



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N.º 167-B, DE 2025

(Da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional)

Mensagem nº 1057/2024

Ofício nº 1132/2024

Aprova os textos do Protocolo de 1992 à Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo (CLC PROT 1992) e das Emendas ao CLC PROT 1992, adotadas pela Resolução LEG.1(82), de 18 de outubro de 2000; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação (relator: DEP. RICARDO AYRES); e da Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, pela aprovação (relator: DEP. NILTO TATTO).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE
VIAÇÃO E TRANSPORTES;
MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIACÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

III - Na Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão



CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , **DE 2025**
(MENSAGEM Nº 1.057/2024)

Aprova os textos do Protocolo de 1992 à Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo (CLC PROT 1992) e das Emendas ao CLC PROT 1992, adotadas pela Resolução LEG.1(82), de 18 de outubro de 2000.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Ficam aprovados os textos do Protocolo de 1992 à Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo (CLC PROT 1992) e das Emendas ao CLC PROT 1992, adotadas pela Resolução LEG.1(82), de 18 de outubro de 2000.

Parágrafo único. Nos termos do inciso I do art. 49 da Constituição Federal, estão sujeitos à aprovação do Congresso Nacional quaisquer atos que possam resultar em denúncia ou em revisão dos referidos Protocolo e Emendas, bem como quaisquer ajustes complementares que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.

Art. 2º Este Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 23 de abril de 2025.

Deputado Filipe Barros
Presidente



MENSAGEM N.º 1.057, DE 2024

(Do Poder Executivo)

Ofício nº 1132/2024

Submete à consideração do Congresso Nacional os textos do Protocolo de 1992 à Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo (CLC PROT 1992) e das Emendas ao CLC PROT 1992, adotadas pela Resolução LEG.1(82), de 18 de outubro de 2000.

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE
RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL;
VIAÇÃO E TRANSPORTES;
MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART 54 RICD)

APRECIACÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

MENSAGEM Nº 1.057

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do disposto no art. 49, inciso I, combinado com o art. 84, inciso VIII, da Constituição, submeto à elevada consideração de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos dos Senhores Ministro de Estado das Relações Exteriores, Ministro de Estado da Defesa e Ministra de Estado do Meio Ambiente e Mudança do Clima, os textos do Protocolo de 1992 à Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo (CLC PROT 1992) e das Emendas ao CLC PROT 1992, adotadas pela Resolução LEG.1(82), de 18 de outubro de 2000.

Brasília, 9 de setembro de 2024.



EMI nº 00131/2024 MRE MD MMA

Brasília, 28 de Junho de 2024

Apresentação: 10/09/2024 20:37:00.000 - Mesa

MSC n.1057/2024

Senhor Presidente da República,

Submetemos à sua elevada consideração, para posterior envio ao Congresso Nacional, o anexo projeto de Mensagem que encaminha os textos do Protocolo de 1992 à Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo (CLC PROT 1992) e das Emendas ao CLC PROT 1992, adotadas pela Resolução LEG.1(82), de 18 de outubro de 2000.

2. A Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo (CLC 69) foi adotada pela Organização Marítima Internacional (IMO) em 29 de novembro de 1969, tendo entrado em vigor em 19 de junho de 1975. No Brasil, essa Convenção foi aprovada pelo Decreto Legislativo (DL) nº 74, publicado no DOU em 4 de outubro de 1976. Em 17 de dezembro de 1976, o Governo brasileiro depositou junto à IMO o correspondente instrumento de ratificação, tendo a CLC 69 entrado em vigor para o Brasil em 17 de março de 1977. A CLC 69 foi promulgada pelo Decreto nº 79.437, de 28 de março de 1977.

3. Posteriormente, em 27 de novembro de 1992, a IMO adotou o Protocolo de 1992 à CLC 69 (CLC PROT 1992), em vigor desde 30 de maio de 1996. Em 18 de outubro de 2000, o Comitê Jurídico (LEG) da IMO aprovou emendas a esse CLC PROT 1992, por meio da Resolução LEG.1(82), em vigor desde 1º de novembro de 2003 para todos os Estados-partes do referido CLC PROT 1992.

4. O CLC PROT 1992, atualizado com a Resolução LEG.1(82), aumentou os limites indenizatórios de responsabilidade de proprietários de navios petroleiros nos casos de acidentes com poluição por derramamento de óleo, bem como ampliou o espaço marítimo aplicável para fins de responsabilidade civil nos referidos casos, passando a incluir, além do mar territorial, a Zona Econômica Exclusiva (ZEE).

5. Atualmente, a CLC 1969, no seu texto original, continua em vigor para 32 (trinta e dois) países, incluindo o Brasil, ao passo que o CLC PROT 1992, já atualizado com a Resolução LEG.1(82), está em vigor para 144 (cento e quarenta e quatro) países.



6. Convém, por meio da ratificação do CLC PROT 1992 e da Resolução LEG.1(82), incluir o Brasil no mais atualizado regime jurídico internacional de indenização por danos causados por derramamento de óleo.

7. À luz do exposto, e com vistas ao encaminhamento do assunto à apreciação do Congresso Nacional, em conformidade com o Artigo 84, inciso VIII, combinado com o Artigo 49, inciso I da Constituição Federal, submetemos-lhe o anexo projeto de Mensagem, acompanhado de cópias autênticas do Protocolo de 1992 à Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo (CLC PROT 1992) e das Emendas ao CLC PROT 1992 adotadas pela Resolução LEG.1(82), de 18 de outubro de 2000.

Respeitosamente,

Assinado eletronicamente por: Mauro Luiz Iecker Vieira, José Múcio Monteiro Filho, Marina Silva



Autenticado Eletronicamente, após conferência com o original.



PROTOCOLO DE 1992
QUE EMENDA A CONVENÇÃO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDADE CIVIL
EM DANOS CAUSADOS POR POLUIÇÃO POR ÓLEO, 1969

AS PARTES DO PRESENTE PROTOCOLO,

HAVENDO CONSIDERADO a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, 1969, e o seu Protocolo de 1984,

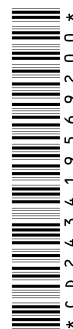
TENDO NOTADO que o Protocolo de 1984 àquela Convenção, que lhe proporciona maior abrangência e aumento de compensação, não entrou em vigor,

AFIRMANDO a importância de manter-se a viabilidade do sistema internacional de responsabilidade e compensação por poluição por óleo,

ATENTAS à necessidade de assegurar a entrada em vigor do contido no Protocolo de 1984 o mais breve possível,

RECONHECENDO que são necessárias disposições especiais relativas à introdução das emendas correspondentes na Convenção Internacional para Estabelecimento de um Fundo Internacional de Compensação de Danos por Poluição por Óleo, 1971,

CONCORDAM no que se segue:



Artigo 1

A Convenção emendada pelas disposições deste Protocolo é a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, 1969, doravante referida como a "Convenção de Responsabilidade, 1969". Para os Estados-partes do Protocolo de 1976 à Convenção de Responsabilidade, 1969, tal referência deve ser entendida como incluindo a Convenção de Responsabilidade, 1969, como emendada por aquele Protocolo.

Artigo 2

O Artigo I da Convenção de Responsabilidade, 1969, fica emendado como se segue:

1. O parágrafo 1 é substituído pelo seguinte texto:

1. "Navio" significa toda embarcação marítima e engenho marítimo flutuante, de qualquer tipo, construído ou adaptado para o transporte de óleo a granel como carga, sob condição de que um navio que puder transportar óleo e, outras cargas deva ser considerado como tal somente quando estiver transportando efetivamente óleo a granel como carga e durante qualquer viagem efetuada em continuação a tal transporte, a menos que seja provado que não existem a bordo resíduos de óleo a granel objeto do mencionado transporte.

2. O parágrafo 5 é substituído pelo seguinte texto:

5. "Óleo" significa qualquer óleo hidrocarboneto persistente de origem mineral, como petróleo bruto, óleo combustível, óleo diesel pesado e óleo lubrificante, seja transportado a bordo de um navio como carga, ou nos tanques de combustível desse navio.

3. O parágrafo 6 é substituído pelo seguinte texto:

6. "Dano por poluição" significa:

(a) perda ou dano, causados fora do navio, por contaminação resultante do derrame ou descarga de óleo do navio, onde quer que esse derrame ou descarga ocorra, sob condição de que a compensação por deterioração ambiental, à parte da perda de lucros decorrente de tal deterioração, deva ser limitada aos custos das medidas razoáveis de restauração efetivamente executadas ou a serem executadas;

(b) os custos de medidas preventivas e ulteriores perdas ou danos causados por medidas preventivas.

4. O parágrafo 8 é substituído pelo seguinte texto:

8. "Incidente" significa todo fato, ou sucessão de fatos que tenham a mesma origem, que causem danos por poluição ou criem uma grave e iminente ameaça de causar tal dano.



5. O parágrafo 9 é substituído pelo seguinte texto:

9."Organização" significa a Organização Marítima Internacional.

6. Após o parágrafo 9, é inserido um novo parágrafo, com o seguinte texto:

10. "Convenção de Responsabilidade, 1969," significa a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, 1969. Para os Estados-partes do Protocolo de 1976 àquela Convenção, o termo deve ser considerado como abrangendo a Convenção de Responsabilidade, 1969, tal como emendada por aquele Protocolo.

Artigo 3

O artigo II da Convenção de Responsabilidade, 1969, é substituído pelo seguinte texto:

Esta Convenção se aplicará exclusivamente:

(a) a dano por poluição causado:

(i) no território, incluindo o mar territorial, de um Estado Contratante, e

(ii) na zona econômica exclusiva de um Estado Contratante, estabelecida de acordo com o direito internacional, ou, se um Estado Contratante não houver estabelecido tal zona, em uma área além e adjacente ao mar territorial daquele Estado, determinada por aquele Estado de acordo com o direito internacional e não se estendendo a mais do que 200 milhas náuticas das linhas de base a partir das quais é medido seu mar territorial;

(b) a medidas preventivas, onde quer que forem tomadas, para impedir ou minimizar tal dano.

Artigo 4

O artigo III da Convenção de Responsabilidade, 1969, fica emendado como se segue:

1. O parágrafo 1 é substituído pelo seguinte texto:

1. Salvo como disposto nos parágrafos 2 e 3 deste artigo, o proprietário de um navio no momento do incidente ou, se o incidente consistir de uma sucessão de fatos, no momento do primeiro de tais fatos, será responsável por qualquer dano por poluição causado pelo navio como resultado do incidente.

2. O parágrafo 4 é substituído pelo seguinte texto:

4. Nenhuma reclamação de compensação por dano por poluição poderá ser formulada contra o proprietário de outro modo que não seja de conformidade com a presente Convenção. Ressalvado o disposto no parágrafo 5 deste artigo, nenhuma reclamação de compensação por dano por poluição, fundamentada nesta

Convenção ou de outro modo, poderá ser formulada contra:

- (a) os servidores ou agentes do proprietário ou os membros da tripulação;
- (b) o práctico ou qualquer outra pessoa que, sem ser um membro da tripulação desempenha serviços para o navio;
- (c) qualquer afretador (de qualquer forma como seja descrito, incluindo um afretador a casco nu), administrador ou operador de navio;
- (d) qualquer pessoa desempenhando operações de salvamento, com o consentimento do proprietário ou seguindo instruções de uma autoridade pública competente;
- (e) qualquer pessoa tomando medidas preventivas;
- (f) todos os empregados ou agentes das pessoas mencionadas nos subparágrafos (c), (d) e (e); a menos que o dano tenha resultado da ação ou omissão de tais pessoas e que estas tenham agido com intenção de causá-lo, ou negligentemente e sabendo que tal dano provavelmente se produziria.

Artigo 5

O artigo IV da Convenção de Responsabilidade, 1969, é substituído pelo seguinte texto:

Quando ocorrer um incidente envolvendo dois ou mais navios e dele resultarem danos por poluição, os proprietários de todos os navios implicados, a menos que isentos ao abrigo do disposto no artigo III, serão solidariamente responsáveis por qualquer dano que não puder ser razoavelmente divisível.

Artigo 6

O artigo V da Convenção de Responsabilidade, 1969, fica emendado como se segue:

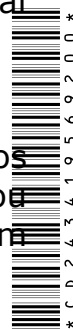
1. O parágrafo 1 é substituído pelo seguinte texto:

1. O proprietário de um navio tem o direito de limitar sua responsabilidade, nos termos da presente Convenção, em relação a qualquer incidente, a um montante total calculado como se segue:

- (a) 3 milhões de unidades de conta para um navio cuja arqueação não exceda 5.000 unidades de arqueação;
- (b) para um navio com arqueação que exceda o acima estipulado, para cada unidade de arqueação adicional, 420 unidades de conta, em adição ao montante mencionado no subparágrafo (a); ressalvado, contudo, que este montante total não pode exceder, em nenhum caso, 59,7 milhões de unidades de conta.

2. O parágrafo 2 é substituído pelo seguinte texto:

2. O proprietário não terá o direito de limitar sua responsabilidade nos termos desta Convenção, se for provado que o dano por poluição resultou de ação ou omissão pessoal sua, cometida com a intenção de causar tal dano, ou com negligência e sabendo que tal dano provavelmente se produziria.



3. O parágrafo 3 é substituído pelo seguinte texto:

3. Para aproveitar-se do benefício de limitação estipulado no parágrafo 1 deste artigo, o proprietário deverá constituir um fundo, na soma total que representa o limite de sua responsabilidade, junto ao Tribunal ou outra autoridade competente de qualquer um dos Estados Contratantes, no qual a ação judicial foi iniciada com fundamento no artigo IX, ou, se não houver nenhuma ação iniciada, junto a qualquer Tribunal ou outra autoridade competente, em qualquer um dos Estados Contratantes no qual uma ação puder ser iniciada com fundamento no artigo IX. O fundo pode ser constituído pelo depósito da soma ou por prestação de uma garantia bancária ou outra garantia, aceitável pela Legislação do Estado Contratante onde o fundo for constituído, e que seja considerada adequada pelo Tribunal ou por outra autoridade competente.

4. O parágrafo 9 é substituído pelo seguinte texto:

9(a). A "unidade de conta" mencionada no parágrafo 1 deste artigo é o Direito Especial de Saque como definido pelo Fundo Monetário Internacional. Os montantes mencionados no parágrafo 1 deverão ser convertidos em moeda nacional, tomando como base o valor desta moeda em relação ao Direito Especial de Saque na data da constituição do fundo mencionado no parágrafo 3. O valor da moeda nacional, em relação ao Direito Especial de Saque, para um Estado Contratante que seja membro do Fundo Monetário Internacional, deverá ser calculado de acordo com o método de avaliação aplicado pelo Fundo Monetário Internacional, em vigor na data em questão, para suas operações e transações. O valor da moeda nacional, em relação ao Direito Especial de Saque, para um Estado Contratante que não seja membro do Fundo Monetário Internacional, deverá ser calculado do modo determinado por este Estado.

9(b). Não obstante, um Estado Contratante que não seja membro do Fundo Monetário Internacional e cuja legislação não permita a aplicação das disposições do parágrafo 9(a) pode, quando da ratificação, aceitação, aprovação ou adesão a esta Convenção ou a qualquer tempo posterior, declarar que a unidade de conta mencionada no parágrafo 9(a) será igual a 15 francos-ouro. O franco-ouro mencionado neste parágrafo corresponde a sessenta e cinco miligramas e meio de ouro a título de novecentos milésimos de pureza. A conversão do franco-ouro em moeda nacional será feita de acordo com a legislação do Estado afetado por este parágrafo.

9(c). O cálculo mencionado na última sentença do parágrafo 9(a) e a conversão mencionada no parágrafo 9(b) deverão ser feitos de tal modo que expressem, na moeda nacional do Estado Contratante, tanto quanto possível, o mesmo valor real para os montantes mencionados no parágrafo 1, que aquele que resultaria da aplicação das primeiras três sentenças do parágrafo 9(a). Os Estados Contratantes deverão comunicar ao depositário o método de cálculo seguido em conformidade com o disposto no parágrafo 9(a) ou o resultado da conversão estabelecida no parágrafo 9(b), conforme seja o caso, ao depositar um instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão a esta Convenção e sempre que houver mudança

no método de cálculo ou no resultado de conversão.

5. O parágrafo 10 é substituído pelo seguinte texto:

10. Para os fins do presente artigo, a arqueação do navio deve ser a arqueação bruta, calculada de acordo com as regras de medição de arqueação contidas no Anexo I da Convenção Internacional sobre Arqueação de Navios, 1969.

6. A segunda sentença do parágrafo 11 é substituída pelo seguinte texto:

Tal fundo pode ser constituído mesmo se, em virtude do disposto no parágrafo 2, o proprietário não tiver o direito de limitar sua responsabilidade, mas sua constituição, neste caso, não deverá prejudicar os direitos de qualquer reclamante contra o proprietário.

Artigo 7

O artigo VII da Convenção de Responsabilidade, 1969, fica emendado como se segue:

1. As primeiras duas sentenças do parágrafo 2 são substituídas pelo seguinte texto:

Um certificado, atestando que um seguro ou outra garantia financeira está em vigor, em consonância com as disposições desta Convenção, será emitido para cada navio, depois que a autoridade competente de um Estado Contratante tenha estabelecido que foi dado cumprimento aos requisitos do parágrafo 1. Para o navio registrado num Estado Contratante, tal certificado deve ser emitido ou certificado pela autoridade competente do Estado de registro do navio; para o navio não registrado num Estado Contratante, o certificado pode ser emitido ou referendado pela autoridade competente de qualquer Estado Contratante.

2. O parágrafo 4 é substituído pelo seguinte texto:

4. O certificado deverá ser levado a bordo do navio e uma cópia deve ser depositada com as autoridades responsáveis pelo registro do navio ou, se o navio não for registrado em um Estado Contratante, com as autoridades do Estado que emitiu ou reconheceu o certificado.

3. A primeira sentença do parágrafo 6 é substituída pelo seguinte texto:

Os certificados emitidos ou reconhecidos sob a autoridade de um Estado Contratante, de acordo com o disposto no parágrafo 2, serão aceitos por outros Estados Contratantes, para os fins desta Convenção, e deverão ser considerados por outros Estados Contratantes como tendo o mesmo valor que os certificados por eles mesmos emitidos ou reconhecidos, mesmo se emitidos ou reconhecidos



para um navio não registrado em um Estado Contratante.

4. Na segunda sentença do parágrafo 7, as palavras "com um Estado de registro do navio" são substituídas por "com um Estado emissor ou reconhecedor de certificado".

5. A segunda sentença do parágrafo 8 é substituída pelo seguinte texto:

Em tal caso, o demandado pode, mesmo se o proprietário não tiver o direito de limitar sua responsabilidade nos termos do parágrafo 2 do artigo V, beneficiar-se dos limites de responsabilidade previstos no parágrafo 1 do artigo V.

Artigo 8

O artigo IX da Convenção de Responsabilidade, 1969, fica emendado como se segue:

O parágrafo 1 é substituído pelo seguinte texto:

1. Quando um incidente houver causado dano por poluição no território, incluindo o mar territorial ou a área mencionada no artigo II, de um ou mais Estados Contratantes, ou tiverem sido tomadas medidas preventivas para impedir ou minimizar o dano por poluição nesse território, incluindo o mar territorial ou a área, as ações para indenização somente poderão ser impetradas nos tribunais desse ou desses Estados Contratantes. Deve ser informada ao demandado, de forma razoável, a existência de tais ações.

Artigo 9

Em seqüência ao artigo XII da Convenção de Responsabilidade Civil, 1969, ficam inseridos dois artigos, como se segue:

Artigo XII - bis

Disposições transitórias

As seguintes disposições transitórias devem aplicar-se, no caso de um Estado que, no momento de um incidente, for simultaneamente Parte desta Convenção e da Convenção de Responsabilidade, 1969:

(a) quando um incidente tiver causado danos por poluição, compreendidos dentro do âmbito desta Convenção, a responsabilidade ao abrigo desta Convenção será considerada como satisfeita, se e na medida em que também se der em virtude da Convenção de Responsabilidade, 1969;

(b) quando um incidente tiver causado danos de poluição, ao abrigo desta Convenção, e o Estado for simultaneamente Parte desta Convenção e da Convenção Internacional para o Estabelecimento de um Fundo Internacional de Compensação de Danos por Poluição por Óleo, 1971, a responsabilidade

remanescente, após a aplicação do subparágrafo (a) deste artigo, só se dará, em virtude da presente Convenção, na medida em que continuem a existir danos por poluição sem compensação após a aplicação da mencionada Convenção de 1971;

(c) na aplicação do parágrafo 4 do artigo III desta Convenção, a expressão "esta Convenção" deve ser interpretada como se referindo a esta Convenção ou à Convenção de Responsabilidade, 1969, como aplicável;

(d) na aplicação do parágrafo 3 do artigo V desta Convenção, o montante total do fundo a ser constituído deverá ser subtraído da quantia que satisfaça a responsabilidade, de acordo com o subparágrafo (a) deste artigo.

Artigo XII – ter Cláusulas finais

As cláusulas finais desta Convenção serão os artigos 12 a 18 do Protocolo de 1992 para emendar a Convenção de Responsabilidade, 1969. As referências nesta Convenção a Estados Contratantes deverão ser entendidas como significando referências aos Estados Contratantes daquele Protocolo.

Artigo 10

O modelo de certificado anexado à Convenção de Responsabilidade, 1969, é substituído pelo modelo anexado a este Protocolo.

Artigo 11

1. A Convenção de Responsabilidade, 1969, e este Protocolo deverão ser lidos e interpretados, entre as Partes deste Protocolo, como um único instrumento.

2. Os artigos I a XII-ter, incluindo o modelo de certificado da Convenção de Responsabilidade, 1969, como emendados por este Protocolo deverão ser conhecidos como a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, 1992 (Convenção de Responsabilidade, 1992).

CLÁUSULAS FINAIS

Artigo 12

Assinatura, ratificação, aceitação, aprovação e adesão

1. O presente Protocolo estará aberto à assinatura em Londres, de 15 de janeiro de 1993 a 14 de janeiro de 1994, por todos os Estados.

2. Observado o disposto no parágrafo 4, qualquer Estado pode tornar-se Parte deste Protocolo, por meio de:

- (a) assinatura sujeita a ratificação, aceitação ou aprovação, seguida de ratificação, aceitação ou aprovação, ou
- (b) adesão.

3. A ratificação, aceitação, aprovação ou adesão serão efetuadas pelo depósito de um instrumento formal para tal fim, junto ao Secretário-Geral da Organização.

4. Qualquer Estado Contratante da Convenção Internacional para Estabelecimento de um Fundo Internacional de Compensação de Danos por Poluição por Óleo, 1971, doravante referida como a Convenção do Fundo, 1971, poderá ratificar, aceitar, aprovar ou aderir a este Protocolo somente se, simultaneamente, ratificar, aceitar, aprovar ou aderir ao Protocolo de 1992 para emendar aquela Convenção, a menos que denuncie a Convenção do Fundo, 1971, com efeito na data em que este Protocolo entrar em vigor para aquele Estado.

5. Um Estado que for Parte deste Protocolo, mas não Parte da Convenção de Responsabilidade, 1969, estará obrigado às disposições da Convenção de Responsabilidade, 1969, como emendada por este Protocolo, perante outros Estados Partes deste Protocolo, mas não estará obrigado às disposições da Convenção de Responsabilidade, 1969, perante os Estados Partes da referida Convenção.

6. Qualquer instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, depositado após a entrada em vigor de uma emenda à Convenção de Responsabilidade, 1969, como emendada por este Protocolo, será entendido como se referindo à Convenção emendada por este Protocolo, tal como modificada pela mencionada emenda.

Artigo 13

Entrada em vigor

1. Este Protocolo entrará em vigor doze meses após a data em que dez Estados, incluindo quatro Estados com, cada qual, pelo menos, um milhão de unidades de arqueação bruta em navios-tanque, tiverem depositado instrumentos de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão junto ao Secretário-Geral da Organização.

2. Não obstante, qualquer Estado Contratante da Convenção do Fundo, 1971, poderá, no momento do depósito do instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão a este Protocolo, declarar que tal instrumento deve ser entendido como não sendo efetivo para os fins deste artigo até o fim do período de seis meses previsto no artigo 31 do Protocolo de 1992 para emendar a Convenção do Fundo, 1971. Um Estado que não for um Estado Contratante da Convenção do Fundo, 1971, mas que depositar um instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão ao Protocolo de 1992 para emendar a Convenção do Fundo, 1971, poderá também fazer, ao mesmo tempo, uma declaração em conformidade

com o disposto neste parágrafo.

3. Qualquer Estado que tenha feito uma declaração, em conformidade com o disposto no parágrafo precedente, poderá retirá-la a qualquer tempo, por meio de uma notificação endereçada ao Secretário-Geral da Organização. Toda retirada assim notificada produzirá efeito na data do recebimento da notificação, desde que tal Estado seja considerado como havendo depositado seu instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão a este Protocolo na mesma data.

4. Para qualquer Estado que o ratifique, aceite, aprove ou adira a este Protocolo, nas condições do parágrafo 1, depois que as condições para sua entrada em vigor tenham sido atendidas, este Protocolo entrará em vigor doze meses após a data de depósito do instrumento apropriado pelo referido Estado.

Artigo 14

Revisão e emenda

1. Para os fins da revisão ou introdução de emendas à Convenção de Responsabilidade, 1992, a Organização poderá convocar uma Conferência.
2. A Organização convocará uma Conferência de Estados Contratantes com a finalidade de rever ou introduzir emendas à Convenção de Responsabilidade, 1992, mediante solicitação de não menos de um terço dos Estados Contratantes.

Artigo 15

Emendas de montantes de limitação

1. Mediante solicitação de pelo menos um quarto dos Estados Contratantes, qualquer proposta para emendar os limites de responsabilidade estabelecidos no parágrafo 1 do artigo V da Convenção de Responsabilidade, 1969, como emendada por este Protocolo, deverá ser circulada pelo Secretário-Geral a todos os Membros da Organização e a todos os Estados Contratantes.
2. Toda emenda proposta e circulada como acima indicado deverá ser submetida ao Comitê Jurídico da Organização para consideração, numa data pelo menos seis meses após a data de sua circulação.
3. Todos os Estados Contratantes da Convenção de Responsabilidade, 1969, como emendada por este Protocolo, sejam ou não Membros da Organização, terão o direito de participar dos trabalhos do Comitê Jurídico na consideração e adoção das emendas.
4. As emendas serão adotadas por uma maioria de dois terços dos Estados Contratantes presentes e votantes no Comitê Jurídico, ampliado como previsto no parágrafo 3, sob a condição de que, pelo menos, a metade dos Estados Contratantes esteja presente no momento da votação.

5. Ao decidir sobre uma proposta para emendar os limites, o Comitê Jurídico levará em conta a experiência quanto a incidentes e, em particular, o montante de danos deles resultantes, flutuações nos valores monetários e o efeito da emenda proposta sobre o custo do seguro. Deverá também levar em conta a relação entre os limites do parágrafo 1 do artigo V da Convenção de Responsabilidade, 1969, como emendada por este Protocolo, e aqueles do parágrafo 4 do artigo 4 da Convenção Internacional para o Estabelecimento de um Fundo Internacional de Compensação de Danos por Poluição por Óleo, 1992.

6(a). Não se examinará nenhuma emenda de limites de responsabilidade, proposta ao abrigo deste artigo, antes de 15 de janeiro de 1998 nem em prazo inferior a cinco anos a contar da data de entrada em vigor de uma emenda anterior introduzida em virtude deste artigo. Nenhuma emenda ao abrigo deste artigo será examinada antes da entrada em vigor deste Protocolo.

(b) Nenhum limite poderá ser aumentado de modo a exceder uma soma que corresponda ao limite estabelecido na Convenção de Responsabilidade, 1969, como emendada por este Protocolo, acrescido de 6 por cento ao ano, calculados pela fórmula de juros compostos, e a partir de 15 de janeiro de 1993.

(c) Nenhum limite poderá ser aumentado de modo a exceder uma soma que corresponda ao limite estabelecido na Convenção de Responsabilidade, 1969, como emendada por este Protocolo, multiplicado por 3.

7. Qualquer emenda adotada em conformidade com o previsto no parágrafo 4 deverá ser objeto de notificação da Organização a todos os Estados Contratantes. A emenda será considerada aceita ao final de um período de dezoito meses contados a partir da data de notificação, a menos que, dentro desse período, não menos do que um quarto dos Estados que eram Estados Contratantes no momento da adoção da emenda pelo Comitê Jurídico tenham comunicado à Organização que não a aceitam, caso em que a emenda será considerada rejeitada e não produzirá efeito.

8. Uma emenda considerada aceita, na forma do disposto no parágrafo 7, entrará em vigor dezoito meses após sua aceitação.

9. Todos os Estados Contratantes estarão obrigados pela emenda, a menos que denunciem este Protocolo, em conformidade com os parágrafos 1 e 2 do artigo 16, pelo menos seis meses antes de a emenda entrar em vigor. Tal denúncia surtirá efeito quando a emenda entrar em vigor.

10. Quando uma emenda houver sido adotada pelo Comitê Jurídico, mas o período de dezoito meses para sua aceitação não tiver expirado, um Estado que se tornar um Estado Contratante durante esse período estará obrigado pela emenda, no caso de sua entrada em vigor. Um Estado que se torne Estado Contratante após esse período estará obrigado por uma emenda que houver sido aceita em

conformidade com o artigo 7. Nos casos mencionados neste parágrafo, um Estado se tornará obrigado por uma emenda quando esta entrar em vigor, ou quando este Protocolo entrar em vigor para o referido Estado, se isto ocorrer depois.

Artigo 16

Denúncia

1. Este Protocolo poderá ser denunciado por qualquer Parte, a qualquer tempo após a data em que entrar em vigor para a mencionada Parte.
2. A denúncia deverá ser efetuada através do depósito de um instrumento junto ao Secretário-Geral da Organização.
3. A denúncia surtirá efeito doze meses após seu depósito junto ao Secretário-Geral, ou outro período maior, conforme estipulado no instrumento de denúncia.
4. Entre as Partes deste Protocolo, a denúncia, por qualquer delas, da Convenção de Responsabilidade, 1969, em conformidade com o artigo XVI da referida Convenção, não se interpretará, de modo algum, como uma denúncia à Convenção de Responsabilidade, 1969, como emendada pelo presente Protocolo.
5. A denúncia do Protocolo de 1992 para emendar a Convenção do Fundo, 1971, por um Estado que permanecer Parte da Convenção do Fundo, 1971, será interpretada como uma denúncia do presente Protocolo. Tal denúncia surtirá efeito na data em que a denúncia do Protocolo de 1992 para emendar a Convenção do Fundo, 1971, surtir efeito, em conformidade com o artigo 34 daquele Protocolo.

Artigo 17

Depositário

1. Este Protocolo e quaisquer emendas aceitas em conformidade com o artigo 15 deverão ser depositados com o Secretário-Geral da Organização.
2. O Secretário-Geral da Organização deverá:
 - (a) informar todos os Estados que tiverem assinado ou aderido a este Protocolo de:
 - (i) cada nova assinatura ou depósito de um instrumento, junto com a respectiva data;
 - (ii) cada declaração e notificação ao abrigo do artigo 13 e cada declaração e comunicação ao abrigo do parágrafo 9 do artigo V da Convenção de Responsabilidade, 1992;
 - (iii) a data de entrada em vigor deste Protocolo;
 - (iv) qualquer proposta de emenda aos limites de responsabilidade que tiver sido feita em conformidade com o parágrafo 1 do artigo 15;
 - (v) qualquer emenda que tiver sido adotada em conformidade com o parágrafo 4

do artigo 15;

(vi) qualquer emenda considerada aceita ao abrigo do parágrafo 7 do artigo 15, juntamente com a data em que essa emenda entrará em vigor, em conformidade com os parágrafos 8 e 9 daquele artigo;

(vii) o depósito de qualquer instrumento de denúncia deste Protocolo, junto com a data do depósito e a data em que passar a ter efeito;

(viii) qualquer denúncia considerada como tendo sido feita ao abrigo do parágrafo 5 do artigo 16;

(ix) qualquer comunicação requerida por qualquer artigo deste Protocolo;

(b) enviar cópias autênticas certificadas deste Protocolo a todos os Estados Signatários e a todos os Estados que aderirem a este Protocolo.

3. Tão logo este Protocolo entre em vigor, o texto deverá ser enviado pelo Secretário-Geral da Organização ao Secretariado das Nações Unidas, para registro e publicação, em consonância com o artigo 102 da Carta das Nações Unidas.

Artigo 18

Idiomas

Este Protocolo é redigido em um só original nos idiomas árabe, chinês, espanhol, francês, inglês e russo, cada texto sendo igualmente autêntico.

FEITO EM LONDRES, neste dia vinte e sete de novembro de mil novecentos e noventa e dois.

EM FÉ DO QUE os abaixo assinados, devidamente autorizados por seus respectivos governos, assinaram este Protocolo.



ANEXO

CERTIFICADO DE SEGURO OU OUTRA GARANTIA FINANCEIRA RELATIVA A
RESPONSABILIDADE CIVIL POR DANOS CAUSADOS POR POLUIÇÃO POR ÓLEO

Emitido de acordo com as disposições do artigo VII da Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, 1992.

Nome do Navio	Número ou letras distintivos	Porto de registro	Nome e endereço do proprietário

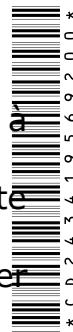
Este documento é para certificar que está em vigor, em relação ao navio acima mencionado, uma apólice de seguro ou outra garantia financeira satisfazendo os requisitos do artigo VII da Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por óleo, 1992.

Tipo de garantia _____
Duração da garantia _____
Nome e Endereço do(s) Segurador(es) e/ou Fiador(es) _____
Nome _____
Endereço _____
Este Certificado é válido até _____
Emitido ou referendado pelo Governo de _____
(Designação completa do Estado)
Em _____ em _____
(Lugar) (Data)

Assinatura e título do funcionário que emite ou certifica

Notas explicativas:

1. Se desejado, a designação do Estado pode incluir uma referência autoridade pública competente do país onde o certificado é emitido.
2. Se o montante total de garantia proceder de mais de uma fonte, o montante de cada fonte deve ser indicado.
3. Se a garantia for fornecida de diversas formas, estas devem ser enumeradas.



4. Na lacuna "Duração da garantia", deve ser estipulada a data em que a garantia começa a surtir efeito.

* * *

RESOLUÇÃO LEG.1(82)
(adotada em 18 de Outubro de 2000)

**EMENDAS MODIFICATIVAS DOS LIMITES DE VALORES ESTABELECIDOS NO
PROTOCOLO DE 1992 À CONVENÇÃO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDADE
CIVIL POR DANOS CAUSADOS POR POLUIÇÃO POR ÓLEO, 1969**

O COMITÊ JURÍDICO, em sua octogésima-segunda sessão:

RECORDANDO o Artigo 33(b) da Convenção sobre a Organização Marítima Internacional ("Convenção da IMO"), relativo às atribuições do Comitê,

CIENTE do Artigo 36 da Convenção da IMO, relativo às regras que regem os procedimentos a serem seguidos ao exercer as atribuições que lhe foram conferidas por qualquer convenção ou instrumento internacional, ou com base neles,

RECORDANDO, AINDA, o Artigo 15 do Protocolo de 1992 à Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo, 1969 ("Protocolo CLC de 1992"), relativo aos procedimentos para emendar os limites de valores estabelecidos no Artigo 6(1) do Protocolo CLC de 1992,

TENDO CONSIDERADO as emendas aos limites de valores, propostas e disseminadas de acordo com o disposto no Artigo 15(1) e (2) do Protocolo CLC de 1992,

1. **ADOTA**, de acordo com o Artigo 15(4) do Protocolo CLC de 1992, emendas aos limites de valores estabelecidos no Artigo 6(1) do Protocolo CLC de 1992, como apresentadas no Anexo desta resolução;
2. **DETERMINA**, de acordo com o Artigo 15(7) do Protocolo CLC de 1992, que essas emendas deverão ser consideradas como tendo sido aceitas em 1º de Maio de 2002, a menos que, antes daquela data, pelo menos um quarto dos Estados que eram Estados Contratantes na data da adoção dessas emendas (em 18 de Outubro de 2000), tenham comunicado à Organização que não aceitam essas emendas;
3. **DETERMINA, AINDA**, que, de acordo com o Artigo 15(8) do Protocolo CLC de 1992, essas emendas, consideradas como tendo sido aceitas de acordo com o parágrafo 2 acima, deverão entrar em vigor em 1º de novembro de 2003;
4. **SOLICITA** ao Secretário-Geral, de acordo com os Artigos 15(7) e 17(2) (v) do Protocolo CLC de 1992, que transmita cópias autenticadas da presente resolução e das emendas contidas no seu anexo a todos os Estados que tiverem assinado ou aderido ao Protocolo CLC de 1992; e
5. **SOLICITA, AINDA**, ao Secretário-Geral que transmita cópias da presente resolução e do seu Anexo aos Membros da Organização que não tenham assinado ou aderido ao Protocolo CLC de 1992.



Autenticado Eletronicamente, após conferência com o original.



ANEXO

EMENDAS MODIFICATIVAS DOS LIMITES DE VALORES ESTABELECIDOS NO PROTOCOLO DE 1992 À CONVENÇÃO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDADE CIVIL POR DANOS CAUSADOS POR POLUIÇÃO POR ÓLEO, 1969

O artigo 6 (1) do Protocolo de 1992 à Convenção CLC é alterado como segue:

A referência a “3 milhões de unidades de conta” é substituída pela referência “4.510.000 unidades de conta”;

A referência a “420 unidades de conta” é substituída pela referência “631 unidades de conta”; e

A referência a “59,7 milhões de unidades de conta” é substituída pela referência “89.770.000 unidades de conta”.



COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

MENSAGEM Nº 1.057, DE 2024

Submete à consideração do Congresso Nacional os textos do Protocolo de 1992 à Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo (CLC PROT 1992) e das Emendas ao CLC PROT 1992, adotadas pela Resolução LEG.1(82), de 18 de outubro de 2000.

Autor: PODER EXECUTIVO

Relator: Deputado FLÁVIO NOGUEIRA

I – RELATÓRIO

A Presidência da República encaminhou ao Congresso Nacional, no dia 9 de setembro de 2024, a Mensagem nº 1.057, de 2024, acompanhada de Exposição de Motivos dos Ministros de Estado das Relações Exteriores, da Defesa e do Meio Ambiente e Mudança do Clima, EMI nº 00131/2023 MRE MD MMA, com vistas à aprovação legislativa a que se refere o inciso I do art. 49 combinado com o inciso VIII do art. 84 da Constituição Federal, dos textos do Protocolo de 1992 à Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo (CLC PROT 1992) e das Emendas ao CLC PROT 1992, adotadas pela Resolução LEG.1(82), de 18 de outubro de 2000.

A Mensagem foi distribuída inicialmente a esta Comissão de



Relações Exteriores e de Defesa Nacional, sendo igualmente prevista a apreciação da matéria pela Comissão de Viação e Transportes, Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável e pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (Art. 54, RICD), para posterior deliberação do Plenário desta Casa.

O **Protocolo de 1992 à Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo (CLC PROT 1992)** é composto por breve Preâmbulo, 18 artigos e um Anexo, que passamos a descrever resumidamente.

O Preâmbulo destaca a necessidade de ampliação da abrangência e limite indenizatório do regime de responsabilidade civil previsto na CLC 69 por meio da adoção do Protocolo de 1992 àquela Convenção, haja vista que o Protocolo adotado em 1984 não chegou a entrar em vigor.

O **artigo 1** do Protocolo de 1992 esclarece que o objeto das suas disposições de emenda é a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, 1969 (CLC 69), sendo que, para os Estados-partes do Protocolo de 1976, o texto da Convenção deve considerar também essa atualização.

O **artigo 2** substitui a redação dos parágrafos 1, 5, 6, 8 e 9 do artigo I da CLC 69, inserindo também novo parágrafo após o parágrafo 9. As alterações à Convenção trazem definições atualizadas para os conceitos jurídicos de: 1) “navio”, que abrange “toda embarcação marítima e engenho marítimo flutuante, de qualquer tipo, construído ou adaptado para o transporte de óleo a granel como carga, sob condição de que um navio que puder transportar óleo e, outras cargas deva ser considerado como tal somente quando estiver transportando efetivamente óleo a granel como carga e durante qualquer viagem efetuada em continuação a tal transporte, a menos que seja provado que não existem a bordo resíduos de óleo a granel objeto do mencionado transporte”; 2) “óleo”, que é entendido como “qualquer óleo hidrocarboneto persistente de origem mineral, como petróleo bruto, óleo combustível, óleo diesel pesado e óleo lubrificante, seja transportado a bordo de um navio como carga, ou nos tanques de combustível desse navio”; 3)



“dano por poluição”, que inclui “(a) perda ou dano, causados fora do navio, por contaminação resultante do derrame ou descarga de óleo do navio, onde quer que esse derrame ou descarga ocorra, sob condição de que a compensação por deterioração ambiental, à parte da perda de lucros decorrente de tal deterioração, deva ser limitada aos custos das medidas razoáveis de restauração efetivamente executadas ou a serem executadas; (b) os custos de medidas preventivas e ulteriores perdas ou danos causados por medidas preventivas”; 4) “incidente”, que passa a incluir fatos com a mesma origem que causem danos por poluição ou criem uma grave e iminente ameaça de causar tal dano; e 5) “Organização”, que é a Organização Marítima Internacional. O dispositivo também delimita a abrangência da “Convenção de Responsabilidade, 1969”.

O **artigo 3** traz nova redação para o artigo II da CLC 69, que estipula o limite de aplicação material e espacial da Convenção, que passa a se aplicar exclusivamente: (a) a dano por poluição causado: (i) no território, incluindo o mar territorial, de um Estado Contratante, e (ii) na zona econômica exclusiva de um Estado Contratante; (b) a medidas preventivas, onde quer que forem tomadas, para impedir ou minimizar tal dano.

O **artigo 4** altera o artigo III da CLC 69, substituindo o parágrafo 1, que aumenta a abrangência da responsabilidade do proprietário do navio no momento do incidente para incluir “qualquer dano por poluição causado pelo navio como resultado do incidente”, e o parágrafo 4, que delimita o alcance das reclamações de compensação por dano por poluição tuteladas pela Convenção, as quais só podem ser feitas contra o proprietário em conformidade com a CLC 69, excluindo-se servidores ou agentes do proprietário e membros da tripulação, práticos, afretadores e pessoal envolvido em operação de salvamento ou adoção de medidas preventivas, bem como empregados ou agentes de afretadores e pessoal de salvamento ou adoção de medidas preventivas, a menos que o dano tenha resultado da ação ou omissão de tais pessoas e que estas tenham agido com intenção de causá-lo, ou negligentemente e sabendo que tal dano provavelmente se produziria.

O **artigo 5** substitui o artigo IV da CLC 69 atualizando a



redação desse dispositivo, que trata da responsabilidade solidária dos donos de navios por dano indivisível, em particular ao ampliar o alcance do dispositivo de “derrames ou descargas de óleo” para “incidente”.

O **artigo 6** modifica o artigo V da CLC 69, substituindo a redação do parágrafo 1, que estipula o limite dos montantes indenizatórios por responsabilidade dos proprietários de navios em relação a qualquer incidente, que passa a ser de 3 milhões de unidades de conta para navios de arqueação bruta até 5.000 unidades de arqueação, e, para navios que excederem essa arqueação, o valor será de 3 milhões mais 420 unidades de conta para cada unidade de arqueação adicional, até o limite de 59,7 milhões de unidades de conta¹; do parágrafo 2, que afasta a limitação de responsabilidade nos casos em que provado que o dano por poluição resultou de ação ou omissão pessoal do proprietário, cometida com a intenção de causar tal dano, ou com negligência e sabendo que tal dano provavelmente se produziria; do parágrafo 3, que impõe como condição de usufruto do benefício de limitação de responsabilidade a constituição de fundo ou garantia indenizatória no montante do total da responsabilidade junto ao Tribunal ou outra autoridade competente de qualquer um dos Estados Contratantes no qual a ação judicial foi ou pode ser iniciada com fundamento no artigo IX; do parágrafo 9, que indica o Direito Especial de Saque do Fundo Monetário Internacional como a unidade de conta para fins de cálculo da limitação da responsabilidade; do parágrafo 10, que aponta a arqueação bruta do navio como aquela calculada de acordo com as regras de medição de arqueação contidas no Anexo I da Convenção Internacional sobre Arqueação de Navios, 1969; e da segunda sentença do parágrafo 11, que permite a constituição de fundo mesmo na ausência do direito de limitação da responsabilidade, sem prejuízo de qualquer reclamante contra o proprietário.

O **artigo 7** promove alterações ao artigo VII da CLC 69, substituindo: as duas primeiras sentenças do parágrafo 1, que trata do certificado de seguro ou garantia financeira emitido pela autoridade competente do Estado de registro do navio ou de qualquer outro Estado Contratante; o parágrafo 4, que obriga a presença do certificado a bordo e do seu depósito

¹



junto às autoridades de registro ou de emissão e reconhecimento do certificado; a primeira sentença do parágrafo 7², que trata da presunção de fé dos certificados emitidos ou reconhecidos sob a autoridade de um Estado Contratante; a segunda sentença do parágrafo 7, que faculta a consulta ao Estado emissor ou reconhecedor de certificado sobre a capacidade financeira do segurador ou garantidor para fazer face às obrigações impostas pela Convenção; e a segunda sentença do parágrafo 8, que permite a aplicação dos limites de responsabilidade sobre os seguradores e garantidores, mesmo quando o proprietário não fizer jus a esse direito em razão do parágrafo 2 do artigo V da CLC 69;

O **artigo 8** substitui a redação do parágrafo 1 do artigo IX da CLC 69, que trata da jurisdição sobre ações indenizatórias sob a égide da Convenção, atualizando o texto do dispositivo quanto à abrangência espacial do dano, que passa a incluir dano por poluição no mar territorial e também na zona econômica exclusiva de um ou mais Estados Contratantes.

O **artigo 9** insere, após o artigo XII da CLC 69, o artigo XII-bis, que traz disposições transitórias sobre a aplicação do regime da CLC quando um Estado for parte tanto da CLC 69 quanto da CLC 92, isto é, da Convenção conforme emendada pelo Protocolo de 1992, e o artigo XII-ter, que dispõe que as cláusulas finais da Convenção serão os artigos 12 a 18 do Protocolo de 1992 para emendar a Convenção de Responsabilidade, 1969.

O **artigo 10** estabelece a substituição do modelo de certificado anexado à CLC 69 pelo modelo anexado ao Protocolo de 1992.

O **artigo 11** prescreve que a CLC 69 e o Protocolo de 1992 devem ser lidos e interpretados entre as Partes do Protocolo como um único instrumento. Os artigos I a XII-ter, incluindo o modelo de certificado anexo do Protocolo, devem ser conhecidos a partir de então como “Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, 1992 (Convenção de Responsabilidade, 1992)”.

Os **artigos 12 a 18** trazem as cláusulas finais do Protocolo, dispondo sobre: a assinatura, ratificação e adesão ao instrumento; sua relação

²



com o regime jurídico da Convenção Internacional para Estabelecimento de um Fundo Internacional de Compensação de Danos por Poluição por Óleo, 1971 (FUND), incluindo o Protocolo de 1992 a tal Convenção; o regime jurídico dos Estados que forem Partes apenas da CLC 92 (CLC conforme emendada pelo Protocolo de 1992) nas suas relações jurídicas com outras Partes da CLC 92 e com Partes apenas da CLC 69; a forma e prazo para entrada em vigor do Protocolo; a revisão e emenda à CLC 92; e apresentação, adoção, parâmetros-limite de reajuste, oposição, aceitação e entrada em vigor de emendas de montantes de limitação de responsabilidade; denúncia do Protocolo e efeitos: da denúncia da CLC 69 para Estados Partes da CLC 92 e da denúncia do Protocolo de 1992 da Convenção do Fundo de 1971 por um Estado que permanecer Parte da Convenção do Fundo de 1971; depositário, que é o Secretário-Geral da Organização Marítima Internacional; e o idioma dos textos originais autênticos: árabe, chinês, espanhol, francês, inglês e russo.

O **Anexo** do Protocolo de 1992 traz o modelo de “Certificado de seguro ou outra garantia financeira relativa à responsabilidade civil por danos causados por poluição por óleo”.

O Protocolo foi adotado em Londres, no dia 27 de novembro de 1992.

A **Resolução LEG.1(82), de 18 de outubro de 2000**, que traz **Emendas ao Protocolo de 1992 (CLC PROT 1992)**, é composta por breve preâmbulo, **5 parágrafos**, que remetem aos dispositivos da CLC 1992 sobre procedimento e prazos para adoção de emendas de alteração dos limites de valores para efeito de responsabilização civil por danos causados por poluição por óleo da Convenção. O **Anexo da Resolução LEG.1(82) (2000)** traz parágrafo único, *in verbis*:

“O artigo 6 (1) do Protocolo de 1992 à Convenção CLC é alterado como segue:

A referência a “3 milhões de unidades de conta” é substituída pela referência “4.510.000 unidades de conta”;

A referência a “420 unidades de conta” é substituída pela referência “631 unidades de conta”; e



A referência a “59,7 milhões de unidades de conta” é substituída pela referência “89.770.000 unidades de conta”.

A Resolução foi adotada pelo Comitê Jurídico da Organização Marítima Internacional em sua 82ª sessão.

É o Relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Estamos a apreciar a) o Protocolo de 1992 à Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo (CLC PROT 1992) e b) as Emendas ao CLC PROT 1992, adotadas pela Resolução LEG.1(82), de 18 de outubro de 2000.

O regime internacional de responsabilidade e compensação por danos causados por poluição derivada do derramamento de óleo por navios petroleiros é estruturado em três níveis e evoluiu ao longo do tempo em resposta a grandes incidentes. Desenvolvido sob a supervisão da Organização Marítima Internacional (IMO), o sistema procura assegurar recursos financeiros suficientes para compensar os países costeiros e vítimas afetados pelo derramamento de óleo e custear as operações de limpeza.

O primeiro nível desse regime é constituído pela Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1969 (CLC 69). Esta convenção surgiu em resposta ao desastre ambiental do petroleiro Torrey Canyon, que derramou aproximadamente 120 mil toneladas de óleo nas costas da Inglaterra e França em 1967. No Brasil, a convenção foi aprovada pelo Congresso Nacional e promulgada em 1977.

A Convenção de 1969 (CLC 69) estabeleceu que todas as reclamações de compensação por dano derivado de poluição por óleo persistente transportado a bordo de petroleiros, quer como carga, quer nos tanques de combustível, seriam direcionadas contra o proprietário do navio,



seguindo o princípio de responsabilidade objetiva, em que o dever de reparação surge pela ocorrência de danos causados por derramamentos de óleo independentemente de culpa. A responsabilidade está sujeita a limites escalonados pela arqueação bruta dos navios, mas se aplica apenas no caso de o proprietário da embarcação contratar seguro ou depositar garantias que assegurem a eventual cobertura indenizatória. Contudo, os limites de responsabilidade impostos eram relativamente baixos e a abrangência espacial de cobertura compensatória, limitada a danos por poluição causados apenas no território, incluindo o mar territorial, das Partes.

O naufrágio do petróleo Torrey Canyon em 1967 também levou à criação de um segundo nível de compensação, com a adoção da Convenção Internacional sobre a Constituição de um Fundo Internacional de Compensação por Danos Decorrentes da Poluição por Petróleo, 1971 (FUND), financiado por contribuições de compradores de petróleo em Estados signatários. O fundo cobre danos quando os limites da CLC são insuficientes ou o responsável não pode pagar. O Brasil chegou a assinar essa Convenção, mas nunca promoveu sua aprovação e ratificação.

Incidentes de derramamento em anos posteriores demonstraram, entretanto, a necessidade de um regime mais amplo de proteção do meio marinho contra poluição por óleo. Os desastres com os navios Amoco Cadiz (1978), Atlantic Empress (1979), Odissey (1988), Exxon Valdez (1989) e MT Haven (1991) influenciaram a revisão do modelo convencional então vigente.

Por essa razão, em 1992 a Convenção CLC 69 foi atualizada por meio de um Protocolo, que ora estamos a apreciar, o mesmo ocorrendo com o Fundo de 1971. Os textos atualizados dessas Convenções passaram a constituir a CLC 92 e o Fundo de 1992 (FUND 92), conhecidas como o “novo regime”, e entraram em vigor em 1996. O Fundo de 1971 deixou de vigorar em 2002 e foi definitivamente extinto em 2014. Atualmente, a CLC 1969, no seu texto original, já foi denunciada pela maioria dos signatários, estando em vigor para apenas 32, incluindo o Brasil, ao passo que o CLC 1992, já atualizada com a Resolução LEG.1(82), está em vigor para 144 países.



A CLC 92, criada pelo Protocolo de 1992, cobre danos por poluição ocorridos no território, mar territorial ou na zona econômica exclusiva (ZEE) ou área equivalente de um Estado Parte. A bandeira do petroleiro e a nacionalidade do proprietário do navio são irrelevantes para determinar o âmbito de aplicação.

“Danos por poluição” são definidos como perdas ou danos causados por contaminação. No caso de danos ambientais (exceto lucros cessantes devido à degradação ambiental), a compensação limita-se aos custos efetivamente incorridos ou a serem incorridos com medidas razoáveis para restaurar o ambiente contaminado. A definição de danos por poluição inclui medidas, tomadas em qualquer lugar, para prevenir ou minimizar danos por poluição no território, mar territorial, ZEE ou área equivalente de um Estado Parte (“medidas preventivas”). Despesas com medidas preventivas são reembolsáveis, mesmo quando não ocorre um derramamento de óleo, desde que haja uma ameaça grave e iminente de danos por poluição.

A Convenção cobre derramamentos de óleo transportado como carga ou óleo de combustível de navios de navegação marítima construídos ou adaptados para transportar óleo a granel como carga (em alguns casos, mesmo quando estão sem carga).

O proprietário de um petroleiro tem responsabilidade objetiva, ou seja, é responsável mesmo na ausência de culpa, por danos causados por poluição de derramamento de óleo de seu petroleiro em decorrência de um incidente. O proprietário está isento de responsabilidade sob a Convenção de 1992 apenas se provar que: (a) os danos resultaram de um ato de guerra ou de um desastre natural grave; ou (b) os danos foram causados exclusivamente por sabotagem de um terceiro; ou (c) os danos foram causados exclusivamente pela negligência das autoridades públicas na manutenção de sinais ou outros auxílios à navegação.

O proprietário do navio normalmente tem direito a limitar sua responsabilidade sob a Convenção de 1992. Os limites, conforme atualizados pela Resolução LEG.1(82), de 18 de outubro de 2000, aplicam-se conforme segue:



(a) Para um navio com arqueação bruta não superior a 5.000 unidades de arqueação, SDR 4.510.000 (aproximadamente USD 6,12 milhões);

(b) Para um navio com arqueação entre 5.000 e 140.000 unidades, SDR 4.510.000 (USD 6,12 milhões) mais SDR 631 (USD 856) para cada unidade adicional de arqueação; e

(c) Para um navio com arqueação igual ou superior a 140.000 unidades, SDR 89.770.000 (USD 121,8 milhões).

Se for provado que os danos por poluição resultaram de ato ou omissão pessoal do proprietário do navio, cometidos com a intenção de causar tais danos ou resultantes de conduta imprudente e com conhecimento de que provavelmente resultariam em tais danos, o proprietário perde o direito de limitar sua responsabilidade.

As reclamações por danos por poluição, nos termos da Convenção de Responsabilidade Civil de 1992, só podem ser feitas contra o proprietário registrado do petroleiro envolvido. Isso, no entanto, não impede que as vítimas busquem compensação fora da Convenção contra pessoas além do proprietário. Contudo, a Convenção proíbe reclamações contra empregados ou agentes do proprietário, membros da tripulação, o prático, o afretador (incluindo o afretador a casco nu), o gestor ou operador do navio, ou qualquer pessoa que realize operações de salvamento ou medidas preventivas. O proprietário tem o direito de buscar ação regressiva contra terceiros, conforme a legislação nacional aplicável.

O proprietário de um petroleiro que transporte mais de 2.000 toneladas de óleo persistente como carga é obrigado a manter seguro para cobrir sua responsabilidade sob a CLC 92. Os petroleiros devem portar a bordo um certificado que ateste a cobertura do seguro. Esse certificado também é exigido para navios que estejam entrando ou saindo de portos ou instalações terminais em Estados Partes da Convenção, mesmo que estejam registrados sob a bandeira de um Estado que não seja Parte da Convenção de 1992.

Reclamações por danos por poluição sob a Convenção podem ser feitas diretamente contra o segurador ou outra pessoa que forneça garantia



financeira para a responsabilidade do proprietário pelos danos por poluição. As ações de compensação nos termos da Convenção de 1992 contra o proprietário do navio ou seu segurador só podem ser apresentadas perante os tribunais do Estado Parte da Convenção em cujo território, mar territorial, ZEE ou área equivalente os danos ocorreram.

Há ainda um terceiro nível de proteção, advindo da criação de um Fundo Suplementar, por meio de Protocolo de 2003 à Convenção do Fundo de 1992, o qual oferece camada de compensação para grandes desastres de até US\$ 1 bilhão. Criada pela Convenção do Fundo de 1992, a organização *International Oil Pollution Compensation Funds* (IOPC) é responsável pela gestão dos fundos de compensação por poluição por óleo.

Não sendo parte da Convenção de 1992, nem do Fundo de 1992 e nem do Fundo Suplementar, o Brasil não pode acessar as três camadas do regime de indenização por danos causados por derramamento de petróleo e, mesmo na primeira camada, só tem acesso a valores menores, por estar atrelado ao regime antigo. Os fundos cobrem despesas com a limpeza e a recuperação ambiental, danos materiais e danos causados a pescadores e maricultores e ao setor turístico. As indenizações dos Fundos IOPC, geridos a partir de Londres, podem chegar a US\$ 295 milhões para os Estados membros do Fundo de 1992, e a USD 1 bilhão para os Estados membros do Fundo Suplementar.

Em 1997, o governo brasileiro iniciou o processo de adesão à CLC 92, porém o processo foi arquivado em 2010. Em 2019, o vazamento de óleo que atingiu a costa nordestina evidenciou as limitações da convenção de 1969. Relatórios das Comissões Externas da Câmara e do Senado Federal criadas para acompanhar o desastre recomendaram ao Ministério das Relações Exteriores que buscasse a adesão à CLC 92. Na ocasião, o presidente da Praticagem do Brasil destacou que, se o Brasil já tivesse aderido à Convenção, teria acesso imediato a mais de US\$ 1 bilhão em compensações.

Desse modo, a adesão à Convenção de 1992 representa uma oportunidade, ainda que tardia, de alinhamento do Brasil aos padrões



internacionais de compensação por dano ambiental, o que permitirá fortalecer o sistema de defesa ambiental das zonas costeiras e marítimas nacionais, na sua vertente de prevenção, resposta e remediação, e aumentar a resiliências das economias dessas regiões contra eventos adversos de poluição por derramamento de óleo. Esperamos que o País também possa completar esse processo com a adesão à Convenção do Fundo de 1992 e ao seu Protocolo Suplementar de 2003.

Em razão do exposto, voto pela **APROVAÇÃO** dos textos do Protocolo de 1992 à Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo (CLC PROT 1992) e das Emendas ao CLC PROT 1992, adotadas pela Resolução LEG.1(82), de 18 de outubro de 2000, nos termos do Projeto de Decreto Legislativo anexo.

Sala da Comissão, em de de 2024.

Deputado FLÁVIO NOGUEIRA



**COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA
NACIONAL**

**PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , DE 2024
(Mensagem nº 1.057, de 2024)**

Aprova os textos do Protocolo de 1992 à Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo (CLC PROT 1992) e das Emendas ao CLC PROT 1992, adotadas pela Resolução LEG.1(82), de 18 de outubro de 2000.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Ficam aprovados os textos do Protocolo de 1992 à Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo (CLC PROT 1992) e das Emendas ao CLC PROT 1992, adotadas pela Resolução LEG.1(82), de 18 de outubro de 2000.

Parágrafo único. Nos termos do inciso I do art. 49 da Constituição Federal, estão sujeitos à aprovação do Congresso Nacional quaisquer atos que possam resultar em denúncia ou em revisão dos referidos Protocolo e Emendas, bem como quaisquer ajustes complementares que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.

Art. 2º Este Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2024.

Deputado FLÁVIO NOGUEIRA

2024_16807





Câmara dos Deputados

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

MENSAGEM Nº 1.057, DE 2024

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, em reunião extraordinária realizada hoje, opinou pela aprovação da Mensagem nº 1.057/2024, nos termos do Projeto de Decreto Legislativo que apresenta, acatando o parecer do Relator, Deputado Flávio Nogueira.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Filipe Barros - Presidente; Arlindo Chinaglia, Augusto Coutinho, Carla Dickson, Carla Zambelli, Celso Russomanno, Claudio Cajado, Damião Feliciano, Delegado Ramagem, Dilceu Sperafico, Fausto Pinato, Flávio Nogueira, General Girão, Gustavo Gayer, Jefferson Campos, Jonas Donizette, Lucas Redecker, Luiz Carlos Hauly, Luiz Nishimori, Luiz Philippe de Orleans e Bragança, Marcelo Crivella, Márcio Marinho, Mario Frias, Rodrigo Valadares, Rui Falcão, Sâmia Bomfim, Welter, Zucco, Albuquerque, Alencar Santana, Amom Mandel, David Soares, Dr. Frederico, Evair Vieira de Melo, Fernanda Pessoa, General Pazuello, Giacobbo, Julio Lopes, Leonardo Monteiro, Marcos Pollon, Miguel Ângelo, Osmar Terra, Pastor Eurico, Pedro Lupion, Pr. Marco Feliciano, Raimundo Costa, Reinhold Stephanes, Rosangela Moro, Sargento Fahur, Silvia Waiãpi, Simone Marquette, Vinicius Carvalho e Zeca Dirceu.

Plenário da Comissão, em 23 de abril de 2025.

Deputado FILIPE BARROS
Presidente





COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 167, DE 2025 (MENSAGEM Nº 1.057, de 2024)

Aprova os textos do Protocolo de 1992 à Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo (CLC PROT 1992) e das Emendas ao CLC PROT 1992, adotadas pela Resolução LEG.1(82), de 18 de outubro de 2000.

Autora: Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional

Relator: Deputado Ricardo Ayres

I - RELATÓRIO

O projeto de decreto legislativo que chega para o exame desta Comissão “Aprova os textos do Protocolo de 1992 à Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo (CLC PROT 1992) e das Emendas ao CLC PROT 1992, adotadas pela Resolução LEG.1(82), de 18 de outubro de 2000”.

A adesão do Brasil à referida Convenção foi aprovada pelo Congresso Nacional em 04 de outubro de 1976 e ratificada junto à Organização Marítima Internacional – IMO – em 17 de dezembro de 1976. Após os trâmites legais, passou a valer para o nosso País a partir da edição do Decreto nº 79.437, de 28 de março de 1977.

Posteriormente, em 27 de novembro de 1992, a IMO adotou o Protocolo de 1992 à CLC 69 (CLC PROT 1992), em vigor desde 30 de maio de 1996. Em 18 de outubro de 2000, a IMO aprovou emendas ao CLC





PROT 1992, por meio da Resolução LEG.1(82), em vigor desde 1º de novembro de 2003 para todos os Estados-partes do referido CLC PROT 1992. Essas atualizações tiveram o condão de aumentar os limites indenizatórios de responsabilidade de proprietários de navios petroleiros nos casos de acidentes com poluição por derramamento de óleo, bem como ampliou o espaço marítimo aplicável para fins de responsabilidade civil nos referidos casos, passando a incluir, além do mar territorial, a Zona Econômica Exclusiva (ZEE), entre outras medidas. Atualmente, a CLC 1969, no seu texto original, continua em vigor para 32 países, incluindo o Brasil, ao passo que o CLC PROT 1992, já atualizado com a Resolução LEG.1(82), está em vigor para 144 países.

O projeto estabelece, também, que ficam sujeitos à aprovação do Congresso Nacional quaisquer atos que possam resultar em denúncia ou revisão do referidos Protocolos e Emendas, bem como quaisquer ajustes complementares que, nos termos do inciso I do art. 49 da Constituição Federal, acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo preocupa-se com estabelecer regras uniformes para a responsabilização civil do proprietário de navios por danos causados por poluição por óleo. A adesão do Brasil à referida Convenção foi aprovada pelo Congresso Nacional em 04 de outubro de 1976 e passou a valer para o nosso País a partir da edição do Decreto nº 79.437, de 28 de março de 1977.

Essa Convenção tem como objetivo principal estabelecer um regime jurídico internacional uniforme para tratar da responsabilidade civil e compensação por danos causados por derramamentos de óleo de navios, garantindo que haja compensação adequada às pessoas que sofrem danos por poluição por óleo resultantes de acidentes marítimos envolvendo navios transportadores de petróleo. Ela se mostrou fundamental para a proteção do





meio ambiente marinho e para garantir justiça às populações afetadas por desastres ambientais.

Em 1992, a Organização Marítima Internacional (IMO) adotou o Protocolo de 1992 à Convenção, e em 2000, aprovou emendas ao CLC PROT 1992, em vigor desde 1º de novembro de 2003 para todos os Estados-partes do referido que aprovaram as alterações. Entre outros avanços, essas atualizações tiveram o condão de aumentar os limites indenizatórios de responsabilidade de proprietários de navios petroleiros: para navios de arqueação bruta não superior a 5.000 toneladas, a responsabilidade é limitada a 3 milhões de DES (Direito Especial de Saque)¹; para navios de 5.000 a 140.000 de arqueação bruta a responsabilidade é limitada a 3 milhões de DES, mais 420 DES para cada unidade adicional de arqueação; e para navios com arqueação bruta superior a 140.000 a responsabilidade é limitada a 59,7 milhões de DES.

O Protocolo de 1992, também ampliou o espaço marítimo aplicável para fins de responsabilidade civil nos referidos casos, passando a incluir, além do mar territorial, a Zona Econômica Exclusiva (ZEE) ou área equivalente. Houve ainda a extensão da Convenção para cobrir derramamentos de embarcações marítimas construídas ou adaptadas para transportar petróleo a granel como carga, de modo que ela se aplique tanto a petroleiros carregados quanto vazios, incluindo derramamentos de óleo combustível desses navios.

Portanto, a ratificação do Protocolo de 1992 à Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo representa um avanço essencial para o fortalecimento da proteção ambiental marítima e da segurança jurídica no Brasil. A atualização dos valores de indenização e a ampliação a área de aplicação da convenção para além do mar territorial, entre outros avanços, permite maior abrangência e proteção contra esse tipo de desastre, beneficiando comunidades costeiras, atividades econômicas e o próprio Estado brasileiro.

Além do ganho ambiental, a adesão ao protocolo de 1992 proporciona maior previsibilidade e estabilidade jurídica às empresas de transporte marítimo de óleo que operam no Brasil, uma vez que estabelece regras claras e modernas sobre responsabilidade civil, limites de indenização e

¹ 1,00 DES equivale a R\$ 7.535 (Cotação de 16/06/2025) Fonte: <https://www.bcb.gov.br/conversao>
Câmara dos Deputados | Anexo III – Gabinete 676 | CEP: 70160-900 – Brasília/DF
Tel (61) 3215-5676 | dep.ricardoayres@camara.leg.br





seguro obrigatório. Essa atualização alinha o Brasil aos padrões internacionais mais adotados, já em vigor em mais de 140 países, e facilita a cooperação internacional em casos de acidentes com derramamento de óleo.

Trata-se, portanto, de medida que reforça a soberania brasileira sobre suas águas jurisdicionais, protege seu patrimônio ambiental e promove um ambiente mais seguro para o transporte marítimo.

Diante do exposto, no que cabe a esta Comissão regimentalmente analisar, somos pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 167, de 2025.

Sala da Comissão, em de de 2025.


Deputado RICARDO AYRES
Relator

temp-4-hours-expiration-7da16f21-c21a-4d10-8514-df773b98797716773412416210545675.tmp





Câmara dos Deputados

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 167, DE 2025

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, opinou pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 167/2025, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Ricardo Ayres.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Mauricio Neves - Presidente, Rosana Valle - Vice-Presidente, Bebeto, Bruno Ganem, Coronel Tadeu, Danrlei de Deus Hinterholz, Denise Pessôa, Flávio Nogueira, Guilherme Uchoa, Gutemberg Reis, Helena Lima, Juninho do Pneu, Luiz Carlos Busato, Luiz Fernando Faria, Miguel Lombardi, Paulo Alexandre Barbosa, Rodrigo Gambale, Rubens Otoni, Alexandre Guimarães, Antonio Carlos Rodrigues, Cezinha de Madureira, Delegado Bruno Lima, Duda Ramos, Fausto Pinato, Hugo Leal, Leônidas Cristino, Márcio Honaiser, Marcos Tavares, Paulo Guedes, Paulo Litro, Ricardo Ayres e Zé Trovão.

Sala da Comissão, em 02 de julho de 2025.

Deputado MAURICIO NEVES
Presidente



COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 167, DE 2025

Aprova os textos do Protocolo de 1992 à Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo (CLC PROT 1992) e das Emendas ao CLC PROT 1992, adotadas pela Resolução LEG.1(82), de 18 de outubro de 2000.

Autora: COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

Relator: Deputado NILTO TATTO

I – RELATÓRIO

O Projeto de Decreto Legislativo nº 167/2025 trata da aprovação do *Protocolo de 1992 à Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo (CLC PROT 1992)*, bem como das Emendas introduzidas pela Resolução LEG.1(82), de 18 de outubro de 2000.

O Brasil aderiu originalmente à Convenção de 1969, ato aprovado pelo Congresso Nacional em 4 de outubro de 1976 e ratificado junto à Organização Marítima Internacional (IMO) em 17 de dezembro do mesmo ano. A internalização ocorreu com a edição do Decreto nº 79.437, de 28 de março de 1977.

Anos mais tarde, em 27 de novembro de 1992, a IMO adotou um protocolo de atualização da Convenção, o chamado CLC PROT 1992, que passou a vigorar internacionalmente em 30 de maio de 1996. Esse instrumento foi posteriormente complementado pelas emendas introduzidas em 2000, por meio da Resolução LEG.1(82), em vigor desde 1º de novembro de 2003.

As mudanças introduzidas buscaram adequar o regime de responsabilidade civil às realidades contemporâneas do transporte marítimo, especialmente no que se refere à ampliação dos limites indenizatórios aplicáveis a acidentes com derramamento de óleo. Outra alteração relevante



foi a ampliação do espaço marítimo abrangido pela Convenção, que passou a contemplar não apenas o mar territorial, mas também a Zona Econômica Exclusiva (ZEE).

Atualmente, enquanto a Convenção de 1969 segue em vigor para 32 países — entre eles o Brasil —, o Protocolo de 1992 e suas emendas já contam com a adesão de 144 Estados, consolidando-se como o regime internacional prevalente sobre a matéria.

Por fim, o projeto em análise prevê que quaisquer atos futuros que impliquem denúncia, revisão ou ajustes ao referido protocolo e suas emendas estarão sujeitos à deliberação do Congresso Nacional, em conformidade com o disposto no inciso I do art. 49 da Constituição Federal, sempre que puderem gerar encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.

A proposição foi primeiramente examinada pela Comissão de Viação e Transportes (CVT), que deliberou favoravelmente à sua aprovação, considerando os reflexos da matéria sobre a navegação e o transporte marítimo de petróleo.

Em seguida, a proposta foi encaminhada a esta Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (CMADS), a quem compete avaliar os impactos ambientais decorrentes da adesão do Brasil às atualizações do regime internacional de responsabilidade civil em casos de poluição por óleo.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

A Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo foi concebida para estabelecer um regime uniforme de responsabilização do proprietário de navios em casos de acidentes que resultem em poluição por óleo. Trata-se de um marco essencial para a proteção do meio ambiente marinho, ao assegurar que danos decorrentes de derramamentos sejam devidamente indenizados e reparados.

Com a adoção do Protocolo de 1992 e das emendas aprovadas em 2000, esse regime foi fortalecido e ampliado, aumentando significativamente os limites de indenização aplicáveis e estendendo o espaço marítimo abrangido, que passou a incluir, além do mar territorial, a Zona Econômica Exclusiva (ZEE). Houve ainda a previsão expressa de cobertura



para situações envolvendo petroleiros descarregados, mas ainda suscetíveis a provocar poluição por óleo combustível.

Essas atualizações se mostram particularmente relevantes do ponto de vista ambiental. O Brasil possui uma extensa costa, comunidades pesqueiras e ecossistemas marinhos sensíveis que podem ser severamente impactados por acidentes dessa natureza. A adesão ao Protocolo de 1992 e às emendas posteriores garante que, em caso de sinistro, haverá mecanismos mais robustos de compensação, permitindo a reparação de danos ecológicos e sociais de forma mais célere e adequada.

Além da proteção ao meio ambiente, a atualização do regime jurídico fortalece a capacidade do País de responder a emergências ambientais de grande porte, harmonizando a legislação brasileira com os padrões internacionais adotados por mais de 140 países. Isso reforça a cooperação global em situações de poluição transfronteiriça e evita que o Brasil permaneça vinculado apenas a uma convenção desatualizada, como a CLC 1969, ainda vigente em nosso ordenamento.

A ratificação do CLC PROT 1992 e de suas emendas não apenas traz segurança jurídica ao setor de transporte marítimo, como também traduz um compromisso inequívoco com a sustentabilidade e a defesa do patrimônio ambiental nacional. Ao atualizar os limites indenizatórios e ampliar a abrangência territorial de aplicação, o Brasil dá um passo decisivo na construção de um ambiente regulatório mais moderno, justo e preventivo em relação a desastres ambientais.

Diante do exposto, no que cabe a esta Comissão regimentalmente analisar, **somos, no mérito, pela APROVAÇÃO do Projeto de Decreto Legislativo nº 167, de 2025.**

Sala das Sessões, em setembro de 2025.

Deputado NILTO TATTO
Relator





Câmara dos Deputados

COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 167, DE 2025

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, em reunião ordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, opinou pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 167 /2025, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Nilto Tatto.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Nilto Tatto e Carlos Henrique Gaguim - Vice-Presidentes, Bandeira de Mello, Bruno Ganem, Coronel Chrisóstomo, Delegado Bruno Lima, Delegado Matheus Laiola, Dilvanda Faro, Duda Salabert, Felipe Becari, Geovania de Sá, Ivan Valente, Socorro Neri, Túlio Gadêlha, Zé Vitor, Amom Mandel, Clodoaldo Magalhães, Fernando Mineiro, Gilson Daniel, Junio Amaral, Leônidas Cristino, Luiz Carlos Busato, Pedro Aihara, Sâmia Bomfim, Tabata Amaral e Zé Silva.

Sala da Comissão, em 01 de outubro de 2025.

Deputada ELCIONE BARBALHO
Presidente

