

# RESPONSABILIDADE CIVIL DAS SOCIEDADES DE CLASSIFICAÇÃO POR DERRAMES PETROLÍFEROS CAUSADOS POR NAVIOS INSPECIONADOS: EM BUSCA DE UM CLARO REGIME ENTRE O *PORT STATE CONTROL* E OS CONTRATOS DE CLASSIFICAÇÃO\*

*Orlindo Francisco Borges\*\**

**ABSTRACT:** *The classification societies are private entities which realizes a main role on the application of the maritime regulation for the safety of navigation and the prevention of sea pollution by surveys for the classification or certification of ships (on the exercise of a private contract or in it's public function on the Port State control). With the increase of litigation discussing the liabilities for oil pollution and the acknowledgment of the insufficiency of the CLC channeling regime for the compensation of the totality of victims, recognizes the development of juridical strategies to pursuit the liability of "side players" as the classification societies, as a third person accountable for the damage. This practice strengths by the inexistence of a limitation clause in an international legal instrument for it's liability ("find deep pocket targets") and the possibility to practice "forum shopping" and pursuit other forums to avoid the application of the CLC channeling regime. By the confrontation of contradictory decisions in private international litigation about this subject, this paper seeks to analyze the liability of these entities for oil pollution of the sea, by the verification of the nature of its activities and the case law about it in common law and civil law systems.*

---

\* O presente texto corresponde a uma revisão com acréscimos do Relatório do Seminário de Direito dos Transportes apresentado ao Mestrado Científico da Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa, menção em Ciência Jurídico-Ambientais, ano letivo 2010/2011, elaborado sob orientação do Professor Doutor Manuel Januário da Costa Gomes.

\*\* Advogado, sócio da *Lube, Diogo, Borges & Oliveira Sociedade de Advogados*; Mestrando em Ciências Jurídico-Ambientais pela Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa (FDUL); Especialista em Ciências Jurídico-Ambientais pela FDUL e em Direito Ambiental e Urbanístico pela Faculdade de Direito de Vitória - FDV (Brasil); Membro da Comissão de Estudos em Direito do Petróleo e Gás da OAB/ES (Brasil); Pesquisador convidado (*gäste*) do *Abteilung fur ausländisches und internationales Strafrecht* da Georg-August-Universität Göttingen (Alemanha) e *visiting scholar* da *School of Advanced Study - University of London* (Inglaterra). Contato: orlindo@ldbo.com.br.

SUMÁRIO: Introdução. 1. Sociedades de classificação de navios. 1.1. Breve histórico. 1.2. Funções das sociedades de classificação. 1.2.1. Prestações de natureza privada: contratos de classificação. 1.2.2. Prestações de natureza pública: certificação de navios. 1.3. Responsabilidade civil das sociedades de classificação. 1.3.1. Responsabilidade contratual. 1.3.2. Responsabilidade extracontratual. 2. Responsabilidade civil por poluição causada por hidrocarbonetos provenientes de navios. 2.1. Regime da CLC/69-92 e do FIPOL/71-92. 2.2. Soluções jurisprudenciais. 2.2.1. O caso *Érika*. 2.2.2. O caso *Prestige*. 2.3. Enquadramento das sociedades de classificação neste regime. Considerações Finais.

## INTRODUÇÃO

O transporte marítimo é uma atividade que envolve graves riscos ao ambiente, dada a potencialidade de dispersão de hidrocarbonetos para o meio marinho. Em razão da gravidade dos riscos inerentes a esta atividade, imperioso se faz a adoção de certas medidas de prevenção e segurança. Dentre estas medidas está a atuação das sociedades de classificação, que realizam um papel fundamental na aplicação de regulações marítimas em matérias de segurança da navegação e prevenção da poluição marinha por meio de inspeções e certificações de embarcações.

Com o crescente aumento do transporte marítimo e a constatação de que os fundos complementares à limitação de responsabilidade do proprietário do navio não são capazes de compensar de forma satisfatória a totalidade das vítimas de incidentes catastróficos<sup>1</sup>, tem surgido tentativas de se imputar a responsabilidade destes agentes enquanto terceiros responsáveis pelo dano. Isso se dá, principalmente, em razão da inexistência de previsão legal expressa acerca da limitação de sua responsabilidade e da possibilidade de se direcionar as ações de compensação para outros foros em que não haja a vigência do regime da CLC/92 e, assim, buscar maiores patamares indenizatórios.

Diante desta tendência, buscaremos na presente pesquisa analisar a forma como se estabelece a relação entre as sociedades de classificação e os proprietários do navio e/ou Estados de bandeira, de modo a verificar se há a possibilidade de lhes imputar a responsabilidade por poluição decorrente de navios por si inspecionados.

Para tanto, o presente trabalho será dividido em duas partes: na primeira tratar-se-á acerca das atividades realizadas por estas instituições, a relação

---

1 Como foi verificado nos casos dos navios *Amoco Cadiz*, *Erika* e *Prestige*.

jurídica existente entre elas e o proprietário do navio e a modalidade contratual em que se inserem suas atividades para verificar as hipóteses abstratas em que poderia suscitar-se uma eventual responsabilidade; na segunda parte, por sua vez, analisar-se-á a responsabilidade civil destas sociedades diante de incidentes de poluição por hidrocarbonetos. Para tanto, o regime da CLC será confrontado com as premissas trazidas na primeira parte do trabalho e com a jurisprudência internacional, com especial destaque para os casos do *Erika* e do *Prestige*, em que houve decisões contraditórias sobre a matéria, uma proferida por um juízo francês e outra por um juízo norte-americano. Ademais, no segundo caso, há uma interpretação do juízo norte-americano diante da responsabilidade destas sociedades sob a égide de dois regimes distintos, uma em sede do regime da CLC/92 e outra em sede do regime da lei federal norte-americana, que redundaram em conclusões diametralmente opostas, a justificar o enfrentamento desta questão no presente relatório.

Posto isto, o enquadramento do tema se insere no campo da responsabilidade por poluição marítima no transporte de hidrocarbonetos, em que se pretende verificar a possibilidade de responsabilização destas sociedades por meio de uma análise da relação contratual existente entre o proprietário do navio e a sociedade de classificação. Isso porque, tal relação é condição *sine quae non* para a navegabilidade da embarcação, à realização de seu seguro e, portanto, para a ocorrência do contrato de transporte. Dessa premissa, pode-se afirmar que o presente estudo se insere na temática do Direito dos Transportes, com o enfoque no Direito das Obrigações dentro de uma perspectiva dos Direitos Marítimo, do Ambiente e da Regulação, por tratar especificamente do regime da responsabilidade civil por uma falha no atendimento às regulações marítimas de segurança da navegação e prevenção da poluição marinha.

A relevância do tema está não só na carência de publicações sobre esta matéria, sobretudo, em língua portuguesa, como também no surgimento de teses no contencioso marítimo internacional a buscar a responsabilização destas instituições em casos onde ocorreram danos catastróficos envolvendo petroleiros, seguidas de decisões contraditórias sobre o assunto. Esta realidade, portanto, demanda um maior aprofundamento científico acerca desta questão que se pretende realizar nos termos que seguem.

## 1. SOCIEDADES DE CLASSIFICAÇÃO DE NAVIOS

### 1.1. Breve histórico

As sociedades de classificação tiveram a sua gênese no século 17, em Londres, quando Edward Lloyd passou a compilar em sua *Coffee House* informações relacionadas às matérias de interesse de sua clientela, formada basicamente por comerciantes, armadores, banqueiros e seguradores marítimos. Em 1696, tais informações passaram a ser impressas sob o título de *Lloyds News*, o que rendeu a publicação de 76 edições contendo informações sobre a chegada e partida de navios, conhecimentos gerais de navegação e acontecimentos no mar, capazes de afetar os negócios de seus clientes<sup>2</sup>.

Embora as publicações se tivessem encerrado após desentendimentos ocorridos com a *House of Lords* acerca de posicionamentos declarados no periódico, a *Lloyds Coffee House* não deixou de atualizar as suas *Ships' Lists*, mantidas no estabelecimento com uma relação de navios, a indicar o seu nome, tipos de transporte em que foram utilizados e breves descrições acerca daqueles em que demandariam um seguro<sup>3</sup>.

Posteriormente, os sucessores de Edward Lloyd passaram a publicar essas *Ships' Lists* por meio do periódico *Lloyd's List*, que funcionava como uma espécie de jornal mercantil diário especializado em navegação e teve a sua primeira edição publicada em 1726, cuja circulação continua até hoje<sup>4</sup>.

Em 1760, foi estabelecido em Londres o primeiro registro de navios organizado por uma associação de seguradoras marítimas, chamado *Register of Shipping*. Neste registro, voltado exclusivamente para o uso das seguradas inscritas na associação, havia uma listagem dos nomes dos navios (a incluir nomes previamente utilizados pela mesma embarcação), seus proprietários e capitães, os portos em que estiveram atracados, a sua tonelagem, quantidade da tripulação e armas transportadas, o local e ano onde foi construído e uma classificação avaliando as condições de seu casco e equipamentos. Pela primeira vez houve a necessidade de inspeção dos navios e a partir de seus resultados, juntamente com as informações presentes na *Ship's List* da *Lloyd's Coffee House*, foi editada a primeira edição do *Green Book* em 1764 para o triênio de 1764-65-66<sup>5</sup>.

---

2 Lagoni, 2006: 8-9; Ferrer, 2004: 19.

3 Lagoni, 2006: 9.

4 *Idem*.

5 *Idem*.

Em 1797 o critério de classificação do *Green Book* foi alterado no sentido de atribuir a classe de um navio baseado tão somente no ano em que foi construído e o seu local de construção, o que gerou conflitos entre os construtores e proprietários do norte e do sul do Reino Unido, sob alegação de discriminação na classificação segundo a origem do navio<sup>6</sup>. Em decorrência disso, foi criado o *The New Register Book of Shipping*, também conhecido como *Red Book*, publicado por uma sociedade de proprietários de navios em 1799. O mercado, contudo, não suportaria dois registros independentes. Depois de 35 anos de forte concorrência entre ambos os registros, surgiu a *Lloyd's Register of British and Foreign Shipping* em 1834, conhecida hoje como *Lloyd's Register of Shipping* (LR), voltada não só para seguradoras, mas para o atendimento de toda a comunidade marítima<sup>7</sup>.

Em sua classificação havia a discriminação das informações dos navios distribuídas em 11 colunas, a conter o nome e descrição do navio, o nome de seu capitão, a sua tonelagem, o porto e o ano de sua construção, o nome do proprietário, o porto de registro, a sua classificação (se já atribuída), o porto onde a inspeção foi realizada, bem como uma breve descrição dos materiais utilizados em sua construção e reparos executados. Em sua reimpressão, em 1838, todas as classificações que não foram realizadas por um inspetor exclusivo da LR foram omitidas, uma vez que apenas o comitê da sociedade, e não a pessoa que inspeciona o navio, teria o poder para atribuir-lhe uma classe. A sociedade edita as suas próprias regras que são baseadas nas recomendações de seu *Committee of Inquiry* e mantém esta forma de atuação até os dias de hoje.

A primeira sociedade de classificação de navios nestes padrões, todavia, não foi a LR, mas a *Bureau Veritas* (BV), constituída em Antuérpia em 1828 e transferida para Paris em 1832. A sua constituição se assemelha à da *Lloyds Register*, no sentido de ter decorrido de impulsos de seguradores, apesar de destacar em sua constituição também o seu auxílio para os proprietários/armadores e comerciantes<sup>8</sup>.

---

6 Lagoni observa, por exemplo, que a um navio construído no Tâmesa era atribuída uma classe pelo período de 30 anos, enquanto a um navio construído em um porto do norte do Reino Unido só era permitido a manutenção de sua classe pelo período de 8 anos (Lagoni, 2006: 10).

7 Lagoni, 2006: 10.

8 Raposo, 2002: 600.

Com o passar dos anos surgiram várias outras sociedades<sup>9</sup> a acompanhar o desenvolvimento de técnicas e regras de segurança marítima em sede internacional, que vieram a engendrar uma forte concorrência no mercado mundial. Observa Mário Raposo<sup>10</sup>, todavia, que, apesar do crescimento desta atividade, tendo em vista que em quase todos os países de algum relevo marítimo existam sociedades de classificação<sup>11</sup>, a primazia entre estas sociedades se deve à apenas três delas, a *Lloyd's Register of Shipping* (LR), a *Bureau Veritas* (BV) e a *American Bureau of Shipping* (ABS)<sup>12</sup>.

Em resposta ao surgimento desta concorrência, as sociedades mais tradicionais criaram em 1968 a *International Association of Classification Societies* (IACS), de modo a harmonizar as diferentes regras de classificação existentes, bem como para aconselhar a Organização Marítima Internacional (OMI) em matéria de segurança marítima<sup>13</sup>. Hoje a IACS é responsável pela segurança dos navios que transportam mais de 90% da tonelagem mundial de mercadorias<sup>14</sup>.

## 1.2. Funções das sociedades de classificação

A função primordial exercida por tais sociedades é a classificação de navios, que consiste em: (1) realizar uma revisão técnica dos projetos de design e documentos relacionados para a construção de novos navios, de modo a verificar o atendimento às regras de segurança aplicáveis; (2) participar no processo construtivo do navio junto ao estaleiro por meio da presença de um de seus inspetores (*surveyors*) para verificar se o navio está sendo construído de acordo

---

9 Destaque também para a *Registro Navale Italiano (RINA)*, criada em 1861, a *Det Norske Veritas (DNV)*, criada em 1864 na Noruega, a *Germanischer Lloyd* (Hamburgo, 1867), e a *Nippon Kaiji Kyokai (ClassNK)*, a *Korean Register of Shipping (KRS)* a *China Classification Society (CCS)*, e a *Russian Maritime Register of Shipping (RS)* (Basedow & Würmnest, 2008: 283).

10 Basedow & Würmnest, 2008: 283.

11 Nesse sentido, anota FERRER que existiam 12 sociedades em 1948 e que, atualmente, este número cresceu para mais de 50 em decorrência dos efeitos da política internacional de segurança marítima. Registra, ainda, que as principais sociedades possuem delegações ou representações em centenas de países (Ferrer, 2004: 21, notas 18 e 19).

12 Sociedade norte-americana, criada em 1862 inicialmente para tornar público o recrutamento do melhor pessoal do mar e tornada em sociedade de classificação no início do século XX (Raposo, 2002: 600).

13 Ferrer, 2004: 21. O papel consultivo perante a OMI foi reconhecido em 1969 e a instituição é até hoje a única organização não-governamental com o *status* de observador que é capaz de desenvolver e aplicar regras na OMI (IACS, 2011: 6).

14 IACS, 2011: 1.

com os projetos de design aprovados e com as respectivas normas de classificação; (3) participar no processo construtivo por meio da presença de seu(s) inspetor(es) nas relevantes instalações de produção que forneçam componentes essenciais como aço, motores, geradores e fundições, de modo a verificar se o componente se encontra em conformidade com os requisitos das normas aplicáveis; (4) participação nos testes em mar e outros testes relacionados ao navio e seus equipamentos antes de sua entrega por meio da presença de seu(s) inspetor(es) para a verificação de sua conformação com as regras aplicáveis; (5) depois de atendidos os requisitos *supra* de forma satisfatória, a pedido do construtor naval/proprietário do navio, poderá atribuir uma classe ao navio e emitir uma notação de classificação; (6) uma vez em serviço, o proprietário deverá submeter o navio a um programa claramente especificado de inspeções periódicas de classe, realizadas a bordo do navio, para verificar se o navio continua a atender os requisitos legais para a manutenção de sua classe<sup>15</sup>.

Portanto, o processo de classificação consiste, basicamente, no desenvolvimento de normas e critérios voltados para o design e construção de navios e seus equipamentos; a revisão acerca do cumprimento destas normas; a atribuição e registro de uma classe, se estas normas forem atendidas; e a emissão de um certificado renovável se tais condições se mantiverem ao longo do tempo, podendo, certamente, retirar a classificação atribuída nas hipóteses em que seus requisitos não sejam mais cumpridos.

Contudo, essa atuação poderá ter uma natureza de âmbito privado ou público, a depender das peculiaridades de cada classificação. Isso porque, a classificação de navios poderá decorrer tanto de um contrato privado realizado para a construção e classificação de um navio, como poderá decorrer de uma atribuição dada por um órgão público às sociedades de classificação para a verificação do atendimento das normas de segurança marítima existentes.

Neste pormenor, embora o processo de classificação seja governado pelo Direito Privado e encontre a sua base em um contrato privado celebrado entre a sociedade de classificação, o construtor naval e o proprietário do navio, as sociedades de classificação realizam também atividades em atendimento às autoridades públicas por meio de inspeções estatutárias (*statutory surveys*). Estas inspeções são realizadas em nome do Estado de bandeira e voltadas à verificação do atendimento das normas internacionais e nacionais de segurança da navegação e prevenção de poluição marinha. A sua realização é feita por

---

15 IACS, 2011: 7; Lagoni, 2006: 6.

meio de um contrato celebrado entre a sociedade de classificação e o Estado de Bandeira, que é regulado por meio do Direito Público<sup>16</sup>.

Desse modo, há duas prestações completamente distintas realizadas pelas sociedades de classificação, uma de natureza privada e outra relacionada ao exercício de uma função pública<sup>17</sup>, que poderão resultar em cenários distintos na aferição da responsabilidade destas sociedades diante de poluição causada por navios inspecionados. Portanto, serão tratadas especificamente cada uma destas funções de maneira pormenorizada, de modo que utilizar-se-á o termo “classificação” para o exercício da função privada e “certificação” para o exercício de sua função pública.

### 1.2.1. Prestações de natureza privada: contratos de classificação

Como observado, o processo de classificação é realizado por meio da celebração de um contrato entre a sociedade de classificação, o construtor naval e o proprietário do navio, em cuja celebração é pautada por um regime puramente privado e voltado para a prestação de múltiplas atividades que vão desde consultas à assistência técnica e à certificação técnico-industrial.

Poder-se-ia, portanto, separar as prestações das sociedades de classificação, em seu caráter privatístico, em três etapas: (1) quando da construção e reforma do navio; (2) no acompanhamento de sua exploração comercial, por meio de suas inspeções, geralmente quinquenais; e (3) na avaliação do navio diante de situações de compra e venda<sup>18</sup>.

Essas atividades são regulamentadas por normas internas editadas por cada sociedade de classificação para a atribuição de sua notação, conforme as suas

---

16 Lagoni, 2006: 8; Basedow & Würmnest, 2008: 278.

17 Nesse sentido, explicam Basedow & Würmnest que *“the private function of classification societies is grounded in a contractual relationship between the classification society and the shipowner or a shipyard. Their public function is mandated by national authorities which have entrusted these organisations with carrying out surveys in order to issue statutory certificates which are necessary to operate the ship, such as the Load Line Certificate and the safety Management Certificate”* (Basedow & Würmnest, 2008: 278-279, nota 2).

18 Este é o caso mais frequente de *Additional Surveys*, em que, diante da venda de um navio usado, o proprietário normalmente recorre a uma sociedade de classificação para a emissão de um certificado que confirme que o navio permanece com a mesma notação de sua classificação. Esta prática é comum no Ocidente, onde os contratos de compra e venda de navios são regularmente celebrados conforme a cláusula 11 do *Norwegian Saleform* (*Norwegian Shipbrokers’ Association’s Memorandum of Agreement for sale and purchase of ships*), adotado pela *Baltic and International Maritime Council* (BIMCO) em 1956, que estabelece que o comprador somente será obrigado a aceitar o navio e pagar o montante acordado se o vendedor emitir uma confirmação que o navio atende a sua classe sem limitações (Lagoni, 2006: 16/17; Basedow & Würmnest, 2008: 278).

peculiaridades. Registra-se, no entanto, que em atendimento à Convenção Internacional das Linhas de Carga de 1930<sup>19</sup>, que recomendava a colaboração entre as sociedades de classificação para garantir a maior uniformidade possível na aplicação de suas normas, as sociedades passaram a unificar as suas normas, o que redundou na criação da IACS, e na uniformização destas normas entre os seus associados. Desse modo, embora a sua atividade seja exercida por meio de uma auto-regulação, a mesma é uniformizada, ao menos, para a parcela significativa do transporte mundial, dado o fato da IACS atender a mais de 90% da frota mundial.

Quanto a natureza jurídica do contrato de classificação de navios, a mesma deverá ser verificada a partir dos deveres contratuais presentes na relação jurídica celebrada entre a sociedade de classificação e o proprietário do navio e/ou o construtor naval.

Em relação aos deveres contratuais das sociedades de classificação, a jurisprudência norte-americana é farta, no qual ficou reconhecido pela *New York Federal Court*, no caso *The Continental Insurance Co v. Daewoo Shipbuilding*, incluir, além dos termos do contrato, o dever de cuidado (*due of care*) em reexaminar os desenhos e inspecionar o trabalho de construção antes de emitir os certificados que reconhecem o atendimento de suas regras<sup>20</sup>.

No caso *Great American Insurance Co. v. Bureau Veritas* (“*The Great American*”), dois deveres decorrentes da inspeção e classificação de navios foram reconhecidos: (1) inspecionar e classificar o navio conforme as regras e padrões estabelecidos e promulgados pela sociedade para aquele propósito; (2) o dever de cuidado (*due of care*) na identificação de defeitos no navio em sua inspeção e de informá-los imediatamente ao proprietário e fretador<sup>21</sup>.

Vê-se, portanto, que a obrigação da sociedade de classificação é, sobretudo, consultiva, no qual tais sociedades aconselham o construtor naval e o proprietário do navio acerca de suas normas de segurança e verificam o seu atendimento<sup>22</sup>.

Desse modo, por não haver a transmissão de um bem, não há se falar em contrato de compra e venda nem em locação. Também não há se falar em contrato de mandato, posto que o *expert* não representa o seu contratante, mas realiza

---

19 Em Portugal essa convenção foi aprovada e transcrita pelo Decreto-Lei n.º 49209/69.

20 Nesse sentido, veja-se: Durr, 2011.

21 *Idem*.

22 Ferrer, 2004: 100; Commaret, 2009: 24.

seus atos por conta própria. Michel Ferrer entende se tratar de uma obrigação de fazer, a ser executada por um agente independente (sem subordinação), cujas obrigações são bem delimitadas pelo contrato em prestações sucessivas voltadas à construção, manutenção, reparação e transmissão do navio, o que o leva a concluir, em conformidade com o entendimento dos professores Rodière e Remond-Gouilloud, se tratar de um contrato de empreitada intelectual<sup>23</sup>.

Fala-se em empreitada intelectual por se tratar de uma obrigação pela qual não há a execução de atos materiais como a construção e reparação do navio, mas sim, atos intelectuais como consulta, inspeção e a prestação de informações relacionados à execução destes atos<sup>24</sup>.

No direito português, esta modalidade contratual se apresenta enquanto integrada no gênero de prestação de serviços (arts. 1154 e seguintes do Código Civil), que abrange os contratos de mandato, depósito e empreitada.

A sua definição se encontra no disposto do art. 1207, do Código Civil que define empreitada como sendo o contrato pelo qual alguém se compromete a realizar certa obra mediante um preço. Portanto a distinção desta espécie contratual da prestação de serviços atípica está em seu objeto, qual seja, a realização de uma obra<sup>25</sup>. Esta prestação é tradicionalmente qualificada enquanto uma obrigação de resultado no sistema lusitano<sup>26</sup>.

No que tange propriamente à empreitada intelectual, o direito português se distingue do direito francês (art. 1710, *Code Civil*), em cujo sistema reconhece-se enquanto empreitada também a realização de obras exclusivamente intelectuais, bem como a prestação de serviços com vista a um resultado. No sistema português, por outro lado, o art. 1207, do CC é mais restrito que

---

23 Ferrer, 2004: 100.

24 Nesse sentido, Ferrer: “*Les sociétés de classification ne fournissent que des prestations de services. Elles ne vendent ni ne transfèrent aucun produit ni matériel. Le caractère unique de l’objet de la prestation facilite la qualification de ce contrat dont les obligations sont simples. Contrairement à certains contrats que portent sur la construction d’un immeuble, la fabrication ou la construction constituant l’objet même du contrat, la distinction, entre vente de chose future et contrat d’entreprise, s’avère difficile. Après certains tâtonnements la jurisprudence pose le critère du «travail spécifique»: Il y a contrat d’entreprise lorsque le professionnel «réalise un travail spécifique en vertu d’indications particulières».* Ferrer, 2004: 101, nota 336, com base na jurisprudência da *chambre commerciale de la cour de cassation*, de 4 de Julho de 1989, Dalloz Affaires, 1990: 246.

25 Romano Martinez, 1994: 26-30; Menezes Leitão, 2008: 503.

26 Menezes Leitão, 2008: 506; Pereira de Almeida, 1983: 8. No direito francês, por outro lado, a jurisprudência tradicionalmente interpretava a obrigação contratual das sociedades de classificação como sendo de meio, embora tal entendimento tenha sido alterado no caso *Elodie II* (Commaret, 2009: 25-27; Boisson, 1995: 109).

o sistema francês ao limitar seu objeto para a realização de obras, tão somente, em que resulte um bem corpóreo.

No regime português, inclusive, houve uma controvérsia acerca da possibilidade ou não de se incluir a obra intelectual como objeto do contrato de empreitada. Menezes Leitão observa que esta questão foi trazida na resolução de um litígio pelo STJ em 3 de novembro de 1983, acerca da natureza jurídica de um contrato onde uma empresa se obrigara a realizar uma série de doze programas de televisão para a Rádio Televisão Portuguesa. Em sua decisão o STJ entendeu que, apesar da obra intelectual não se inserir no âmbito do contrato de empreitada, posto que o mesmo exige a realização de uma obra corpórea, considerou que, se da prestação intelectual se materializar algo corpóreo, ainda que a prestação intelectual seja consideravelmente superior, há de se reconhecer o contrato enquanto empreitada<sup>27</sup>.

Desse modo, reconhecendo-se que as obrigações contratuais das sociedades de classificação são prestações intelectuais sucessivas voltadas à construção, manutenção, reparação e transmissão de um navio, que é um bem móvel corpóreo, há de se reconhecer, portanto, a sua natureza jurídica enquanto sendo um contrato de empreitada também no direito português.

Posto isto, resta agora saber se, no plano de seus efeitos, este contrato seria em favor de terceiros ou não. Isso porque, reconhecendo-se que a finalidade das prestações efetuadas pelas sociedades de classificação é voltada para a segurança no mar e a prevenção de poluição, há de se verificar se esta prestação seria em benefício de terceiros, reconhecidamente as vítimas potenciais de eventos decorrentes de acidentes marítimos.

Conforme estabelece o art. 443, do CC, haverá um contrato em favor de terceiro quando duas pessoas celebram entre si um contrato em nome próprio, com o fim de proporcionar diretamente uma vantagem a terceiro estranho ao negócio jurídico<sup>28</sup>. Portanto, enquanto elementos constitutivos desse instituto identificam-se: (1) a necessidade de se existir um contrato entre duas pessoas, o promitente, que se obriga a uma prestação perante o promissário em favor de um terceiro; e o promissário, que, sem ter representação do terceiro beneficiado, contrata em seu favor; (2) a identificação do benefício, enquanto objeto imediato do contrato, que venha a representar um direito novo para o terceiro beneficiado, independentemente de ser patrimonial ou não; (3) a designação

---

27 Menezes Leitão, 2008: 511-512.

28 Galvão Telles, 1980: 100; Papaleo, 2000: 4.

do terceiro beneficiado<sup>29</sup> e; (4) a gratuidade da prestação, ou seja, a não exigência de uma contraprestação do beneficiário<sup>30</sup>.

Ora, em se tratando do contrato de classificação não há em se falar, portanto, em contrato em favor de terceiros, uma vez que o benefício decorrente do contrato celebrado entre o proprietário do navio e a sociedade de classificação decorre de uma obrigação prévia do promissário, que é a de garantir a navegabilidade e segurança da embarcação. Desse modo, não há direito novo em favor de um terceiro (leia-se, a comunidade internacional), mas um direito pré-existente que é o de não arcar com as externalidades negativas de uma atividade pela qual não auferiu lucro.

Pelo exposto, há de se reconhecer que o contrato de classificação é um contrato de empreitada, cujos efeitos se limitam às partes contratantes, embora a sua fiel execução possa vir a repercutir na esfera jurídica da coletividade. Assim, diante da verificação de um ilícito na execução do contrato, a sua responsabilização se dará conforme os pressupostos da inexecução de um contrato de empreitada.

### **1.2.2. Prestações de natureza pública: certificação de navios**

No âmbito de sua atuação pública, ou seja, no exercício de inspeções em nome do Estado de bandeira, a atuação das sociedades de classificação é regulada por uma série de normas internacionais, comunitárias, nacionais e até mesmo técnicas (auto-regulação por órgãos e associações internacionais), voltadas à segurança marítima.

Internacionalmente, a base legal para o seu tratamento se encontra consubstanciada nas Convenções internacionais de Linhas de Carga, de 1966 (LC 66); para Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1974, e suas emendas (SOLAS 74<sup>31</sup>); bem como na Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL), de 1973, e o seu protocolo de 1978<sup>32</sup>.

---

29 Nos termos do art. 445, do CC, a promessa poderá ser feita em favor de terceiro indeterminado ou no interesse público (Romano Martinez, 2004: 184).

30 Por todos, Papaleo, 2000: 4-6.

31 Aprovada por Portugal por meio do Decreto do Governo n.º 79/83, de 14 de outubro e regulamentada por meio do Decreto-Lei n.º 106/2004, de 8 de maio. Aprovou, ainda, por meio de seus Decretos n.º 78/83, de 14 de outubro, e n.º 51/99, de 18 de setembro, a adesão aos Protocolos de 1978 e de 1988 da referida convenção, bem como a adesão às emendas sobre o Sistema Mundial de Socorro e Segurança Marítima e para a introdução dos novos capítulos IX, X, e XI, respectivamente pelos Decretos n.ºs 40/92, de 2 de outubro e 21/98, de 10 de julho (Costa Gomes, 2010: 233).

32 Aprovado por Portugal pelo Decreto do Governo n.º 25/87, 10 de julho (Costa Gomes, 2010: 913).

A MARPOL, por meio de seu art. 5, introduz as normas para a expedição de certificados e inspeção de navios, no qual estabelece que um certificado emitido sob a autoridade de uma das partes na convenção será aceito pelas outras como tendo a mesma validade de um certificado emitido por elas. Estabelece, ainda, que um navio obrigado a possuir um certificado estará sujeito a inspeções.

A LC 66 e a SOLAS 74 se encarregam das normas técnicas a serem adotadas pelos navios. Por meio da SOLAS 74, há a definição para a adoção por parte dos Estados contratantes das normas mínimas de segurança para a construção, a equipagem e a exploração de navios. No que tange às sociedades de classificação, esta convenção as elege enquanto entidades intervenientes no processo de certificação e fiscalização técnica das condições de segurança dos navios realizada pelos Estados do Porto no exercício do *Port State Control*<sup>33</sup>.

As atividades de inspeção e vistoria estão regulamentadas pela regra n.º 6, do capítulo 1.º, parte B, da convenção, no qual dispõe que a inspeção e vistoria de navios, no que diz respeito à aplicação das disposições de suas regras, devem ser efetuadas por funcionários do país em que o navio está registrado, “*podendo o Governo de qualquer país nomear para tal efeito inspectores idóneos ou delegar tais funções em organismos por ele reconhecidos. Em qualquer destes casos o Governo respectivo garante a integridade e a eficiência da inspeção e vistoria*”<sup>34</sup>. Vê-se neste dispositivo o fundamento legal para a delegação das atividades de inspeção e certificação estatais para as sociedades de classificação.

Em âmbito comunitário foi adotada a Diretiva n.º 94/57/CE, do Conselho, de 22 de novembro<sup>35</sup>, relativa às regras comuns para o reconhecimento das organizações de vistoria e inspeção dos navios que, por sua vez, foi alterada pela Diretiva n.º 97/58/CE, da Comissão, de 26 de setembro, no sentido de incorporar em seu anexo as disposições da Resolução A.789 (19), da Organização Marítima Internacional (OMI)<sup>36</sup>. Em resposta aos incidentes com grande repercussão ocorridos no continente europeu, foram adotadas, ainda, as alterações trazidas pela Diretiva n.º 2001/105/CE, do Parlamento Europeu

33 Costa Gomes, 2010: 233.

34 Cfr. Convenção de Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1974, disponível em: <http://bo.io.gov.mo/bo/i/99/49/decretopr172-1.asp>, (acesso em 15.jun.2011).

35 Transposta para o Direito português por meio do Decreto-Lei n.º 115/96, de 6 de agosto (Costa Gomes, 2010: 261).

36 Transposta para o Direito português por meio do Decreto-Lei n.º 403/98 que, por sua vez, alterou o Decreto n.º 115/96, de 6 de agosto (Costa Gomes, 2010: 261).

e do Conselho, de 19 de dezembro, com alterações introduzidas pela Diretiva n.º 2002/84/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de novembro<sup>37</sup>.

Esta Diretiva institui as medidas a serem respeitadas pelos Estados membros da União Europeia e pelas organizações que se ocupam das inspeções, vistorias e certificação de navios, com vistas a uniformizar as atividades de vistoria e inspeção voltadas à segurança marítima delegadas a organizações não governamentais.

Já em seu artigo 2.º, a Diretiva 94/57/CE delimita as definições trazidas em seu texto, no qual reconhece por «organização», *“as sociedades de classificação ou outros organismos privados que procedam à avaliação dos níveis de segurança por conta de uma administração”*, «certificado», *“o certificado emitido por um Estado-membro ou em seu nome em conformidade com as convenções internacionais”* e «certificado de classificação» como *“o documento emitido por uma sociedade de classificação, comprovativo da adaptação estrutural e mecânica de um navio a uma determinada utilização ou serviço, em conformidade com as regras e regulamentações emitidas e publicadas por essa sociedade”*<sup>38</sup>.

Os Estados membros, nos termos do art. 3.º, deverão agir em conformidade com a Resolução A.847 (20) da OMI, relativa às diretrizes para assistência aos Estados de bandeira na aplicação de seus instrumentos e, sempre que, em relação aos navios que arvoreem o seu pavilhão, autorizar ou confiar a realização total ou parcial de inspeções e vistorias relacionadas com a emissão ou prorrogação de certificados por organizações, as mesmas deverão ser reconhecidas nos termos do art. 4.º da Diretiva, que estabelece os requisitos a serem adotados por tais organizações para proceder com esta atividade.

O art. 6.º(1) da Diretiva classifica a relação entre a administração competente e as organizações que atuem em seu nome como sendo uma relação de trabalho<sup>39</sup> que, nos termos de seu n.º 2, *“será regida por um acordo formal, escrito e não discriminatório, ou relação jurídica equivalente, que estabeleça quais as tarefas e funções específicas assumidas pelas organizações”*. Este dispositivo afasta

---

37 Transposta para o Direito português por meio do Decreto-Lei n.º 321/2003, de 23 de dezembro (Costa Gomes, 2010: 261).

38 Costa Gomes, 2010: 1097.

39 Quanto ao termo “relação de trabalho”, a tradução portuguesa da Directiva é confirmada pelas versões francesa e inglesa que a reconhecem como sendo *“relation de travail”* e *“working relationship”*, de maneira que não restam dúvidas quanto a sua natureza jurídica indicada pela *mens legis* (Directiva n.º 94/57/CE do Conselho, de 12 de novembro, visualização bilingue, disponível em: <http://eur-lex.europa.eu> (acesso em: 01.jul.2011)).

quaisquer dúvidas acerca da natureza jurídica do contrato celebrado entre o Estado e as sociedades de classificação que, apesar de se assemelhar a um contrato de mandato (art. 1157, CC), não o é.

Vê-se, portanto, que diferentemente das prestações de natureza privada, a relação jurídica nas prestações de natureza pública pressupõe a existência de subordinação das sociedades de classificação perante o Estado contratante. Nesse pormenor, o professor Ignacio Arroyo destaca que o valor oficial dos certificados emitidos pelas organizações reconhecidas compete às autoridades governamentais, de maneira que o certificado se apresentaria apenas como prova *iuris tantum* da navegabilidade do navio<sup>40</sup>.

Não obstante, esta relação terá de ser regida conforme as disposições de responsabilidade financeira inseridas na alínea (b), do n.º 2 do artigo 6.º da Diretiva, que estabelece que a responsabilidade por qualquer incidente que for imputada à administração por sentença transitada em julgado proferida por um órgão competente por perdas e danos materiais, danos pessoais ou morte, juntamente com um requerimento de indenização das partes prejudicadas, em que tiver sido provado que tais prejuízos tenham sido causados por ato voluntário, omissão ou negligência grave da organização reconhecida ou de seus subordinados, a administração terá direito a indenização financeira por parte destas organizações, na medida em que as referidas perdas tenham sido causadas pela organização reconhecida, de acordo com a decisão deste órgão jurisdicional.

Esta responsabilização financeira poderá ser limitada. A Diretiva reconhece que os Estados-membros *poderão* limitar a responsabilidade das organizações reconhecidas, o qual, contudo, não deverá ser inferior a 4 milhões de euros, nos casos de danos pessoais ou morte, juntamente com requerimento de indenização das partes prejudicadas em que haja o reconhecimento na sentença de que tais danos foram causados por negligência, ato imprudente ou por omissão destas organizações<sup>41</sup>. Já nos casos de danos materiais, juntamente com o requerimento de indenização das partes prejudicadas, o piso indenizatório não poderá ser inferior a 2 milhões de euros<sup>42</sup>.

Em Portugal, esta Diretiva, juntamente com as Diretivas n.ºs 2001/105/CE, de 19 de Dezembro, e 2002/84/CE, de 5 de novembro, do Parlamento e do

---

40 Arroyo, 2002: 122.

41 Art. 6.º, 2(b)(ii), da Diretiva 94/57/CE (Costa Gomes, 2010: 1099).

42 Art. 6.º, 2(b)(iii), da Diretiva 94/57/CE (Costa Gomes, 2010: 1099).

Conselho Europeu, respectivamente, foram transpostas pelo DL n.º 321/2003, de 23 de Dezembro, com o objetivo de estabelecer dentro do regime português as normas relativas ao reconhecimento prévio e acompanhamento da atividade das organizações reconhecidas para “*realizar as inspeções, aprovação de planos e esquemas, realização de provas e ensaios e aprovação de caderno de estabilidade, vistorias e auditorias a navios de pavilhão nacional, sem prejuízo do disposto no DL n.º 167/99, de 18 de Maio, sobre equipamentos marítimos*”<sup>43</sup>.

Nos termos do art. 4.º, do DL n.º 321/2003, a entidade habilitada para a realização direta dos atos e operações de inspeção e vistoria será o *Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos* (IPTM) ao qual compete a delegação dessa atribuição para as organizações previamente reconhecidas nos termos de seus artigos 7.º e 8.º, que estabelecem os processos ordinário e especiais de reconhecimento e sua renovação.

Pelo procedimento ordinário (art. 7.º), uma organização ainda não reconhecida pode apresentar um pedido de reconhecimento ao IPTM por meio da comprovação de seu atendimento aos critérios estabelecidos no Anexo I do DL n.º 321/2003, juntamente com os requisitos e compromissos de que cumprem as alíneas *c*)<sup>44</sup>, *e*)<sup>45</sup>, *g*)<sup>46</sup>, *h*)<sup>47</sup> e *i*)<sup>48</sup>, do art. 12.º, do presente diploma,

43 Art. 1.º do DL n.º 321/2003, de 23 de dezembro (Costa Gomes, 2010: 262).

44 “*Demonstrar o seu desejo de cooperar com as administrações de controlo do Estado do porto sempre que esteja em causa um navio por elas classificado, em especial, de modo a facilitar a rectificação de anomalias ou outras discrepâncias detectadas*” (Costa Gomes, 2010: 266).

45 “*Comunicar ao sistema de informações SIRENAC as informações sobre transferências, mudanças e suspensões de classe e desclassificações, incluindo informações sobre todos os atrasos na execução das vistorias ou na aplicação das recomendações, condições de classe, condições operacionais e restrições operacionais determinadas para os navios por elas classificados, independentemente do seu pavilhão*” (Costa Gomes, 2010: 266/267).

46 “*Abster-se de emitir certificados para navios que tenham sido desclassificados ou que tenham mudado de classe por razões de segurança sem prévia consulta ao IPTM sobre a necessidade de proceder a uma inspeção completa*” (Costa Gomes, 2010: 267).

47 “*Em caso de transferência da classificação de uma organização reconhecida para outra, a primeira deve comunicar à nova organização todos os atrasos na execução das vistorias ou na aplicação das recomendações, condições de classe, condições operacionais e restrições operacionais determinadas para o navio. A nova organização só pode emitir certificados para o navio quando todas as inspeções em atraso tiverem sido executadas de modo satisfatório e todas as recomendações e condições de classe previamente determinadas para o navio e ainda não observadas tiverem sido aplicadas de acordo com o especificado pela primeira organização. Antes da emissão dos mesmos e confirmar as datas, locais e medidas para dar uma resposta adequada aos atrasos na execução das vistorias e na aplicação das recomendações e condições de classe*” (Costa Gomes, 2010: 267).

48 “*As organizações reconhecidas devem cooperar entre si com vista à correcta aplicação do disposto na alínea anterior*” (Costa Gomes, 2010: 267).

que, por sua vez, se desejar conceder uma autorização, deverá apresentar o pedido de reconhecimento à Comissão (art. 7.º(2)), que será responsável pela condução do processo e da tomada de decisão, nos termos do procedimento comunitário aplicável (art. 7.º(3)).

No que tange aos processos especiais de reconhecimento (art. 8.º), poderá o IPTM submeter à Comissão os pedidos de organizações que satisfaçam todos os critérios estabelecidos no Anexo I, com exceção dos n.ºs 2 e 3, da Seção A. O procedimento se assemelha ao procedimento ordinário (art. 7.º(1)), com a ressalva que a sua autorização será limitada em 3 anos, renováveis desde que demonstrados o atendimento aos requisitos do art. 7.º(1) e o seu desempenho em matéria de segurança e prevenção de poluição. O reconhecimento especial apenas produzirá efeitos no território português.

Depois de aceitos pela Comissão, as organizações reconhecidas deverão celebrar um acordo prévio, formal e escrito, com o ministério que tutela o setor de segurança das embarcações para que as mesmas estejam autorizadas a efetuar os atos previstos no Decreto Lei. Registra-se, no entanto, que o IPTM poderá recusar-se, com base num parecer do Registro Internacional de Navios da Madeira (MAR), se entender que os acordos existentes asseguram a cobertura da frota nacional convenientemente<sup>49</sup>. Nota-se neste dispositivo o poder arbitrário do IPTM para o reconhecimento das sociedades certificadoras autorizadas a atuar em nome do Estado português.

No que tange à responsabilização das organizações reconhecidas, o DL n.º 321/2003 confirma em seu art. 11.º o disposto no art. 6.º da Diretiva n.º 94/57/CE, com o reconhecimento de que o Estado terá direito a indenização ou compensação financeira das organizações reconhecidas quando à ele for imputada a responsabilidade de um incidente por sentença transitada em julgado nos termos de suas subalíneas (a)i), (a)ii) e (a)iii), reconhecendo-se, também, a possibilidade do ministro com tutela da segurança marítima limitar essa responsabilidade nos termos de sua alínea (b).

Veja-se, portanto, que no sistema português a responsabilidade contratual das sociedades de classificação no exercício de suas funções públicas será verificada por meio do exercício do direito de regresso por parte do Estado, condenado por decisão transitada em julgado, conforme o previsto no art. 11(a), do DL n.º 321/2003. Ademais, no que concerne a sua limitação de responsabilidade, competirá ao Estado, no exercício de seu poder arbitrário, decidir

---

49 Art. 9.º do DL n.º 321/2003, de 23 de dezembro (Costa Gomes, 2010: 265).

quanto a sua aplicabilidade na pessoa do ministro com a tutela para a segurança marítima, uma vez que o dispositivo legal traz em seu enunciado o termo “*pode*” em vez de “*deve*”.

### **1.3. Responsabilidade civil das sociedades de classificação**

Estabelecidas a base legal e natureza jurídica das distintas prestações exercidas por tais sociedades, resta analisarmos suas conseqüências no plano da responsabilidade civil, no qual se faz necessário distinguir os seus efeitos no plano da responsabilidade contratual e perante terceiros, diante de sua responsabilidade extracontratual.

Os mecanismos de aferição desta responsabilidade são distintos, conforme o sistema jurídico em que os casos são apreciados. Em razão das principais sociedades de classificação ser de origem inglesa, francesa e norteamericana, o desenvolvimento jurisprudencial destes países tem orientado o tratamento desta matéria no resto do mundo, ainda que de maneira não uniforme, motivo pelo qual buscaremos analisar a forma como os órgãos jurisdicionais destes países têm tratado a questão da responsabilidade das sociedades de classificação.

#### **1.3.1. Responsabilidade contratual**

No plano da responsabilidade contratual das sociedades de classificação, ultrapassadas as questões de sua responsabilidade no exercício de sua função privada ser regulada conforme o contrato de empreitada e a sua responsabilidade no exercício de sua função pública ser regulada conforme o art. 11.º, do DL n.º 321/2003, o principal elemento discutido é acerca da legalidade ou não das cláusulas de limitação/exoneração de responsabilidade existentes em seus regulamentos.

Vidal Júnior, já em 1929, observava a tentativa por parte destas sociedades em excluir a sua responsabilidade de fatos decorridos de navios por si inspeccionados ao analisar a legalidade das cláusulas de exclusão de responsabilidade inseridas nos estatutos da *LR* e da *BV*, em que buscavam isentar as sociedades de classificação de qualquer responsabilidade por prejuízos causados a terceiros ou às partes em contrato<sup>50</sup>. Com base na jurisprudência francesa da época,

---

50 “As duas sociedades de classificação *Bureau Veritas* e *Lloyds Register*, mais conhecidas na marinha mundial pela sua enorme importancia e influencia no comercio marítimo, têm nos seus estatutos inserida a seguinte clausula: «*Bem entendido, que nem a intervenção da sociedade para a vigilancia na construção e recepção dos materiaes, nem a sua opinião sobre os navios, opinião exprimida pelos symbolos ou marcas de classificação, não podem em nenhum caso ser objecto duma acção em justiça contra a sociedade e exigir a*»

o autor demonstra o entendimento do *Cour de Cassation* quanto a nulidade destas cláusulas de exoneração<sup>51</sup>.

Nota-se ainda hoje que esta prática se perpetua no sentido das sociedades estabelecerem em suas normas cláusulas de limitação de responsabilidade e de eleição de legislação e jurisdição aplicáveis para a resolução de eventuais conflitos relacionados à aplicação de suas normas perante terceiros não contratantes. Exemplo disso é a Seção 5 das Regras Gerais da *Det Norske Veritas* (DNV), que estabelece em seu art. A101, que a sua responsabilização por danos causados a terceiros por negligência ou omissão não poderão ultrapassar o montante superior a dez vezes o valor cobrado pelo serviço de classificação dentro do *plafond* de 2 milhões de dólares<sup>52</sup>. Na mesma Seção, estabelece que a lei aplicável para a interpretação de suas normas, da classificação de navios e da relação da DNV com qualquer parte, será a norueguesa (art. A301) e, para tanto, elege em seu art. A401, o foro do Município de Oslo, Noruega, enquanto jurisdição exclusiva para a interpretação de suas normas.

A *Bureau Veritas* (BV), por sua vez, tem na regra 19 de seu Regulamento, no que tange à construção de navios de aço a seguinte cláusula<sup>53</sup>:

*(...) fica bem entendido que nem a intervenção da BV na fiscalização da construção e na recepção dos materiais, nem a sua opinião sobre os navios (...) podem ser, de modo algum, causa de reclamação contra o BV e implicar a sua responsabilidade, ainda que essa sua intervenção ou opinião seja controvertida pelos interessados. Embora tenha o maior cuidado na redação do Registro, o BV declina qualquer responsabilidade por erros ou omissões que possam aparecer nessa publicação ou nos seus suplementos, bem como*

---

*sua responsabilidade, ainda que a sua intervenção ou a sua opinião possa ser discutida pelos interessados. Ainda que o maior cuidado exista na redação do registro, a sociedade declina toda a responsabilidade por erros ou omissões que possam existir no registro ou seus suplementos, assim como nos relatórios ou certificados passados pela administração ou pelos seus delegados. Declinam ainda toda a responsabilidade por erros de declaração, faltas ou negligências que possam ser cometidas pelo seu pessoal técnico ou administrativo ou pelos seus agentes»* (Vidal Junior, 1929: 169).

51 Vidal Junior, 1929: 170-172.

52 *"If any person suffers loss or damage which is proven to have been caused by any negligent act or omission of the Society, then the Society shall pay compensation to such person for his proven direct loss or damage. However, the compensation shall not exceed an amount equal to ten times the fee charged for the service in question. The maximum compensation shall never exceed USD 2 million"*. Section 5, Art. A101, "General Regulations" (Rules for Ships, DNV, 2011, disponível em: <http://exchange.dnv.com/publishing/RulesShip/RulesShip.asp> (acesso em: 24.mai.2011).

53 Transcrito por Maria Teresa Gómez Prieto, *Las sociedades de clasificación de buques*, In: *Anuário de Derecho Marítimo*, vol. XI, 1994, p. 355. Traduzido por Mário Raposo (Raposo, 2002: 606-607).

*nas informações e nos certificados elaborados pela administração ou pelos seus técnicos. O BV rejeita ainda qualquer responsabilidade pelos erros, faltas ou negligências cometidas pelo seu pessoal técnico, administrativo ou pelos seus agentes.*

Este tipo de cláusula, conhecidas como “*exemption clauses*” ou cláusulas de irresponsabilidade/exoneração, ainda tem sido objeto de grande discussão na jurisprudência britânica, francesa e norte-americana acerca de sua validade e extensão. No entanto, tais sistemas têm interpretado estas cláusulas de formas distintas.

A validade destas cláusulas não é codificada na França, a única previsão legislativa francesa voltada ao controle de sua validade é quanto a proteção do consumidor não profissional enquanto parte mais fraca da relação jurídica. As normas que governam esta matéria são de origem jurisprudencial como ocorre nos países de *Common Law*<sup>54</sup>.

No entanto, o seu tratamento é completamente diferente, posto que enquanto em França estas cláusulas são consideradas nulas de pleno direito se comprovada a culpa grave do sujeito, no sistema anglo-americano há uma maior liberdade contratual.

A validade destas cláusulas em França está sujeita a uma análise da gravidade da ação praticada pelo sujeito devedor, no qual se restar comprovado que o mesmo agiu de forma intencional, a cláusula será declarada nula e se o agente violou o contrato em razão de uma prática negligente, poderá o juiz entender pela anulação parcial desta cláusula. Registra Ferrer, no entanto, que os tribunais têm alargado o entendimento de dolo para culpa grave, numa espécie de “*culpa lata dolo aequiparatur*”, em cuja gravidade da ação tem sido verificada não no ato do agente, mas em sua consequência<sup>55</sup>.

No sistema norte-americano, por sua vez, a jurisprudência tem fixado certas regras de controle no que tange à validade destas cláusulas. Embora os juízes e tribunais reconheçam a liberdade convencional das partes, os tribunais poderão reconhecer a invalidade de cláusulas que atentem contra o interesse público e o têm feito, principalmente, em relação aos contratos de adesão. Se comprovado que uma das partes explorou injustamente sua posição de vantagem na celebração do contrato, esta cláusula poderá ser declarada abusiva<sup>56</sup>.

---

54 Ferrer, 2004: 203.

55 *Idem*: 204-206.

56 *Idem*: 207.

Em se tratando de responsabilidade extracontratual, a validade destas cláusulas nos EUA será reconhecida apenas nos casos que exonerem o contratante de sua culpa simples (*ordinary negligence*). Os casos de exoneração de culpa grave (*gross negligence*) não serão válidos, dado que a *Common Law* visa proteger os contratantes de um risco desproporcional, no qual exige-se o respeito a um nível razoável de prestação<sup>57</sup>.

Já no sistema inglês, há uma maior abertura à liberalidade das partes. Contudo, a interpretação destas cláusulas deverá ser feita conforme a doutrina do “*fundamental breach of contract*” ou “*breach of fundamental term*”, no qual se reconhece como inválida a cláusula de exclusão de responsabilidade que tiver por objeto o não cumprimento de uma obrigação essencial do contrato<sup>58</sup>.

Nestes termos, embora as sociedades de classificação mantenham em seus contratos cláusulas de exclusão de responsabilidade, as mesmas não encontram fundamento de validade na jurisprudência. Apesar de distintos os fundamentos para o afastamento de sua aplicação, os sistemas francês, inglês e norte-americano concordam na inviabilidade de se isentar a responsabilidade de uma empresa por danos causados por si com base em uma cláusula de exclusão total (a incluir a culpa grave) prevista em um contrato de adesão, cuja obrigação essencial é a verificação do atendimento de normas de segurança da navegação.

No mesmo sentido, não serão válidas as cláusulas de escolha do foro de jurisdição exclusiva para a resolução do litígio e de eleição do direito material aplicável. A sua atribuição decorre da aplicação do Direito Internacional Privado por meio das *normas de competência internacional* e das *normas de conflito*.

As *normas de competência internacional* são entendidas enquanto aquelas que atribuem aos órgãos jurisdicionais de um Estado o complexo de poderes para o seu exercício perante situações transnacionais<sup>59</sup>. Tais normas são regidas basicamente por quatro princípios, quais sejam, os princípios: (1) da proximidade; (2) da eficácia prática da decisão, (3) da distribuição harmoniosa da competência; e (4) da autonomia da vontade.

O princípio da proximidade está relacionado com a situação das partes e das provas. Por tal princípio, orienta-se a atribuição de competência ao órgão que esteja mais próximo às partes e aos fatos que integram a causa de pedir.

---

57 *Idem*.

58 *Idem*: 209.

59 Lima Pinheiro, 2002: 20.

As partes têm interesse legítimo de que o foro competente para a resolução do litígio seja de fácil acesso, de maneira que se torna imperioso por este princípio a atribuição de competência a um órgão próximo ao domicílio, sede ou estabelecimento de uma das partes e o afastamento da jurisdição de um órgão que se apresente oneroso para ambas as partes. Já no que se refere às provas, os tribunais do país onde ocorreram os fatos que integram a causa de pedir estão melhor situados para a produção das provas do que outro<sup>60</sup>.

Pelo princípio da eficácia prática da decisão, busca-se a identidade entre os foros de decisão e da execução da sentença, motivo pelo qual estipula a preferência pela jurisdição onde se situa o patrimônio do devedor. No entanto, há de se ter o cuidado na aplicação deste princípio, haja vista as hipóteses em que pode o local do patrimônio do devedor não apresentar qualquer laço significativo com a relação controvertida<sup>61</sup>. Assim, apenas aplica-se este princípio se cumulado com a verificação de que o local de execução da decisão encontra consonância com o princípio da proximidade.

O princípio da distribuição harmoniosa da competência entre as jurisdições estaduais está voltado a uma atenuação da prática do *forum shopping*, bem como para reduzir outros problemas relacionados à incerteza sobre o foro competente e sobre a lei aplicável ao conflito, capazes de gerar competências concorrentes. Por tal princípio, invoca-se a idéia de previsibilidade, por meio da exigência de certeza e previsibilidade quanto ao direito material aplicável à resolução do litígio para a eleição do foro competente<sup>62</sup>.

Neste pormenor, há de se registrar a dificuldade quanto ao atendimento deste princípio, haja vista a heterogeneidade das normas de conflitos existentes em cada Estado, capaz de apontar como lei aplicável a um determinado litígio foros completamente distintos<sup>63</sup>.

Por fim, o princípio da autonomia da vontade fundamenta-se na autodeterminação das partes na prévia escolha da jurisdição que se apresente como mais conveniente aos seus interesses, na certeza e previsibilidade jurídicas propor-

---

60 *Idem*.

61 *Idem*.

62 *Idem*.

63 Um exemplo desta heterogeneidade pode ser visto nos casos de responsabilidade por poluição do mar por hidrocarbonetos nos sistemas inglês, francês e norte-americano, que apresentam critérios completamente distintos de atribuição da lei aplicável ao caso. Enquanto no regime francês se aplica a lei do local do delito (*lex loci delicti commissi*), na Inglaterra se aplica a lei do foro (*lex fori*) e nos EUA se aplica a *proper law of the tort*.

cionadas pela eleição de uma jurisdição exclusiva e na proteção da confiança recíproca. Por este último elemento, é de se notar que não atenderá ao princípio as convenções feitas em situações em que as partes não se encontrem em condições de equivalência<sup>64</sup>. É nesse pormenor que as cláusulas inseridas nos contratos de classificação se apresentam enquanto nulas, posto que são fruto da manifestação da vontade unilateral destas instituições.

Já as “*normas de conflitos*”, se apresentam como as normas que determinam o direito aplicável diante de situações que envolvam mais de um sistema normativo<sup>65</sup>. Assim, nota-se que, para a apreciação de um caso que contenha elementos de internacionalidade por um tribunal nacional, faz necessária a aplicação de uma norma material de atribuição de competência a um tribunal que, por sua vez, deverá observar as normas de conflitos que estabelecerão, por um critério formal, as regras materiais aplicáveis para a resolução do litígio<sup>66</sup>.

Vê-se, portanto, que, além de inválidas estas cláusulas de exclusão de responsabilidade, de eleição de foro e do direito aplicável à resolução do litígio, nem sempre *forum* e *jus* serão correspondentes na resolução destes conflitos, cuja resolução se pautará nos critérios presentes no Direito Internacional Privado.

### 1.3.2. Responsabilidade extracontratual

A base para a responsabilização das sociedades de classificação, nos sistemas de Direito Civil (*v.g* França, Espanha e Portugal), decorrem do princípio da reparação, que é solidamente estabelecido por meio da regra romana do “*neminem laedere*” (dever de não lesar o próximo).

No plano legal francês, esta regra se encontra consubstanciada no art. 1382, do *Code Civil*<sup>67</sup>, que estabelece que qualquer pessoa que provocar dano a

64 Lima Pinheiro, 2002: 23.

65 Ferrer Correa, 2000: 20. O professor Lima Pinheiro explica que o núcleo essencial do Direito Internacional Privado é constituído por normas de conflitos, e as conceitua da seguinte forma: “*as normas de conflitos de Direito Internacional Privado são proposições que perante uma situação em contacto com uma pluralidade de sociedades estaduais determinam o Direito aplicável*” (Lima Pinheiro, 2001: 26).

66 Registre-se que há normas de conflitos que não delimitam de forma clara e rígida o elemento de conexão determinante, o que dá margem para o juiz, na apreciação do caso concreto, fixá-la. Essas normas abertas são conhecidas como *open-ended rules* (Ferrer Correa, 2000: 20, nota 8).

67 Art. 1382, Code Civil: “*Tout fait quelconque de l’homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer*” (Disponível em: <http://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?idArticle=LEGIARTI000006438819&cidTexte=LEGITEXT000006070721&dateTexte=20110617>, acesso em: 17.jun.2011).

terceiro responderá na medida de sua culpa. Esta responsabilidade delitiva decorrerá diante da violação de uma das obrigações do contrato<sup>68</sup>.

Um exemplo disso pode ser observado no caso *Elodie II*<sup>69</sup>, em que tal princípio foi particularmente relevante para a condenação da sociedade de classificação diante da ocorrência de venda de um navio em que o comprador baseou-se na precisão da classificação apresentada ao vendedor sem que tal notação, contudo, correspondesse às reais condições da embarcação<sup>70</sup>.

Mario Raposo nota que embora o Tribunal de Versalhes estivesse perante uma responsabilidade extracontratual, uma vez que a relação contratual entre a BV e o vendedor do navio não se estendesse ao comprador, entendeu em sua decisão que para o caso seria indiferente tratar-se de outro tipo de responsabilidade, uma vez que se estava diante de uma hipótese de culpa grave provada<sup>71</sup>. Assim, o tribunal entendeu que por ter descumprido o seu dever contratual de respeitar as suas regras internas, a sociedade violou o contrato e gerou danos a terceiros.

Embora a aferição da culpa decorra do não cumprimento do contrato, no regime francês as convenções estabelecidas no contrato não vinculam terceiros, de modo que as cláusulas de exoneração discutidas no tópico anterior não terão validade perante as partes que não celebraram o contrato. Raposo observa que conforme a doutrina francesa dominante, liderada por Rodière, as regras de responsabilidade extracontratual contidas nos arts. 1382 a 1386 do *Code Civil* não podem ser modificadas por acordo entre as partes que repercute na esfera de terceiros<sup>72</sup>.

Assim, diferentemente do regime contratual em que, apesar da inclusão destas cláusulas serem consideradas válidas, a parte não pode se prevalecer delas em caso de dolo (*faute dolosive*) ou culpa grave (*faute lourde*). No regime extracontratual tais previsões são inoponíveis, conforme estabelece o art. 1165, do *Code Civil* “*les conventions n’ont d’effet qu’entre les parties contractantes*”<sup>73</sup>.

---

68 Ferrer, 2004: 274.

69 Caso *Elodie*, Court d’Appel de Versailles, 21.03.1996, Dalloz 196: 547.

70 Alcántara, 2008: 140.

71 Raposo, 2002: 604.

72 *Idem*: 607.

73 Commaret, 2009: 64.

Nos regimes de *Common Law* a responsabilidade extracontratual (*tort of negligence*) também tem as suas peculiaridades. Alcántara observa que enquanto o direito inglês está mais voltado para a aplicação do dever de cuidado perante terceiros (*duty of care*), o sistema norteamericano exige que, para além do dever de cuidado, há a necessidade da verificação de um nexo de causalidade específico entre a negligência da sociedade de classificação e o prejuízo causado<sup>74</sup>.

No regime inglês, a noção de *tort of negligence* advém do célebre caso do *Nicholas H*, que estabelece que a *tort of negligence* decorre de um dever de cuidado (*duty of care*), da violação deste dever (*breach of duty*), de um dano (*damage*) e do nexo de causalidade entre estes dois elementos (*casual link*). Esta concepção é o coração da responsabilidade extracontratual no regime anglo-saxão<sup>75</sup>.

Neste caso, o navio *Nicholas H* transportava chumbo e zinco da América do Sul para a Itália, quando foram detectadas fissuras no casco. Um perito da *Nippon Kaiji Kyokai (NKK)* examinou o navio e concluiu pela sua imediata reparação. No entanto, reconsiderou a sua decisão e autorizou que o navio prosseguisse viagem e fizesse os reparos depois da descarga. Uma semana depois o navio afundou. O proprietário da carga demandou o armador e a sociedade de classificação<sup>76</sup>.

Na verificação do caso, entendeu a *Commercial Court da Queen's Bench Division*, cuja decisão foi confirmada pela *Court of Appeal* e pela Câmara dos Lordes que, o dever de cuidado e a sua violação (*breach of duty*) deverão ser verificados conforme as exigências razoáveis da atividade do autor do dano, em que há a necessidade de se demonstrar a proximidade (*proximity*) e a previsibilidade (*foreseeability*) entre a perda econômica sofrida (*economic loss*), de modo que a noção de *duty of care* apenas ganha relevo em relação àqueles em que haja uma proximidade direta<sup>77</sup>. Com base nisso, entendeu que a relação entre o proprietário da carga e a sociedade de classificação era muito remota para se estabelecer um dever de cuidado (*duty of care*) desta para aquela, de modo que o proprietário do navio não poderia delegar as suas obrigações de segurança para as sociedades de classificação, sob pena de torná-las seguradoras universais.

---

74 Alcántara, 2008: 140-141.

75 Commaret, 2009: 75.

76 Raposo, 2002: 605.

77 *Idem*.

Já no sistema norte-americano, a responsabilidade extracontratual das sociedades de classificação poderá ser verificada a partir de dois fundamentos, (1) o cometimento de uma *tort of negligence* por uma das partes e; (2) a comprovação de um comportamento doloso por parte das sociedades de classificação por meio de uma *tort of negligent/fraudulent misrepresentation*.

Na aferição da *tort of negligence* americana, fundamental se faz a verificação do dever de cuidado (*duty of care*) que decorre da concepção de negligência, entendida enquanto todas as ações e omissões praticadas por um sujeito que ocasionem um risco desarrazoado (*unreasonable risk*) de dano. Para a sua ocorrência, fundamental se faz que um profissional tenha praticado uma negligência em que se prove o nexo causal entre o dano e a negligência praticada. O critério da razoabilidade do ato é verificado conforme um juízo *in abstracto* acerca do comportamento esperado por um homem médio<sup>78</sup>.

Como visto nos casos do *The Great American* e da *Continental Insurance Co. v. Daewoo Shipbuilding*, o dever de cuidado das sociedades de classificação no direito estadunidense decorre de seu contrato, de modo que a sua má execução poderia vir a resultar uma responsabilização, caso demonstrado o nexo de causalidade entre esta má execução do contrato e o dano sofrido. Contudo, tais sociedades não assumem o dever do proprietário do navio quanto a presunção de navegabilidade do navio (*unseaworthiness doctrine*), posto que a este pressupõe-se o exercício de uma *due diligence* quanto a navegabilidade de sua embarcação<sup>79</sup>.

No que tange a responsabilidade decorrente de sua atuação dolosa (*negligent misrepresentation*), o caso seminal da jurisprudência norte-americana é o *The Sundancer*, em que o segurador, subrogado no direito do proprietário do navio demandou a sociedade de classificação por esta prática. A Corte distrital na apreciação do pedido desenvolveu uma fórmula dividida em quatro partes em que o demandante deverá demonstrar em seu pleito para se reconhecer o dolo<sup>80</sup>.

Para tanto, há a necessidade de se comprovar que o réu: (1) a pedido do autor, apresentou informações para a prática de um ato; (2) falhou quanto ao devido cuidado (*reasonable care*) a ser empreendido nesta prestação; (3) tinha

---

78 Commaret, 2009: 85.

79 Durr, *ob. cit.*

80 *Idem.*

conhecimento de que esta informação seria utilizada para propósitos específicos; e que (4) o autor sofreu perdas materiais ao se basear em tais informações<sup>81</sup>.

No caso de danos causados a terceiros, o atendimento a esta fórmula se torna impraticável diante da necessidade de atendimento do primeiro e quarto quesitos, quais sejam, uma relação direta entre o autor e o réu e a perda sofrida em decorrência desta relação.

Posto isso, diante das diferenças quanto a apreciação da responsabilidade extracontratual, em que se pôde verificar a existência um tratamento mais rigoroso em França e outro mais condescendente no Reino Unido em relação às sociedades de classificação, surgem problemas de fundo relacionados à prática do *forum shopping*. Isso porque, além da diferença no tratamento de uma situação equivalente, há no direito norte-americano o reconhecimento de *punitive damages*, capazes de gerar indenizações em patamares muito superiores aos reconhecidos nos sistemas europeus, o que torna a doutrina do *forum non conveniens*, um elemento essencial a ser verificado pelo órgão jurisdicional quanto a verificação da lei aplicável ao caso.

Não obstante, como observado, neste mérito cada um destes países possui um critério distinto de eleição da lei aplicável ao caso. No sistema francês aplica-se a *lex loci delicti commissi*, em que a lei aplicável será a do local do dano; No sistema inglês aplica-se a *lex fori*, ou seja, a lei do foro onde se processa a demanda; e no sistema norte-americano, aplica-se a *proper law of the tort*, que diante das peculiaridades do caso, busca a lei mais próxima das partes e do evento.

Em se tratando de responsabilidade decorrente de poluição por hidrocarbonetos, tal problema se agrava diante do fato dos EUA não ter ratificado a CLC/69-92, cujo fato tem atraído demandantes com o interesse no afastamento do regime de limitação de responsabilidade previsto nesta convenção.

## 2. RESPONSABILIDADE CIVIL POR POLUIÇÃO CAUSADA POR HIDROCARBONETOS PROVENIENTES DE NAVIOS

### 2.1. Regime da CLC/69-92 e do FIPOL/71-92

A base legal convencional acerca responsabilização por poluição marítima por hidrocarbonetos proveniente de navios está inserida na CLC e no FIPOL/71-92, de maneira que se faz fundamental o tratamento de alguns

---

81 *Idem*.

conceitos presentes nestes sistemas de imputação/limitação de responsabilidade, impulsionados pelo desastre do *Torrey Canyon*<sup>82</sup> nas costas da Cornualha em 1967.

O artigo II da CLC/92 estabelece o seu escopo de aplicação, ao dispor que a convenção aplica-se exclusivamente aos prejuízos causados por poluição<sup>83</sup> no território de um Estado contratante, incluindo o mar territorial, à sua zona econômica exclusiva<sup>84</sup>, bem como às medidas de salvaguarda, onde quer que sejam tomadas para se prevenir ou reduzir os prejuízos decorrentes do dano.

Portanto, havendo um incidente que venha a atingir o território de um Estado contratante, os termos desta convenção deverão ser aplicados exclusivamente em seu tratamento.

A sua aplicação tem por escopo estabelecer um regime de canalização da responsabilidade do proprietário do navio<sup>85</sup>, em que o mesmo responde objetivamente<sup>86</sup> pelo dano, porém, de forma limitada<sup>87</sup>.

Nesse sentido, o proprietário do navio será responsável, independentemente de sua culpa, por qualquer prejuízo devido à poluição causada pelo

---

82 Em 18 de março de 1967, este petroleiro de propriedade de uma empresa norte-americana, registrada nas Bermudas, e que navegava sob a bandeira de conveniência liberiana, encalhou nos recifes de *Seven Stones*, próximo às ilhas *Scilly*, em alto mar, partindo-se em quatro e atingindo o mar com cerca de 120 mil toneladas de óleo bruto, que atingiu 110 km da costa britânica e 80 km da costa francesa, acarretando em graves impactos ambientais e econômicos para ambos os países, que sofreram com desaparecimento de 50% da população de aves da região e arcaram na época, respectivamente, com £3.750.000 e 41 milhões de francos (Du Pontavice, 1969: 9; Quenéudec, 1968: 701).

83 Entendidos conforme o disposto no artigo I(6) da CLC/92 como (a) "qualquer perda ou dano exterior ao navio causado por uma contaminação resultante da fuga ou descarga de hidrocarbonetos provenientes do navio, qualquer que seja o local onde possam ter ocorrido, desde que a compensação pelos danos causados ao ambiente, excluídos os lucros cessantes motivados por tal dano, seja limitada aos custos das medidas necessárias tomadas ou a tomar para a reposição das condições ambientais; (b) O custo das medidas de salvaguarda bem como quaisquer perdas ou danos causados pelas referidas medidas (Costa Gomes, 2010: 932).

84 Ou, nos casos de Estados que não delimitaram a sua zona econômica exclusiva, a extensão não superior a 200 milhas náuticas contadas a partir das linhas de base utilizadas para determinar a largura de seu mar territorial. Art. II(a)(ii), da CLC/92.

85 Por proprietário, entende-se, por pessoa, singular ou coletiva, em nome da qual o navio está matriculado ou, diante da inexistência de matrícula, da qual o navio é propriedade. Art. I(3) CLC/92 (Costa Gomes, 2010a: 931).

86 A característica da responsabilidade do proprietário do navio enquanto objetiva é partilhada por grande parte da doutrina marítima (Costa Gomes, 2010b: 385-386; Robert, 2003: 31; Wu, 1994: 72; Arroyo, 2005: 758; Boisson, 2010: 900, dentre outros).

87 Costa Gomes, 2010b: 365; Wu, 1994: 95 et ss. Boisson, sobre a CLC/92: "*Ce texte instaure en effet un mécanisme de responsabilité objective et limitée, canalisée sur le propriétaire du navire*" (Boisson, 2010: 900).

navio<sup>88</sup>, salvo se o mesmo provar que a poluição: (1) decorreu de um ato de guerra, hostilidades, de uma guerra civil, de uma insurreição ou de um fenómeno natural de carácter excepcional, inevitável e irresistível; (2) resulta, em sua totalidade, de um fato deliberadamente praticado ou omitido por terceiro com a intenção de causar o prejuízo; (3) resulta, na totalidade, da negligência ou qualquer outra ação prejudicial de um governo ou autoridade responsável pelo bom funcionamento de faróis ou de outros auxiliares de navegação, praticado no exercício destas funções.

Não obstante, o montante indenizatório será limitado com base na tonelagem do navio (art. V, em conformidade com o Anexo I da CLC/69, emendado pelo CLC-Prot/92), que varia entre 4.510.000 e 89.770.000 unidades de conta (SDR)<sup>89</sup> e, para a sua incidência, fundamental se faz com que o proprietário constitua um fundo totalizando o limite da sua responsabilidade junto de um tribunal ou outra autoridade competente de um dos Estados contratantes, onde possa ser movida uma ação ao abrigo do art. XI da convenção.

Contudo, o proprietário perderá o direito a limitação de responsabilidade caso fique comprovado que o dano decorreu de uma ação ou omissão que lhe seja imputada, cometida dolosamente ou com imprudência, diante do conhecimento de que aquele resultado provavelmente resultaria<sup>90</sup>.

Como suplemento à CLC/69, foi editado o FIPOL/71, com a finalidade de constituir um Fundo destinado à reparação das vítimas que não obtiveram a totalidade de suas compensações abarcadas pela CLC/69, nos casos em que: (1) o proprietário do navio é exonerado de sua responsabilidade nos termos da convenção, exceto nos casos de guerra, hostilidade, guerra civil ou insurreição; (2) o proprietário não possui recursos suficientes para garantir o pagamento em cumprimento à CLC/69 e o seu seguro se mostra insuficiente, depois de esgotados os meios legais ao alcance da vítima em ser compensada integralmente; (3) o dano extrapola o teto compensatório previsto na CLC/69<sup>91</sup>.

---

88 Se o evento danoso consistir de uma sucessão de eventos de mesma origem, considerar-se responsável o proprietário do navio no momento do primeiro evento. Art. III(1) da CLC/92.

89 SDR é sigla referente aos *Special Drawing Rights*, unidade de conta administrada pelo FMI (art.V,6, da CLC/92) e avaliada para o ano de 2011 em 0,4230 euros (Disponível em: <http://www.imf.org/external/np/exr/facts/sdr.HTM>, acesso em: 07.mai.2011). Portanto, o *plafond* do montante indenizatório a ser suportado pelo proprietário do navio nesta convenção, em sua máxima escala, atingirá o montante de €37.972.710.

90 Art. V(2) da CLC/92 (Costa Gomes, 2010a: 935).

91 Art. 4.º(1) do FIPOL/92 (Costa Gomes, 2010a: 949).

Em decorrência de novos acidentes com petroleiros, como o caso do *Amoco Cadiz*<sup>92</sup>, em 1978, que demonstraram a insuficiência deste regime, procederam-se alterações ao sistema CLC/FIPOL por meio de protocolos (1976 e 1984) a fim de atualizar o Fundo para o atendimento das demandas da época. Ainda assim, tais tentativas não lograram o êxito pretendido em decorrência de sua não ratificação pelos EUA, que aprovaram legislação própria (a *Oil Pollution Act – OPA*) após o evento do *Exxon Valdez* em 1989<sup>93</sup>.

Diante da pressão decorrente da existência do *Oil Pollution Act* norte-americano e de novos incidentes, a exemplo do *Haven*, foi ratificado o Protocolo de 1992 à CLC e ao FIPOL. Este protocolo integra as convenções no sentido de complementar os seus termos, em especial, em delimitar o campo de aplicação da convenção, por meio das novas noções de “navio” e de “evento”; reforçar a canalização por meio do arrolamento de pessoas imunes a responder por pedidos de responsabilização (art. III(4)); e aumentar os limites de indenização a serem imputados aos proprietários dos navios envolvidos em eventos de poluição por óleo<sup>94</sup>. Limites, estes, novamente revistos pelo Protocolo de 2003 à FIPOL/92, incentivado após o incidente do *Erika*.

Para assumir os objetivos da convenção, o Fundo será reconhecido enquanto pessoa jurídica nos termos da legislação dos Estados contratantes, de maneira que possa assumir direitos e obrigações, bem como ser parte em qualquer ação ajuizada em um destes Estados.

O montante compensatório a ser pago, por sua vez, será limitado, de modo que a soma total do que será disponibilizado pelo Fundo com o que foi efetivamente pago pelo proprietário não exceda 203 milhões de SDR<sup>95</sup> por incidente. Assim, nas hipóteses em que o montante reclamado exceder o limite

---

92 Em 16 de março de 1978, dois dias antes de se completarem 11 anos do desastre envolvendo o Torrey Canyon, o petroleiro de bandeira liberiana, Amoco Cadiz, que se dirigia do Golfo Pérsico para Le Havre (França) carregado com 1.619.048 barris de óleo bruto, devido a uma falha em seu mecanismo de direção encalhou nas rochas de Portsall, a 5,55 km da costa da Bretanha e, devido às más condições do tempo, foi inviabilizada a tentativa de salvação por reboque efetuada e o navio partiu-se derrubando a totalidade de sua carga no mar. Este incidente foi o de maior magnitude de sua época, tendo formado uma mancha de óleo de aproximadamente 33 km de largura por 148 km de comprimento que atingiu 370 km da costa francesa e afetado as praias de 76 diferentes comunidades situadas na região da Bretanha (De Raulin, 1993: 42-43; *Amoco Cadiz Incident Report*, disponível em: <http://www.incidentnews.gov/incident/6241>, acesso em: 30.abr.2011).

93 Costa Gomes, 2010b: 293 e ss.

94 Costa Gomes, 2010b: 368.

95 Art. 4.º(4) do FIPOL/92. Valor correspondente a €85.869.000 euros. *Cfr.* nota 74.

total das compensações a pagar, o valor disponível deverá ser repartido equitativamente entre os reclamantes.

O Fundo é financiado por contribuições anuais de pessoas que tenham recebido quantidades superiores a 150.000 ton. de hidrocarbonetos transportados por via marítima nos portos e terminais de um Estado contratante, que, por sua vez, informará o Fundo da quantidade circulada em seu território para a cobrança das contribuições<sup>96</sup>.

Vê-se, portanto, que o regime da CLC/FIPOL busca uma reparação célere e efetiva das vítimas ao estabelecer um regime de canalização da responsabilidade do proprietário do navio com base em sua imputação objetiva, na obrigação de um seguro obrigatório e com a instituição de um Fundo complementar de indenização, voltadas à busca de uma reparação quase que integral desses tipos de dano. Por outro lado, esse sistema tem se desenvolvido em resposta aos incidentes de grande magnitude, quando verificada a insuficiência de seus termos, de modo que se apresenta como um sistema de eterna revisão a se organizar sempre depois de confirmada a ausência de sua efetividade para o caso concreto. Portanto, apesar de se apresentar enquanto instrumento de prevenção, a sua organização se mostra repressiva, uma vez que seus postulados surgem a reboque das grandes catástrofes.

## 2.2. Soluções jurisprudenciais

Como se pode observar, não há nenhuma previsão expressa acerca das sociedades de classificação no regime da CLC-FIPOL, de modo a tornar imprescindível a interpretação os seus dispositivos no sentido de verificar se há ou não a possibilidade do ajuizamento de uma ação de compensação diretamente perante tais instituições ou não.

Como a jurisprudência não é pacífica em relação ao assunto, apresentar-se-á inicialmente casos em que se discutiu a responsabilização destas instituições por poluição causada por hidrocarbonetos, para em seguida discutirmos as suas conclusões e o enquadramento destas sociedades, ou não, no rol de pessoas imunes ao ajuizamento de ações sobre a matéria, em decorrência do regime de canalização de responsabilidade presente na CLC.

---

96 Art. 10.º, do FIPOL/92 (Costa Gomes, 2010a: 954).

### 2.2.1. O caso *Erika*

Em 12 de setembro de 1999, o petroleiro maltês *Erika* partiu em dois e afundou próximo ao Golfo de Biscaia, na costa francesa. O navio transportava óleo combustível para ser utilizado para a produção de energia pela companhia elétrica italiana ENEL e se encontrava em plenas condições de navegabilidade conforme o certificado renovado naquele mesmo ano pela RINA, sociedade de classificação associada da IACS. No entanto, em razão das más condições do tempo acompanhada de graves corrosões em sua estrutura, não identificadas pela sociedade de classificação na oportunidade de sua inspeção, o navio sucumbiu<sup>97</sup>.

Entre os protagonistas do incidente havia a TEVERE SHIPPING, sociedade maltesa proprietária do navio; a sociedade italiana PANSHIP, gestora técnica e náutica da embarcação; a sociedade SELMONT, afretadora (*time-charterer*) e fretadora (de viagem); a sociedade TOTAL Transport Corporation (TTC), afretadora (*de viagem*) e, para o interesse deste trabalho, a sociedade de classificação do navio, a italiana RINA que, além de tê-lo classificado, na posição de contratada da PANSHIP, efetuou a sua certificação estatutária em nome do Estado de Malta<sup>98</sup>.

Além das ações constituídas perante o FIPOL, foi dado início a um procedimento criminal com repercussões civis em que tinha por finalidade a condenação do proprietário do navio, dos agentes de navegação, da sociedade de classificação (RINA) e do proprietário da carga. A querela foi processada e julgada em Paris, França.

A sociedade de classificação, em sua defesa, aduziu dois fundamentos: (1) a imunidade de jurisdição do Estado de Malta para processar e julgar o caso, uma vez que a RINA exerceu atos de interesse público em atendimento a um serviço de segurança marítima em nome da autoridade de Malta (expedição do certificado de classificação estatutária)<sup>99</sup>; e (2) a sua ilegitimidade passiva para responder por qualquer pedido de compensação por poluição que tenha por fundamento a CLC/92, uma vez que, por prestar serviços ao

97 Este incidente afetou 400 km da costa atlântica francesa, causando danos entre as regiões de Finistère e Charente-Maritime, causando sérios prejuízos ambientais e econômicos (TOTAL, *Erika: review of facts*, disponível em: <http://www.total.com/en/about-total/special-reports/erika/review-of-the-facts-922659.htm>, acesso em: 08.set.2011).

98 Delebecque, 2010: 878; TOTAL, *Érika: review of facts... ob. cit.*

99 Bouloc, 2010:886-887; Boisson, 2010: 897-900.

navio, estaria incluída na previsão do art. III, parágrafo 4.º, (b), da CLC/92, que canaliza a responsabilidade ao proprietário do navio.

O Tribunal de Paris em sua decisão de 16 de janeiro de 2008, todavia, rejeitou ambos os argumentos. Acerca da imunidade de jurisdição do Estado de Malta, fundamentou que as atividades realizadas pela sociedade de classificação derivam de uma relação privada entre a sociedade e o proprietário do navio, que não se confunde com atos de soberania do Estado de pavilhão a justificar imunidade estatal<sup>100</sup>. Em relação à aplicação da CLC/92 no que concerne a proibição de responsabilização de agentes que prestem serviços ao navio<sup>101</sup> entendeu que, somente se incluiriam neste rol as pessoas que, sem serem membros da tripulação, prestem serviços voltados diretamente à operação marítima. Ou seja, pelo entendimento do tribunal, apenas se incluiriam neste rol as pessoas que prestem um serviço de mesma natureza que os membros da tripulação<sup>102</sup> para o navio em si e não para o seu proprietário/gestor, como é feito pelas sociedades de classificação<sup>103</sup>.

Irresignada, a sociedade de classificação recorreu da decisão proferida em primeira instância com fundamento de que ainda que exista um contrato privado entre a sociedade de classificação e o proprietário do navio, a certificação estatutária, realizada por meio da delegação de um Estado de pavilhão, deve se converter em imunidade jurisdicional, haja vista que este ato se apresenta como uma expressão da soberania estatal do Estado outorgante<sup>104</sup>. Ademais, argumentou com base em uma interpretação das alíneas 4 e 5 do art. III, da CLC/92, que a não inclusão da sociedade no rol do art. III(4), da CLC/92,

100 “L’existence d’un lien textuel ou factuel entre certification et classification, les relations de l’État de Malte avec les différents sociétés de classification et la pratique suivie par cet État dans l’octroi de son pavillon, ou encore «objectif de service public» (...) qui serait poursuivi lors de l’activité de classification n’ont ni pour objet, ni pour effet de rattacher celle-ci à l’exercice de la souveraineté des États dont le pavillon flotte sur les navires pris en classe par la société RINA” (Boisson, 2010: 897).

101 Fundamentou o tribunal: “en visant de façon générique les pilotes ou toute autre personne qui sans être membre de l’équipage, s’acquitte dès services pour le navire, l’exclusion prévue par le b) du paragraphe IV de l’article III ne peut s’entendre que de celle relative aux personnes, qui, sans être membres de l’équipage, s’acquittent de prestations pour le navire en participant directement à la opération maritime, situation qui n’était pas celle de la société RINA à l’égard de l’ERIKA” (Il Diritto Marittimo, 2008: 247); Boisson, 2010: 900.

102 Nesse sentido, Bonassies, 2008: 695. Boisson, inclusive, aponta o acompanhamento da Corte em relação à doutrina de Bonassies para a formulação deste entendimento (Boisson, 2010: 901, nota n.º 38).

103 Boisson, 2008: 698.

104 Boisson, 2010: 898.

ferre a isonomia e não discriminação entre as pessoas protegidas pela convenção, de modo que esta exegese não se coadunaria com a finalidade da mesma<sup>105</sup>.

Na apreciação da apelação em 2010<sup>106</sup>, a *Cour d'Appel* observou que apesar da jurisprudência francesa ter firmado o entendimento de que a imunidade jurisdicional poderia ser aplicável ao caso, uma vez que se reconhece a sua incidência às hipóteses em que se identifique um ato de poder público/exercício de um serviço público<sup>107</sup>, o mesmo não se daria neste incidente. Isso porque, a sociedade de classificação teria renunciado tacitamente a esta imunidade ao ter deixado de aduzir tal questão no processo criminal, atribuindo à jurisdição italiana a competência para julgar o caso em um primeiro momento e contestado o mérito da ação no tribunal de Paris, conforme dispõem os artigos 7.º e o 8.º da Convenção das Nações Unidas sobre imunidade jurisdicional dos Estados e de seus bens<sup>108</sup>.

A Corte entendeu, ainda, que além do fato de não poder se beneficiar do disposto na alínea (b) do art. III(4), pelos motivos apresentados pelo juízo de primeira instância (não prestar serviços ao navio), a RINA também não poderia se beneficiar deste dispositivo pelo fato de que, por emitir certificados de classificação, no exercício de sua função pública para o governo de Malta, a mesma teria agido enquanto um agente de Estado e não em prestação de um serviço ao navio.

---

105 Boisson, 2010: 901.

106 *Cour D'Appel de Paris*, 2010: 857-877.

107 Característica esta reconhecida aos atos de certificação estatutária executada pelas sociedades de classificação pela jurisprudência do *Conseil d'État*, no sentido de que a expedição de certificados estatutários representa atos de autoridade pública, posto ter o condão de se impedir a navegação de uma embarcação sem a sua apresentação dado o caráter público do serviço de segurança prestado por tais instituições. Cfr. *Conseil d'État, Sous-sections 2 et 6 réunies*, 23 mar.1983, *Société Bureau Veritas*, n.º 33803 34462 (apud Boisson, 2010: 899): "La société anonyme «Bureau Veritas» qui a été agréée, par arrêté du ministre de l'Air, comme société de classification chargée d'assurer le contrôle pour la délivrance et le maintien des certificats de la navigabilité des aéronefs civils et qui agit au lieu et place de l'État (...) doit être regardée comme participant à l'exécution du service public de la sécurité aérienne".

108 Cfr. *Convenção das Nações Unidas sobre as Imunidades Jurisdicionais dos Estados e dos Seus Bens* (Disponível em: <http://dre.pt/pdf1s/2006/06/117A00/43444363.pdf>, acesso em: 12.set.2011); Boisson destaca que os magistrados entenderam que a não manifestação da sociedade de classificação acerca da imunidade de jurisdição no processo criminal em 7 anos de discussão veio a representar uma renúncia de seu direito. Ademais, observou que a sua primeira manifestação em instância civil não foi no sentido de se buscar a jurisdição do Estado de Malta, ao qual teria direito e o renunciou ao tentar atribuir a causa à jurisdição italiana. Por fim, pontuou que o seu argumento de que a imunidade de jurisdição poderia ser suscitada a qualquer momento foi, segundo o tribunal, uma "violation de la loyauté des débats et du principe de l'estoppel selon lequel une partie ne peut se contredire au détriment d'autrui", uma vez que ficou clara uma abrupta mudança de posicionamento sem qualquer explicação (Boisson, 2010: 899-900).

A *Cour de Cassation*, em apreciação ao derradeiro recurso apresentado, confirmou a decisão das instâncias inferiores, acrescentando, sem maiores enfrentamentos<sup>109</sup>, que a sociedade de classificação estaria vedada ao benefício do regime de canalização da responsabilidade, uma vez que se confirmou no caso que a mesma agiu com conhecimento de que o dano poderia ocorrer (*faut de t merit *), o que afasta de plano a aplicação do art. III(4), da CLC<sup>110</sup>.

Destes casos podemos retirar duas considerações importantes para a verificação da responsabilidade destas sociedades: (1) o conceito adotado pelo tribunal de “prestar serviços para o navio” conduzir  ao entendimento quanto a sua legitimidade passiva e; (2) ainda entendido que a atividade de classificação venha a se incluir no conceito de “prestar serviços ao navio”, esta não se estende a todas as atividades da sociedade, de modo que fundamental se faz verificar qual a natureza jurídica da atividade que deu azo ao questionamento acerca da responsabilidade da sociedade; (2.1) se privada, há a possibilidade de se aduzir que a atividade venha a se incluir no rol previsto no art. III(4), da CLC/92; (2.2) se pública, não há se falar em prestar serviços ao navio, uma vez que a atividade da sociedade de classificação é dirigida ao Estado contratante e não ao navio.

No caso franc es, resta evidente o entendimento jurisprudencial no sentido de que as sociedades de classificação não se incluem no rol de pessoas imunes na CLC (apesar de doutrina em sentido contrário<sup>111</sup>). Contudo, o mesmo não se pode falar quanto ao entendimento dos tribunais norte-americanos, como se ver  no caso do *Prestige*.

### 3.2.2. O caso *Prestige*

Em 13 de novembro de 2002, o navio taque *Prestige*, que navegava pela bandeira de Bahamas carregado com 76.972 toneladas de óleo pesado, comunicou que havia começado a vaziar óleo nas proximidades de Cabo Finisterra, na região da Galícia espanhola. Seis dias depois, enquanto era rebocado para longe da costa espanhola, o navio partiu em dois e afundou a 260 km de Vigo, liberando cerca de 63.000 toneladas de óleo no mar. Os destroços do navio que, segundo as autoridades espanholas, permaneciam com cerca de 13.800 toneladas de óleo armazenados consigo, continuaram a vaziar por semanas que,

109 Berlingieri, 2012: 1015.

110 Le Droit Maritime Française, Cour de Cassation, Decisão de 25 set. 2012: 992.

111 Por todos, Boisson, 2008: 696-703.

com o auxílio da ação das correntes e dos ventos dispersaram a mancha de óleo da costa ocidental da Galícia para o Golfo de Biscaia, afetando fortemente também a costa norte de Espanha e França <sup>112</sup>.

As operações de limpeza no mar foram realizadas pela Espanha, com o auxílio de navios de mais nove países europeus<sup>113</sup>, com destaque para a França e Portugal, principais interessados na contenção da contaminação<sup>114</sup>.

A *London P&I Club*<sup>115</sup>, juntamente com o Fundo, em antecipação ao grande número de processos que surgiriam em decorrência do desastre, criou duas sedes para o atendimento das vítimas e recebimento dos requerimentos de compensação, nos termos no FIPOL/92 (*Claim Offices*): uma em La Coruña, na Espanha e outra em Bourdeux, na França<sup>116</sup>.

Diante dos recursos disponibilizados, um imbróglgio processual foi constituído em quatro jurisdições distintas: pedidos de compensação feitos diretamente nas sedes de atendimento às vítimas, processos civis e criminais instruídos nas justiças comuns de Espanha, França e Portugal, e uma ação instaurada pelo governo espanhol nos Estados Unidos da América buscando a responsabilização da sociedade de classificação do navio.

A grande questão envolvida não se refere à administração do Fundo, haja vista que apesar do grande número de litigantes a sua atuação se limitou a coordenar a distribuição das compensações de forma equitativa entre as vítimas. O que interessa para os fins deste trabalho, foi, justamente, a atuação

---

112 *The Prestige Incident: IOPC Funds Report* (Disponível em: <http://www.iopcfund.org/prestige.htm>, acesso em: 28.abr.2011).

113 Como resultado da operação, 141.000 toneladas de resíduos oleosos foram retiradas da costa espanhola e 18.300 toneladas foram retiradas da costa francesa, totalizando 159.300 toneladas de resíduos extraídos. Em 2004, o governo espanhol contratou a companhia *RepsolYPV* para a limpeza do óleo remanescente nos destroços do navio, o que lhe custou mais €109,2 milhões. A compensação das vítimas pelos danos sofridos com o vazamento de óleo foi suportada pelo sistema instituído pelo FIPOL/92, do qual fazem parte Espanha, França e Portugal. Para o caso, em razão da limitação de responsabilidade do proprietário do navio, foram disponibilizados €171,5 milhões, sendo € 22,3 milhões suportados pela seguradora do proprietário da embarcação (*London P&I Club*) e os outros € 148,7 milhões suportados pelo Fundo adicional do FIPOL/92 (*The Prestige Incident: IOPC Funds Report... ob. cit.*).

114 Apesar dos avanços pelo mar, não houve nenhum registro de contaminação da costa portuguesa, prova da efetividade da ação preventiva adotada na operação de limpeza off-shore (*The Prestige Incident: IOPC Funds Report... ob. cit.*).

115 A seguradora depositou este montante em 28 de Maio de 2003 em conta judicial aberta em Corcubión, na Espanha, como garantia de não ser cobrando além da limitação de sua responsabilidade.

116 Em 2006 a sede de Bourdeux foi fechada e suas atividades foram transferidas para Lorient, onde passaram a ser administradas pelos mesmos responsáveis pelo atendimento das vítimas do *Erika* (*The Prestige Incident: IOPC Funds Report... ob. cit.*).

em paralelo procedida pelo governo espanhol em foro norte-americano, na tentativa de responsabilizar a sociedade classificadora do navio em 1 bilhão de dólares à título de compensação cumulada com *punitive damages*.

Como ocorrido no caso *Amoco Cadiz*, há a tentativa de se escapar da limitação de responsabilidade prevista na CLC/92 por meio da aplicação da legislação norte-americana, no sentido de se buscar indenizações em patamares mais altos por meio do *forum shopping*, a se cumular, inclusive, a requisição por *punitive damages*, instituto típico de direito norte-americano, estranho ao regime europeu de responsabilidade (local do dano). Interessante é que o governo espanhol é parte em 14 processos ajuizados diretamente contra o Fundo na Espanha e, busca por este meio, suprir os prejuízos sofridos na identificação de terceiros a partilhar a responsabilidade pelo incidente.

O primeiro elemento a se observar neste caso é que o mesmo *se* trata de uma relação que não envolve o proprietário do navio. O Estado lesado, busca por esta via o reconhecimento de que a sociedade classificadora de navios (a *American Bureau of Shipping* – ABS), enquanto terceiro, foi imprudente na emissão do certificado que atestava o bom estado de navegabilidade do navio, tendo, dessa maneira, contribuído para o evento danoso, haja vista que o sinistro decorreu de uma falha mecânica da embarcação.

A ABS, por sua vez, opôs uma série de reconvenções requerendo, dentre outras coisas, compensar os potenciais prejuízos que viesse a sofrer no litígio com os ganhos obtidos pela Espanha diante do FIPOL nos demais processos compensatórios.

Não obstante, requereu uma decisão sumária com o argumento de que a Espanha não provou o devido grau de sua culpabilidade para lhe imputar uma responsabilidade conforme a CLC e, alternativamente, aduziu que a Corte não era competente para julgar o caso nos termos da convenção, em que a Espanha e Bahamas são signatários<sup>117</sup>.

O processo foi processado e julgado pela Corte Distrital de Nova York, em que a juíza Laura Taylor Swain proferiu duas decisões sobre o caso: na primeira

---

117 “Both prongs of ABS’ motion are focused on the jurisdictional and liability channeling provisions of the CLC. Defendants assert that they are covered by the CLC and argue, first, that Plaintiff cannot prove the standard of knowing and reckless conduct on Defendants’ part that would be required to meet the standard for direct liability under the Convention. Defendants also argue that because Spain’s pollution damage claims against them are covered by the CLC, those claims can only be adjudicated in Convention signatory fora”. Cfr. Reino de España v. The American Bureau of Shipping, Decisão de 02.fev.2008: 4.

decisão, publicada em 2 janeiro de 2008<sup>118</sup>, a Corte Distrital reconheceu-se incompetente para o tratamento da matéria, conforme o tratamento legal dado pela CLC/92. Esta decisão foi reformada pela *Court of Appeal*<sup>119</sup> no que tange à aplicação da doutrina do *forum non conveniens* e foi reenviada à Corte Distrital que, em sua segunda decisão, proferida em 8 de março de 2010<sup>120</sup>, reconheceu a competência do foro norte-americano para a resolução do litígio e declarou, conforme o direito norteamericano, que a sociedade de classificação do navio não poderia ser responsabilizada pela poluição ocorrida. Analisemos as decisões.

Na primeira sentença, o tribunal em uma decisão sumária reconheceu a aplicabilidade da CLC/92, no sentido de que o art. III(4)(b) incluiria as sociedades de classificação de navios enquanto “*outra pessoa*<sup>121</sup> que, não sendo membro da tripulação, preste serviços para o navio” e, portanto, tais sociedades não poderiam responder por nenhum pedido de reparação decorrente do ato de poluição, a não ser que “*o prejuízo resulte de ação ou omissão destas pessoas com a intenção de causar tal prejuízo ou por imprudência e com o conhecimento de que tal prejuízo poderia vir a ocorrer*”<sup>122</sup>.

Além disso, a juíza reconheceu que a Corte de Nova York, enquanto tribunal norte-americano, não seria competente para o processamento e julgamento do caso, nos termos do art. IX(1), da CLC/92<sup>123</sup>, por entender que o referido

118 Reino de España v. The American Bureau of Shipping, Decisão de 02.fev.2008: 4.

119 *Cfr.* Reino de España v. The American Bureau of Shipping, Decisão de 12.jun.2009.

120 *Cfr.* Reino de España v. The American Bureau of Shipping, Decisão de 08.mar.2010.

121 O argumento de defesa da Espanha de que o termo “pessoa” neste dispositivo apenas aplicaria às pessoas naturais foi afastado com base no art. I(2), da CLC, que reconhece enquanto “pessoa”, “qualquer pessoa física ou pessoa moral de direito público ou de direito privado, incluindo o Estado e as suas subdivisões políticas”. *Cfr.* Costa Gomes, 2010a: 931.

122 “*The undisputed factual record, even when read in light most favorable to Spain, clearly indicates that ABS is a person who, without being a member of the crew, performed services for the Prestige within the meaning of CLC Article III(4). Accordingly, the CLC is applicable to Spain’s claims against ABS in this action*” (Reino de España v. The American Bureau of Shipping, Decisão de 02.fev.2008: 5).

123 “*Here, however, the issue is whether Spain, as a signatory to the CLC, is bound by the CLC’s provisions and, thus, is obligated under Article IX(1) to pursue its claims in the courts of a contracting state. The CLC, which forms part of Spanish law, limits covered claims to those permitted under its terms; Article IX(1) grants jurisdiction of CLC claims to the courts of signatory states only (...) Spain, as a signatory to the CLC, is bound by the CLC’s provisions and, therefore, must pursue its claims under that Convention in its own courts, or those of another injured contracting state. Since the United States is a non contracting state to the CLC, the Court lacks the jurisdiction necessary to adjudicate Spain’s claims arising from the pollution damage that resulted from the sinking of the Prestige*” (Reino de España v. The American Bureau of Shipping, Decisão de 02.fev.2008: 9).

artigo atribui jurisdição exclusiva aos Estados contratantes para processar e julgar os casos referentes aos eventos ocorridos em seus territórios e a sua inobservância se assemelharia ao descumprimento de uma obrigação contratual por parte do Estado signatário.

A Espanha recorreu desta decisão alegando, em suma, que a CLC/92 não seria capaz de retirar a jurisdição material de uma corte federal norte-americana, posto que os EUA não são signatários desta convenção, não estando obrigados, portanto, aos seus termos<sup>124</sup>.

A *Court of Appeal of the Second Circuit* apreciou o recurso e lhe deu provimento. Em seus fundamentos, no entanto, observou que a acatamento da decisão ao recurso não significa que a corte distrital norte-americana teria de aplicar necessariamente a sua jurisdição para o caso. Isso dependeria de uma análise perfunctória da aplicação da doutrina do *forum non conveniens* e da cortesia internacional (*comity*), que deveria ser propriamente realizada em primeira instância. Na eventualidade desses institutos não acarretarem em sua impronúncia, observou que caberia à Corte analisar qual legislação seria aplicável ao caso e decidir sobre o mérito da questão. Com base nisso, o tribunal não se estendeu na análise do caso, concluindo que o juízo de primeira instância errou ao considerar que a CLC privou a aplicação de sua jurisdição material e reenviou o processo para a sua revisão.

Recebido o processo, a Corte distrital de Nova York, em atendimento ao reenvio efetuado pela *Court of Appeal of the Second Circuit*, reconheceu-se competente com base nos §§ 1332 e 1333, 28 U.S.C, que atribuem jurisdição exclusiva às Cortes dos estados norteamericanos para processar e julgar ações civis em direito marítimo<sup>125</sup> e reconheceu que, em se tratando de uma ação cujo valor indenizatório pleiteado supera 75.000 dólares e possuam elementos de internacionalidade, o processo seria julgado originariamente por

---

124 Acerca da eficácia de convenções internacionais perante terceiros, o professor Fernando Loureiro Bastos identifica a sua possibilidade em algumas espécies de convenções ambientais, que influenciam a esfera de terceiros por meio da estipulação de obrigações para as partes contratantes. No entanto, não é o caso da CLC/69-92. Sobre a eficácia dos tratados perante terceiros, Cfr. Loureiro Bastos, 2010: 301-342.

125 28 U.S.C, § 1333: “The district courts shall have original jurisdiction, exclusive of the courts of the States, of: (1) Any civil case of admiralty or maritime jurisdiction, saving to suitors in all cases all other remedies to which they are otherwise entitled: (2) Any prize brought into the United States and all proceedings for the condemnation of property taken as prize” (Disponível em: <http://codes.lp.findlaw.com/uscode/28/1V/85/1333>, acesso em: 08.mai.2011).

uma Corte distrital. Nessa esteira, reconheceu também ser aplicado o direito norte-americano para a resolução do litígio<sup>126</sup>.

Vejamus a situação do réu antes de aprofundarmos a discussão desta decisão: A *ABS* tem a sua sede principal em Houston, Texas (EUA), porém é registrada conforme as leis de Nova York, uma vez que a sua sede anterior se situava naquela cidade. Não obstante, a realização de suas atividades de certificação e inspeção de navios é efetuada em seus escritórios situados em Hong Kong e Cantão, na China, e em Dubai e Abu Dhabi, nos Emirados Árabes Unidos.

O *Prestige* realizava as suas vistorias especiais e obrigatórias (*special and statutory surveys*) para a emissão de sua classificação, válida por cinco anos, em Cantão, na China. Esta certificação foi emitida pela sede de Houston, EUA, em 2001. As suas vistorias anuais obrigatórias para certificação de classe (*annual and statutory class surveys*), todavia, eram realizadas em Abu Dhabi, Emirados Árabes Unidos, que emitia a sua própria certificação, tendo esta, inclusive, sido a última realizada pelo navio cinco meses antes do incidente. Para navegar conforme a bandeira de Bahamas, o *Prestige* precisava destes dois certificados.

Posto isso, a Espanha argumentou ser a lei norteamericana aplicável ao caso, uma vez que a *ABS* é uma empresa norte-americana e o ato objeto do processo teria decorrido de sua sede norteamericana, que concentra e coordena as atividades de seus escritórios. Alternativamente, aduziu ser aplicável a legislação espanhola, dado que o lesado foi o Estado soberano da Espanha. A *ABS*, por sua vez, alegou ser aplicável a lei do Estado de bandeira, no caso, as Bahamas, posto que os atos objeto do processo foram praticados em diversas localidades do globo e o Estado das Bahamas teria maior proximidade com a causa, uma vez que é o principal interessado na regulação das sociedades que reconhecidamente certificam a navegabilidade de seus navios. Alternativamente, defende a aplicação das legislações chinesa e dos Emirados Árabes Unidos, uma vez que as atividades objeto do litígio foram praticadas nestes países<sup>127</sup>.

Diante desta realidade, a Corte realizou uma análise de precedentes e concluiu no sentido de que, como o réu não é o proprietário do navio e não existe nenhuma relação contratual entre as partes (*tort liability*), o fato mais relevante

---

126 "For the following reasons, the Court determines that the law of the United States governs the resolution of Spain's claims and that, under United States law, *ABS* is entitled to judgment as a matter of law pursuant to Federal Rule of Civil Procedure 56" (*Reino de España v. The American Bureau of Shipping*, Decisão de 08.mar.2010).

127 Borges, 2012: 538 et ss.

para a eleição da lei aplicável ao caso é que uma das certificações necessárias para a navegação do navio ter sido emitida pelo escritório norte-americano controlador das demais empresas, o que conduz à concepção de que o ato ilícito objeto da ação foi praticado por um sujeito norte-americano nos EUA. Esta conclusão se pauta na idéia de que o local do incidente foi meramente fortuito, a justificar o afastamento de uma verificação geográfica quanto ao local do dano em detrimento da responsabilidade da empresa controladora pelos atos de suas filiais<sup>128</sup>.

Tendo reconhecido a sua jurisdição e lei aplicável sobre o caso, a Corte em seu juízo de mérito entendeu que, diante da inexistência de precedentes que condenem uma sociedade de classificação enquanto terceiro responsável por poluição decorrente de falhas no navio, acompanhado dos precedentes que reconhecem que a inspeção/vistoria realizada pelas sociedades de classificação se dirige tão somente ao proprietário do navio, que é o responsável final por todos os elementos relacionados ao seu navio, não existem elementos suficientes a justificar a condenação da sociedade de classificação. Seu posicionamento foi reforçado pela desproporcionalidade existente entre o valor da inspeção e o risco que seria assumido por tais instituições, caso pudessem ser reconhecidas enquanto terceiros responsáveis.

### 2.3. O enquadramento das sociedades de classificação neste regime

Transpondo-se os regimes legais abstratos para uma análise acerca da responsabilidade civil das sociedades de classificação por poluição causada por hidrocarbonetos provenientes de navios por si inspecionados, vemos que inexistente, ao menos expressamente, um tratamento internacional que regule a sua responsabilidade nesse pormenor, nem um firme posicionamento jurisprudencial.

---

128 "As noted above, the parties dispute the relative significance to Spain's claims of the alleged actions and omissions of ABS that are attributable to its headquarters in the United States versus the alleged actions and omissions of ABS that are attributable to its offices in China and the United Arab Emirates. However, it is undisputed that ABS surveys are conducted in accordance with centrally promulgated rules and that at least one of the certificates operative at the time of the casualty was issued from ABS's Houston headquarters (...). Under the principles set forth in *Rationis* and *Carbotrade*, these contacts frame a connection of Spain's claims to the United States that is more significant than the geographic contacts proffered regarding any other nation (including the flag nation) in this action, where the location of the casualty was the product of tragic happenstance and the defendant is neither the ship nor the shipowner. Accordingly, in light of the guidance of the *Lauritzen* triad, *Rationis*, and *Carbotrade*, and the fact that Spain's claims rely on demonstrating wrongful conduct committed by U.S. corporations in the United States, the Court will apply the maritime law of the United States in determining ABS's motion for summary judgment." (Reino de España v. The American Bureau of Shipping, Decisão de 08.mar.2010: 10-12).

A CLC/92, como dito, canaliza a responsabilidade pelo evento danoso para o proprietário do navio, não trazendo, portanto, qualquer menção expressa às sociedades de classificação. A segunda parte do art. III(4) deixa evidente este regime ao estabelecer que “*Sem prejuízo do previsto no parágrafo 5 deste artigo, nenhum pedido de indemnização por prejuízos devidos à poluição (...), pode ser formulado contra: (a) os funcionários ou agentes do proprietário ou membros da tripulação; (b) o piloto ou qualquer outra pessoa que, não sendo membro da tripulação, preste serviço no navio; (c) qualquer afretador (seja qual for o seu estatuto, incluindo o afretador de navio em casco nu), gestor ou operador do navio; (d) qualquer pessoa que desenvolva operações de salvamento com o consentimento do proprietário ou de acordo com instruções de uma autoridade pública competente; (e) qualquer pessoa que esteja a executar medidas de salvaguarda; (f) todos os funcionários ou agentes das pessoas mencionadas nas alíneas (c), (d) e (e), excepto se o prejuízo resultar de acção ou omissão destas pessoas com a intenção de causar tal prejuízo ou por imprudência e com o conhecimento de que tal prejuízo poderia vir a ocorrer*”<sup>129</sup>.

Como pode se observar, a alínea (b) do art. III(4) faz menção a “qualquer outra pessoa que, não sendo membro da tripulação, preste serviço no navio”, ou seja, esta alínea dá abertura para o entendimento de que as sociedades de classificação não poderiam ser demandadas em ações indenizatórias que pleiteiem a compensação por prejuízos causados por poluição.

Note que a terminologia “pessoa”, conforme estabelece o art. I(2), significa, para os fins da convenção, “*qualquer pessoa física ou pessoa moral de direito público ou de direito privado, incluindo o Estado e suas subdivisões políticas*”<sup>130</sup>, de maneira que, no aspecto subjetivo do dispositivo as sociedades de classificação se enquadrariam no rol de pessoas que não poderiam sofrer qualquer pedido de indenização decorrente dos prejuízos causados por poluição de um navio. Resta saber se a mesma cumpre o aspecto objetivo da norma que é a subsunção ao fato “prestar serviço no navio”.

Uma primeira leitura do dispositivo leva-nos a crer que para a sua incidência, fundamental se faz que o agente preste serviços a bordo do navio, como ficou configurado na decisão do caso *Erika*. Contudo, deverá assinalar-se que a tradução portuguesa deste trecho afasta-se das versões oficiais em inglês e

129 Costa Gomes, 2010a: 933-934.

130 Costa Gomes, 2010a: 931.

francês, que dispõem: “*performs services for the ship*”<sup>131</sup> e “*s’acquitte de services pour le navire*”, respectivamente. Ou seja, para a subsunção do fato à norma basta que o agente preste serviços para o navio e não, necessariamente, a bordo do mesmo, conforme denota as expressões “*for*” e “*pour*”, que correspondem à preposição “*para*” em língua portuguesa. Desse modo, há fundamentos para se reconhecer que o regime previsto na CLC/92 poderia afastar a possibilidade das vítimas ajuizarem pedidos de indenização perante as sociedades de classificação de navios, uma vez que esta presta serviços para o navio.

Contudo, a doutrina está dividida neste pormenor. Phillippe Boisson<sup>132</sup> e Francesco Siccardi<sup>133</sup> concordam que, apesar destas sociedades não serem membros da tripulação, os mesmo executam um serviço para o navio imprescindível para a sua operação, do qual há a necessidade de serem realizados fisicamente a bordo do navio para a comprovação do estado real da embarcação, motivo pelo qual deve se reconhecer a sua imunidade. Em sentido contrário estão Nicolai Lagoni<sup>134</sup>, Pierre Bonassies<sup>135</sup> e Francesco Berlingieri<sup>136</sup>. Para Lagoni, a expressão “*o piloto ou qualquer outra pessoa*” pressupõe implicitamente que a outra pessoa deve ter obrigações equivalentes a do piloto para se inserir neste rol.

Já Bonassies se utiliza de dois argumentos para defender o afastamento da imunidade das sociedades de classificação, o primeiro em relação a *mens legis* durante os trabalhos preparatórios da convenção, e o segundo quanto a técnica de interpretação deste tipo de cláusula e o seu texto. Recorda o autor, que durante a discussão acerca da aprovação da convenção, jamais se falou nas sociedades de classificação, bem como a proposta dos Países Baixos para a inclusão do termo “*empregados independentes*” (*entrepreneurs indépendents*) em vez de “*mandatários*” na alínea (a) foi negada, o que demonstraria a predisposição em não reconhecer a imunidade a este tipo de sociedades. Quanto ao texto, em conformidade com o que Lagoni defende, Bonassies entende que, por se tratar o art. III(4) de uma cláusula de exceção, a mesma deverá

---

131 Art. III(4)(b) da CLC/92 (Versão inglesa disponível em: <http://www.iopcfund.org/npdf/Conventions%20English.pdf>, acesso em 29.mai.2011).

132 Boisson, 2008: 696-673.

133 Siccardi, 2005: 691-710.

134 Lagoni, 2006: 289-290.

135 Bonassies, 2008: 691-695.

136 Berlingieri, 2012: 1015-1026.

ser interpretada restritivamente (*ejusdem generis*) e que há diferenças entre as prestações feitas pelas sociedades de classificação e os sujeitos descritos na norma, não sendo, portanto, extensíveis a estas a sua imunidade<sup>137</sup>.

Berlingieri acrescenta que, se levado a efeito o argumento de Boisson acerca da prestação de serviços para o navio, dever-se-ia incluir todos os prestadores de serviço (*vg.* estaleiros de construção e reparação de navios) a caminhar para um regime de “canalização absoluta”, o que dispensaria a lista de pessoas nas demais alíneas do artigo e não foi acordado nos trabalhos preparatórios<sup>138</sup>.

Por outro lado, há além da alínea (b), a alínea (e) deste mesmo artigo que daria azo a uma interpretação quanto à uma eventual imunidade das sociedades de classificação. Segundo este dispositivo seria imune “qualquer pessoa que esteja a executar medidas de salvaguarda”. Ora, mantido o entendimento de “pessoa”, já discutido acima, segundo o art. I(7) da convenção o conceito de “medidas de salvaguarda” seria “quaisquer medidas razoáveis tomadas por qualquer pessoa após a ocorrência de um evento para prevenir ou limitar a poluição”. Levando em consideração que diante de eventos de poluição, as sociedades de classificação inspecionam e reexaminam os navios de natureza técnica semelhante para prevenir a ocorrência de danos futuros. Pode-se reconhecer, para estes casos, uma imunidade fora da alínea (b).

Apesar dos argumentos trazidos por Bonassies e o impasse da jurisprudência que, como pudemos vislumbrar, possui julgados para ambos os entendimentos proferidos na mesma época, acompanhamos a doutrina encampada por Boisson, posto que a finalidade do regime de canalização da CLC/92 é, justamente, eliminar a existência destes responsáveis virtuais, e permitir um contencioso menos custoso e célere para as vítimas. Ademais, as sociedades de classificação, nas prestações de classificação, não apenas prestam um serviço direcionado à administração do navio, imprescindível para a sua navegação, como o devem fazer em contato direto com a embarcação (o que poderia se equiparar a um serviço prestado à bordo), uma vez que precisam inspeciona-lo fisicamente. Além disso, tal interpretação não pode ser dissociada de uma análise econômica, no sentido de que, ao delegar um risco dessa magnitude (sujeição passiva e sem limitação de responsabilidade), os serviços de inspeção e classificação se tornariam impraticáveis e, conseqüentemente, o transporte

---

137 Costa Gomes, 2010b, 399-406.

138 Berlingieri, 2012: 1019.

de óleo em atendimento às normas de segurança convencionadas, em razão da onerosidade excessiva de tais operações.

Entendida a possibilidade acerca da imunidade das sociedades de classificação, há ainda de se reconhecer que o art. III(4) deverá atender os termos de seu parágrafo 5, que estabelece que nenhuma disposição da convenção prejudicará os direitos de recurso do proprietário contra terceiros. Portanto, ainda que tais sociedades não pudessem ser demandadas diretamente, nada impede o redirecionamento da responsabilidade do proprietário do navio perante as mesmas, caso estas tenham incorrido no disposto do art. III(2 (b), que abre a possibilidade de se isentar a responsabilidade do proprietário nas hipóteses em que este provar que o dano resultou, na totalidade, de um fato deliberadamente praticado ou omitido por terceiros com a intenção de praticar o prejuízo.

Esse regime, portanto, prevê a possibilidade das sociedades de classificação vir a responder por um fato de poluição, que se apresenta enquanto responsabilidade extracontratual. Contudo, apenas legitima o proprietário do navio para litigar perante esses sujeitos. Ocorre que o proprietário do navio possui uma relação contratual com estas sociedades, em cujas cláusulas há previsões expressas quanto a exclusão e/ou limitação de sua responsabilidade perante terceiros.

Resta-nos saber se estas cláusulas seriam oponíveis para se sustentar a exoneração de responsabilidade para estes casos, posto que ambas as partes são contratantes. Conforme a verificação acerca da legalidade destas cláusulas de exoneração/limitação, o único ponto em comum entre a jurisprudência francesa, inglesa e americana é no sentido de que se a prática foi dolosa ou equivalente ao dolo (culpa grave), não haveria a possibilidade da parte se aproveitar desta cláusula exoneratória. Desse modo, considerando que para o redirecionamento da responsabilidade para terceiros no regime da CLC/92, fundamental se faz a comprovação do dolo do agente (prática intencional), não há se falar em validade destas cláusulas no presente caso.

A mesma conclusão se dá para a previsão do ISM Code<sup>139</sup>, que estabelece entre as partes o reconhecimento do direito de limitação de responsabilidade

---

139 Instrumento multilateral gerido pelo Comitê Marítimo Internacional (CMI) em que os membros da IACS, da International Chamber of Shipping (ICS), da International Chamber of Commerce (ICC), da International Association of Dry Cargo Shipowner (Intercargo), da International Group of P&I Clubs (IG P&I), da International Union of Marine Insurance (IUMI), da Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) e da Organização Marítima Internacional (OMI) são signatários.

das sociedades de classificação em até 10 vezes os honorários por elas recebido por demanda. Desse modo, diante da ausência de normas aplicáveis nesse sentido, o montante indenizável pelas sociedades de classificação dependerá da apreciação equitativa do juiz no caso concreto.

### CONSIDERAÇÕES FINAIS

Por todo exposto, para a aferição da responsabilidade de uma sociedade de classificação de navios, necessário se faz a distinção entre as atividades por si prestadas: se no exercício de uma atividade privada ou pública.

O contrato de classificação, enquanto prestação de natureza privada apresenta-se como uma prestação de serviço, de espécie contratual como sendo uma empreitada intelectual. O contrato será pautado nas normas internas das sociedades de classificação a deter cláusulas de exoneração/limitação de responsabilidade e de eleição de foro exclusivo para a resolução de eventuais litígios. Tais cláusulas, apesar de válidas para se constar no instrumento, em razão da liberdade contratual entre as partes, não poderão ser suscitadas em seu benefício nos casos de dolo ou de culpa grave, como restou demonstrado na jurisprudência francesa, americana e inglesa discutidas. No caso de responsabilidade extracontratual, tais cláusulas não serão oponíveis a terceiros e as sociedades responderão conforme as peculiaridades de cada ordenamento, no qual nota-se um posicionamento mais rígido dos tribunais franceses em relação aos tribunais de *common law*, no que tange a sua condenação.

Outra distinção entre os sistemas francês, norteamericano e inglês que merece destaque é acerca da lei aplicável à resolução de casos com efeitos transnacionais, uma vez que, em razão do alto grau de internacionalidade presente em litígios marítimos, há a potencialidade de conflitos onde o foro não corresponderá necessariamente com o direito aplicável à resolução do caso. Nesse pormenor, observa-se no sistema francês a incidência da *lex loci commissi delicti*, de modo que a lei aplicável ao caso será a do local onde foi praticado o ato ilícito; no sistema inglês a aplicação da *lex fori*, no qual a lei do foro competente será a da resolução do litígio e; no sistema estadunidense a incidência da *proper law of the tort*, em que diante das peculiaridades do caso busca-se a lei mais próxima das partes e do evento. Esta diferenciação de tratamento legal a uma mesma situação acarreta em sérias questões ao contencioso e à concorrência internacional, a envolver problemas como o *forum shopping* e extensas discussões sobre imunidade de jurisdição e lei aplicável em detrimento do mérito da questão, tornando o processo lento e oneroso.

Observou-se, ainda, que no exercício de sua função pública, as sociedades de classificação têm as suas atividades reguladas por meio da legislação internacional sobre segurança marítima (LC, SOLAS, MARPOL) e atuam em nome do Estado de bandeira por meio da realização de vistorias estatutárias. No Direito comunitário europeu, a Diretiva n.º 94/57/CE, do Conselho, de 22 de novembro, ganha relevo ao regular esta atividade, classificada enquanto um contrato de trabalho, apesar de sua semelhança a um contrato de mandato. Isso porque, traz a possibilidade de limitação da responsabilidade para as sociedades de classificação quando acionadas pelos Estados no exercício de seu direito de regresso.

Ao exercer tal atividade, há de se reconhecer ainda que a sociedade de classificação atuou enquanto agente de um Estado soberano, a deter, nestas hipóteses, imunidade de jurisdição à semelhança da imunidade diplomática entre Estados, como reconhecido pela *Cour D'Appel* de Paris no caso *Erika*.

No que tange ao seu tratamento diante de incidentes ambientais decorrentes de poluição marinha por hidrocarbonetos, resta evidente a carência de regulamentação clara quanto a sua responsabilidade. A própria CLC/92, se mostra nebulosa ao instituir um sistema de canalização recheado de “brechas”, a permitir interpretações distintas quanto aos sujeitos imunes ou não a uma eventual ação de responsabilização. Prova disso foram as decisões proferidas nos casos *Erika* e *Prestige* que, apesar de contemporâneas uma à outra, a interpretação utilizada na corte norte-americana foi diametralmente oposta à francesa.

Neste pormenor, retornam os problemas práticos ao aplicador do Direito, que vão desde questões envolvendo *forum shopping*, com a escolha de foros que se mostrem mais susceptíveis a uma resolução de mérito mais benéfica, até a busca por “*side players*” para responder por uma eventual poluição, no que SICCARDI chama de “*finding deep pocket targets*”<sup>140</sup> na tentativa de se escapar da limitação de responsabilidade do proprietário do navio.

Apesar de posicionamentos doutrinários e jurisprudenciais para ambos os sentidos, entendemos que as sociedades de classificação deveriam ser imunes a uma responsabilização nos termos do art. III(4), (b), da CLC/92, em razão, não só, da finalidade de sua atividade (segurança da navegação), como também da disparidade entre os valores auferidos em detrimento dos riscos que assumiriam ao se reconhecer a sua “exclusão” do rol de pessoas imunes (a onerar

---

140 Siccardi, 2005: 697.

toda a atividade marítima em seu aspecto econômico com os “novos” riscos embutidos nos valores de classificação), e da facilitação na resolução de litígios desta natureza, a se evitar longas discussões prejudiciais ao mérito. Ademais, há a possibilidade das sociedades de classificação virem a responder perante o proprietário do navio, no exercício de seu direito de regresso, o que não vem a representar uma blindagem quanto a sua responsabilização.

Não obstante, independente do posicionamento adotado, resta evidente a necessidade urgente da edição de convenções que clarifiquem a posição das sociedades de classificação e de outros “*side players*” nestes incidentes no que tange as suas responsabilidades e eventuais limites, dado que a sua atuação se apresenta intimamente relacionada com questões capazes de gerar uma responsabilização, até então, não regulada, embora o seu questionamento tenha se tornado cada vez mais constante no contencioso internacional.

## BIBLIOGRAFIA

ALCÁNTARA, José M.

2008 “Shipbuilding and Classification of ships. Liability to third parties”,  
in: *Zbornik PFZ*, 58, (1-2), 2008, pp. 135/145.

ANTAPASSIS, Anthony

2007 “Liability of Classification Societies”, in: *Electronic Journal of Comparative Law*, Vol 11.3, dez. 2007, Disponível em: <http://www.ejcl.org/113/article113-22.pdf>(acesso em: 03 abr.2011).

ARROYO, Ignacio

2002 *Compendio de Derecho Marítimo*, Tecnos: Madrid.

2005 *Curso de Derecho Marítimo*, 2.ed., Thomson–Civitas: Madrid.

BASEDOW, Jürgen & WÜRNEST, Wolfgang

2008 “The Liability of Classification Societies towards Ship Buyers”, in: *Il Diritto Marittimo*, Ano CX, Vol I, pp. 278-249.

BASTOS, Fernando Loureiro

2010 “Algumas Considerações Sobre a Produção de Efeitos dos Tratados de Protecção do Ambiente no Espaço Marinho”, in: *Separata de Estudos em homenagem ao Prof. Sérvulo Correia*, vol. 4, Almedina: Coimbra, pp. 301-342.

BERLINGIERI, Francesco

2012 “Les sociétés de classification peuvent-elles bénéficier de la canalisation prévue à l’article III.2 de la CLC 1992?”, in: *Le Droit Maritime Français*, dez., pp. 1015/1019.

BOISSON, Philippe

2010 “La responsabilité de la société de classification dans l’arrêt Erika”, in: *Le Droit Maritime Français*, nov., pp. 897-902.

2008 “La société de classification bénéficie-t-elle de l’exclusion prévue par l’article III (4) de la convention CLC?”, in: *Le Droit Maritime Français*, set., pp. 696-703.

2007 “Trois mesures au coeur des débats sur le 3ème Paquet de sécurité maritime: indemnisation des passagers, responsabilité de l’armateur et société de classification”, in: *Le Droit Maritime Français*, set., pp. 705-713.

BONASSIES, Pierre

2008 “Sociétés de classification et convention de 1969/1992 sur la responsabilité pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures”, in: *Le Droit Maritime Français*, set., pp. 691-695.

BORGES, Orlando Francisco

2012 “*Forum shopping* e conflitos de jurisdição no contencioso internacional do ambiente para compensação de prejuízos devidos à poluição causada por hidrocarbonetos: Apontamentos sobre a jurisprudência dos casos Amoco Cadiz e Prestige e o seu contributo para novas políticas de coordenação jurisdicional internacional”, in: *Anais do II Congresso Internacional Florense de Direito e Ambiente* - Preparatório para o Rio+20. Caxias do Sul: PUC/RS, pp. 576 et ss.

BOULOC, Bernard

2010 “Quelques réflexions sur l’aspect pénal de l’arrêt Erika”, in: *Le Droit Maritime Français*, nov., pp. 886-896.

BRATVELD, Gry & GJELTSEN, Gaute

2006 “Classification society liability”, in: *The Intermediary*, set. 2006. Disponível em: <http://www.itic-insure.com/itic-publications/the-intermediary/article/classification-society-liability/> (acesso em: 14.jun.2011).

COELHO, Carlos de Oliveira

2007 *Poluição Marítima por hidrocarbonetos e Responsabilidade Civil*, Coimbra: Almedina.

COMMARET, Jean-François

2009 *La responsabilité des sociétés de classification: analyse comparative*, Dissertação de mestrado apresentada ao curso *Droit Maritime et des Transports* da *Faculte de Droit et de Science Politique d’Aix-Marseille*. Disponível em: [http://www.cdmt.droit.univ-cezanne.fr/fileadmin/CDMT/Documents/Memoires/Version\\_Finale\\_M\\_Commaret.pdf](http://www.cdmt.droit.univ-cezanne.fr/fileadmin/CDMT/Documents/Memoires/Version_Finale_M_Commaret.pdf) (acesso em: 14.abr.2011).

DE RAULIN, Arnaud

1993 “L’Épopée judiciaire de l’Amoco Cadiz”, in: *Journal du droit international*, 120 n.º 1 (jan.-mar.), pp. 41-96.

DELEBECQUE, Philippe

2010 “Aspects civils de l’arrêt Erika”, in: *Le Droit Maritime Français*, nov., pp. 878-885.

DU PONTAVICE, Emmanuel

1969 *La pollution des mer par les hydrocarbures*, Paris: Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence.

DURR, Sean Diederich

s.d. *An analyses of potential liability of classification societies: developing role, current disorder and future prospects*, Dissertação de mestrado apresentada ao curso *Maritime and Shipping Law* da *University of Cape Town*. Disponível em: <http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/theses/durr.htm> (acesso em: 03.abr.2011).

FERRER, Michel

2004 *La responsabilité des Sociétés de Classification*, Aix-en-Provence: Presses Universitaires d'Aix-Marseille (PUAM).

FERRER CORREIA, António

2000 *Lições de Direito Internacional Privado I*, Coimbra: Almedina.

GALVÃO TELLES, Inocêncio

1980 *Direito das Obrigações*, 3.<sup>a</sup> ed., Coimbra: Coimbra Editora.

GOMES, Manuel Januário da Costa

2010 *Limitação de Responsabilidade por Créditos Marítimos*, Coimbra: Almedina.

IACS

2011 *Classification Societies – What, Why and How?*. Disponível em: [http://www.iacs.org.uk/document/public/explained/Class\\_WhatWhy&How.PDF](http://www.iacs.org.uk/document/public/explained/Class_WhatWhy&How.PDF) (acesso em: 25.mai.2011).

INCIDENT NEWS

2011 *Amoco Cadiz Incident Report*. Disponível em: <http://www.incidentnews.gov/incident/6241> (acesso em: 30.abr.2011).

IOPC

2011 *The Prestige Incident: IOPC Funds Report*. Disponível em: <http://www.iopcfund.org/prestige.htm> (acesso em: 28.abr.2011).

LAGONI, Nicolas

2006 *The third party liability of Classification Societies*. Hamburgo: Springer.

LIMA PINHEIRO, Luís de

2002 *Direito Internacional Privado III: Competência Internacional e Reconhecimento de Decisões Estrangeiras*, Coimbra: Almedina.

2001 *Direito Internacional Privado I: Introdução e Direito de Conflitos – Parte Geral*, Coimbra: Almedina:

MENEZES LEITÃO, Luís Manuel Teles de

2008 *Direito das Obrigações: contratos em especial*, vol. III, 5.<sup>a</sup> ed., Coimbra: Almedina.

MILES, Roger

2007 *Class Societies and Liabilities*, disponível em: <http://www.elbornes.com/downloads/pdfarticles/shipping/Class%20Societies%20and%20Liabilities.pdf> (acesso em: 13.jun.2011).

PAPALEO, João César Guaspari

2000 *Contrato a favor de terceiro*, Rio de Janeiro: Renovar.

PEREIRA DE ALMEIDA, António

1983 *Direito Privado II (Contrato de Empreitada)*, Lisboa: AAFDL.

QUÉNEUDEC, Jean-Pierre

1968 “L’incidence de l’affaire du Torrey Canyon sur le droit de la mer”, in: *Annuaire français de droit international*, vol. 14, 1968, pp. 701-718, disponível em: [http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/afdi\\_0066-3085\\_1968\\_num\\_14\\_1\\_1515](http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/afdi_0066-3085_1968_num_14_1_1515).

RAPOSO, Mário

2002 “Responsabilidade extracontratual das Sociedades de classificação de navios”, in: *Estudos em Homenagem a Francisco José Velozo*, Braga: Coimbra Editora: 2002, pp. 599-611.

ROBERT, Sabrina

2003 *L’Érika: Responsabilités pour um désastre écologique*, Paris: Pedone.

ROMANO MARTINEZ, Pedro

1994 *Contrato de Empreitada*, Coimbra: Almedina.

2004 *Direito das Obrigações. Apontamentos*, 2.<sup>a</sup> ed., Lisboa: AAFDL.

SICCARDI, Francesco

2005 “Pollution Liability and Classification Societies, Is the System a Fair One?”, in: *Il Diritto Marittimo*, pp. 691-710.

SIMON, Patrick Me

2008 “Le jugement Erika met-il a mal le droit maritime?”, in: *Le Droit Maritime Français*, set. pp. 748-752.

WURMNEST, Wolfgang

2008 “Third party liability of Classification Societies in the context of shipping accidents”, in: *Actas de las II Jornadas Internacionales de Seguridad Marítima y Medio Ambiente*, pp. 109-119, disponível em: [http://www.observatoriodelitoral.es/subido/\\_documentos/publicaciones/obras\\_materias\\_maritimas/actas\\_ii\\_jornadas\\_internacionales\\_seguridad\\_maritima\\_y\\_medio\\_ambiente/Estudios\\_files/Wurmnest.pdf](http://www.observatoriodelitoral.es/subido/_documentos/publicaciones/obras_materias_maritimas/actas_ii_jornadas_internacionales_seguridad_maritima_y_medio_ambiente/Estudios_files/Wurmnest.pdf) (acesso em: 13.mai.2011).

TOTAL

2011 *Erika: review of facts*, disponível em: <http://www.total.com/en/about-total/special-reports/erika/review-of-the-facts-922659.htm> (acesso em: 08.set.2011).

VIDAL JUNIOR, Guilherme A.

1929 *Armamento marítimo: questões de direito*, Lisboa: P.G.R.