



DIÁRIO DO GOVERNO

PREÇO DESTE NUMERO — 1\$60

Toda a correspondência, quer oficial, quer relativa a anúncios e a assinaturas do «Diário do Governo» e do «Diário das Sessões», deve ser dirigida à Administração da Imprensa Nacional de Lisboa.

ASSINATURAS			
As três séries . . .	Ano 360\$	Semestre	200\$
A 1.ª série	140\$	»	80\$
A 2.ª série	120\$	»	70\$
A 3.ª série	120\$	»	70\$

Para o estrangeiro e ultramar acresce o porte do correio

O preço dos anúncios é de 4\$50 a linha, acrescido do respectivo imposto do selo, dependendo a sua publicação de depósito prévio a efectuar na Imprensa Nacional de Lisboa.

SUMÁRIO

Presidência do Conselho:

Declarações:

De terem sido autorizadas transferências de verbas dentro dos capítulos 2.º, 4.º e 8.º do orçamento de Encargos Gerais da Nação.

Ministério do Interior:

Declaração:

De terem sido autorizadas transferências de verbas dentro dos capítulos 4.º e 6.º do orçamento do Ministério.

Ministério das Finanças:

Decreto-Lei n.º 48 035:

Abre um crédito no Ministério das Finanças para a respectiva importância ser adicionada à verba inscrita no artigo 315.º, capítulo 13.º, do orçamento de Encargos Gerais da Nação para o corrente ano económico.

Ministério dos Negócios Estrangeiros:

Decreto-Lei n.º 48 036:

Aprova, para ratificação, com as reservas previstas nas alíneas a), b) e c) do n.º 2) do Protocolo de Assinatura, a Convenção Internacional sobre o Limite de Responsabilidade dos Proprietários dos Navios de Alto Mar, concluída em Bruxelas em 10 de Outubro de 1957.

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO

1.ª Repartição da Direcção-Geral da Contabilidade Pública

De harmonia com as disposições do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 25 299, de 6 de Maio de 1935, se publica que S. Ex.ª o Ministro de Estado adjunto do Presidente do Conselho, por seu despacho de 26 do mês em curso, autorizou, nos termos do § 2.º do artigo 17.º do Decreto n.º 16 670, de 27 de Março de 1929, as seguintes transferências:

CAPÍTULO 2.º

Presidência do Conselho

Gabinete dos Ministros de Estado Adjuntos

Artigo 30.º «Encargos administrativos»:

Do n.º 1) «Publicidade e propaganda» . . .	— 12 000\$00
Para o n.º 2) «Pagamento de serviços e encargos não especificados»	+ 12 000\$00

Supremo Tribunal Administrativo

Artigo 50.º «Despesas de comunicações»:

Do n.º 1) «Correios e telégrafos»	— 3 600\$00
Do n.º 3) «Transportes»	— 4 500\$00
	— 8 100\$00

Para o n.º 2) «Telefones»	+ 8 100\$00
-------------------------------------	-------------

CAPÍTULO 4.º

Secretariado Nacional da Informação, Cultura Popular e Turismo

Artigo 91.º «Encargos administrativos»:

Do n.º 1) «Para satisfação de despesas resultantes da execução do Decreto-Lei n.º 34 133 e Decreto n.º 34 134, de 24 de Novembro de 1944, não mencionadas em rubricas próprias»	— 70 000\$00
---	--------------

Para o n.º 5) «Bailados portugueses Verde-Gaio»	+ 70 000\$00
---	--------------

1.ª Repartição da Direcção-Geral da Contabilidade Pública, 26 de Outubro de 1967. — Pelo Chefe da Repartição, *Estêvão Pacheco Carrasco*.

De harmonia com as disposições do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 25 299, de 6 de Maio de 1935, se publica que S. Ex.ª o Secretário de Estado da Aeronáutica, por seu despacho de 24 do corrente mês, autorizou, nos termos do § 2.º do artigo 17.º do Decreto n.º 16 670, de 27 de Março de 1929, a seguinte transferência:

CAPÍTULO 8.º

Secretaria de Estado da Aeronáutica

Base Aérea n.º 1

Artigo 211.º «Despesas de conservação e aproveitamento do material»:

N.º 3) «De imóveis»:	
Da alínea 4 «Equipamentos para execução de obras»	— 4 500\$00

Para a alínea 3 «Equipamentos de instrução e de treino operacional, etc.» . . .	+ 4 500\$00
---	-------------

1.ª Repartição da Direcção-Geral da Contabilidade Pública, 26 de Outubro de 1967. — Pelo Chefe da Repartição, *Estêvão Pacheco Carrasco*.

MINISTÉRIO DO INTERIOR

3.ª Repartição da Direcção-Geral da Contabilidade Pública

De harmonia com as disposições do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 25 299, de 6 de Maio de 1935, se publica que S. Ex.ª o Ministro do Interior, por seu despacho de 30 do corrente mês, autorizou, nos termos do § 2.º do artigo 17.º do Decreto n.º 16 670, de 27 de Março de 1929, as seguintes transferências:

CAPÍTULO 4.º

Imprensa Nacional de Lisboa

Artigo 55.º «Despesas de conservação e aproveitamento do material»:

1) «De imóveis»:

Da alínea 2 «Linhas telefónicas privadas»	— 37 500\$00
Para a alínea 1 «Prédios urbanos»	+ 37 500\$00

CAPÍTULO 6.º

Polícia Internacional e de Defesa do Estado

Artigo 88.º «Despesas de comunicações»:

Do n.º 1) «Correios e telégrafos»	— 23 000\$00
Do n.º 3) «Transportes»	— 13 000\$00
	— 36 000\$00
Para o n.º 2) «Telefones»	+ 36 000\$00

3.ª Repartição da Direcção-Geral da Contabilidade Pública, 31 de Outubro de 1967. — O Chefe da Repartição, António Duarte Resina.

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

Direcção-Geral da Contabilidade Pública

Decreto-Lei n.º 48 035

Usando da faculdade conferida pela 1.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º É aberto no Ministério das Finanças um crédito especial no montante de 100 000 000\$, devendo a mesma importância ser adicionada à verba inscrita no artigo 315.º «Forças militares extraordinárias no ultramar», capítulo 13.º, do orçamento de Encargos Gerais da Nação para o corrente ano económico.

Art. 2.º Para compensação do crédito designado no artigo anterior, são efectuadas as seguintes alterações ao Orçamento Geral do Estado em execução, representativas de redução em verbas de despesas do Ministério das Finanças:

Capítulo 5.º, artigo 46.º, n.º 3), alínea 1	25 000 000\$00
Capítulo 20.º, artigo 216.º	75 000 000\$00
	<u>100 000 000\$00</u>

Art. 3.º Este diploma entra imediatamente em vigor.

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

Paços do Governo da República, 14 de Novembro de 1967. — AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ — António de

Oliveira Salazar — António Jorge Martins da Mota Veiga — Manuel Gomes de Araújo — Alfredo Rodrigues dos Santos Júnior — Mário Júlio de Almeida Costa — Ulisses Cruz de Aguiar Cortês — Joaquim da Luz Cunha — Fernando Quintanilha Mendonça Dias — Alberto Marciano Gorjão Franco Nogueira — José Albino Machado Vaz — Joaquim Moreira da Silva Cunha — Inocêncio Galvão Teles — José Gonçalo da Cunha Sottomayor Correia de Oliveira — Carlos Gomes da Silva Ribeiro — José João Gonçalves de Proença — Francisco Pereira Neto de Carvalho.

Para ser presente à Assembleia Nacional.

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção-Geral dos Negócios Económicos

Decreto-Lei n.º 48 036

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

Artigo único. É aprovada, para ratificação, com as reservas previstas nas alíneas a), b) e c) do n.º 2 do Protocolo de Assinatura, a Convenção Internacional sobre o Limite de Responsabilidade dos Proprietários dos Navios de Alto Mar, concluída em Bruxelas em 10 de Outubro de 1957, cujo texto em língua francesa e respectiva tradução para português vão anexos ao presente decreto-lei.

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

Paços do Governo da República, 14 de Novembro de 1967. — AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ — António de Oliveira Salazar — António Jorge Martins da Mota Veiga — Manuel Gomes de Araújo — Alfredo Rodrigues dos Santos Júnior — Mário Júlio de Almeida Costa — Ulisses Cruz de Aguiar Cortês — Joaquim da Luz Cunha — Fernando Quintanilha Mendonça Dias — Alberto Marciano Gorjão Franco Nogueira — José Albino Machado Vaz — Joaquim Moreira da Silva Cunha — Inocêncio Galvão Teles — José Gonçalo da Cunha Sottomayor Correia de Oliveira — Carlos Gomes da Silva Ribeiro — José João Gonçalves de Proença — Francisco Pereira Neto de Carvalho.

Para ser presente à Assembleia Nacional.

CONVENTION INTERNATIONALE SUR LA LIMITATION DE LA RESPONSABILITÉ DES PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES DE MER

Les Hautes Parties Contractantes,

Ayant reconnu l'utilité de fixer d'un commun accord certaines règles uniformes concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer;

Ont décidé de conclure une Convention à cet effet, et en conséquence ont convenu ce qui suit:

ARTICLE 1.

1) Le propriétaire d'un navire de mer peut limiter sa responsabilité au montant déterminé par l'article 3 de la présente Convention pour les créances qui résultent de l'une des causes suivantes, à moins que l'événement donnant naissance à la créance ait été causé par la faute personnelle du propriétaire:

a) Mort ou lésions corporelles de toute personne se trouvant à bord pour être transportée, et pertes

ou dommages de tous biens se trouvant à bord du navire;

- b) Mort ou lésions corporelles de toute autre personne sur terre ou sur l'eau, pertes ou dommages à tous autres biens ou atteintes à tous droits causés par le fait, la négligence ou la faute de toute personne se trouvant à bord du navire, dont le propriétaire est responsable, ou de toute autre personne ne se trouvant pas à bord et dont le propriétaire est responsable, pourvu que, dans ce dernier cas, le fait, la négligence ou la faute se rapportent à la navigation, à l'administration du navire, au chargement, au transport ou au déchargement de la cargaison, à l'embarquement, au transport ou au débarquement des passagers;
- c) Toute obligation ou responsabilité imposée par une loi relative à l'enlèvement des épaves et se rapportant au renflouement, à l'enlèvement ou à la destruction d'un navire coulé, échoué ou abandonné (y compris tout ce qui se trouve à bord), ainsi que toute obligation ou responsabilité résultant des dommages causés par un navire de mer aux ouvrages d'art des ports, bassins et voies navigables.

2) Dans la présente Convention, l'expression «dommages corporels» désigne les créances d'indemnité résultant de mort et de lésions corporelles; l'expression «dommages matériels» désigne toutes les autres créances mentionnées au paragraphe 1) ci-dessus.

3) Le droit d'un propriétaire de navire de limiter sa responsabilité dans les cas visés au paragraphe 1) du présent article lui est reconnu même si sa responsabilité dérive de la propriété, de la possession, de la garde ou du contrôle du navire, sans preuve de sa faute ou de celle de personnes dont il doit répondre.

4) Le présent article ne s'applique pas:

- a) Aux créances du chef d'assistance, de sauvetage ou de contribution en avarie commune;
- b) Aux créances du capitaine, des membres de l'équipage ou de tous autres préposés du propriétaire du navire se trouvant à bord ou dont les fonctions se rattachent au service du navire, ainsi qu'aux créances de leurs héritiers et ayants cause, si, selon la loi régissant le contrat d'engagement, le propriétaire n'a pas le droit de limiter sa responsabilité relativement à ces créances, ou si, selon cette loi, il ne peut le faire qu'à concurrence d'un montant supérieur à celui prévu à l'article 3 ci-après.

5) Si le propriétaire d'un navire est autorisé à faire valoir à l'égard d'un créancier une créance pour un dommage résultant du même événement, les créances respectives seront compensées, et les dispositions de la présente Convention ne s'appliqueront qu'au solde éventuel.

6) La lex fori déterminera la personne à qui incombe la preuve que l'événement donnant lieu à la créance a été ou non causé par la faute personnelle du propriétaire.

7) Le fait d'invoquer la limitation de sa responsabilité n'importe pas la reconnaissance de cette responsabilité.

ARTICLE 2

1) La limitation de la responsabilité déterminée par l'article 3 de la présente Convention s'applique à l'ensemble des créances du chef de dommages corporels et de dommages matériels nées d'un même événement, sans

avoir égard aux créances nées ou à naître d'un autre événement.

2) Lorsque l'ensemble des créances résultant d'un même événement dépasse les limites de la responsabilité telles qu'elles sont déterminées par l'article 3, le montant global correspondant à ces limites pourra être constitué en un fonds de limitation unique.

3) Le fonds ainsi constitué est affecté exclusivement au règlement des créances auxquelles la limitation de la responsabilité est opposable.

4) Après la constitution du fonds, aucun droit ne peut être exercé, pour les mêmes créances, sur d'autres biens du propriétaire par les créanciers auxquels le fonds est réservé, à condition que le fonds de limitation soit effectivement disponible au profit du demandeur.

ARTICLE 3

1) Les montants auxquels le propriétaire d'un navire peut limiter sa responsabilité dans les cas prévus à l'article 1 sont:

- a) Au cas où l'événement n'a donné lieu qu'à des dommages matériels, une somme totale de 1000 francs par tonneau de jauge du navire;
- b) Au cas où l'événement n'a donné lieu qu'à des dommages corporels, une somme totale de 3100 francs par tonneau de jauge du navire;
- c) Au cas où l'événement a donné lieu à la fois à des dommages corporels et à des dommages matériels, une somme totale de 3100 francs par tonneau de jauge du navire, dont une première partie de 2100 francs par tonneau de jauge sera exclusivement affectée au règlement des créances du chef de dommages corporels, et dont une seconde partie de 1000 francs par tonneau de jauge du navire sera affectée au paiement des créances du chef de dommages matériels; toutefois, lorsque la première partie est insuffisante pour payer intégralement les créances du chef de dommages corporels, le solde impayé de celles-ci viendra en concurrence avec les créances du chef de dommages matériels pour être payé par la seconde partie du fonds.

2) Dans chaque partie du fonds de limitation, la répartition se fera entre les créanciers, proportionnellement au montant de leurs créances reconnues.

3) Si, avant la répartition du fonds, le propriétaire d'un navire a payé en tout ou en partie une des créances indiquées à l'article 1, paragraphe 1), il est autorisé à prendre, à due concurrence, les lieu et place de son créancier dans la distribution du fonds, mais seulement dans la mesure où, selon le droit du pays où le fonds est constitué, ce créancier aurait pu faire reconnaître en justice sa créance contre le propriétaire.

4) Lorsque le propriétaire établit qu'il pourrait être ultérieurement contraint de payer en tout ou en partie une des créances indiquées à l'article 1, paragraphe 1), le tribunal ou toute autre autorité compétente du pays où le fonds est constitué pourra ordonner qu'une somme suffisante sera provisoirement réservée pour permettre au propriétaire de faire ultérieurement valoir ses droits sur le fonds, aux conditions indiquées dans le paragraphe précédent.

5) Pour déterminer la limite de la responsabilité d'un propriétaire de navire, conformément aux dispositions du présent article, tout navire de moins de 300 tonneaux de jauge sera assimilé à un navire de ce tonnage.

6) Le franc mentionné dans cet article est considéré comme se rapportant à une unité constituée par 65 milligrammes et demi d'or au titre de 900 millièmes de fin. Les montants mentionnés au paragraphe 1) du présent article seront convertis dans la monnaie nationale de l'État dans lequel la limitation de la responsabilité est invoquée; la conversion s'effectuera suivant la valeur de cette monnaie par rapport à l'unité définie ci-dessus, à la date où le propriétaire de navire aura constitué le fonds, effectué le paiement ou fourni, conformément à la loi de cet État, toute garantie équivalente.

7) Pour l'application de cette Convention, le tonnage sera calculé comme suit:

Pour tous autres navires, le tonnage net.

ARTICLE 4

Sans préjudice des dispositions prévues à l'article 3, paragraphe 2), de la présente Convention, les règles relatives à la constitution et à la distribution du fonds éventuel et toutes les règles de procédure sont déterminées par la loi nationale de l'État où le fonds est constitué.

ARTICLE 5

1) Dans tous les cas où un propriétaire est autorisé à limiter sa responsabilité, en vertu de la présente Convention, et lorsque le navire ou tout autre navire ou tout autre bien appartenant au même propriétaire a été saisi dans le ressort d'un État contractant, ou qu'une caution ou une autre garantie a été fournie pour éviter la saisie, le tribunal ou toute autre autorité compétente de cet État peut ordonner la mainlevée de la saisie du navire ou de tout autre bien ou la libération de la garantie donnée, à condition qu'il soit prouvé que le propriétaire a déjà fourni une caution suffisante ou toute autre garantie pour une somme égale à la pleine limite de sa responsabilité, telle qu'elle résulte de la présente Convention et que la caution ou la garantie ainsi fournie est effectivement disponible au profit du demandeur, conformément à ses droits.

2) Lorsque, dans les circonstances mentionnées sous le paragraphe 1) du présent article, une caution ou autre garantie a déjà été donnée:

- a) Au port où s'est produit l'accident donnant lieu à la créance;
- b) Au premier port d'escale après l'accident, si celui-ci n'a pas eu lieu dans un port;
- c) Au port, de débarquement ou de déchargement, s'il s'agit d'une créance relative à des dommages corporels ou à des dommages aux marchandises;

le tribunal ou toute autre autorité compétente ordonnera la mainlevée de la saisie du navire ou la libération de la caution ou autre garantie lorsque les conditions indiquées au paragraphe 1) du présent article seront réunies.

3) Les dispositions des paragraphes 1) et 2) du présent article seront également applicables si la caution ou toute autre garantie déjà donnée est inférieure à l'entière limite de la responsabilité sous l'empire de la présente Convention, à condition qu'une caution ou toute autre garantie suffisante soit donnée pour la différence.

4) Lorsque le propriétaire a donné caution ou fourni une autre garantie pour un montant correspondant à la pleine limite de sa responsabilité conformément à la présente Convention, cette caution ou cette autre garantie pourront servir au paiement de toutes les créances dérivant d'un

même événement et pour lesquelles le propriétaire peut limiter sa responsabilité.

5) La procédure relative aux actions engagées par application des dispositions de la présente Convention et les délais dans lesquels ces actions doivent être exercées, seront réglés par la loi nationale de l'État contractant dans lequel le procès a lieu.

ARTICLE 6

1) Dans la présente Convention, la responsabilité du propriétaire du navire inclut la responsabilité du navire lui-même.

2) Sous réserve du paragraphe 3) du présent article, les dispositions de cette Convention seront applicables à l'affrètement, à l'armateur, à l'armateur gérant, ainsi qu'aux capitaine, membres de l'équipage et autres préposés du propriétaire, de l'affrètement, de l'armateur ou de l'armateur gérant, agissant dans l'exercice de leurs fonctions, de la même manière qu'elles s'appliquent au propriétaire lui-même, sans que le montant global de la responsabilité limitée du propriétaire et de toutes ces autres personnes du chef de dommages corporels et matériels, résultant d'un même événement, puisse excéder les montants fixés conformément à l'article 3 de la présente Convention.

3) Lorsqu'une action est dirigée contre le capitaine ou des membres de l'équipage, ceux-ci peuvent limiter leur responsabilité même si l'événement qui est à l'origine de la créance a pour cause leur faute personnelle. Toutefois, si le capitaine ou le membre de l'équipage est en même temps seul propriétaire, co-propriétaire, affrètement, armateur ou armateur gérant, la disposition du présent paragraphe ne s'applique que lorsqu'il s'agit d'une faute commise en sa qualité de capitaine ou de membre de l'équipage.

ARTICLE 7

La présente Convention s'appliquera chaque fois que le propriétaire d'un navire ou toute autre personne ayant le même droit en vertu de l'article 6, limite ou cherche à limiter sa responsabilité devant les tribunaux de l'un des États contractants ou tente de faire libérer un navire ou tout autre bien saisi ou une caution ou toute autre garantie, dans le territoire de l'un de ces États.

Néanmoins, tout État contractant aura le droit d'exclure totalement ou partiellement du bénéfice de cette Convention tout État non contractant au toute personne qui n'a pas, au moment où elle prend des mesures pour limiter sa responsabilité ou pour obtenir, conformément à l'article 5, la libération d'un navire, ou tout autre bien saisi ou d'une caution ou de toute autre garantie, sa résidence habituelle ou son siège principal d'exploitation dans l'un des États contractants ou dont le navire à raison duquel elle veut limiter sa responsabilité ou dont elle veut obtenir la libération, ne bat pas, à la date ci-dessus prévue, le pavillon de l'un des États contractants.

ARTICLE 8

Tout État contractant se réserve le droit de déterminer quelles sont les autres catégories de navires qui seront assimilées aux navires de mer pour les besoins de la présente Convention.

ARTICLE 9

La présente Convention est ouverte à la signature des États représentés à la dixième session de la Conférence diplomatique de Droit Maritime.

ARTICLE 10

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement belge, qui en notifiera de dépôt par la voie diplomatique à tous les Etats signataires et adhérents.

ARTICLE 11

1) La présente Convention entrera en vigueur six mois après la date du dépôt d'au moins dix instruments de ratification dont au moins cinq émanant d'Etats qui possèdent chacun un tonnage global égal ou supérieur à un million de tonneaux de jauge brute.

2) Pour chaque Etat signataire, ratifiant la Convention après la date du dépôt de l'instrument de ratification déterminant l'entrée en vigueur telle qu'elle est fixée au paragraphe 1) du présent article, elle entrera en vigueur six mois après le dépôt de son instrument de ratification.

ARTICLE 12

Tout Etat non représenté à la dixième session de la Conférence diplomatique de Droit Maritime pourra adhérer à la présente Convention.

Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Gouvernement belge, qui en avisera par la voie diplomatique tous les Etats signataires et adhérents.

La Convention entrera en vigueur pour l'Etat adhérent six mois après la date du dépôt de son instrument d'adhésion, mais pas avant la date d'entrée en vigueur de la Convention telle qu'elle est fixée à l'article 11, paragraphe 1).

ARTICLE 13

Chacune des Hautes Parties Contractantes aura le droit de dénoncer la présente Convention à tout moment après son entrée en vigueur à son égard. Toutefois, cette dénonciation ne prendra effet qu'un an après la date de réception de la notification de dénonciation au Gouvernement belge, qui en avisera par la voie diplomatique tous les Etats signataires et adhérents.

ARTICLE 14

1) Toute Haute Partie Contractante peut, au moment de la ratification, de l'adhésion, ou à tout moment ultérieur, notifier par écrit au Gouvernement belge que la présente Convention s'applique aux territoires ou à certains territoires dont elle assure les relations internationales. La Convention sera applicable aux dits territoires six mois après la date de réception de cette notification par le Gouvernement belge, mais pas avant la date d'entrée en vigueur de la présente Convention à l'égard de cette Haute Partie Contractante.

2) Toute Haute Partie Contractante qui a souscrit une déclaration au titre du paragraphe 1) du présent article, étendant l'application de la Convention aux territoires ou à certains territoires dont elle assure les relations internationales, pourra à tout moment aviser le Gouvernement belge que la Convention cesse de s'appliquer aux territoires en question. Cette dénonciation prendra effet un an après la date de réception par le Gouvernement belge de la notification de dénonciation.

3) Le Gouvernement belge avisera par la voie diplomatique tous les Etats signataires et adhérents de toute notification reçue par lui au titre du présent article.

ARTICLE 15

Toute Haute Partie Contractante pourra, à l'expiration du délai de trois ans qui suivra l'entrée en vigueur à son égard de la présente Convention, demander la réunion d'une Conférence chargée de statuer sur toutes les propositions tendant à la révision de la présente Convention.

Toute Haute Partie Contractante qui désirerait faire usage de cette faculté en avisera le Gouvernement belge, qui se chargera de convoquer la Conférence dans les six mois.

ARTICLE 16

La présente Convention remplace et abroge, pour les relations entre les Etats qui la ratifient ou y adhèrent, la Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, signée à Bruxelles, le 25 août 1924.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires, dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

Fait à Bruxelles, le 10 octobre 1957, en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les archives du Gouvernement belge, qui en délivrera des copies certifiées conformes.

Protocole de signature

1) Tout Etat pourra, lors de la signature, de la ratification ou de l'adhésion à la présente Convention, formuler les réserves prévues au paragraphe 2). Aucune autre réserve à la présente Convention ne sera recevable.

2) Les réserves suivantes seront seules recevables:

- a) Réserve du droit d'exclure l'application de l'article 1, paragraphe 1), c).
- b) Réserve du droit de régler par la loi nationale le système de limitation de responsabilité applicable aux navires de moins de 300 tonneaux de jauge.
- c) Réserve du droit de donner effet à la présente Convention, soit en lui donnant force de loi, soit en incluant dans la législation nationale les dispositions de la présente Convention sous une forme appropriée à cette législation.

CONVENÇÃO INTERNACIONAL SOBRE LIMITE DE RESPONSABILIDADE DOS PROPRIETÁRIOS DE NAVIOS DE ALTO MAR

As Altas Partes Contratantes,

Tendo reconhecido a utilidade de fixar de comum acordo certas regras uniformes relativas à limitação da responsabilidade dos proprietários de navios de alto mar;

Decidiram concluir uma Convenção para esse efeito e, consequentemente, acordaram no seguinte:

ARTIGO 1

1) O proprietário de um navio de alto mar pode limitar a sua responsabilidade ao montante determinado no artigo 3 desta Convenção em relação aos pedidos de indemnização resultantes de qualquer das seguintes causas,

a menos que o motivo que deu origem ao referido pedido tenha resultado da culpa pessoal do proprietário:

- a) Morte ou lesões corporais de qualquer pessoa encontrando-se a bordo do navio para ser transportada, e perdas ou danos de quaisquer bens a bordo do navio;
- b) Morte ou lesões corporais de qualquer outra pessoa, quer em terra, quer no mar, perdas ou danos de quaisquer outros bens ou infracções a quaisquer direitos causados pela acção, negligência ou dolo de qualquer pessoa a bordo do navio, por quem o proprietário seja responsável, ou de qualquer outra pessoa que, não se encontrando a bordo do navio e por quem o proprietário é responsável, desde que, neste último caso, a acção, negligência, ou dolo se refiram à navegação ou à administração do navio ou ao carregamento, transporte ou descarregamento da sua carga, ou ao embarque, transporte ou desembarque dos passageiros;
- c) Qualquer obrigação ou responsabilidade imposta por uma lei referente à remoção de destroços, no que diga respeito à remoção ou destruição de qualquer navio afundado, à deriva ou abandonado (incluindo tudo o que se encontra a bordo), bem como qualquer obrigação ou responsabilidade emergente de danos causados às obras de arte dos portos, bacias e vias navegáveis.

2) Na presente Convenção a expressão «danos corporais» significa os pedidos de indemnização resultantes de morte e lesões corporais; a expressão «danos materiais» significa quaisquer outros pedidos mencionados no parágrafo 1) deste artigo.

3) O proprietário pode limitar a sua responsabilidade nas hipóteses previstas no parágrafo 1) deste artigo, mesmo nos casos em que, sem haver prova de negligência da sua parte ou da parte de pessoas pelas quais responde, a sua responsabilidade deriva da propriedade, posse, custódia ou do domínio do navio.

4) O presente artigo não se aplica:

- a) Aos pedidos de indemnização por salvamento ou por contribuição em avarias comuns;
- b) Aos pedidos de indemnização do comandante, dos membros da tripulação ou de todos os outros empregados do proprietário do navio que se encontram a bordo ou cujas funções se refiram ao serviço do navio, assim como aos pedidos de indemnização dos seus herdeiros, dependentes ou representantes, se, segundo a lei reguladora do contrato de trabalho, o proprietário não tem o direito de limitar a responsabilidade relativamente a estes pedidos, ou se, segundo esta mesma lei, só lhe for permitido limitar a sua responsabilidade a um montante superior ao previsto no artigo 3 desta Convenção.

5) Se o proprietário de um navio for autorizado a apresentar contra o credor um pedido de indemnização por um dano derivado da mesma ocorrência, os pedidos de indemnização respectivos serão compensáveis e as disposições da presente Convenção aplicar-se-ão apenas ao saldo que houver.

6) A *lex fori* determinará a pessoa sobre a qual recai o ónus da prova de que a ocorrência foi ou não causada por culpa pessoal do proprietário.

7) A invocação da limitação de responsabilidade não implica o reconhecimento dessa responsabilidade.

ARTIGO 2

1) A limitação da responsabilidade prevista no artigo 8 da presente Convenção aplicar-se-á ao conjunto dos pedidos de indemnização, quer corporais, quer materiais, que tenham derivado do mesmo evento, sem se referir aos pedidos de indemnização resultantes ou que venham a resultar de um outro evento.

2) Quando o conjunto dos pedidos de indemnização que derivam do mesmo evento excedam os limites da responsabilidade, tais como são determinados pelo artigo 3, o montante global correspondente a esses limites poderá constituir-se num fundo de limitação único.

3) O fundo assim constituído será exclusivamente consignado ao pagamento dos pedidos de indemnização em relação aos quais a limitação de responsabilidade pode ser invocada.

4) Depois da constituição do fundo nenhum credor deste poderá exercer o seu direito sobre quaisquer outros bens do proprietário por pedidos de indemnização aos quais o fundo está consignado, desde que o fundo de limitação esteja efectivamente afectado ao benefício do credor.

ARTIGO 3

1) Os montantes aos quais o proprietário de um navio pode limitar a sua responsabilidade, de harmonia com o artigo 1, são:

- a) Quando da ocorrência derivarem apenas danos materiais, uma soma total de 1000 francos por cada tonelada de arqueação do navio;
- b) Quando da ocorrência derivarem apenas danos corporais, uma soma total de 3100 francos por cada tonelada de arqueação do navio;
- c) Quando da ocorrência derivarem ao mesmo tempo danos pessoais e danos materiais, uma soma total de 3100 francos por cada tonelada de arqueação do navio, da qual uma primeira parte de 2100 francos por cada tonelada de arqueação do navio deverá ser exclusivamente afectada ao pagamento dos pedidos de indemnização sobre danos pessoais e uma segunda parte de 1000 francos por cada tonelada de arqueação do navio será exclusivamente consignada ao pagamento dos pedidos de indemnização de danos materiais; no entanto, desde que a primeira parte seja insuficiente para pagar integralmente os pedidos de indemnização de danos pessoais, o saldo por pagar dos danos pessoais virá concorrer com os pedidos de indemnização por danos materiais para ser pago pela segunda parte do fundo.

2) Em cada uma das partes do fundo de limitação a repartição entre os credores far-se-á em proporção com os montantes dos créditos reconhecidos.

3) Se, antes de o fundo ter sido repartido, o proprietário do navio tiver pago, no todo ou em parte, um dos pedidos de indemnização indicados no artigo 7, parágrafo 1), poderá tomar, a fim de concorrer na distribuição do fundo, a mesma posição do seu credor, mas somente na medida em que, segundo o direito do país onde o fundo for constituído, este credor possa fazer valer com justiça o seu direito contra o proprietário.

4) Quando o proprietário do navio verificar que poderá posteriormente ser compelido a pagar em todo ou em parte qualquer dos pedidos de indemnização indicados no parágrafo 1) do artigo 1, o tribunal, ou outra autoridade competente do país onde o fundo for constituído, poderá

determinar que uma quantia considerada suficiente seja provisoriamente reservada para permitir ao proprietário do navio fazer valer posteriormente o seu crédito sobre o fundo nas condições estabelecidas no parágrafo precedente.

5) Para o efeito de determinar o limite da responsabilidade do proprietário de um navio de harmonia com as disposições deste artigo todo o navio com menos de 300 t de arqueação será considerado um navio desta tonelagem.

6) O franco mencionado neste artigo é considerado como dizendo respeito a uma unidade constituída por 65,5 mg de ouro ao título de 0,900 de finura.

Os montantes mencionados no parágrafo 1) do presente artigo deverão ser convertidos em moeda nacional do Estado no qual a limitação de responsabilidade é invocada. A conversão efectuar-se-á com base no valor dessa moeda em relação à unidade acima definida na data em que o proprietário do navio tiver constituído o fundo de limitação, feito o pagamento ou dado a garantia que, segundo a lei desse Estado, equivaler ao pagamento.

7) Para efeitos da presente Convenção a tonelagem deverá ser calculada da seguinte maneira:

Para os navios a vapor ou outros navios de propulsão mecânica, a tonelagem líquida acrescida do montante deduzido de arqueação bruta por causa do espaço ocupado pelos aparelhos de força motriz para efeito de determinar a tonelagem líquida;

Para todos os outros navios, a tonelagem líquida.

ARTIGO 4

Sem prejuízo das disposições do artigo 3, parágrafo 2), da presente Convenção, as normas relativas à constituição e repartição do fundo de limitação, se as houver, e todas as normas de processo devem ser determinadas pela lei nacional do Estado em que o fundo for constituído.

ARTIGO 5

1) Sempre que o proprietário de um navio for autorizado a limitar a sua responsabilidade de harmonia com a presente Convenção e sempre que o navio ou qualquer outro navio ou quaisquer outros bens pertencentes ao mesmo proprietário forem arrestados dentro da área de jurisdição de um Estado Contratante, ou que uma caução ou outra garantia tenha sido prestada para evitar o arresto, o tribunal ou qualquer outra autoridade competente desse Estado poderá ordenar o levantamento do arresto do navio ou de qualquer outro bem, ou a libertação da garantia dada, desde que seja provado que o proprietário do navio já prestou uma caução suficiente ou qualquer outra garantia igual ao limite total da sua responsabilidade, tal como resulta da presente Convenção, e que a caução ou garantia assim prestada esteja efectivamente disponível para benefício do credor em conformidade com os seus direitos.

2) Quando, nas circunstâncias mencionadas no parágrafo 1) deste artigo, a caução ou outra garantia tiver já sido prestada:

- a) No porto onde ocorreu o acidente do qual derivou o pedido de indemnização;
- b) No primeiro porto de escala depois do acidente, se o acidente não se registou num porto;
- c) No porto de desembarque ou de descarga, se o pedido de indemnização disser respeito a danos pessoais ou a danos na mercadoria;

o tribunal ou qualquer outra autoridade competente deverá ordenar o levantamento da apreensão do navio ou a libertação da caução ou da garantia prestada, quando

se tenham verificado as condições indicadas no parágrafo 1) do presente artigo.

3) As disposições dos parágrafos 1) e 2) do presente artigo deverão igualmente aplicar-se se a caução ou a outra garantia prestada for de montante inferior ao limite total de responsabilidade estabelecida pela presente Convenção, desde que uma caução ou outra garantia suficiente seja prestada para a diferença.

4) Quando o proprietário do navio tiver prestado caução ou outra garantia num montante igual ao limite total da sua responsabilidade de harmonia com a presente Convenção, tal caução ou outra garantia poderá servir para pagamento de todos os pedidos de indemnização derivados de um mesmo evento e em relação aos quais o proprietário do navio pode limitar a sua responsabilidade.

5) As questões processuais relativas às acções intentadas para aplicação das disposições da presente Convenção, bem como os prazos dentro dos quais devem ser intentadas, serão reguladas pela lei nacional do Estado Contratante no qual a acção tiver lugar.

ARTIGO 6

1) Na presente Convenção a responsabilidade do proprietário do navio inclui a responsabilidade do próprio navio.

2) Sob reserva do parágrafo 3) deste artigo, as disposições da presente Convenção serão aplicáveis ao fretador, ao armador e ao armador gerente do navio, bem como ao comandante, aos membros da tripulação e aos outros empregados do proprietário, fretador, armador ou armador gerente, enquanto actuando no exercício das suas funções, da mesma maneira como se aplicam ao proprietário, sem que o montante total da responsabilidade limitada do proprietário e de todas essas outras pessoas por danos corporais e materiais derivando de um mesmo evento possa exceder os montantes fixados de harmonia com o artigo 3 da presente Convenção.

3) Quando a acção for intentada contra o comandante ou os membros da tripulação, um e outros podem limitar a sua responsabilidade, mesmo se o evento do qual derivam os pedidos de indemnização tiver por causa a sua culpa pessoal. Se, no entanto, o comandante ou um membro da tripulação for ao mesmo tempo proprietário, co-proprietário, fretador, armador ou armador gerente do navio, as disposições deste parágrafo aplicar-se-ão apenas quando se tratar de acção, negligência ou dolo cometido na qualidade de comandante ou de membro da tripulação.

ARTIGO 7

A presente Convenção aplicar-se-á sempre que o proprietário de um navio ou qualquer outra pessoa com os mesmos direitos em virtude do artigo 6, limite ou procure limitar a sua responsabilidade perante os tribunais de um dos Estados Contratantes, ou procure libertar o navio ou qualquer outro bem arrestado ou uma caução ou qualquer outra garantia prestada dentro do território de um destes Estados.

No entanto, cada Estado Contratante terá o direito de excluir, no todo ou em parte, do benefício da presente Convenção qualquer Estado não Contratante ou qualquer pessoa que não tenha, no momento em que tome as medidas para limitar a sua responsabilidade ou para obter de harmonia com o artigo 5 a libertação de um navio ou de qualquer outro bem apreendido ou da caução ou outra garantia, a sua residência habitual ou sede principal de exploração dos negócios num dos Estados Contratantes, ou cujo navio em relação ao qual procura limitar a sua responsabilidade ou obter a libertação não arvore, no mo-

mento acima previsto, o pavilhão de um dos Estados Contratantes.

Cada Estado Contratante reserva-se o direito de decidir quais são as categorias de navios que devem ter o mesmo tratamento que os navios de alto mar para os fins da presente Convenção.

ARTIGO 8

Cada Estado Contratante reserva o direito de determinar quais as outras classes de navios que serão equiparadas aos navios de alto mar para os fins da presente Convenção.

ARTIGO 9

A presente Convenção está patente à assinatura dos Estados representados na décima sessão da Conferência Diplomática sobre Direito Marítimo.

ARTIGO 10

A presente Convenção deverá ser ratificada e os instrumentos de ratificação deverão ser depositados junto do Governo Belga, que notificará do depósito, por via diplomática, todos os outros Estados signatários e aderentes.

ARTIGO 11

1) A presente Convenção entrará em vigor seis meses após a data de depósito de pelo menos dez instrumentos de ratificação, dos quais cinco, pelo menos, tenham sido depositados por Estados que tenham uma arqueação igual ou superior a 1 000 000 t brutas.

2) Para cada Estado signatário que ratificar a Convenção depois da data do depósito do instrumento de ratificação determinando a entrada em vigor tal como está estipulado no parágrafo 1) deste artigo, a presente Convenção entrará em vigor seis meses depois do depósito do respectivo instrumento de ratificação.

ARTIGO 12

Qualquer Estado não representado na décima sessão da Conferência Diplomática sobre Direito Marítimo poderá aderir à presente Convenção.

Os instrumentos de adesão devem ser depositados junto do Governo Belga, que informará por via diplomática todos os Estados signatários e aderentes do depósito de tais instrumentos.

A Convenção entrará em vigor em cada Estado aderente seis meses depois da data do depósito do respectivo instrumento de adesão, mas nunca antes da data da entrada em vigor da Convenção, tal como ficou estabelecida no artigo 11, parágrafo 1).

ARTIGO 13

Cada uma das Altas Partes Contratantes terá o direito de denunciar a presente Convenção em qualquer momento depois da sua entrada em vigor.

No entanto, essa denúncia só produzirá efeitos um ano depois da data da recepção da notificação da denúncia pelo Governo Belga, o qual a deverá comunicar por via diplomática a todos os outros Estados signatários e aderentes.

ARTIGO 14

1) Toda a Alta Parte Contratante pode, no momento da ratificação, adesão ou em qualquer outro momento posterior, notificar por escrito o Governo Belga de que a

presente Convenção se aplica aos territórios ou a certos territórios por cujas relações internacionais seja responsável. A Convenção aplicar-se-á aos referidos territórios seis meses após a data da recepção dessa notificação pelo Governo Belga, mas nunca antes da data da entrada em vigor da presente Convenção em relação a essa Alta Parte Contratante.

2) Toda a Alta Parte Contratante que tiver feito uma declaração ao abrigo do parágrafo 1 deste artigo, estendendo a aplicação da Convenção aos territórios ou a certos territórios a quem assegura as relações internacionais, pode, a todo o momento, avisar o Governo Belga de que a Convenção cessa de se aplicar aos territórios em questão. Esta denúncia produzirá efeito um ano após a recepção pelo Governo Belga da notificação de denúncia.

3) O Governo Belga informará por via diplomática todos os Estados signatários e aderentes de qualquer notificação recebida ao abrigo do presente artigo.

ARTIGO 15

Toda a Alta Parte Contratante poderá, três anos após a entrada em vigor da presente Convenção em relação ao seu território ou em qualquer momento posterior, pedir a reunião de uma Conferência, a fim de considerar as propostas tendentes à revisão da presente Convenção.

Toda a Alta Parte Contratante que se proponha fazer uso deste direito deverá notificar o Governo Belga, o qual convocará a Conferência no prazo de seis meses.

ARTIGO 16

No que diz respeito às relações entre os Estados que ratificarem ou aderirem à presente Convenção, esta substituirá e revogará a Convenção Internacional para a Unificação de Certas Regras Relativas à Limitação de Responsabilidade de Proprietários de Navios de Alto Mar, assinada em Bruxelas em 25 de Agosto de 1924.

Em fé do que os plenipotenciários, devidamente autorizados, assinaram a presente Convenção.

Feita em Bruxelas, aos 10 dias de Outubro de 1957, em francês e inglês, fazendo ambos os textos igualmente fé, num só exemplar, que ficará depositado nos arquivos do Governo Belga, que dele emitirá cópias certificadas conformes.

Protocolo de assinatura

1) Todo o Estado poderá, aquando da assinatura, ratificação ou adesão à presente Convenção, formular as reservas previstas no parágrafo 2). Não será aceite qualquer outra reserva à presente Convenção.

2) As únicas reservas aceites são as seguintes:

- a) Reserva do direito de excluir a aplicação do artigo 1, parágrafo 1), c);
- b) Reserva do direito de regular pela lei nacional o sistema de limitação de responsabilidade aplicável aos navios com menos de 300 t de arqueação;
- c) Reserva do direito de dar aplicação à presente Convenção, quer dando-lhe força de lei, quer fazendo incluir na legislação nacional as disposições da presente Convenção sob uma forma apropriada a essa legislação.