (j) condições meteorológicas e hidrográficas predominantes;

Autenticado Eletronicamente, após conferência com o original.

Avulso do PDL 269/2024 [11 de 24]



- (k) topografia submarina da área;
- (l) altura do destroço acima ou abaixo da superfície da água na baixa-mar de sizígia;
- (m) perfis acústicos e magnéticos do destroço;
- (n) proximidade de instalações “offshore”, de oleodutos, de cabos de telecomunicações e de estruturas semelhantes; e
- (o) quaisquer outras circunstâncias que possam tornar necessária a remoção do destroço.

Artigo 7

Localização dos destroços

1 Ao tomar conhecimento de um destroço, o Estado Afetado deverá utilizar todos os meios práticos, inclusive os bons ofícios de Estados e de organizações, para avisar aos navegantes e aos Estados envolvidos, com urgência, a natureza e a localização do destroço.

2 Se o Estado Afetado tiver razões que o levem a acreditar que um destroço representa um risco, ele deverá assegurar-se de que sejam tomadas todas as medidas práticas para estabelecer a localização precisa do destroço.

Artigo 8

Sinalização de destroços

1 Se o Estado Afetado determinar que um destroço constitui um risco, aquele Estado deverá assegurar-se de que sejam tomadas todas as medidas razoáveis para sinalizar o destroço.

2 Ao sinalizar o destroço, deverão ser tomadas todas as medidas razoáveis para assegurar que a sinalização esteja de acordo com o sistema internacional de balizamento em uso na área em que está localizado o destroço.

3 O Estado Afetado deverá divulgar as características da sinalização do destroço através de todos os meios apropriados, inclusive nas publicações náuticas apropriadas.

Artigo 9

Medidas para facilitar a remoção de destroços

1 Se o Estado Afetado concluir que um destroço constitui um risco, aquele Estado deverá imediatamente:

- (a) informar ao Estado de registro do navio e ao proprietário registrado; e

Autenticado Eletronicamente, após conferência com o original.

Avulso do PDL 269/2024 [12 de 24]



- (b) consultar o Estado de registro do navio e outros Estados Afetados pelo destroço com relação às medidas a serem tomadas com relação ao destroço.
- 2 O proprietário registrado deverá retirar o destroço que foi considerado como constituindo um risco.
- 3 Quando for considerado que um destroço constitui um risco, o proprietário registrado, ou outra parte interessada, deverá fornecer à autoridade competente do Estado Afetado as provas de seguro ou de outra garantia financeira exigidas pelo Artigo 12.
- 4 O proprietário registrado pode contratar qualquer salvador, ou outra pessoa, para remover, em nome do proprietário, o destroço que for considerado como constituindo um risco. Antes de ter início essa remoção, o Estado Afetado pode estabelecer condições para tal remoção, somente na medida necessária para assegurar que a remoção seja feita de uma maneira que seja compatível com as considerações relativas à segurança e à proteção do meio ambiente marinho.
- 5 Quando a remoção mencionada nos parágrafos 2 e 4 tiver sido iniciada, o Estado Afetado só pode intervir na remoção na medida em que for necessário para assegurar que a remoção seja feita de maneira compatível com as considerações relativas à segurança e à proteção do meio ambiente marinho.
- 6 O Estado Afetado deverá:
- (a) estabelecer um prazo razoável dentro do qual o proprietário registrado deverá remover o destroço, levando em conta a natureza do risco determinado de acordo com o Artigo 6;
 - (b) informar, por escrito, ao proprietário registrado, o prazo que estabeleceu e especificar que, se o proprietário registrado não remover o destroço dentro daquele prazo, ele poderá remover o destroço às custas do proprietário registrado; e
 - (c) informar, por escrito, ao proprietário registrado, que pretende intervir imediatamente nas circunstâncias em que o risco tornar-se especialmente grave.
- 7 Se o proprietário registrado não remover o destroço dentro do prazo estabelecido de acordo com o parágrafo 6(a), ou se o proprietário registrado não puder ser contatado, o Estado Afetado poderá remover o destroço pelo meio mais prático e rápido, que seja compatível com as considerações relativas à segurança e à proteção do meio ambiente marinho.
- 8 Nas circunstâncias em que for necessária uma ação imediata, e o Estado Afetado tiver assim informado ao Estado de registro do navio, ele poderá remover o destroço pelo meio mais prático e rápido disponível, que seja compatível com as considerações relativas à segurança e à proteção do meio ambiente marinho.
- 9 Os Estados Partes deverão tomar as medidas apropriadas com base na sua legislação nacional para assegurar que os seus proprietários registrados cumpram o disposto nos parágrafos 2 e 3.

Autenticado Eletronicamente, após conferência com o original.

Avulso do PDL 269/2024 [13 de 24]



10 Os Estados Partes deverão dar o seu consentimento ao Estado Afetado para agir de acordo com o disposto nos parágrafos 4 a 8, quando for necessário.

11 As informações mencionadas neste artigo deverão ser fornecidas pelo Estado Afetado ao proprietário registrado, identificado nos relatórios mencionadas no Artigo 5, parágrafo 2.

Artigo 10

Responsabilidade do Proprietário

1 Sujeito ao disposto no Artigo 11, o proprietário registrado será responsável pelos custos de localização, sinalização e remoção dos destroços de acordo com os artigos 7, 8 e 9, respectivamente, a menos que o proprietário registrado prove que o acidente marítimo que provocou o destroço:

- (a) tenha resultado de um ato de guerra, de hostilidades, de guerra civil, de insurreição ou de um fenômeno natural de natureza excepcional, inevitável e irresistível;
- (b) tenha sido totalmente causado por um ato ou por uma omissão de uma terceira parte, com a intenção de causar danos; ou
- (c) tenha sido totalmente causado pela negligência ou por um ato errado de qualquer Governo ou de outra autoridade responsável pela manutenção de luzes ou de outros auxílios à navegação, no exercício daquela função.

2 Nada do disposto nesta Convenção deverá afetar o direito do proprietário registrado de limitar a sua responsabilidade com base no regime nacional ou internacional aplicável, tal como a Convenção sobre Limitação de Responsabilidade por Reclamações Marítimas, de 1976, como emendada.

3 Nenhuma reclamação relativa aos custos mencionados no parágrafo 1 poderá ser feita contra o proprietário registrado, a não ser de acordo como o disposto nesta Convenção. Isto sem prejuízo dos direitos e obrigações de um Estado Parte que tenha feito uma notificação com base no Artigo 3, parágrafo 2, de tomar medidas com relação a destroços localizados em seu território, inclusive em seu mar territorial, além de localizar, sinalizar e remover, de acordo com esta Convenção.

4 Nada do disposto neste artigo deverá prejudicar qualquer direito de recurso contra terceiros.

Artigo 11

Excludentes de Responsabilidade

1 O proprietário registrado não deverá ser responsável, com base nesta Convenção, pelos custos mencionados no Artigo 10, parágrafo 1 se, e na medida em que, a responsabilidade por tais custos conflitar com:

Autenticado Eletronicamente, após conferência com o original.

Avulso do PDL 269/2024 [14 de 24]



- (a) a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1969, como emendada;
- (b) a Convenção Internacional sobre Responsabilidade e Compensação por Danos Relativos ao Transporte por Mar de Substâncias Nocivas e Potencialmente Perigosas, de 1990, como emendada;
- (c) a Convenção relativa à Responsabilidade de Terceiros no Campo da Energia Nuclear de 1960, como emendada, ou a Convenção de Viena sobre Responsabilidade Civil por Danos Nucleares, de 1963, como emendada, ou a legislação nacional que rege ou que proíbe a limitação da responsabilidade por danos nucleares; ou
- (d) a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados pela Poluição por Combustíveis de Navios, de 2001, como emendada.

desde que a convenção pertinente seja aplicável e esteja em vigor.

2 Na medida em que as ações tomadas com base nesta Convenção forem consideradas como salvamento, de acordo com a legislação nacional ou com uma convenção internacional aplicável, aquela legislação ou convenção deverá ser aplicada às questões relativas à remuneração ou à compensação a serem pagas aos salvadores, sendo excluídas as regras desta Convenção.

Artigo 12

Seguro compulsório ou outra garantia financeira

1 O proprietário registrado de um navio com uma arqueação bruta de 300 ou mais, e arvorando a bandeira de um Estado Parte, terá de ter seguro ou outra garantia financeira, tal como uma garantia de um banco ou de instituição similar, para cobrir a sua responsabilidade determinada com base nesta Convenção, num valor igual aos limites da responsabilidade determinados com base no regime de limitação nacional ou internacional aplicável, mas, em todos os casos, não superior a um valor calculado de acordo com o Artigo 6(1)(b) da Convenção sobre Limitação de Responsabilidade por Reclamações Marítimas, de 1976, como emendada.

2 Um certificado atestando que o seguro ou outra garantia financeira está em vigor, de acordo com o disposto nesta Convenção, deverá ser emitido para todo navio com uma arqueação bruta de 300 ou mais, pela autoridade apropriada do Estado de registro do navio, após concluir que as exigências do parágrafo 1 foram atendidas. Com relação a um navio registrado num Estado Parte, tal certificado deverá ser emitido ou certificado pela autoridade apropriada do Estado de registro do navio; com relação a um navio não registrado num Estado Parte, ele pode ser emitido ou abonado pela autoridade apropriada de qualquer Estado Parte. Este certificado de seguro obrigatório deverá ser redigido no formato do modelo apresentado no anexo desta Convenção, e deverá conter as seguintes informações:

Autenticado Eletronicamente, após conferência com o original.

Avulso do PDL 269/2024 [15 de 24]



- (a) nome do navio, números ou letras características e porto de inscrição;
 - (b) arqueação bruta do navio;
 - (c) nome e principal local de exercício profissional do proprietário registrado;
 - (d) número de identificação do navio, da IMO;
 - (e) tipo e duração da garantia;
 - (f) nome e principal local de exercício profissional do segurador ou de outra pessoa que esteja fornecendo a garantia e, quando for adequado, o local de exercício profissional da instituição em que foi feito o seguro ou obtida a garantia;
 - (g) período de validade do certificado, que não deverá ser superior ao período de validade do seguro ou de outra garantia.
- 3 (a) Um Estado Parte pode autorizar uma instituição ou uma organização por ele reconhecida para emitir o certificado mencionado no parágrafo 2 . Essa instituição ou organização deverá informar àquele Estado a emissão de cada certificado. Em todos os casos, o Estado Parte deverá garantir totalmente a correção e a exatidão do certificado assim emitido, e deverá comprometer-se em assegurar as medidas necessárias para atender a esta obrigação.
- (b) Um Estado Parte deverá notificar ao Secretário-Geral:
- (i) as responsabilidades e as condições específicas da autorização delegada a uma instituição ou organização por ela reconhecida;
 - (ii) a retirada daquela autorização; e
 - (iii) a data a partir da qual a delegação ou a retirada daquela autorização entra em vigor.
- Uma autorização delegada não deverá entrar em vigor antes de três meses a partir da data em que foi enviada ao Secretário-Geral uma notificação a este respeito.
- (c) A instituição ou organização autorizada a emitir certificados de acordo com este parágrafo deverá ser autorizada, no mínimo, a retirar aqueles certificados se as condições nas quais foram emitidos não forem mantidas. Em todos os casos, a instituição ou organização deverá informar a retirada ao Estado em cujo nome o certificado foi emitido.
- 4 O certificado deverá ser redigido no idioma ou idiomas oficiais do Estado emissor. Se o idioma usado não for o inglês, o francês ou o espanhol, o texto deverá conter uma tradução para um destes idiomas e, quando o Estado assim decidir, o(s) idioma(s) oficial(ais) do Estado pode(m) ser omitido(s).

Autenticado Eletronicamente, após conferência com o original.

Avulso do PDL 269/2024 [16 de 24]



Apresentação: 13/07/2023 17:13:0000 - Mesa

MSC n.322/2023

5 O certificado deverá ser levado a bordo do navio, e uma cópia deverá ser depositada com as autoridades que mantêm o histórico do registro do navio ou, se o navio não for registrado num Estado Parte, com as autoridades que emitiram ou que abonaram o certificado.

6 Um seguro ou outra garantia financeira não atenderá às exigências deste artigo se puder perder a validade por razões outras que não o término do período de validade do seguro ou da garantia especificada no parágrafo 2 antes de decorridos três meses da data em que foi informado o seu término às autoridades mencionadas no parágrafo 2, a menos que o certificado tenha sido entregue àquelas autoridades, ou que tenha sido emitido um novo certificado dentro do período mencionado. Os dispositivos acima deverão ser aplicados de maneira semelhante a qualquer modificação que faça com que o seguro ou a garantia não atenda mais às exigências deste artigo.

7 O Estado de registro do navio deverá, sujeito ao disposto neste artigo e tendo em vista as diretrizes adotadas pela Organização sobre a responsabilidade financeira dos proprietários registrados, estabelecer as condições para a emissão e para a validade do certificado.

8 Nada do disposto nesta Convenção deverá ser interpretado como impedimento para que um Estado Parte se fie em informações obtidas de outros Estados, da Organização ou de outras organizações internacionais com relação à situação financeira de quem forneceu o seguro ou a garantia financeira para os efeitos desta Convenção. Nestes casos, o Estado Parte que se fiar nessas informações não está liberado da sua responsabilidade como Estado emissor do certificado exigido pelo parágrafo 2.

9 Os certificados emitidos e abonados sob a autoridade de um Estado Parte deverão ser aceitos por outros Estados Partes para os efeitos desta Convenção, e deverão ser considerados por outros Estados Partes como tendo a mesma força que os certificados emitidos ou abonados por eles, mesmo se tiverem sido emitidos ou abonados com relação a um navio não registrado num Estado Parte. Um Estado Parte pode, a qualquer momento, solicitar uma consulta ao Estado emissor ou abonador, se acreditar que o segurador ou o fornecedor da garantia citado no certificado não é financeiramente capaz de atender às obrigações impostas por esta Convenção.

10 Qualquer reclamação por custos provenientes do disposto nesta Convenção pode ser apresentada diretamente contra o segurador ou contra outra pessoa que tenha fornecido a garantia financeira para as responsabilidades do proprietário registrado. Neste caso, o réu pode invocar as mesmas proteções (exceto nos casos de falência ou de liquidação do proprietário registrado) que o proprietário registrado teria direito a invocar, inclusive a limitação da sua responsabilidade com base em qualquer regime nacional ou internacional aplicável. Além disto mesmo se o proprietário registrado não tiver direito a limitar a sua responsabilidade, o réu pode limitar a sua responsabilidade a uma quantia igual ao valor do seguro ou da outra garantia financeira que foi exigida que o proprietário registrado mantivesse de acordo com o parágrafo 1. Além disso, o réu pode invocar a alegação de que

Autenticado Eletronicamente, após conferência com o original.

Avulso do PDL 269/2024 [17 de 24]

* C D 2 3 9 5 2 3 9 1 6 9 0 0 *



o acidente foi causado por conduta imprópria intencional do proprietário registrado, mas o réu não deverá invocar qualquer outra alegação que possa ter direito a invocar em processos instaurados pelo proprietário registrado contra ele. Em qualquer caso, o réu terá o direito de solicitar que o proprietário registrado passe a integrar o processo.

11 Um Estado Parte não deverá permitir que qualquer navio autorizado a arvorar a sua bandeira, e ao qual se aplique este artigo, opere em qualquer momento, a menos que tenha sido emitido um certificado com base nos parágrafos 2 ou 14.

12 Sujeito ao disposto neste artigo, todas as Partes deverão assegurar, com base na sua legislação nacional, que o seguro ou outra garantia no valor exigido pelo parágrafo 1 esteja em vigor com relação a qualquer navio com uma arqueação bruta de 300 ou mais, onde quer que tenha sido registrado, que estiver entrando ou saindo de um porto em seu território, ou chegando ou partindo de uma instalação “offshore” localizada em seu mar territorial.

13 Apesar do disposto no parágrafo 5, um Estado Parte pode informar ao Secretário-Geral que, para os efeitos do parágrafo 12, os navios não são obrigados a levar a bordo ou a apresentar o certificado exigido pelo parágrafo 3 quando entrando ou saindo de um porto localizado em seu território, ou quando chegando ou partindo de uma instalação “offshore” localizada em seu mar territorial, desde que o Estado Parte que emitiu o certificado exigido pelo parágrafo 2 tenha informado ao Secretário-Geral que mantém o registro num formato eletrônico, acessível a todos os Estados Partes, atestando a existência do certificado e permitindo que os Estados Partes se eximam das suas obrigações estabelecidas no parágrafo 12.

14 Se não for mantido o seguro ou outra garantia financeira relativa a um navio de propriedade de um Estado Parte, o disposto neste artigo com relação a isto não será aplicável àquele navio, mas o navio deverá levar um certificado emitido pela autoridade apropriada do Estado do registro, declarando que ele é de propriedade daquele Estado e que a responsabilidade do navio está coberta dentro dos limites estabelecidos no parágrafo 1. Esse certificado deverá seguir o máximo possível o modelo estabelecido no parágrafo 2

Artigo 13

Prazos

Os direitos de reaver custos com base nesta Convenção deverão ser extintos, a menos que seja iniciada uma ação de acordo com o estabelecido abaixo, até três anos a partir da data em que o destroço foi determinado de acordo com esta Convenção. No entanto, em nenhuma situação, uma ação pode ser iniciada após seis anos a partir da data do acidente marítimo que resultou no destroço.

Autenticado Eletronicamente, após conferência com o original.

Avulso do PDL 269/2024 [18 de 24]



Quando o acidente marítimo consistir numa série de ocorrências, o período de seis anos deverá ser contado a partir da data da primeira ocorrência.

Artigo 14

Disposições relativas a emendas

1 Mediante solicitação de pelo menos um terço dos Estados Partes, deverá ser convocada pela Organização uma conferência com o propósito de rever ou emendar esta Convenção.

2 Qualquer concordância em se submeter a esta Convenção, expressa após a data de entrada em vigor de uma emenda a esta Convenção, deverá ser considerada como sendo aplicável a esta Convenção, como emendada.

Artigo 15

Solução de controvérsias

1 Quando surgir uma controvérsia entre dois ou mais Estados Partes com relação à interpretação ou à aplicação desta Convenção, eles deverão procurar resolver, em primeira instância, a sua controvérsia através de negociação, pedidos de informação, mediação, conciliação, arbitragem, acordo judicial, recurso a organizações regionais, acordos ou outros meios pacíficos à sua escolha.

2 Se não for possível encontrar uma solução dentro de um período de tempo razoável, não superior a doze meses após um Estado Parte ter notificado outro de que existia uma controvérsia entre eles, as disposições relativas à solução de controvérsias estabelecidas na Parte XV da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar, de 1982, deverão se aplicar *mutatis mutandis*, sejam os Estados que fazem parte da controvérsia Estados Partes da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar, de 1982, ou não.

3 Qualquer procedimento escolhido por um Estado que seja Parte desta Convenção, e da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar, de 1982, de acordo com o Artigo 287 desta última, deverá se aplicar à solução de controvérsias com base neste artigo, a menos que aquele Estado Parte, ao ratificar, aceitar, aprovar ou aderir a esta Convenção, ou a qualquer momento daí em diante, escolha um outro procedimento com base no Artigo 287 com a finalidade de dirimir controvérsias que surjam em decorrência desta Convenção.

4 Um Estado Parte desta Convenção que não seja Parte da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar, de 1982, ao ratificar, aceitar, aprovar ou aderir a esta Convenção, ou a qualquer momento daí em diante, estará livre para escolher, por meio de uma declaração por escrito, um ou mais dos meios especificados no Artigo 287, parágrafo 1 da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do

Autenticado Eletronicamente, após conferência com o original.

Avulso do PDL 269/2024 [19 de 24]



Mar, de 1982, com a finalidade de dirimir controvérsias de acordo com este Artigo. O Artigo 287 deverá ser aplicado àquela declaração, bem como a qualquer controvérsia da qual aquele Estado faça parte, que não esteja abrangida por uma declaração em vigor. Para os efeitos de conciliação e arbitragem, de acordo com os Anexos V e VII da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar, de 1982, aquele Estado terá o direito de indicar conciliadores ou árbitros para serem incluídos nas listas mencionadas no Anexo V, Artigo 2, e no Anexo VII, Artigo 2, para a resolução de controvérsias que surjam em decorrência desta Convenção.

5 Uma declaração feita com base nos parágrafos 3 e 4 deverá ser depositada com o Secretário-Geral, que deverá transmitir cópias daquela declaração aos Estados Partes.

Artigo 16

Relações com outras convenções e com acordos internacionais

Nada do disposto nesta Convenção deverá prejudicar os direitos e as obrigações de qualquer Estado com base na Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar de 1982 e no direito do mar internacional costumeiro.

Artigo 17

Assinatura, ratificação, aceitação, aprovação e adesão

1 Esta Convenção estará aberta para assinatura, na Sede da Organização, de 19 de Novembro de 2007 a 18 de Novembro de 2008 e, daí em diante, continuará aberta para adesão.

- (a) Os Estados podem expressar a sua concordância em se submeter a esta Convenção por meio de:
- (i) assinatura sem reserva quanto à ratificação, aceitação ou aprovação; ou
 - (ii) assinatura sujeita à ratificação, aceitação ou aprovação, seguida por ratificação, aceitação ou aprovação; ou
 - (iii) adesão.
- (b) A ratificação, a aceitação, a aprovação ou a adesão deverão ser efetuadas por meio do depósito de um instrumento com aquela finalidade com o Secretário-Geral.

Autenticado Eletronicamente, após conferência com o original.

Avulso do PDL 269/2024 [20 de 24]

Apresentação: 13/07/2023 17:13:00000 - Mesa

MSC n.322/2023



Artigo 18

Entrada em vigor

1 Esta Convenção deverá entrar em vigor doze meses após a data em que dez Estados a tiverem assinado sem reservas quanto à ratificação, aceitação ou aprovação, ou em que tenham depositado instrumentos de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão com o Secretário-Geral.

2 Para qualquer Estado que ratifique, aceite, aprove ou adira a esta Convenção, após terem sido atendidas as condições estipuladas no parágrafo 1 para a sua entrada em vigor, esta Convenção deverá entrar em vigor três meses após a data do depósito do instrumento apropriado, efetuado por aquele Estado, mas não antes que esta Convenção tenha entrado em vigor de acordo com o parágrafo 1.

Artigo 19

Denúncia

1 Esta Convenção pode ser denunciada por um Estado Parte a qualquer momento após transcorrido um ano da data em que esta Convenção entrar em vigor para aquele Estado.

2 A denúncia deverá ser efetuada mediante o depósito com o Secretário-Geral de um instrumento com esta finalidade.

3 Uma denúncia deverá surtir efeito um ano, ou um período maior como possa vir a ser especificado no instrumento de denúncia, após o seu recebimento pelo Secretário-Geral.

Artigo 20

Depositário

1 Esta Convenção deverá ser depositada com o Secretário-Geral.

2 O Secretário-Geral deverá:

- (a) informar a todos os Estados que tenham assinado ou aderido a esta Convenção:
 - (i) cada nova assinatura ou cada depósito de um instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, juntamente com a data daquela assinatura ou daquele depósito;
 - (ii) a data de entrada em vigor desta Convenção;
 - (iii) o depósito de qualquer instrumento de denúncia desta Convenção, juntamente com a data do depósito e a data em que a denúncia surte efeito; e
 - (iv) outras declarações e notificações recebidas com base nesta Convenção;

Autenticado Eletronicamente, após conferência com o original.

Avulso do PDL 269/2024 [21 de 24]



- (b) transmitir cópias autenticadas desta Convenção a todos os Estados que a tenham assinado ou que tenham aderido a esta Convenção.
- 3 Assim que esta Convenção entrar em vigor, uma cópia autenticada do texto deverá ser transmitida pelo Secretário-Geral ao Secretário-Geral das Nações Unidas, para registro e divulgação de acordo como Artigo 102 da Carta das Nações Unidas.

Artigo 21

Idiomas

Esta Convenção está elaborada num único original nos idiomas árabe, chinês, inglês, francês, russo e espanhol, sendo cada texto igualmente autêntico.

FEITO EM NAIROBI, neste décimo oitavo dia de Maio de dois mil e sete.

EM TESTEMUNHA DO QUE os abaixo assinados, estando devidamente autorizados pelos seus respectivos Governos para esta finalidade, assinaram esta Convenção.