

BREVES NOTAS SOBRE A LIMITAÇÃO DA RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGAS PERIGOSAS E SUBSTÂNCIAS NOCIVAS À LUZ DA CONVENÇÃO HNS 2010

SHORT NOTES ON THE LIMITATION OF CIVIL LIABILITY IN CARRIAGE OF HAZARDOUS AND NOXIOUS SUBSTANCES BY SEA UNDER THE 2010 HNS CONVENTION

OSVALDO AGRIPINO DE CASTRO JUNIOR

Advogado (www.adsadvogados.adv.br), Piloto de navios da Petrobras, Vale do Rio Doce (1983/1987), Professor do Programa de Mestrado e Doutorado em Ciência Jurídica da Univali (www.univali.br/ppcj) e Pós-Doutor em Regulação de Transportes e Portos, *Harvard University*.

RENATO RODRIGUES DA SILVA

Advogado, Consultor e Professor de Pós Graduação Direito Ambiental (Marítimo e Portuário) em várias instituições de ensino, Especialista em Gestão de Recursos Hídricos (UFSC, 2006), Mestre em Ciência Jurídica (UNIVALI, 2011). Membro do Grupo de Pesquisa Regulação da Infraestrutura e Juridicidade da Atividade Portuária, registrado no CNPq.

RESUMO

A responsabilidade civil deve limitar e gerenciar o risco das atividades de transporte marítimo de cargas perigosas e substâncias nocivas, diante da conjuntura atual de grande aumento do comércio internacional. Diante desse cenário, este artigo pretende contribuir para a proteção do meio ambiente marinho e do desenvolvimento econômico sustentável da Indústria do Petróleo (transporte), através da introdução dos principais aspectos da *Convenção HNS de 1996*, que foi aprovada pelo Comitê Jurídico da Organização Marítima Internacional – IMO em abril de 2002, bem como acerca do *Protocolo de 2010*, que altera a citada convenção. Busca-se, então, a

partir da uma breve análise das normas acima, verificar se é relevante a ratificação das mesmas pelo Brasil.

Palavras-chave: Proteção ao meio ambiente marinho. Transporte marítimo de cargas perigosas e substâncias nocivas. Limitação da responsabilidade civil.

ABSTRACT

The liability shall be limited and manage the risk of the activities of shipping of hazardous and harmful substances, given the current situation of great increase in international trade. Against this backdrop, this article aims to contribute to the protection of the marine environment and the sustainable development of the Petroleum Industry (transport) through the introduction of the main aspects of the 1996 HNS Convention, which was adopted by the Legal Committee of the International Maritime Organization - IMO in April 2002 and on the 2010 Protocol amending the Convention. Seeks, then, from a brief examination of these rules, to check if it is relevant to the ratification of the same by Brazil.

Keywords: Marine environmental protection. Maritime transportation of harmful and hazardous goods. Limitation of civil liability.

INTRODUÇÃO

Em face do grande aumento do comércio internacional pelos países em desenvolvimento, especialmente o Brasil e, por sua vez, de cargas perigosas e substâncias nocivas (*carriage of hazardous and noxious substances by sea - HNS*), é relevante o gerenciamento do risco de tais atividades, por meio da limitação da responsabilidade civil.

Esse instituto é bastante antigo, especialmente porque a partir do aumento da capacidade de carga dos navios,¹ esses começaram a transportar cargas com valor maior do que o do próprio navio.

¹ Essa capacidade, por sua vez, tem demandado maiores profundidades no acesso aos portos. Sobre o tema e a responsabilidade civil da administração portuária: CASTRO

Assim, como não havia meios disponíveis para prever condições de tempo ou garantir a segurança do transporte, com a redução, assim, do *risco marítimo*,² o setor criou esse instituto a fim de que os empresários pudessem ter previsibilidade dos riscos na atividade. Afinal, quando ocorre um sinistro marítimo, cabem três perguntas: quem paga? quando paga? e quanto paga?

A limitação, por sua vez, tem raízes nas Tábuas de Amalfi (Itália), no século XI. Na Inglaterra foi primeiramente regulada pelo *Responsability of Shioners Act de 1734*, e nos Estados Unidos, decorre da lei estadual de Massachusetts (1818) e do Maine. A Suprema Corte norte-americana, no caso *Norwich & New York Trans.Co. v. Wright*, descobriu que: “[t]he great object of the law was to encourage ship-building and to induce capitalists to invest money in this branch of industry.”³

Nesse quadro, este artigo sustenta que é necessária a análise das convenções internacionais que regulam o tema da limitação da responsabilidade civil no transporte marítimo, com destaque para a *Convenção HNS 1996*, que trata da limitação da responsabilidade civil no transporte marítimo de cargas perigosas e substâncias nocivas e *Protocolo HNS 2010*, doravante chamada *HNS 2010*.⁴

JUNIOR, Osvaldo Agripino de. **A importância do calado para a economia do transporte marítimo**: aspectos jurídicos e técnicos destacados (parecer). In: CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de. (org). *Direito Marítimo: Temas Atuais*. Belo Horizonte: Fórum, 2012, p. 137-169.

² Sobre a gestão da segurança e a análise do risco marítimo, por meio de estudo de casos de acidentes da navegação realizado pelo engenheiro naval norueguês: KRISTIANSEN, Svein. *Maritime Transportation – Safety Management and Risk Analysis*. London: Elsevier, 2008; e na União Europeia: BOISSON, Philippe. L'efficacité de la politique de l'Union Européenne en matière de sécurité maritime. In: GRARD, Loïc.(dir.) *L'Europe des transports. Actes du colloque d'Agén Université Montesquieu-Bordeaux IV – 7 et 8 octobre 2004*. Paris: La Documentation Française, 2005, p. 645-662.

³ 80 U.S. (13 Wall.) 104, 121 (1871).

⁴ A matéria é regulada pela *HNS Convention que, junto com o Protocolo 2010*, que apresenta soluções para fatores agora identificados como inibidores de aceitação da Convenção, doravante chamada *HNS 2010*. Em inglês *International Convention on Liability and Compensation for Damage in connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996*. Propósito: Estabelecer os limites de responsabilidade do armador e do importador por danos causados pelo derramamento de certas substâncias e cria um fundo com recursos proporcionais ao volume de material importado. Situação Internacional: Adoção: 03/05/1996. Entrada em vigor internacionalmente: ainda não entrou em vigor. Protocolo de 2010: De forma geral, as alterações introduzidas pelo Protocolo não alteram a essência da Convenção HNS, e apresentam soluções para os fatores identificados como

Acredita-se, dessa maneira, que o artigo pode contribuir para a segurança jurídica e o desenvolvimento sustentável⁵ da matriz de transportes brasileira, que é majoritariamente feita pelo transporte terrestre, portanto, mais poluente do que o marítimo e atrair cargas dos demais modais para o marítimo. Mencione-se, ainda, o aumento do transporte marítimo em face das descobertas de petróleo na Amazônia Azul.⁶

Neste cenário, ao considerar o atual estágio da evolução tecnológica advindos também com o transporte marítimo e a poluição marinha,⁷ estas questões tornaram-se, após os recentes incidentes envolvendo plataformas de petróleo no Golfo do México, nos Estados Unidos, e na Bacia de Campos no Brasil, o centro das mais diversas indagações e especulações sobre a eficiência das inovações e transferências tecnológicas utilizadas na indústrias do petróleo e do transporte marítimo.

inibidores da sua aceitação, o que poderá facilitar a sua entrada em vigor. Adoção: 04/05/2010. O Brasil não é parte Contratante nem da Convenção, nem do Protocolo 2010 relativos ao transporte por mar de substâncias potencialmente perigosas e nocivas. BRASIL. **HNS – Comissão Coordenadora dos Assuntos da Organização Marítima Internacional** – (CCA-IMO). Disponível em: <www.ccaimo.mar.mil.br>. Acesso em: 13 jan. 2012.

⁵ Compreender a sustentabilidade como um princípio constitucional não somente ambiental, mas também como princípio constitucional interdisciplinar, também social, empresarial, administrativo e econômico, constitui uma importante tarefa da dogmática jurídica contemporânea.

⁶ FERREIRA VIDIGAL, Armando Amorim *et alii*. **Amazônia azul: o mar que nos pertence**. Rio de Janeiro: Record, 2006, p. 31. Sobre o tema, assim afirma o Almirante Vidigal: “É nossa a tarefa de usar e proteger o nosso mar e aqueles que o usam; é nossa a tarefa de prevenir a degradação do nosso oceano; e é nosso, ainda, o dever de defender o que nos pertence, no esforço que for necessário, espiritual e material, mental e militar, impondo, da forma que a história nos indicar, a nossa soberania absoluta sobre esse legado.” Portanto, há outra Amazônia, cuja existência é, ainda, tão ignorada por boa parte dos brasileiros quanto o foi aquela por muitos séculos. Trata-se da Amazônia Azul que, maior do que a verde, é inimaginavelmente rica. Seria, por todas as razões, conveniente que dela cuidássemos antes de perceber-lhe as ameaças. No Brasil, apesar de 80% da população viver a menos de 200 quilômetros do litoral, pouco se sabe sobre os direitos que o País tem sobre o mar que o circunda e seu significado estratégico e econômico, fato que, de alguma forma, parece estar na raiz da escassez de políticas voltadas para o aproveitamento e a proteção dos recursos marinhos e dos benefícios dali advindos.

⁷ Acerca do Direito Ambiental marinho, de forma introdutória: CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de. **Aspectos destacados da proteção ao meio ambiente marinho no Brasil**. In: Revista de Direito Ambiental, v. 43, 2006, p. 222-245.

Estes incidentes contribuem para o aumento do risco Brasil⁸ e da insegurança jurídica,⁹ limitam as oportunidades, obstando indistintamente investimentos necessários, e prejudicando substancialmente a distribuição de riquezas.

Isso ocorre principalmente nos países em desenvolvimento como o Brasil, que buscam a efetividade de forma sustentável do marco regulatório para as novas fronteiras marítimas de prospecção do Pré-Sal¹⁰ na Amazônia Azul.

Conforme salientado, é latente a necessidade de tratar do tema como *business intelligence* da política de gestão brasileira,¹¹ em consonância com as discussões internacionais, priorizando a absorção de tecnologias mais pelo fato da expansão substancial do tráfego marítimo brasileiro.

Diante desse cenário, este artigo pretende contribuir para a proteção do meio ambiente marinho e do desenvolvimento econômico sustentável da Indústria do

⁸ BRASIL. **O que é risco-Brasil?**. Disponível em: <www4.bcb.gov.br>. Acesso em: 18 out. 2012. O risco-Brasil é um conceito que busca expressar de forma objetiva o risco de crédito a que investidores estrangeiros estão submetidos quando investem no País.

⁹ CASTRO JÚNIOR. Osvaldo Agripino de. **Direito Regulatório e Inovação nos Transportes e Portos nos Estados Unidos e Brasil**. Florianópolis: Conceito, 2009, p. 39. "Aliás, o tema da insegurança jurídica nos investimentos é um dos que mais comprometem a atividade econômica no Brasil, especialmente dos setores de infraestrutura que exigem grandes investimentos e longos períodos de maturação para retorno do capital investido por meio de lucro."

10

BRASIL. PETROBRAS. **O que é o pré-sal?** Disponível em:<www.petrobras.com.br>. Acesso em: 13 jan. 2012. O termo pré-sal refere-se a um conjunto de rochas localizadas nas porções marinhas de grande parte do litoral brasileiro, com potencial para a geração e acúmulo de petróleo.

¹¹ BRASIL. **ONU pretende ter parte da produção brasileira**. Disponível em: <www.portalnaval.com.br>. Acesso em: 18 out. 2012. Uma nova disputa pelos recursos do petróleo do pré-sal está prestes a começar. A Organização das Nações Unidas (ONU) se prepara para abocanhar uma parte da produção brasileira de petróleo, que vai variar de 1% a 7% do que for explorado entre 200 e 350 milhas náuticas (370,8 km a 648,2 km da costa) - área considerada uma extensão do mar brasileiro, já concedida ao país pelo órgão. O novo tributo internacional, que funciona como "royalties" e será aplicado a toda atividade econômica na região, também começa a ser discutido em outros países, como o Canadá, e preocupa o governo brasileiro. O Brasil ainda não explora petróleo nessa região - chamada de Extensão da Plataforma Continental, onde o país terá o controle de recursos não vivos -, mas a própria Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), que não se pronuncia sobre essa cobrança, confirma que parte do pré-sal está nessa área. Conforme a agência, a faixa do pré-sal nessa extensão soma 542 km², ou 0,37% do total já descoberto. Mas especialistas acreditam que o potencial dessa área é muito maior, pois se trata da região menos pesquisada.

Petróleo (transporte), através da introdução dos principais aspectos da *Convenção HNS de 1996*, que foi aprovada pelo Comitê Jurídico da Organização Marítima Internacional – IMO em abril de 2002, bem como acerca do *Protocolo de 2010*, que altera a citada convenção.¹²

Busca-se, então, a partir de uma breve análise das normas acima, verificar se é relevante a ratificação das mesmas pelo Brasil. Para tanto, o Capítulo 1 trata da HNS 2010, o Capítulo 2 discorre sobre o âmbito de aplicação da HNS 2010 e o Capítulo 3 aborda o limite de responsabilidade da compensação e suas exceções.

Capítulo 1. HNS 2010

É relevante, portanto, apresentar uma introdução dos propósitos da *Convenção Internacional sobre Responsabilidade e Compensação por Danos relativos ao Transporte por Mar de Substâncias Perigosas e Nocivas. (HNS 2010)*

Numa visão geral, o fato é que a Convenção HNS surgiu em 1996 (HNS/96),¹³ tendo sido aprovada pelo Comitê Jurídico da Organização Marítima Internacional – IMO¹⁴ na sua 84ª sessão, realizada em abril de 2002.

No ano de 2010, a Conferência Internacional aprovou um Protocolo à Convenção de 1996, assim, de modo geral, as alterações introduzidas pelo Protocolo (2010) não alteram a essência da Convenção (1996). Este novo protocolo apresenta as soluções para os fatores agora identificados como inibidores de aceitação da convenção.

Calixto leciona que a HNS “foi adotada em 3 de maio de 1996, na sede da Organização Marítima Internacional, em Londres, e visa desestimular a utilização de

¹²Sobre o tema: IOPC Funds. HNS Convention. Disponível em:<www.hnsconvention.org>. Acesso em: 10 dez. 2012.

¹³ Em inglês *International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996*.

¹⁴ IMO. **Legal Committee of International Maritime Organization – IMO**. Disponível em:<<http://www.imo.org/About/Pages/Structure.aspx#6>>. Acesso em: 10 jan. 2012.

navios *substandard* no transporte de cargas envolvendo substâncias perigosas e nocivas".¹⁵

Martínez Gutiérrez, entre outros, explica que:

A Convenção HNS foi adotada em 1996 como uma tentativa de assegurar a disponibilidade de uma compensação (indenização) adequada e justa para os danos causados e conexos com o transporte de substâncias perigosas e nocivas.¹⁶

Não se deve confundir essa limitação com aquela decorrente dos danos causados pelos combustíveis de navios (*bunker*) regulada pela *Bunker Convention* 2001 ainda não ratificada pelo Brasil,¹⁷ e que tem grande relevância, pois todos os navios usam combustíveis.

Para a CCA-IMO¹⁸ "o propósito da Convenção HNS é de estabelecer os limites de responsabilidade do armador e do importador por danos causados pelo derramamento de certas substâncias e cria um fundo com recursos proporcionais ao volume de material importado."¹⁹

De qualquer forma, a Assembleia da Organização Marítima Internacional através da Resolução nº 4º da Conferência Internacional (2010), atribuiu em resolver com alta prioridade as soluções para as dificuldades que impediam a criação e implementação do novo regime. Inclusive, é de se salientar, que havia uma necessidade de revisão da versão original da Convenção 1996, o que foi feito pelo Protocolo de 2010.

¹⁵ CALIXTO, Robson José. *Incidentes Marítimos: História, Direito Marítimo e Perspectivas num Mundo em Reforma da Ordem Internacional*. São Paulo. Aduaneiras, 2004, p.194.

¹⁶ MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, Norman A. *Limitation of Liability in International Maritime Conventions: The Relationship between Global Limitation Conventions and Particular Liability Regimes*. London / New York: Routledge, 2011, p. 152.

¹⁷ *International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001*. Sobre o tema: MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, Norman Augusto. **A Responsabilidade civil nascida por danos devido à contaminação por óleo combustível de navios no Brasil**. In: *Revista NEJ - Eletrônica*, Vol. 16 - n. 3 - set/dez. 2011, p. 241-255. Disponível em:<www.univali.br/nej>.

¹⁸ Comissão Coordenadora dos Assuntos da Organização Marítima Internacional.

¹⁹ BRASIL. HNS – **Comissão Coordenadora dos Assuntos da Organização Marítima Internacional** – (CCA-IMO). Disponível em:<www.ccaimo.mar.mil.br>. Acesso em: 13 jan. 2012.

Passa-se, então, à análise dos aspectos principais da HNS 2010.

1.1 Características da HNS 2010

De modo resumido, apresentar-se-ão, alguns obstáculos que eram considerados como possíveis causas que impediam a adesão dos Estados Partes e a entrada em vigor da Convenção HNS 1996, correlacionando, portanto, com as soluções adotadas no Protocolo HNS 2010, quais sejam:

- I. Havia uma complexidade onde os Estados deveriam relatar uma vasta gama de cargas de substâncias por eles recebidas. A solução adotada foi diferenciar entre as substâncias nocivas e perigosas a granel e as embaladas. Feitas estas distinção e definição sobre os tipos de cargas, exclui-se, portanto, os produtos embalados da obrigatoriedade de contribuição para o Fundo HNS.
- II. No entanto, os danos causados por produtos embalados permanecem cobertos pelo seguro obrigatório do armador e, por sua vez, se o dano for maior do que o seguro, este é coberto pelo Fundo HNS. Para que houvesse equilíbrio, tendo em vista a exclusão de contribuições para o Fundo neste sistema de diferenciação, o valor da limitação para o armador no transporte de produtos embalados foi aumentado;
- III. No caso de cargas de gás natural liquefeito (GNL), na Convenção HNS 1996 o titular (exportador) era o responsável pelas contribuições, mas o mesmo podia não estar sujeito à jurisdição de um Estado Parte, assim as contribuições não eram depositadas, o que tornava difícil a recuperação. O Protocolo 2010 transfere a responsabilidade para o pagamento ao Fundo HNS para o receptor (importador), a não ser que o titular (exportador) tenha concordado em assumir essa responsabilidade;
- IV. Havia obrigação de ter que apresentar antecipadamente os relatórios de compra da carga para que pudesse ratificar a Convenção HNS 1996. Haja vista a dificuldade, depois passou-se a exigir que os relatórios fossem apresentados anualmente, isso, por si só, foi um grave obstáculo.

V. A solução foi exigir dos Estados Partes os mesmos relatórios de recebimento da carga, com a mesma condição para se tornarem partes (ratificar) a Convenção, mas com a exigência clara que os mesmos fossem apresentados anualmente. Por fim, se não procedessem de acordo com estas exigências, seriam suspensos temporariamente como Estados Partes.

Assim, em face da não apresentação dos Estados Partes dos relatórios anuais após a entrada em vigor da Convenção, os mesmos, não poderão exigir indenizações durante o período de não cumprimento dessa exigência. As exceções previstas são os casos de morte e lesões corporais.

1.2 Substâncias Potencialmente Perigosas e Nocivas da Convenção HNS

Martínez Gutiérrez destaca que “a lista inclui mais de 6.000 substâncias. Estas substâncias são definidas por referência a uma lista encontrada no artigo 1(5) da Convenção. Curiosamente, entretanto, a Convenção não incluiu prejuízos causados por alumínio, ferro ou material nuclear.”²⁰

A HNS 2010 define o conceito e significados de parte das listas de substâncias individuais que foram previamente identificados em algumas Convenções Internacionais e Códigos sobre as “substâncias potencialmente perigosas e nocivas”²¹ destinados a garantir a segurança marítima e prevenção à poluição.

As referências que estão nos códigos e regulamentos relativos às substâncias HNS são fixados no artigo 1º(5º) da HNS 2010. Há, portanto, uma exceção no que se refere aos materiais embalados, como os granéis sólidos que possuem riscos

²⁰ MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, Norman A. ***Limitation of Liability in International Maritime Conventions: The Relationship between Global Limitation Conventions and Particular Liability Regimes***, p. 152-153.

²¹ MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, Norman A. ***Limitation of Liability in International Maritime Conventions: The Relationship between Global Limitation Conventions and Particular Liability Regimes***. p.152. A lista inclui substâncias, normas e artigos que são mencionados em outros instrumentos da IMO incluindo, *inter alia*, MARPOL 73/78, IMDG Code, IGC Code e BC Code.

químicos e estão sujeitos ao Código Marítimo Internacional de Mercadorias Perigosas (IMDG Code),²² em vigor desde 1996.

Ainda sobre os materiais embalados como os granéis sólidos, a Circular da IMO nº 3.144, de 06 de janeiro de 2011, lista outros materiais que possuem riscos químicos.

Alguns são mencionados tanto no Código IMSBC (*International Maritime Solid Bulk Cargoes Code*),²³ quanto no IMDG 1996²⁴, outros estão só no Código Marítimo Internacional de Navios com Cargas Sólidas (*IMSBC Code*) mas não no IMDG 1996. O Código IMDG, por exemplo, lista centenas de materiais que podem ser perigosos quando enviado em forma de embalagens. As exceções são os sólidos a granel, como carvão e minério de ferro.

Importante, ainda, é considerar que o regime estabelecido pela HNS 2010, em grande parte é inspirado no regime existente para a poluição de navios petroleiros,²⁵

²² Em inglês: *International Maritime Dangerous Goods Code*.

²³ BRASIL. **Código IMSBC**. Disponível em: <www.syndarma.org.br>. Acesso em: 10 jan. 2012. A Convenção SOLAS trata de vários aspectos relativos à segurança marítima e contém, nas partes A e B do Capítulo VI e na parte A-1 do Capítulo VII, os dispositivos obrigatórios para o transporte de cargas sólidas a granel e de cargas perigosas sólidas a granel. Esses dispositivos foram detalhados no Código Marítimo Internacional de Cargas Sólidas a Granel (Código IMSBC), adotado pela resolução MSC.268(85) da IMO, que entrou em vigor em 01/01/2011. Os principais perigos associados ao transporte de granéis sólidos são aqueles relativos aos danos estruturais causados pela inadequada distribuição de carga a bordo, devido à perda ou redução da estabilidade durante a viagem e em consequência de reações químicas produzidas pelas cargas. Portanto, o objetivo principal desse Código é facilitar o embarque de granéis sólidos e o seu acondicionamento seguro, disponibilizando informações sobre os perigos inerentes ao carregamento de certos tipos de granéis sólidos e instruções sobre os procedimentos a serem adotados. Os requisitos para o transporte de grãos são específicos e abrangidos pelo Código Internacional para o Transporte Seguro de Grãos a Granel (*Grain Code*). O Código IMSBC, que tem caráter obrigatório, veio em substituição ao Código de Procedimento Seguro para Cargas Sólidas à Granel (BC), em vigor desde 2004, e é aplicado a todos os navios que transportam carga sólida a granel. Os certificados existentes, em conformidade com o Código BC, devem ser substituídos pelo certificado previsto no novo Código IMSBC, por ocasião da primeira vistoria de renovação, a partir de 01 de janeiro de 2011. Os navios que não tiverem o certificado, de acordo com o Código BC, deverão ter o certificado em conformidade com o novo Código antes de carregar ou após a data efetiva de 01 de janeiro de 2011.

²⁴ Ver nota 22.

²⁵ Sobre o tema: MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, Norman Augusto. Brasil y La **Responsabilidad civil del propietario de un buque nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos**. In: *Revista Eletrônica Direito e Política*, Vol. 7 - 1/3, p.2012, p. 669-704.

criado no âmbito da *Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil pelos Prejuízos à Poluição por Hidrocarbonetos de 1992* ou, como é comumente conhecida, *CLC 92* e seu respectivo *Fundo 1992*.²⁶

Martínez Gutiérrez assim descreve esta semelhança:

Semelhante em muitos aspectos ao regime da CLC 1992 e ao Fundo 1992, a Convenção HNS prevê uma responsabilidade objetiva que inclui 2 (duas) formas de compensação. A primeira compensação diz respeito à responsabilidade do armador, enquanto que a segunda compensação impõe responsabilidade ao Fundo HNS (de interesse dos transportadores).²⁷

Dessa forma, tanto a Convenção CLC 1992, como a HNS 2010, possuem como objetivo a indenização adequada, pronta e eficaz. A diferença é que o regime da HNS 2010 trata da compensação no caso de transporte por navios de mais de 6.000 substâncias potencialmente perigosas e nocivas pelo mar, enquanto que a CLC 1992 trata exclusivamente do transporte de petróleo por navios.

Ressalte-se que, assim como a CLC 1992 e o Fundo 1992, a HNS 2010 trata da responsabilidade do armador e do Fundo HNS como um único instrumento. Além disso, os recursos são pagos pelos que usam ou exploram o transporte.

A HNS 2010 inclui a compensação por perda de vida ou dano às pessoas como ferimentos, danos a bordo ou fora do navio, perda ou dano à propriedade, perda ou

²⁶ BRASIL. HNS – Comissão Coordenadora dos Assuntos da Organização Marítima Internacional – (CCA-IMO). Disponível em: <www.ccaimo.mar.mil.br> Acesso em: 13 jan. 2012. O propósito é criar um mecanismo de caráter internacional capaz de assegurar compensação adequada e acessível às vítimas de danos por poluição, resultantes de escapamento ou descarga de óleo provenientes de navios. Os danos são limitados a valores determinados por tonelada do navio, não devendo a indenização ultrapassar, em nenhum caso, a determinada quantia estabelecida. Situação Internacional: Convenção: Adoção 29/11/1969. Entrada em vigor internacionalmente: 19/06/1975. Protocolo de 1992: Adoção: 27/11/1992. Entrada em vigor internacionalmente: 20/05/1996. Situação no Brasil: Convenção: Aprovação: 20/09/1976 pelo Decreto Legislativo 74. Ratificação: 17/03/1977. Promulgação 28/03/1977 pelo Decreto nº 79.437. Protocolo de 1992: Encaminhada ao Congresso Nacional a Mensagem Presidencial nº 849 de 24/07/1997 com os textos do Protocolo de 1992 à LC-69, da Convenção FUND-71 e de seu Protocolo 1992.

²⁷ MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, Norman A. *Limitation of Liability in International Maritime Conventions: The Relationship between Global Limitation Conventions and Particular Liability Regimes*, p. 153.

dano causado por contaminação do meio ambiente, perda de renda na pesca e turismo, e cobre ainda, as medidas de prevenção ou quaisquer perdas ou danos causados por essas medidas, abrangendo os danos da poluição e de outros riscos, por exemplo, incêndios e explosões.

A citada convenção define medidas preventivas para evitar ou minimizar os danos como quaisquer medidas razoáveis tomadas por qualquer pessoa após um incidente, como, por exemplo: limpeza ou remoção de HNS após um incidente, quando apresenta risco de perigo ou poluição.

Uma distinção importante quanto à extensão da responsabilidade da HNS 2010 e a Convenção CLC 1992 e o Fundo 1992, é que os danos causados por incêndio ou explosão no transporte marítimo de óleo persistente (petróleo) são cobertos pela HNS 2010.

1.3 Regime de Compensação (Responsabilidade Civil)

Enfatize-se que o objeto da HNS 2010 é a regulamentação das compensações em casos de danos causados pelo transporte marítimo de cargas perigosas e substâncias potencialmente nocivas (HNS).

Deve-se, ainda, considerar que o regime estabelecido pela HNS 2010 é em grande parte inspirado no regime existente para a poluição de navios petroleiros, criado no âmbito da Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil pelos Prejuízos à Poluição por Hidrocarbonetos de 1992 ou, como é comumente conhecida, CLC 92²⁸ e seu respectivo Fundo 1992.

Capítulo 2. Âmbito de aplicação da HNS 2010

²⁸ MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, Norman Augusto. ***Brasil y La Responsabilidad civil del propietario de un buque nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos.*** In: *Revista Eletrônica Direito e Política*, vol. 7 - 1/3 - 1º quadrimestre 2012, p. 669-704. Disponível em: <www.univali.br/direitoepolitica>.

Nos termos da HNS 2010, o armador é o proprietário do navio e o responsável objetivamente por qualquer incidente envolvendo o navio transportador de substâncias HNS, independente de culpa. Assim, a mera ocorrência do incidente e dos possíveis danos já caracteriza a sua responsabilidade objetiva.

A HNS 2010 não impõe responsabilidade ao proprietário (importador) da HNS envolvida no incidente e cobre qualquer dano causado por navios registrados (bandeira do pavilhão) que transportem substâncias potencialmente nocivas e perigosas pelo mar territorial até a zona econômica exclusiva (ZEE)²⁹ (ou em áreas equivalentes) de um Estado Parte.

A citada convenção cobre o dano no território ou mar territorial de um Estado parte da HNS 2010 e danos decorrentes da poluição na zona econômica exclusiva ou área equivalente, de um Estado parte e dano (além daqueles provenientes de poluição marítima) causada por HNS transportada por navios registrados na bandeira de estado membro fora do mar territorial de qualquer Estado.

Os seguintes tipos de danos são cobertos: perda de vida ou danos pessoais a bordo do navio ou fora do navio que transporta HNS; perdas e danos à propriedade fora do navio; lucros cessantes resultantes da contaminação, como nas indústrias pesqueira e de turismo; despesas com medidas preventivas ou que minimizem qualquer dano referente ao transporte de HNS, como operações de limpeza no mar e em terra e despesas com medidas razoáveis para restauração do meio ambiente.

A HNS 2010 não se aplica aos danos de poluição causados pelos petroleiros, assim definidos na *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*, nem pela *Bunkers Convention*, assim como perdas e danos causadas por materiais radioativos.

A citada convenção não cobre danos durante o deslocamento da carga, ou seja, a logística de transporte até o navio de substâncias potencialmente perigosas e nocivas. A cobertura incide quando se inicia ou termina, com o uso de equipamentos, o carregamento e descarregamento do navio.

²⁹ BRASIL. **Lei nº 8.617, de 04 de janeiro de 1993**. Disponível em: <www.planalto.gov.br>. Acesso em: 13 jan. 2012. Dispõe sobre o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental brasileiros, e dá outras providências.

2.1. Exceções quanto à aplicação da Convenção HNS

Conforme Martínez Gutiérrez, o artigo 7(2) descreve igualmente as exceções da responsabilidade, previstas na Convenção CLC 1992, já o artigo 7(2)(d) acrescenta que, há uma única exceção quando não existirá responsabilidade do armador, se ficar provado que:

(...) Caso aconteça algum incidente no navio por alguém que tenha informado incorretamente sobre a natureza nocivas e perigosas das cargas transportadas;

- (i) Causar prejuízos, total ou parcialmente; ou
- (ii) Fazendo com que o proprietário não obtenha o seguro de acordo com o artigo 12 (seguro obrigatório para o proprietário), se ficar provado que o proprietário, seus funcionários ou seus agentes, por qualquer razão, não foram informados corretamente sobre a natureza nocivas e perigosas das cargas transportadas.³⁰

Explica Martínez Gutiérrez que esta exceção se justifica de uma forma em geral, porque diferentemente da indústria do petróleo, o transporte de substâncias nocivas e cargas perigosas, usualmente utiliza-se vários compartimentos do navio, envolvendo o carregamento de diferentes embalagens, isso faz com que em muitos casos, não tenha as adequadas descrições sobre os conteúdos transportados,³¹ aumentando o risco do transportador, em face da omissão do embarcador.

A HNS 2010 trata da responsabilidade do registro pelo proprietário. Entretanto, assim como a CLC 1992, nenhuma ação pode ser feita contra os funcionários ou agentes do proprietário ou membros da tripulação, o prático ou qualquer outra pessoa que não seja membro da tripulação, prestadores de serviços para o navio, afretador, gerente ou operador do navio, salvatagem ou pessoas que tomam medidas preventivas, bem como seus funcionários ou agentes.

³⁰ MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, Norman A. *Limitation of Liability in International Maritime Conventions: The Relationship between Global Limitation Conventions and Particular Liability Regimes*. p. 153.

³¹ MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, Norman A. *Limitation of Liability in International Maritime Conventions: The Relationship between Global Limitation Conventions and Particular Liability Regimes*. p. 153.

A HNS 2010, nos termos do art. 12, segue a CLC 1992, atribuindo o seguro obrigatório e o direito de ação contra o segurador ou de outra garantia financeira.

Outras exceções são para os navios de guerra e outros navios pertencentes a um Estado Parte, quando utilizados apenas em caráter não comercial, em outras palavras presta serviços somente para o governo (Estado Parte) e não para terceiros.

A critério do Estado Parte, a HNS 2010 permite que um Estado Parte exclua a aplicação da convenção aos navios que não exceda até 200 de Arqueação Bruta (AB)³² que estejam transportando substâncias potencialmente perigosas e nocivas embaladas. Outra permissão, e se for de interesse do Estado Parte pela não aplicação da HNS 2010, é para aqueles navios que vão transportar via cabotagem.³³

Há, portanto, além da exclusão de responsabilidade já comentada no âmbito da Convenção HNS, outros casos nos quais o armador está isento de responsabilidades, desde que comprove as seguintes situações:

- a) O dano resultou de um ato de guerra, hostilidades, guerra civil, insurreição ou um fenômeno natural irresistível ou inevitável, ou;
- b) O dano foi inteiramente provocado por atos de omissão com a intenção de causar danos a terceiros, ou;

³² UFRJ. **Arqueação**. Disponível em:<www.oceanica.ufrj.br>. Acesso em: 10 jan. 2012. Arqueação Bruta é um valor que expressa o tamanho total de uma embarcação, sendo função do volume de todos os espaços fechados, é um parâmetro adimensional e é utilizada desde cálculo de taxa portuária até parâmetro para classificação. Já a Arqueação Líquida é função do volume dos espaços fechados destinados ao transporte de carga, do número de passageiros transportados, do local onde serão transportados os passageiros, da relação calado / pontal e da arqueação bruta. A arqueação líquida também é um parâmetro adimensional. Os cálculos para a determinação da Arqueação Bruta e da Arqueação Líquida da embarcação foram realizados de acordo com Normas de Autoridade Marítima para Embarcações Empregadas na Navegação em Mar Aberto - NORMAM 01 - Capítulo 08 - Seção I.

³³ O transporte de cabotagem é entendido como transporte nacional realizado entre dois portos da costa de um mesmo país ou entre um porto costeiro e um fluvial. Caso a navegação ocorra entre dois portos fluviais, então não é considerada cabotagem, mas navegação interior. Sobre transporte de cabotagem no Brasil, ver: CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de; BARROS, Ana Carolina Carvalho. **A Regulação da Cabotagem no Brasil: Aspectos Jurídicos Destacados**. In: CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de (Org.). *Direito Marítimo, Regulação e Desenvolvimento*. Belo Horizonte: Fórum, 2011, p. 459-538.

- c) O dano foi provocado por negligência ou por atos dolosos de uma autoridade ou governo responsável pela manutenção das luzes ou equipamentos de segurança à navegação, ou;

Se o armador provar que, uma pessoa vítima de um dano tinha a intenção de causar o dano, decorrendo, total ou parcialmente, por seus atos de negligência ou omissão, ele pode ser exonerado, total ou parcialmente, de pagar uma compensação a esta pessoa.

2.2. Cobertura dos prejuízos

Os prejuízos cobertos pela HNS 2010 são os mesmos danos cobertos pela CLC 1969 (e alterações). Até porque, para evitar qualquer sobreposição indesejável, o artigo 4(3)(a)³⁴ prevê que a Convenção HNS não se aplica aos danos causados pela poluição, conforme definido na CLC 1969 (e alterações).

Assim, a compensação é devida em relação ao objeto da Convenção. No entanto, vale ressaltar que, além dos danos causados pela poluição e os custos das medidas preventivas, a Convenção HNS também cobre perdas de vidas ou lesões pessoais (mesmo que seja a de um passageiro) e que haja danos materiais fora do navio.³⁵

Capítulo 3. O Limite de Responsabilidade da Compensação e suas exceções

Como mencionado, a limitação da responsabilidade civil no transporte marítimo assume importância. O seu conceito é bastante antigo, especialmente porque no início da indústria da navegação marítima não havia meios disponíveis para prever condições de tempo ou garantir a segurança do transporte, com a redução, assim, do *risco marítimo*.

³⁴ Article 4. (3) (a). This Convention shall not apply: a) to pollution damage as defined in the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969, as amended, whether or not compensation is payable in respect of it under that Convention;.

³⁵ MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, Norman A. ***Limitation of Liability in International Maritime Conventions: The Relationship between Global Limitation Conventions and Particular Liability Regimes***. p. 154.

O *Black's Law Dictionary* trata do tema da limitação da responsabilidade, ainda que de forma genérica, através de três verbetes, quais sejam:

Limited Liability (1833): Liability restricted by law or contract; esp., the liability of a company's owners for nothing more than the capital they have invested in the business.³⁶

Limitation-of-damages clause (1933): A contractual provision by which the parties agree on a maximum amount of damages recoverable for a future break of the agreement. Cf. Liquidated-damages Clause.³⁷

Limitation-of-Liability Act (1897): A federal or state law that limits the type of damages that may be recovered by the liability of particular persons or groups, or the time during which an action may be brought.³⁸

O artigo 9º prescreve os limites de responsabilidade dos armadores em uma abordagem semelhante à Convenção LLMC.³⁹ O artigo 14 prescreve, então, os limites de responsabilidade do Fundo HNS. Os montantes da limitação estão ao abrigo da HNS 2010 ilustradas na tabela abaixo.⁴⁰

³⁶ GARNER, Bryan A. (Ed.) *Black's Law Dictionary*. Ninth Edition. Saint Paul: West, 2009, p. 997-998.

³⁷ GARNER, Bryan A. (Ed.) *Black's Law Dictionary*, p. 1013.

³⁸ GARNER, Bryan A. (Ed.) *Black's Law Dictionary*, p. 1013.

³⁹ BRASIL. **Convenção Internacional sobre a Limitação das Indenizações Relativas às Reclamações Marítimas**, 1976. (LLMC). Disponível em: <www.ccaimo.mar.mil.br>. Acesso em: 12 jan. 2012. Propósito: Limitar a responsabilidade civil do proprietário da embarcação nos casos de: as que dizem respeito à perda de vidas ou danos pessoais; e as relativas à propriedade, tais como danos a navios, instalações ou propriedade portuária. O proprietário passa a ser obrigado a apresentar uma garantia financeira no valor limite estabelecido pela Convenção para cada um destes casos. Situação Internacional: Convenção: Adoção: 19/11/1976. Entrada em vigor internacionalmente: 01/12/1986. Protocolo de 1996: Adoção: 02/05/1996. Entrada em vigor internacionalmente: 13/05/2004. Situação no Brasil: O Brasil não é parte contratante da Convenção.

⁴⁰ MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, Norman A. *Limitation of Liability in International Maritime Conventions: The Relationship between Global Limitation Conventions and Particular Liability Regimes*. p. 154.

Tonelagem	Limite da Responsabilidade do Armador	Limite da Responsabilidade do Fundo HNS
Navios com menos de 2.000 toneladas	10.000.000 DES ^{41 42}	
De 2.001 a 50.000 toneladas Acima de 50.001 toneladas	1.500 DES por tonelada 360 DES por tonelada (Limitado a 100.000.000 DES)	O limite máximo da responsabilidade prevista neste segundo nível é de 250 milhões de DES (este montante inclui qualquer compensação devida nos termos do primeiro nível de compensação)

Martinez Gutiérrez, com propriedade salienta que:

Pode ser razoável argumentar que os limites de responsabilidade da Convenção HNS foram consideradas adequadas, mesmo 14 anos depois da adoção, fato, que um relatório elaborado pelo Grupo Internacional Clube P&I revelou que, dos 192 incidentes envolvendo substâncias

⁴¹ CASTRO JÚNIOR. Osvaldo Agripino. **Limitação da responsabilidade civil no transporte marítimo de mercadorias nas Regras de Rotterdam e seu impacto na logística brasileira.** mimeo, 2012, p. 14. O Protocolo de 1976 introduz o Direito Especial de Saque (DES) como unidade monetária em lugar do franco ouro (*gold franc*). Uma Unidade Monetária equivale a um Direito Especial de Saque, doravante DES, que é arbitrada pelo Fundo Monetário Internacional (IMF): 1 DES = US\$ 1,5755. In: Disponível em: <www.imf.org>. Acesso em: 14 jan. 2011.

⁴² CALIXTO, Robson José. **Incidentes Marítimos: História, Direito Marítimo e Perspectivas num Mundo em Reforma da Ordem Internacional.** p.194 *apud* Foimo, (1998-b) – Liability and Compensation. June. Dois Protocolos foram adotados com relação à CLC/69 e à Fund/71, respectivamente em 9 e 19 de novembro de 1976, com vista à alteração da unidade adotada para definição dos valores das compensações a serem pagas, que tinham sua base no valor do *Franco Poincaré*, isto é, no valor do ouro, o que dificultava sua conversão para as moedas nacionais, favorecendo a adoção de uma nova unidade de valoração, isto é, a do Direito Especial de Saque (em inglês: *Special Drawing Rights* (SDR) cuja equivalência em dólar varia de acordo com as taxas de conversão/câmbio) em consonância com as práticas do Fundo Monetário Internacional – FMI.

perigosas e nocivas, que ocorreu entre 2002 e janeiro de 2010, apenas três incidentes ultrapassaram o primeiro nível de responsabilidade no âmbito da Convenção HNS. Além disso, estes casos só ultrapassaram os limites de responsabilidade dos armadores como 12,700,000 DES, 11,200,000 DES, e 6,000,000 DES, respectivamente. Portanto, eles poderiam ter sido facilmente cobertos pelo Fundo HNS se a Convenção estivesse em vigor.⁴³

Com base nesse argumento, frisa-se que a responsabilidade do armador fica limitada por perdas ou danos até um determinado montante que é coberto pelo seguro (limite 1).

Já o Fundo de compensação (Fundo HNS) irá proporcionar uma compensação adicional quando as vítimas não obtêm plena compensação por parte do armador ou pela seguradora. (limite 2). O armador tem o direito de limitar a sua responsabilidade de acordo com a Convenção HNS em relação a qualquer incidente, salvo as exceções anteriormente demonstradas.

A HNS 2010 inclui tanto as cargas a granel como as cargas com produtos embalados. Carga a granel podem ser sólidos, líquidos, inclusive óleos, ou gases liquefeitos.

Se os danos forem causados por HNS transportada a granel, o proprietário do navio normalmente poderá limitar sua responsabilidade financeira entre 10 milhões e 100 milhões de DES, ou cerca de 15 a 150 milhões de dólares norte-americanos, que dependerá da tonelagem de porte bruto do navio.

Ademais, se os danos forem causados por HNS embalada, a limitação poderá ser de até 115 milhões de DES ou 175 milhões de dólares norte-americanos. O Fundo HNS proporcionará uma compensação adicional até o máximo de 250 milhões DES, ou cerca de 380 milhões de dólares norte-americanos, incluindo qualquer quantia paga pelo proprietário e seu segurador.

⁴³ MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, Norman A. *Limitation of Liability in International Maritime Conventions: The Relationship between Global Limitation Conventions and Particular Liability Regimes*. p. 154-155.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Brasil tem aumentado a sua influência no comércio internacional e, por sua vez, o uso do transporte marítimo da cabotagem e longo curso, bem como no apoio marítimo para atender as oportunidades do Pré-sal.

A experiência internacional tem demonstrado, particularmente no último século, que todo e qualquer desenvolvimento econômico precisa estar vinculada à sustentabilidade sistêmica, com o incremento da inovação e transferência de tecnologia.

A globalização tem pressionado os países em desenvolvimento a terem instituições públicas e privadas com marcos regulatórios mais democráticos e transparentes, com vistas a eliminar os riscos nos ciclos de investimentos e, principalmente diminuir à insegurança jurídica.

Neste contexto, tendo em vista a insegurança jurídica no sistema judicial brasileiro, especialmente quando se trata de acidentes marítimos, tal como se deu no caso Bateau Mouche IV, com a morte de quase 150 pessoas, ocorrido em dezembro de 1988, cujos processos ainda tramitam nos tribunais pátrios,⁴⁴ é relevante o debate sobre a limitação da responsabilidade civil regulado pela Convenção HNS 2010.

Acredita-se que a mesma pode ser benéfica nos aspectos protetivos (social e do meio ambiente marinho), por ser uma ferramenta célere que torna eficaz o pagamento de indenizações no transporte marítimo (econômico) de substâncias nocivas e perigosas.

Ademais, quem paga tais valores é a própria indústria e não o contribuinte.

⁴⁴Sobre o tema, ver: STJ. *Informativo Especial do dia 16 dez 2012 - Bateau Mouche: quase 25 anos depois, recursos ainda tramitam na Justiça*. Disponível em: <www.stj.jus.br>. Acesso em: 17 dez. 2012.

Por fim, sustenta-se que é relevante aprofundar a discussão sobre a conveniência da ratificação das convenções que regulam a limitação da responsabilidade civil no transporte marítimo, especialmente a HNS 2010.

Trata-se, portanto, de tema estratégico para a sustentabilidade da logística brasileira, que ora se apresenta por meio destas breves notas.

REFERÊNCIAS

BRASIL. **Código IMSBC**. Disponível em: <www.syndarma.org.br>. Acesso em: 10 jan. 2012.

BRASIL. **Convenção Internacional sobre a Limitação das Indenizações Relativas às Reclamações Marítimas, 1976**. (LLMC). Disponível em: <www.ccaimo.mar.mil.br>. Acesso em: 12 jan. 2012.

BRASIL. **HNS – Comissão Coordenadora dos Assuntos da Organização Marítima Internacional – (CCA-IMO)**. Disponível em: <www.ccaimo.mar.mil.br>. Acesso em: 13 jan. 2012.

BRASIL. **Lei nº 8.617, de 04 de janeiro de 1993**. Disponível em: <www.planalto.gov.br>. Acesso em: 13 jan. 2012. Dispõe sobre o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental brasileiros, e dá outras providências.

BRASIL. **O que é risco-Brasil?** Disponível em: <www4.bcb.gov.br>. Acesso em: 18 out. 2012.

BRASIL. **ONU pretende ter parte da produção brasileira**. Disponível em: <www.portalnaval.com.br>. Acesso em: 18 out. 2012.

BRASIL. PETROBRAS. **O que é o pré-sal?** Disponível em: <www.petrobras.com.br>. Acesso em: 13 jan. 2012.

CALIXTO, Robson José. **Incidentes Marítimos: História, Direito Marítimo e Perspectivas num Mundo em Reforma da Ordem Internacional.** São Paulo. Aduaneiras, 2004.

CASTRO JÚNIOR. Osvaldo Agripino de. **Direito Regulatório e Inovação nos Transportes e Portos nos Estados Unidos e Brasil.** Florianópolis: Conceito, 2009.

CASTRO JÚNIOR. Osvaldo Agripino. **Limitação da responsabilidade civil no transporte marítimo de mercadorias nas Regras de Rotterdam e seu impacto na logística brasileira.** *mimeo*, 2012

FERREIRA VIDIGAL, Armando Amorim *et alii*. **Amazônia azul: o mar que nos pertence.** Rio de Janeiro: Record, 2006.

Fundo Monetário Internacional (IMF) : 1 DES = US\$ 1,5755. *In*: Disponível em: <www.imf.org>. Acesso em: 14 jan. 2011.

GARNER, Bryan A. (Ed.) **Black's Law Dictionary.** Ninth Edition. Saint Paul: West, 2009.

IMO. Legal Committee of International Maritime Organization – IMO. Disponível em:<<http://www.imo.org/About/Pages/Structure.aspx#6>>. Acesso em: 10 jan. 2012.

MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, Norman A. **Limitation of Liability in International Maritime Conventions: The Relationship between Global Limitation Conventions and Particular Liability Regimes.** London / New York: Routledge, 2011.

UFRJ. **Arqueação.** Disponível em:<www.oceanica.ufrj.br>. Acesso em: 10 jan. 2012.