

Convenção Internacional para unificação de certas regras sobre o arresto de navios de mar, assinada em Bruxelas em 10 de Maio de 1952

As Altas Partes Contratantes,

Tendo reconhecido a conveniência de fixar de comum acordo certas regras uniformes sobre o arresto de navios de mar, decidiram celebrar uma Convenção para este fim e acordaram no seguinte:

ARTIGO 1.º

Na presente Convenção as seguintes expressões são empregadas com os significados abaixo indicados:

(1) "Crédito marítimo" significa alegação de um direito ou de um crédito provenientes de uma das causas seguintes:

- (a) Danos causados por um avião, quer por abalroação, quer por outro modo;
- (b) Perda de vidas humanas ou danos corporais causados por um navio ou resultantes da sua exploração;
- (c) Assistência e salvação;
- (d) Contratos relativos à utilização ou ao aluguer de um navio por carta-partida ou por outro meio;
- (e) Contratos relativos ao transporte de mercadorias por navio, em virtude de carta-partida, conhecimento ou outro meio;
- (f) Perda ou danos de mercadorias e bagagens transportadas em navio;
- (g) Avaria comum;
- (h) Empréstimo a risco;
- (i) Reboque;
- (j) Pilotagem;
- (k) Fornecimentos de produtos ou de material feitos a um navio para a sua exploração ou conservação, e qualquer que seja o lugar onde esses fornecimentos se façam;
- (l) Construção, reparações, equipamento de um navio ou despesas de estiva;
- (m) Soldadas do capitão, oficiais ou tripulantes;
- (n) Desembolsos do capitão e os efectuados pelos carregadores, afretadores ou agentes por conta do navio ou do seu proprietário;
- (o) Propriedade contestada de um navio;
- (p) Compropriedade contestada de um navio, ou sua posse, ou sua exploração, ou direito aos produtos da exploração de um navio em compropriedade;
- (q) Qualquer hipoteca marítima e qualquer mort-gage.

(2) "Arresto" significa a imobilização de um navio, mediante autorização de autoridade judiciária competente, em garantia de um crédito marítimo, mas não compreende a apreensão de um navio baseada em título exequível.

(3) "Pessoa" abrange todas as pessoas físicas ou morais, sociedades de pessoas ou capitais, assim como os Estados, administrações e estabelecimentos públicos.

(4) "Autor" significa a pessoa que invoca a seu favor a existência de um crédito marítimo.

ARTIGO 2.º

Um navio que arvore o pavilhão de um dos Estados Contratantes só poderá ser arrestado na jurisdição de um Estado Contratante em virtude de um crédito marítimo, mas nenhuma das disposições da presente Convenção poderá considerar-se extensão ou restrição dos direitos ou poderes que têm os Estados, autoridades públicas ou autoridades portuárias, segundo as suas leis internas ou regulamentos, de arrestar ou deter um navio ou, por outro modo impedi-lo de sair para o mar dentro da sua jurisdição.

ARTIGO 3.º

(1) Sem prejuízo das disposições do parágrafo 4) e do artigo 10.º, qualquer autor pode fazer arrestar, tanto o navio a que o crédito se reporta, como qualquer outro pertencente àquele que na data da constituição do crédito marítimo era proprietário do navio a que este crédito se refere, ainda mesmo quando o navio arrestado se encontre despachado para viagem, mas nenhum navio poderá ser arrestado por algum dos créditos previstos nas alíneas o), p) ou q) do artigo 1.º, salvo o próprio navio a que respeita a reclamação.

(2) Reputar-se-á terem o mesmo proprietário os navios cujas quotas-partes pertençam, em propriedade, à mesma ou mesmas pessoas.

(3) Nenhum navio poderá ser arrestado e nenhuma caução ou garantia poderá ser prestada, mais de uma vez, na jurisdição de um ou vários Estados Contratantes, pelo mesmo crédito e a pedido do mesmo autor; e se um navio for arrestado numa das ditas jurisdições, e prestada caução ou garantia, quer para fazer levantar o arresto, quer para o evitar, qualquer arresto ulterior desse navio ou de outro pertencente ao mesmo proprietário, efectuado a solicitação do autor e pelo mesmo crédito marítimo, será levantado e liberado o navio pelo tribunal ou jurisdição competente do referido Estado, a não ser que o autor prove, em termos considerados bastantes pelo tribunal ou autoridade judiciária competente, que a garantia ou caução foi definitivamente extinta antes da realização do arresto subsequente ou que não existe qualquer razão válida para a manter.

(4) No caso de fretamento de navio, com transferência de gestão náutica, quando só o afretador responder por um crédito marítimo relativo a esse navio, o autor poderá fazer arrestar o mesmo navio ou outro pertencente ao afretador, com observância das disposições da presente Convenção, mas nenhum outro navio pertencente ao proprietário poderá ser arrestado por tal crédito marítimo.

A precedente alínea aplica-se igualmente a todos os casos em que pessoa diversa do proprietário é devedora de um crédito marítimo.

ARTIGO 4.º

Nenhum navio pode ser arrestado senão mediante autorização de um tribunal ou de outra autoridade judiciária competente do Estado Contratante onde o arresto é efectuado.

ARTIGO 5.º

O tribunal ou a autoridade judiciária competente, em cuja jurisdição o navio tiver sido arrestado, decretará o levantamento do arresto logo que for prestada caução ou garantia suficientes, salvo se o arresto houver sido efectuado em virtude dos créditos marítimos

enumerados no artigo 1.º, alíneas o) e p); neste caso, o juiz pode autorizar a exploração do navio pelo possuidor, desde que este preste garantias bastantes, ou regular a gestão do navio durante a pendência do arresto.

Na falta de acordo das Partes sobre a importância da caução ou garantia, o tribunal ou autoridade judiciária competente fixará a sua natureza e montante.

O pedido do levantamento do arresto, mediante tal garantia, não poderá ser interpretado nem como reconhecimento de responsabilidade nem como renúncia ao benefício da limitação legal da responsabilidade do proprietário do navio.

ARTIGO 6.º

Todas as questões relativas à responsabilidade do autor, por prejuízos causados pelo arresto ou por despesas de caução ou de garantia prestadas para o levantar ou impedir, serão reguladas pela lei do Estado Contratante em cuja jurisdição o arresto for efectuado ou pedido.

As regras de processo reguladoras do arresto de um navio, obtenção da autorização prevista no artigo 4.º e quaisquer outros incidentes processuais que o arresto pode suscitar serão as constantes da lei do Estado Contratante onde o arresto for efectuado ou pedido.

ARTIGO 7.º

(1) Os tribunais do Estado em que se efectuou o arresto serão competentes para conhecer da causa principal:

ou quando essa competência lhes cabe por força de lei interna do referido Estado;

ou em qualquer dos seguintes casos taxativos:

(a) Se o autor tem a sua residência habitual ou o seu principal estabelecimento no Estado em que se efectuou o arresto;

(b) Se o próprio crédito marítimo se constituiu no Estado Contratante onde se efectuou o arresto;

(c) Se o crédito marítimo se constituiu no decurso de uma viagem durante a qual se efectuou o arresto;

(d) Se o crédito provém de abalroação ou de circunstâncias previstas no artigo 13.º da Convenção Internacional para a unificação de certas regras em matéria de abalroação, assinada em Bruxelas, a 23 de Setembro de 1910;

(e) Se o crédito provém de assistência ou salvação;

(f) Se o crédito está garantido por hipoteca marítima ou mort-gage sobre o navio arrestado.

(2) Se o tribunal em cuja jurisdição o navio foi arrestado não tiver competência para se pronunciar sobre a causa principal, a caução ou garantia a prestar, na conformidade do artigo 5.º, para obter o levantamento do arresto, deverá garantir o cumprimento das condenações que venham a ser ulteriormente proferidas pelo tribunal com a dita competência, e o tribunal ou a autoridade judiciária do lugar do arresto fixará o prazo dentro do qual o autor deverá propor a acção perante o tribunal competente.

(3) Se as convenções das partes contêm cláusula atributiva de competência a outra jurisdição ou cláusula o tribunal poderá fixar o prazo de propositura da acção principal.

(4) Nos dois casos previstos nas alíneas precedentes, se a acção não for intentada no prazo estabelecido, o arrestado poderá pedir o levantamento do arresto ou da caução prestada.

(5) Este artigo não se aplicará aos casos prevenidos nas disposições da Convenção revista sobre a Navegação do Reno de 17 de Outubro de 1868.

ARTIGO 8.º

(1) As disposições da presente Convenção são aplicáveis em qualquer dos Estados Contratantes a todo o navio que arvore a bandeira de um Estado Contratante.

(2) Um navio que arvore a bandeira de um Estado não contratante pode ser arrestado num dos Estados Contratantes, em virtude de um dos créditos enumerados no artigo 1.º ou de qualquer outro crédito que autorize o arresto segundo a lei deste Estado.

(3) Todavia, qualquer Estado Contratante pode recusar todas ou parte das vantagens da presente Convenção a qualquer Estado não contratante ou a qualquer pessoa que à data do arresto não tenha a sua residência habitual ou o seu principal estabelecimento num Estado Contratante.

(4) Nenhuma disposição da presente Convenção modificará ou afectará a lei interna dos Estados Contratantes no respeitante ao arresto de um navio na jurisdição do Estado cuja bandeira ele arvora, por pessoa com residência habitual ou principal estabelecimento neste Estado.

(5) Considerar-se-á com a mesma residência habitual e o mesmo estabelecimento principal do credor originário qualquer terceiro que não seja o autor primitivo, portador de um crédito marítimo, por efeito de sub-rogação, cessão ou outra causa.

ARTIGO 9.º

Nenhuma das disposições da presente Convenção se deve entender como atribuindo direito a uma acção que, fora das suas estipulações, não existiria, segundo a lei a aplicar pelo tribunal a que o litígio está afecto.

A presente Convenção não confere aos autores nenhum direito de sequela, além do outorgado por esta última lei, ou pela Convenção Internacional sobre Privilégios e Hipotecas Marítimas, quando aplicável.

ARTIGO 10.º

As Altas Partes Contratantes podem reservar-se, no momento da assinatura do depósito das ratificações ou quando da sua adesão à Convenção:

(a) O direito de não aplicar as disposições da presente Convenção ao arresto de um navio efectuado em razão de um dos créditos marítimos previstos nas alíneas o) e p) do artigo 1.º e de aplicar a esse arresto a sua lei nacional;

(b) O direito de não aplicar as disposições do parágrafo 1) do artigo 3.º ao arresto efectuado em seu território, em razão dos créditos previstos na alínea q) do artigo 1.º

ARTIGO 11.º

As Altas Partes Contratantes obrigam-se a submeter à arbitragem todos os litígios entre Estados que possam resultar da interpretação ou da aplicação da presente Convenção, sem prejuízo, no entanto, das obrigações daquelas Altas Partes Contratantes que tenham acordado em submeter os seus litígios ao Tribunal Internacional de Justiça.

ARTIGO 12.º

A presente Convenção fica aberta para assinatura dos Estados representados na Nona Conferência Diplomática de Direito Marítimo. O auto de assinatura será lavrado pelo Ministério dos Negócios Estrangeiros da Bélgica.

ARTIGO 13.º

A presente Convenção será ratificada e os instrumentos de ratificação serão depositados no Ministério dos Negócios Estrangeiros da Bélgica, que notificará o depósito a todos os Estados signatários e aderentes.

ARTIGO 14.º

(a) A presente Convenção entrará em vigor entre os dois primeiros Estados que a tiverem ratificado, seis meses depois da data do depósito do segundo instrumento de ratificação.

(b) Para cada Estado signatário que a ratifique depois do segundo depósito, a presente Convenção entrará em vigor seis meses depois da data do depósito do respectivo instrumento de ratificação.

ARTIGO 15.º

Qualquer Estado não representado na Nona Conferência Diplomática de Direito Marítimo poderá aderir à presente Convenção.

As adesões serão notificadas ao Ministério dos Negócios Estrangeiros da Bélgica, que as comunicará, por via diplomática, a todos os Estados signatários e aderentes.

A Convenção entrará em vigor para o Estado aderente seis meses depois da data de recepção da respectiva notificação, mas não antes da data da sua entrada em vigor, tal como está fixada no artigo 14.º a).

ARTIGO 16.º

Qualquer das Altas Partes Contratantes poderá pedir a reunião de uma conferência encarregada de se pronunciar sobre todas as propostas tendentes à revisão da presente Convenção, decorrido o prazo de três anos depois da entrada em vigor da Convenção relativamente a essa Parte.

A Alta Parte Contratante que desejar fazer uso desta faculdade avisará o Governo Belga, que se encarregará de convocar a conferência dentro de seis meses.

ARTIGO 17.º

Cada uma das Altas Partes Contratantes terá o direito de denunciar a presente Convenção, em qualquer momento, após a sua entrada em vigor relativamente a essa Alta Parte. Tal denúncia, no entanto, só produzirá efeito um ano depois da data da recepção da respectiva notificação ao Governo Belga, o qual avisará desse facto as outras Partes Contratantes, por via diplomática.

ARTIGO 18.º

(a) Qualquer das Altas Partes Contratantes poderá notificar por escrito ao Governo Belga, no momento da ratificação ou da adesão, ou em qualquer momento ulterior, que a presente Convenção se aplica aos territórios por cujas relações internacionais ela é responsável ou somente a alguns desses territórios. A Convenção será aplicável aos referidos territórios seis meses depois da data da recepção daquela notificação pelo Ministério dos Negócios

Estrangeiros da Bélgica, mas não antes da data da entrada em vigor da presente Convenção para essa Alta Parte Contratante.

(b) Todas as Altas Partes Contratantes que tiverem subscrito uma declaração ao abrigo do parágrafo a) deste artigo poderão, em qualquer momento, avisar o Ministério dos Negócios Estrangeiros da Bélgica de que a Convenção deixa de se aplicar ao território em questão. Esta denúncia produzirá efeito decorrido o prazo de um ano previsto no artigo 17.º

(c) O Ministério dos Negócios Estrangeiros da Bélgica avisará por via diplomática, todos os Estados signatários e aderentes de todas as notificações que tiver recebido, em conformidade com o presente artigo.

Feita em Bruxelas, aos 10 de Maio de 1952, nas línguas francesa e inglesa, cujos dois textos são igualmente autênticos.