

Decreto-Lei n.º 44490

Convenção sobre o alto mar, aprovada na 1.ª Conferência de Direito do Mar, realizada em Genebra em 1958, e assinados em 28 de Outubro do mesmo ano

Usando da faculdade conferida pela 2.ª parte do n.º 2.º artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo único. São aprovados, para ratificação, a Convenção sobre o mar territorial e a zona contígua, a Convenção sobre o alto mar, a Convenção sobre a pesca e a conservação dos recursos biológicos do alto mar, a Convenção sobre a plataforma continental e o Protocolo de assinatura facultativa relativo à regularização obrigatória das divergências, aprovados na 1.ª Conferência de Direito do Mar, realizada em Genebra em 1958, e assinados em 28 de Outubro do mesmo ano, cujos textos, em francês e na tradução para português, vão anexos ao presente decreto-lei.

Publique-se e cumpra-se como nele se contém.

Paços do Governo da República, 3 de Agosto de 1962. - AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ - António de Oliveira Salazar - José Gonçalo da Cunha Sottomayor Correia de Oliveira - Alfredo Rodrigues dos Santos Júnior - João de Matos Antunes Varela - António Manuel Pinto Barbosa - Mário José Pereira da Silva - Fernando Quintanilha Mendonça Dias - Alberto Marciano Gorjão Franco Nogueira - Eduardo de Arantes e Oliveira - Adriano José Alves Moreira - Manuel Lopes de Almeida - José do Nascimento Ferreira Dias Júnior - José João Gonçalves de Proença - Henrique de Miranda Vasconcelos Martins de Carvalho.

CONVENÇÃO SOBRE O ALTO MAR

Os Estados partes à presente Convenção,

Desejando codificar as regras do direito internacional relativas ao alto mar,

Reconhecendo que as disposições seguintes, adoptadas pela Conferência das Nações Unidas sobre o direito do mar, realizada em Genebra de 24 de Fevereiro a 27 de Abril de 1958, são essencialmente declarativas de princípios estabelecidos do direito internacional,

Acordaram nas disposições seguintes:

ARTIGO 1.º

Entende-se por «alto mar» todas as partes do mar que não pertençam ao mar territorial ou às águas interiores de um Estado.

ARTIGO 2.º

Estando o alto mar aberto a todas as nações, nenhum Estado pode legitimamente pretender submeter qualquer parte dele à sua soberania.

A liberdade do alto mar exerce-se nas condições determinadas nos presentes artigos e nas outras regras do direito internacional. Ela comporta, nomeadamente, para os Estados com ou sem litoral:

- 1) A liberdade de navegação;
- 2) A liberdade de pesca;
- 3) A liberdade de colocar cabos e oleodutos submarinos;

4) A liberdade de o sobrevoar.

Estas liberdades, assim como as outras liberdades reconhecidas pelos princípios gerais do direito internacional, são exercidas por todos os Estados, tendo em atenção razoável o interesse que a liberdade do alto mar representa para os outros Estados.

ARTIGO 3.º

1. A fim de usufruir das liberdades do mar, em igualdade de condições com os Estados ribeirinhos, os Estados sem litoral têm o livre direito de acesso ao mar. Para esse efeito, os Estados situados entre o mar e um Estado sem litoral concederão, de comum acordo e em conformidade com as convenções internacionais em vigor:

a) Ao Estado desprovido de litoral, o livre trânsito através do seu território, numa base de reciprocidade;

b) Aos navios arvorando o pavilhão deste Estado, um tratamento igual ao dos seus navios ou aos navios de qualquer outro Estado no que se refere ao acesso aos portos marítimos e sua utilização.

2. Os Estados situados entre o mar e um Estado desprovido de litoral regularão, de comum acordo com este, tendo em consideração os direitos do Estado ribeirinho ou de trânsito e as particularidades do Estado sem litoral, todas as questões relativas à liberdade de trânsito e à igualdade de tratamento nos portos, no caso em que estes Estados não sejam já partes às convenções internacionais em vigor.

ARTIGO 4.º

Todos os Estados, ribeirinhos ou não, têm o direito de fazer navegar no alto mar navios arvorando o seu pavilhão.

ARTIGO 5.º

1. Cada Estado fixa as condições pelas quais concede a sua nacionalidade aos navios, e bem assim as condições de registo e o direito de arvorar o seu pavilhão. Os navios possuem a nacionalidade do Estado cujo pavilhão estão autorizados a usar.

Deve existir uma ligação substancial entre o Estado e o navio; o Estado deve, nomeadamente, exercer a sua jurisdição efectiva e a sua fiscalização nos domínios técnico, administrativo e social sobre os navios que arvoram o seu pavilhão.

2. Cada Estado entrega aos navios a quem concede o direito de usar o seu pavilhão os documentos para esse efeito necessários.

ARTIGO 6.º

1. Os navios navegam sob o pavilhão de um só Estado e encontram-se submetidos, salvo nos casos excepcionais expressamente previstos pelos tratados internacionais ou pelos presentes artigos, à sua jurisdição exclusiva no alto mar. Nenhuma mudança de pavilhão se pode realizar no curso de uma viagem ou de uma escala, salvo em caso de transferência real de propriedade ou de mudança de registo.

2. Um navio navegando sob os pavilhões de dois ou mais Estados, os quais utiliza conforme a sua conveniência, não pode prevalecer-se, perante qualquer terceiro Estado, de alguma destas nacionalidades e pode ser equiparado a um navio sem nacionalidade.

ARTIGO 7.º

As disposições dos artigos anteriores não prejudicam de qualquer modo a questão dos navios afectos ao serviço oficial de uma organização intergovernamental usando o pavilhão dessa organização.

ARTIGO 8.º

1. Os navios de guerra gozam no alto mar de imunidade completa de jurisdição por parte de outros Estados que não sejam o Estado do pavilhão.

2. Para os fins dos presentes artigos, a expressão «navio de guerra» designa um navio pertencendo à marinha de guerra de um Estado e exibindo os sinais exteriores distintivos dos navios de guerra da sua nacionalidade. O comandante deve estar ao serviço do Estado, o seu nome deve figurar na lista dos oficiais da marinha de guerra e a tripulação deve estar submetida às regras da disciplina militar.

ARTIGO 9.º

Os navios pertencendo a um Estado ou explorados por ele e afectados somente a um serviço governamental não comercial gozam, no alto mar, de uma imunidade completa de jurisdição por parte dos Estados que não sejam o Estado do pavilhão.

ARTIGO 10.º

1. Todo o Estado deve tomar, em relação aos navios arvorando o seu pavilhão, as medidas necessárias para garantir a segurança no mar, nomeadamente no que respeita:

- a) Ao emprego de sinais, serviço das comunicações e prevenção contra abordagens;
- b) À composição e condições de trabalho das tripulações, tendo em consideração os diplomas internacionais aplicáveis em matéria de trabalho;
- c) À construção e armamento do navio e às suas qualidades de mar.

2. Ao prescrever estas medidas cada Estado deve conformar-se com as normas internacionais geralmente aceites e tomar todas as disposições necessárias para assegurar a sua execução.

ARTIGO 11.º

1. Em caso de abordagem ou qualquer outro incidente de navegação relativo a um navio no alto mar, de modo a envolver responsabilidade penal ou disciplinar do capitão ou de qualquer outra pessoa ao serviço do navio, nenhum procedimento penal ou disciplinar pode ser intentado contra estas pessoas, a não ser perante as autoridades judiciais ou administrativas, quer do Estado do pavilhão, quer do Estado de que estas pessoas têm a nacionalidade.

2. Em matéria disciplinar, o Estado que concedeu uma carta de comando ou um certificado de capacidade é o único competente para decidir, depois de regular procedimento de direito, a retirada destes documentos, mesmo que o seu titular não tenha a nacionalidade do Estado que os emitiu.

3. Nenhuma apreensão ou retenção do navio pode ser ordenada, mesmo como medida de instrução, por autoridades diferentes das do Estado do pavilhão.

ARTIGO 12.º

1. Todo o Estado deve obrigar o capitão de um navio navegando sob o seu pavilhão, desde que o capitão o possa fazer sem perigo sério para o navio, tripulação ou passageiros:

- a) A prestar assistência a qualquer pessoa encontrada no mar em perigo de se perder;

b) A ir em socorro de pessoas em perigo com toda a velocidade possível, se for informado da necessidade de assistência, na medida em que se possa razoavelmente contar com esta acção da sua parte;

c) Após uma colisão, a prestar assistência ao outro navio, à sua tripulação e aos seus passageiros e, na medida do possível, a indicar ao outro navio o nome do seu próprio navio, seu porto de registo e o porto mais próximo que tocará.

2. Todos os Estados ribeirinhos favorecerão a criação e a manutenção de um serviço adequado e eficiente de procura e salvamento para garantia da segurança no mar e sobre o mar e concluirão, para este efeito, se assim for necessário, acordos regionais de cooperação mútua com os Estados vizinhos.

ARTIGO 13.º

Todo o Estado deve tomar as necessárias medidas destinadas a impedir e punir o transporte de escravos nos navios autorizados a arvorar o seu pavilhão e a impedir a usurpação do seu pavilhão para este fim. Todo o escravo que se refugiar num navio, qualquer que seja o seu pavilhão, ipso facto é livre.

ARTIGO 14.º

Todos os Estados devem cooperar, na medida do possível, na repressão da pirataria no alto mar ou em qualquer outro lugar fora da jurisdição de qualquer Estado.

ARTIGO 15.º

Constituem pirataria os actos a seguir enumerados:

1) Todo o acto ilegítimo de violência, de detenção ou toda a depredação cometida para fins pessoais pela tripulação ou passageiros de um navio privado ou de uma aeronave privada, e dirigidos:

a) No alto mar, contra um outro navio ou aeronave, ou contra pessoas e bens a seu bordo;

b) Contra um navio ou aeronave, pessoas ou bens, em local fora da jurisdição de qualquer Estado.

2) Todos os actos de participação voluntária para utilização de um navio ou de uma aeronave, quando aquele que os comete tem conhecimento de factos que conferem a este navio ou a esta aeronave o carácter de navio ou aeronave pirata.

3) Toda a acção tendo por fim incitar a cometer os actos definidos nas alíneas 1) e 2) do presente artigo ou empreendida com a intenção de os facilitar.

ARTIGO 16.º

Os actos de pirataria, tais como são definidos no artigo 15.º, perpetrados por um navio de guerra ou um navio de Estado ou uma aeronave de Estado cuja tripulação amotinada deles se apoderou, são equiparados aos actos cometidos por um navio privado.

ARTIGO 17.º

São considerados como navios ou aeronaves piratas os navios ou aeronaves destinados a cometer um dos actos referidos no artigo 15.º pelas pessoas sob cuja fiscalização eles se encontram efectivamente. O mesmo se aplica aos navios ou aeronaves que tiverem servido para cometer tais actos, enquanto continuarem sob o contróle das pessoas culpadas destes actos.

ARTIGO 18.º

Um navio ou aeronave pode conservar a sua nacionalidade apesar da sua transformação em navio ou aeronave pirata. A conservação ou a perda da nacionalidade são determinados de acordo com a lei do Estado que lhes conferiu essa nacionalidade.

ARTIGO 19.º

Todo o Estado pode apreender ou capturar um navio ou aeronave pirata ou um navio capturado em seguida a actos de pirataria e que esteja em poder de piratas e prender as pessoas e apossar-se dos bens que se encontrem a bordo do dito navio ou aeronave, no alto mar ou em qualquer outro lugar fora da jurisdição de qualquer Estado.

Os tribunais do Estado que efectuou a apreensão podem pronunciar-se sobre as penas a infligir, e bem assim sobre as medidas a tomar no que respeita aos navios, às aeronaves ou aos bens, reservados os direitos de terceiras pessoas de boa fé.

ARTIGO 20.º

Quando a apreensão de um navio ou aeronave suspeitos de pirataria tiver sido efectuada sem motivo justificado, o Estado que apreendeu o navio ou a aeronave é responsável para com o Estado a cuja nacionalidade pertence o navio ou aeronave por todos os prejuízos e danos causados pela captura.

ARTIGO 21.º

Qualquer apreensão com fundamento em pirataria pode ser executada apenas por navios de guerra ou aeronaves militares, ou por outros navios ou aeronaves afectadas a um serviço público e para esse efeito autorizados.

ARTIGO 22.º

1. Salvo os casos em que os actos de ingerência são baseados em poderes concedidos por tratado, um navio de guerra que encontre no alto mar um navio de comércio estrangeiro não pode passar-lhe busca a menos que haja um motivo sério para julgar:

- a) Que o dito navio se entrega à pirataria;
- b) Que o dito navio se entrega ao comércio de escravos;
- c) Que o navio, arvorando um pavilhão estrangeiro ou recusando-se a içar o seu pavilhão, é, na realidade, um navio tendo a mesma nacionalidade que a do navio de guerra.

Nos casos previstos nas alíneas a), b) e c) o navio de guerra pode proceder à verificação dos documentos autorizando o uso do pavilhão.

Para este efeito, pode enviar uma embarcação, sob o comando de um oficial, ao navio suspeito. Se, depois da verificação dos papéis, as suspeitas subsistirem, pode proceder a um exame ulterior a bordo do navio, o qual deve ser feito com todos os cuidados possíveis.

2. Se as suspeitas não forem justificadas e o navio parado não tiver cometido qualquer acto que as justifique, deve ser indemnizado por todas as perdas ou danos.

ARTIGO 23.º

1. A perseguição de um navio estrangeiro pode ser empreendida se as autoridades competentes do Estado ribeirinho tiverem boas razões para pensar que este navio infringiu as leis e regulamentos deste Estado. Esta perseguição deve começar logo que o navio estrangeiro ou uma das suas embarcações se encontre nas águas interiores, no mar

territorial ou na zona contígua do Estado perseguidor e não pode ser continuada para lá dos limites do mar territorial ou da zona contígua, a não ser com a condição de não ter sido interrompida.

Não é necessário que o navio que ordena a paragem de um navio estrangeiro navegando no mar territorial ou na zona contígua aí se encontre no momento da recepção da dita ordem pelo navio interessado.

Se o navio estrangeiro se encontra numa zona contígua tal como definida no artigo 24.º da Convenção sobre o mar territorial e a zona contígua, a perseguição não pode ser começada senão por causa de violação dos direitos que a instituição da dita zona tenha por objectivo defender.

2. O direito de perseguição cessa desde que o navio perseguidor entre no mar territorial do país a que pertence ou no de uma terceira potência.

3. A perseguição não é considerada como tendo começado senão com a condição de o navio perseguidor se ter certificado, pelos meios utilizáveis de que dispõe, de que o navio perseguido ou uma das suas embarcações que trabalhem em grupo e utilizem o navio perseguido como navio-mãe se encontram no interior dos limites do mar territorial ou, eventualmente, na zona contígua.

A perseguição não pode ser começada senão após a emissão de um sinal de paragem, visual ou auditivo, dado a uma distância que permita ao navio interessado vê-lo ou ouvi-lo.

4. O direito de perseguição apenas pode ser exercido por navios de guerra ou aeronaves militares ou outros navios ou aeronaves afectos a um serviço público e especialmente autorizados para este efeito.

5. No caso de uma perseguição efectuada por uma aeronave:

a) As disposições dos parágrafos 1 a 3 do presente artigo aplicam-se *mutatis mutandis* a esta forma de perseguição;

b) A aeronave que dá ordem de parar deve, por si mesma, perseguir activamente o navio até que um navio ou uma aeronave do Estado ribeirinho alertado pela aeronave chegue a esses lugares para continuar a perseguição, a menos que a aeronave não possa ela mesma parar o navio.

Para justificar a visita de um navio no alto mar não é suficiente que este tenha sido assinalado simplesmente pela aeronave como tendo cometido uma infracção ou como sendo suspeito da infracção, se ele não tiver sido simultaneamente solicitado a parar e perseguido pela própria aeronave ou por outras aeronaves ou navios que continuem a perseguição sem interrupção.

6. A libertação de um navio detido num local sob a jurisdição de um Estado, com vista a um exame pelas autoridades competentes, não pode ser exigida pelo só facto de que o navio e a sua escolta atravessaram uma parte do alto mar quando as circunstâncias tornaram necessária esta travessia.

7. Se um navio foi parado ou apreendido no alto mar em circunstâncias que não justificam o exercício do direito de perseguição, deve ser indemnizado de qualquer perda ou dano.

ARTIGO 24.º

Todo o Estado é obrigado a promulgar regras visando evitar a poluição dos mares por hidrocarburetos largados pelos navios ou oleodutos, ou resultando da exploração do solo e do subsolo submarinos, tendo em consideração as disposições convencionais existentes na matéria.

ARTIGO 25.º

1. Todo o Estado deve tomar medidas para evitar a poluição dos mares devido à imersão de desperdícios radioactivos, tendo em consideração todas as normas e todas as regulamentações que tiverem podido ser elaboradas pelos organismos internacionais competentes.

2. Todos os Estados devem cooperar com os organismos internacionais competentes na adopção de medidas tendentes a evitar a poluição dos mares ou do espaço aéreo superior, resultantes de todas as actividades que impliquem o emprego de materiais radioactivos ou de outros agentes nocivos.

ARTIGO 26.º

1. Todo o Estado tem o direito de colocar cabos e oleodutos submarinos sobre o leito do alto mar.

2. O Estado ribeirinho não pode impedir a colocação ou a manutenção destes cabos ou oleodutos submarinos, salvo a reserva do seu direito de tomar medidas razoáveis para a exploração da plataforma continental e dos seus recursos naturais.

3. Ao colocar estes cabos ou oleodutos o Estado em questão deve ter devidamente em conta os cabos ou oleodutos já instalados no leito do mar.

Em particular não deve impedir as possibilidades de reparação dos cabos ou oleodutos já existentes.

ARTIGO 27.º

Todo o Estado é obrigado a tomar as medidas legislativas necessárias a fim de que a ruptura ou deterioração, por um navio que arvore o seu pavilhão ou por uma pessoa submetida à sua jurisdição, de um cabo submarino no alto mar, feita voluntariamente ou por negligência que envolva culpa e que possa ter por resultado interromper ou impedir as comunicações telegráficas ou telefónicas, assim como a ruptura ou a deterioração nas mesmas condições de um cabo de alta tensão ou de um oleoduto submarino, constituam infracções passíveis de sanção. Esta disposição não se aplica às rupturas ou deteriorações cujos autores apenas tenham o fim legítimo de proteger a sua vida ou a segurança do seu navio, depois de terem tomado todas as precauções necessárias para evitar estas rupturas ou deteriorações.

ARTIGO 28.º

Todo o Estado deve tomar as medidas legislativas necessárias a fim de que as pessoas submetidas à sua jurisdição, que sejam proprietárias de um cabo ou de um oleoduto no alto mar e que, pela colocação ou reparação deste cabo ou deste oleoduto, causem a ruptura ou a deterioração de um outro cabo ou de um oleoduto, suportem as respectivas despesas de reparação.

ARTIGO 29.º

Todo o Estado deve tomar as medidas legislativas necessárias para que os proprietários dos navios que podem provar que sacrificaram uma âncora, uma rede ou outro engenho de pesca para não causar prejuízos a um cabo ou a um oleoduto submarino sejam indemnizados pelo proprietário do cabo ou oleoduto, contanto que tenham tomado previamente todas as medidas de precaução razoáveis.

ARTIGO 30.º

As disposições da presente Convenção não afectam outras convenções ou acordos internacionais em vigor, nas relações entre os Estados partes a estas convenções ou acordos.

ARTIGO 31.º

A presente Convenção estará aberta à assinatura de todos os Estados Membros da Organização das Nações Unidas ou de uma instituição especializada, e bem assim de qualquer outro Estado convidado a ser parte na Convenção pela Assembleia Geral das Nações Unidas, até 31 de Outubro de 1958.

ARTIGO 32.º

A presente Convenção será ratificada.

Os instrumentos de ratificação serão depositados junto do secretário-geral da Organização das Nações Unidas.

ARTIGO 33.º

A presente Convenção ficará aberta à adesão de qualquer Estado pertencente a uma das categorias mencionadas no artigo 31.º Os instrumentos de adesão serão depositados junto do secretário-geral da Organização das Nações Unidas.

ARTIGO 34.º

1. A presente Convenção entrará em vigor no trigésimo dia seguinte à data do depósito junto do secretário-geral da Organização das Nações Unidas do vigésimo segundo instrumento de ratificação ou de adesão.

2. Em relação a cada um dos Estados que ratificarem ou a ela aderirem depois do depósito do vigésimo segundo instrumento de ratificação ou de adesão, a Convenção entrará em vigor no trigésimo dia seguinte ao depósito por este Estado do seu instrumento de ratificação ou de adesão.

ARTIGO 35.º

Após decorrido um período de cinco anos, a contar da data na qual esta Convenção tiver entrado em vigor, pode ser formulado a todo o tempo um pedido de revisão da presente Convenção por qualquer parte contratante, mediante notificação escrita, dirigida ao secretário-geral da Organização das Nações Unidas.

ARTIGO 36.º

O secretário-geral da Organização das Nações Unidas comunicará a todos os Estados Membros da Organização das Nações Unidas e aos outros Estados referidos no artigo 31.º:

- a) As assinaturas apostas na presente Convenção e o depósito dos instrumentos de ratificação ou de adesão, de harmonia com os artigos 31.º, 32.º e 33.º;
- b) A data na qual a presente Convenção entrará em vigor, de harmonia com o artigo 34.º;
- c) Os pedidos de revisão apresentados de harmonia com o artigo 35.º

ARTIGO 37.º

O original da presente Convenção, cujos textos em inglês, chinês, espanhol, francês e russo fazem igualmente fé, será depositado junto do secretário-geral da Organização das Nações Unidas, que dele enviará cópia autenticada conforme a todos os Estados referidos no artigo 31.º

Em fé do que os plenipotenciários abaixo assinados, devidamente autorizados pelos seus Governos respectivos, assinaram esta Convenção.

Feita em Genebra a 29 de Abril de 1958.