



CÂMARA DOS DEPUTADOS

# PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N.º 269-B, DE 2024

(Da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional)

**Mensagem nº 322/2023  
Ofício nº 418/2023**

Aprova o texto da Convenção Internacional sobre a Remoção de Destroços (WRC), adotada em 2007, no âmbito da Organização Marítima Internacional (IMO); tendo parecer: da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação (relator: DEP. NETO CARLETTTO); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa (relatora: DEP. LAURA CARNEIRO).

**DESPACHO:**  
ÀS COMISSÕES DE  
VIAÇÃO E TRANSPORTES E  
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

**APRECIAÇÃO:**  
Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

## **S U M Á R I O**

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

III - Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania:

- Parecer da relatora
- Parecer da Comissão



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL**

**PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , DE 2024**  
(MENSAGEM Nº 322/2023)

Apresentação: 16/05/2024 18:25:30.143 - MESA

PDL n.269/2024

*Aprova o texto da Convenção Internacional sobre a Remoção de Destroços (WRC), adotada em 2007, no âmbito da Organização Marítima Internacional (IMO).*

**O Congresso Nacional decreta:**

Art. 1º Fica aprovado o texto da Convenção Internacional sobre a Remoção de Destroços (WRC), adotada em 2007, no âmbito da Organização Marítima Internacional (IMO).

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

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

Sala da Comissão, em 15 de maio de 2024.

**Deputado Márcio Marinho**  
Presidente em exercício



\* C D 2 4 3 1 4 3 4 2 2 5 0 0 \*

# **MENSAGEM N.º 322, DE 2023**

**(Do Poder Executivo)**

**Ofício nº 418/2023**

Convenção Internacional sobre a Remoção de Destroços (WRC), adotada em 2007, no âmbito da Organização Marítima Internacional (IMO).

**DESPACHO:**

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

**APRECIAÇÃO:**

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

## MENSAGEM Nº 322

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do disposto no art. 49, inciso I, combinado com o art. 84, inciso VIII, da Constituição, submeto à elevada consideração de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos dos Senhores Ministros de Estado das Relações Exteriores, Ministro de Estado da Defesa e do Ministro de Estado do Meio Ambiente e Mudança do Clima, substituto, o texto da Convenção Internacional sobre a Remoção de Destroços (WRC), adotada em 2007, no âmbito da Organização Marítima Internacional (IMO).

Brasília, 11 de julho de 2023.



Brasília, 7 de Junho de 2023

MSC n.322/2023

Apresentação: 13/07/2023 17:13:00.000 - Mesa

Senhor Presidente da República,

Submetemos à sua elevada consideração, para posterior envio ao Congresso Nacional, o anexo projeto de Mensagem que encaminha o texto da Convenção Internacional sobre Remoção de Destroços (WRC), adotada em 2007, no âmbito da Organização Marítima Internacional (IMO).

2. A Convenção em tela, em vigor desde 2015, busca prevenir e minimizar riscos para a navegação ou para o meio ambiente marinho decorrentes da presença de destroços no mar. Nesse sentido, a Convenção estabelece regras e procedimentos internacionais uniformes para assegurar a pronta e efetiva remoção de destroços e o pagamento de compensação pelos custos envolvidos na remoção.

3. Por meio do Ofício nº 10-36/CCA-IMO-MB, de 23/3/2021, a Comissão Coordenadora para os Assuntos da IMO (CCA-IMO) da Marinha do Brasil solicitou ao Itamaraty a adoção das providências cabíveis com vistas à adesão do Brasil ao referido ato normativo.

4. À luz do exposto, e com vistas ao encaminhamento do assunto à apreciação do Congresso Nacional, em conformidade com o Artigo 84, inciso VIII, combinado com o Artigo 49, inciso I da Constituição Federal, submetemos-lhe o anexo projeto de Mensagem, acompanhado de cópias autênticas da Convenção.

Respeitosamente,

*Assinado eletronicamente por: Mauro Luiz Lecker Vieira, Joao Paulo Ribeiro Capobianco, José Múcio Monteiro Filho*

Autenticado Eletronicamente, após conferência com o original.



CONVENÇÃO INTERNACIONAL DE NAIROBI SOBRE A REMOÇÃO DE DESTROÇOS,  
2007

Preâmbulo

OS ESTADOS PARTES DA PRESENTE CONVENÇÃO,  
CONSCIENTES do fato de que os destroços, se não removidos, podem representar um risco para a navegação ou para o meio ambiente marinho,  
CONVENCIDOS da necessidade de adotar regras e procedimentos internacionais uniformes para assegurar a pronta e efetiva remoção de destroços e o pagamento de compensação pelos custos envolvidos na remoção,  
OBSERVANDO que muitos destroços podem estar localizados no território dos Estados, incluindo o mar territorial,  
RECONHECENDO os benefícios a serem obtidos através da uniformidade dos regimes jurídicos que regem a responsabilidade pela remoção de destroços que representam um risco,  
TENDO EM MENTE a importância da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, elaborada em Montego Bay em 10 de Dezembro de 1982, e o direito internacional do mar costumeiro, e a conseqüente necessidade de implementar a presente Convenção de acordo com tais dispositivos, ACORDARAM o que se segue:



## Artigo 1

### Definições

Para os efeitos desta Convenção:

- 1 “Área da Convenção” significa a zona econômica exclusiva de um Estado Parte estabelecida de acordo com o direito internacional ou, se um Estado Parte não tiver estabelecido tal zona, uma área além e adjacente do mar territorial daquele Estado, determinada pelo Estado de acordo com o direito internacional e estendendo-se por não mais de 200 milhas náuticas contadas a partir das linhas de base das quais é medida a largura do seu mar territorial.
- 2 “Navio” significa uma embarcação marítima de qualquer tipo, e abrangendo embarcações com hidrofólios, veículos que se deslocam sobre colchão de ar, submersíveis, engenhos flutuantes e plataformas flutuantes, exceto quando essas plataformas estão em posição, engajadas na exploração, prospecção ou produção de recursos minerais do leito do mar.
- 3 “Acidente marítimo” significa um abalroamento, uma colisão, um encalhe ou outros incidentes de navegação, ou outra ocorrência a bordo de um navio ou fora dele, resultando em danos materiais, ou numa ameaça iminente de danos materiais a um navio ou à sua carga.
- 4 “Destroço”, em decorrência de um acidente marítimo, significa:
  - (a) um navio afundado ou encalhado; ou
  - (b) qualquer parte de um navio afundado ou encalhado, inclusive qualquer objeto que esteja ou que tenha estado a bordo daquele navio; ou
  - (c) qualquer objeto que esteja perdido no mar, proveniente de um navio e que esteja encalhado, afundado ou à deriva no mar;
  - (d) um navio que esteja prestes, ou que se possa de maneira razoável supor que esteja, a afundar ou a encalhar, quando as medidas efetivas para assistir ao navio ou a qualquer propriedade em perigo ainda não estiverem sendo tomadas.
- 5 “Risco” significa qualquer situação ou ameaça que:
  - (a) represente um perigo ou um empecilho à navegação; ou
  - (b) se possa de maneira razoável supor que venha a resultar em graves consequências danosas ao meio ambiente marinho, ou a causar danos ao litoral ou aos interesses relacionados de um ou mais Estados.
- 6 “Interesses relacionados” significa os interesses de um Estado costeiro diretamente afetados ou ameaçados por um destroço, tais como:
  - (a) atividades marítimas costeiras, portuárias e estuarinas, inclusive atividades pesqueiras, que constituam um meio de vida essencial para as pessoas envolvidas;
  - (b) atrações turísticas e outros interesses econômicos da área envolvida;



\* c d 2 3 9 5 2 3 9 1 6 9 0 0 \*

- (c) a saúde da população costeira e o bem estar da área envolvida, inclusive a preservação dos recursos marinhos vivos e à vida selvagem; e
- (d) a infra-estrutura “offshore” e submarina.

7 “Remoção” significa qualquer forma de prevenção, atenuação ou eliminação do risco criado por um destroço. “Remover”, “removido” e “removendo” devem ser interpretados de acordo com este significado.

8 “Proprietário registrado” significa a pessoa ou pessoas registradas como proprietárias do navio ou, na ausência de um registro, a pessoa ou as pessoas que possuíam o navio no momento do acidente marítimo. No entanto, no caso de um navio de propriedade de um Estado e operado por uma companhia que esteja registrada naquele Estado como operadora do navio, “proprietário registrado” deverá significar aquela companhia.

9 “Operador do navio” significa o proprietário do navio ou qualquer outra organização ou pessoa, tais como o administrador, ou o afretador a casco nu, que tenha assumido do proprietário do navio a responsabilidade pela operação do navio e que, ao assumir essa responsabilidade, tenha concordado em assumir todas as obrigações e responsabilidades estabelecidas com base no Código Internacional de Gerenciamento de Segurança, como emendado.

10 “Estado Afetado” significa o Estado em cuja área da Convenção está localizado o destroço.

11 “Estado de registro do navio” significa, com relação a um navio registrado, o Estado de registro do navio e, em relação a um navio não registrado, o Estado cuja bandeira o navio está autorizado a arvorar.

12 “Organização” significa a Organização Marítima Internacional.

13 “Secretário-Geral” significa o Secretário-Geral da Organização.

## **Artigo 2**

### **Propósitos e**

### **princípios gerais**

1 Um Estado Parte pode tomar medidas de acordo com esta Convenção com relação à remoção de um destroço que represente um risco na área da Convenção.

2 As medidas tomadas pelo Estado Afetado de acordo com o parágrafo 1 deverão ser compatíveis com o risco.

3 Tais medidas não deverão ir além do que for razoavelmente necessário para remover um destroço que represente um risco, e deverão cessar assim que o destroço tiver sido removido. Elas não deverão, desnecessariamente, interferir com os direitos e com os interesses de outros Estados, inclusive do Estado de registro do navio, nem de qualquer pessoa, física ou jurídica, interessada.



\* c d 2 3 9 5 2 3 9 1 6 9 0 0 \*



\* c d 2 3 9 5 2 3 9 1 6 9 0 0 \*

4 A aplicação desta Convenção dentro da área da Convenção não dará a um Estado Parte direito de pleitear ou de exercer soberania, ou direitos soberanos sobre qualquer parte do alto-mar.

5 Os Estados Partes se empenharão para cooperar quando os efeitos de um acidente marítimo que resulte num destroço, envolver um Estado que não seja o Estado Afetado.

### **Artigo 3**

#### **Âmbito de aplicação**

1 Exceto quando disposto em contrário nesta Convenção, esta Convenção deverá ser aplicada a destroços localizados na área da Convenção.

2. Um Estado Parte pode estender a aplicação desta Convenção a destroços localizados em seu território, inclusive em seu mar territorial, sujeito ao Artigo 4, parágrafo 4. Neste caso notificará tal fato ao Secretário-Geral no momento em que expressar a sua concordância em se submeter a esta Convenção, ou a qualquer momento daí em diante. Quando um Estado Parte fizer uma notificação para aplicar esta Convenção a destroços localizados em seu território, inclusive em seu mar territorial, o fará sem prejuízo dos seus direitos e obrigações de tomar medidas em relação aos destroços localizados em seu território, inclusive em seu mar territorial, além de localizá-los, sinalizá-los e retirá-los, de acordo com esta Convenção. O disposto nos Artigos 10, 11 e 12 desta Convenção não deverá ser aplicado a quaisquer medidas assim tomadas, que não as mencionadas nos artigos 7, 8 e 9 desta Convenção.

3. Quando um Estado Parte tiver feito uma notificação com base no parágrafo 2, a “área da Convenção” do Estado Afetado deverá incluir o território, inclusive o mar territorial, daquele Estado Parte.

4 Se for feita antes da entrada em vigor desta Convenção para aquele Estado Parte, uma notificação feita com base no parágrafo 2 acima, deverá surtir efeito para aquele Estado Parte por ocasião da entrada em vigor desta Convenção. Se a notificação for feita após a entrada em vigor desta Convenção para aquele Estado Parte, ela deverá surtir efeito seis meses depois do seu recebimento pelo Secretário-Geral.

5 Um Estado Parte que tiver feito uma notificação com base no parágrafo 2, poderá retirá-la a qualquer momento através de uma notificação de retirada feita ao Secretário-Geral. Essa notificação de retirada deverá surtir efeito seis meses depois do seu recebimento pelo Secretário-Geral, a menos que a notificação especifique uma data posterior.

## Artigo 4

### Exclusões

1 Esta Convenção não deverá ser aplicada a medidas tomadas com base na Convenção Internacional relativa à Intervenção em Alto-Mar em Casos de Acidentes com Poluição por Óleo, de 1969, como emendada, ou ao Protocolo relativo à Intervenção em Alto-Mar em Casos de Poluição por Substâncias Outras que não Óleo, 1973, como emendado.

2 Esta Convenção não será aplicada a qualquer navio de guerra ou a qualquer outro navio de propriedade ou operado por um Estado e utilizado, temporariamente, somente em serviço não comercial do Governo, a menos que aquele Estado decida em contrario.

3 Quando um Estado Parte decidir aplicar esta Convenção a seus navios de guerra ou a outros navios como mencionados no parágrafo 2, ele deverá notificar ao Secretário-Geral sobre esta decisão, especificando os termos e as condições dessa aplicação.

4 (a) Quando um Estado Parte tiver feito uma notificação com base no Artigo 3, parágrafo 2, os seguintes dispositivos desta Convenção não deverão ser aplicados em seu território, inclusive em seu mar territorial:

- (i) Artigo 2, parágrafo 4;
- (ii) Artigo 9, parágrafos 1,5,7,8,9 e 10; e
- (iii) Artigo 15.

(b) O Artigo 9, parágrafo 4, naquilo em que se aplica ao território, inclusive ao mar territorial de um Estado Parte, deverá ter a seguinte redação:

Sujeito à legislação nacional do Estado Afetado, o proprietário registrado pode contratar, por conta do proprietário, qualquer salvador, ou outra pessoa para remover o destroço que tiver sido considerado como constituindo um risco. Antes de ter início essa remoção, o Estado Afetado pode estabelecer condições para tal remoção, somente na medida necessária para assegurar que a remoção seja feita de uma maneira compatível com as considerações relativas à segurança e à proteção do meio ambiente marinho.

## Artigo 5

### Informação sobre a existência de destroços

1 Um Estado Parte deverá exigir que o comandante e o operador de um navio que arvore a sua bandeira informe sem demora ao Estado Afetado quando aquele navio tiver se envolvido num acidente marítimo que resulte num destroço. Na medida em que a obrigação de informar com base neste artigo



\* c d 2 3 9 5 2 3 9 1 6 9 0 0 \*

tiver sido cumprida, seja pelo comandante ou pelo operador do navio, os demais não estarão obrigados a informar.

2 Tal informação deverá fornecer o nome e o principal local de exercício profissional do proprietário registrado e todas as informações pertinentes necessárias para que o Estado Afetado verifique se o destroço representa um risco, de acordo com o Artigo 6, inclusive:

- (a) a localização precisa do destroço;
- (b) o tipo, tamanho e construção do destroço;
- (c) a natureza das danos sofridas pelo destroço e as condições do destroço;
- (d) a natureza e a quantidade de carga, em especial de quaisquer substâncias perigosas e nocivas; e
- (e) a quantidade e os tipos dos óleos, inclusive do óleo combustível para consumo do navio e dos óleos lubrificantes, existentes a bordo.

## **Artigo 6**

### **Determinação do risco**

Ao verificar se um destroço representa um risco, os seguintes critérios deverão ser levados em conta pelo Estado Afetado:

- (a) o tipo, o tamanho e a construção do destroço;
- (b) profundidade da água no local;
- (c) amplitude da maré e correntes no local;
- (d) áreas marítimas particularmente sensíveis identificadas e, quando for apropriado, designadas de acordo com as diretrizes adotadas pela Organização, ou uma área claramente definida como zona econômica exclusiva onde tenham sido adotadas medidas obrigatórias especiais de acordo com o Artigo 211, parágrafo 6, da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 1983;
- (e) proximidade de rotas de navegação ou de linhas de tráfego estabelecidas;
- (f) densidade e freqüência do tráfego;
- (g) tipo de tráfego;
- (h) natureza e quantidade da carga do destroço, a quantidade e o tipo de óleos (como óleo combustível para consumo do navio e óleo lubrificante) existentes a bordo do destroço e, em especial, os danos que podem resultar se a carga ou o óleo forem liberados para o meio ambiente marinho;
- (i) vulnerabilidade das instalações portuárias;
- (j) condições meteorológicas e hidrográficas predominantes;



\* c d 2 3 9 5 2 3 9 1 6 9 0 0 \*

- (k) topografia submarina da área;
- (l) altura do destroço acima ou abaixo da superfície da água na baixa-mar de sizígia;
- (m) perfis acústicos e magnéticos do destroço;
- (n) proximidade de instalações “offshore”, de oleodutos, de cabos de telecomunicações e estruturas semelhantes; e
- (o) quaisquer outras circunstâncias que possam tornar necessária a remoção do destroço.

## **Artigo 7**

### **Localização dos destroços**

- 1 Ao tomar conhecimento de um destroço, o Estado Afetado deverá utilizar todos os meios práticos, inclusive os bons ofícios de Estados e de organizações, para avisar aos navegantes e aos Estados envolvidos, com urgência, a natureza e a localização do destroço.
- 2 Se o Estado Afetado tiver razões que o levem a acreditar que um destroço representa um risco, ele deverá assegurar-se de que sejam tomadas todas as medidas práticas para estabelecer a localização precisa do destroço.

## **Artigo 8**

### **Sinalização de destroços**

- 1 Se o Estado Afetado determinar que um destroço constitui um risco, aquele Estado deverá assegurar-se de que sejam tomadas todas as medidas razoáveis para sinalizar o destroço.
- 2 Ao sinalizar o destroço, deverão ser tomadas todas as medidas razoáveis para assegurar que a sinalização esteja de acordo com o sistema internacional de balizamento em uso na área em que está localizado o destroço.
- 3 O Estado Afetado deverá divulgar as características da sinalização do destroço através de todos os meios apropriados, inclusive nas publicações náuticas apropriadas.

## **Artigo 9**

### **Medidas para facilitar a remoção de destroços**

- 1 Se o Estado Afetado concluir que um destroço constitui um risco, aquele Estado deverá imediatamente:
  - (a) informar ao Estado de registro do navio e ao proprietário registrado; e



\* c d 2 3 9 5 2 3 9 1 6 9 0 0 \*



(b) consultar o Estado de registro do navio e outros Estados Afetados pelo destroço com relação às medidas a serem tomadas com relação ao destroço.

2 O proprietário registrado deverá retirar o destroço que foi considerado como constituindo um risco.

3 Quando for considerado que um destroço constitui um risco, o proprietário registrado, ou outra parte interessada, deverá fornecer à autoridade competente do Estado Afetado as provas de seguro ou de outra garantia financeira exigidas pelo Artigo 12.

4 O proprietário registrado pode contratar qualquer salvador, ou outra pessoa, para remover, em nome do proprietário, o destroço que for considerado como constituindo um risco. Antes de ter início essa remoção, o Estado Afetado pode estabelecer condições para tal remoção, somente na medida necessária para assegurar que a remoção seja feita de uma maneira que seja compatível com as considerações relativas à segurança e à proteção do meio ambiente marinho.

5 Quando a remoção mencionada nos parágrafos 2 e 4 tiver sido iniciada, o Estado Afetado só pode intervir na remoção na medida em que for necessário para assegurar que a remoção seja feita de maneira compatível com as considerações relativas à segurança e à proteção do meio ambiente marinho.

6 O Estado Afetado deverá:

- (a) estabelecer um prazo razoável dentro do qual o proprietário registrado deverá remover o destroço, levando em conta a natureza do risco determinado de acordo com o Artigo 6;
- (b) informar, por escrito, ao proprietário registrado, o prazo que estabeleceu e especificar que, se o proprietário registrado não remover o destroço dentro daquele prazo, ele poderá remover o destroço às custas do proprietário registrado; e
- (c) informar, por escrito, ao proprietário registrado, que pretende intervir imediatamente nas circunstâncias em que o risco tornar-se especialmente grave.

7 Se o proprietário registrado não remover o destroço dentro do prazo estabelecido de acordo com o parágrafo 6(a), ou se o proprietário registrado não puder ser contatado, o Estado Afetado poderá remover o destroço pelo meio mais prático e rápido, que seja compatível com as considerações relativas à segurança e à proteção do meio ambiente marinho.

8 Nas circunstâncias em que for necessária uma ação imediata, e o Estado Afetado tiver assim informado ao Estado de registro do navio, ele poderá remover o destroço pelo meio mais prático e rápido disponível, que seja compatível com as considerações relativas à segurança e à proteção do meio ambiente marinho.

9 Os Estados Partes deverão tomar as medidas apropriadas com base na sua legislação nacional para assegurar que os seus proprietários registrados cumpram o disposto nos parágrafos 2 e 3.

10 Os Estados Partes deverão dar o seu consentimento ao Estado Afetado para agir de acordo com o disposto nos parágrafos 4 a 8, quando for necessário.

11 As informações mencionadas neste artigo deverão ser fornecidas pelo Estado Afetado ao proprietário registrado, identificado nos relatórios mencionadas no Artigo 5, parágrafo 2.

## **Artigo 10**

### **Responsabilidade do Proprietário**

1 Sujeito ao disposto no Artigo 11, o proprietário registrado será responsável pelos custos de localização, sinalização e remoção dos destroços de acordo com os artigos 7, 8 e 9, respectivamente, a menos que o proprietário registrado prove que o acidente marítimo que provocou o destroço:

- (a) tenha resultado de um ato de guerra, de hostilidades, de guerra civil, de insurreição ou de um fenômeno natural de natureza excepcional, inevitável e irresistível;
- (b) tenha sido totalmente causado por um ato ou por uma omissão de uma terceira parte, com a intenção de causar danos; ou
- (c) tenha sido totalmente causado pela negligência ou por um ato errado de qualquer Governo ou de outra autoridade responsável pela manutenção de luzes ou de outros auxílios à navegação, no exercício daquela função.

2 Nada do disposto nesta Convenção deverá afetar o direito do proprietário registrado de limitar a sua responsabilidade com base no regime nacional ou internacional aplicável, tal como a Convenção sobre Limitação de Responsabilidade por Reclamações Marítimas, de 1976, como emendada.

3 Nenhuma reclamação relativa aos custos mencionados no parágrafo 1 poderá ser feita contra o proprietário registrado, a não ser de acordo como o disposto nesta Convenção. Isto sem prejuízo dos direitos e obrigações de um Estado Parte que tenha feito uma notificação com base no Artigo 3, parágrafo 2, de tomar medidas com relação a destroços localizados em seu território, inclusive em seu mar territorial, além de localizar, sinalizar e remover, de acordo com esta Convenção.

4 Nada do disposto neste artigo deverá prejudicar qualquer direito de recurso contra terceiros.

## **Artigo 11**

### **Excludentes de Responsabilidade**

1 O proprietário registrado não deverá ser responsável, com base nesta Convenção, pelos custos mencionados no Artigo 10, parágrafo 1 se, e na medida em que, a responsabilidade por tais custos conflitar com:



\* C 0 2 3 9 5 2 3 9 1 6 9 0 0 \*

- (a) a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1969, como emendada;
- (b) a Convenção Internacional sobre Responsabilidade e Compensação por Danos Relativos ao Transporte por Mar de Substâncias Nocivas e Potencialmente Perigosas, de 1996, como emendada;
- (c) a Convenção relativa à Responsabilidade de Terceiros no Campo da Energia Nuclear de 1960, como emendada, ou a Convenção de Viena sobre Responsabilidade Civil por Danos Nucleares, de 1963, como emendada, ou a legislação nacional que rege ou que proíbe a limitação da responsabilidade por danos nucleares; ou
- (d) a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados pela Poluição por Combustíveis de Navios, de 2001, como emendada.

desde que a convenção pertinente seja aplicável e esteja em vigor.

2 Na medida em que as ações tomadas com base nesta Convenção forem consideradas como salvamento, de acordo com a legislação nacional ou com uma convenção internacional aplicável, aquela legislação ou convenção deverá ser aplicada às questões relativas à remuneração ou à compensação a serem pagas aos salvadores, sendo excluídas as regras desta Convenção.

## **Artigo 12**

### **Seguro compulsório ou outra garantia financeira**

1 O proprietário registrado de um navio com uma arqueação bruta de 300 ou mais, e arvorando a bandeira de um Estado Parte, terá de ter seguro ou outra garantia financeira, tal como uma garantia de um banco ou de instituição similar, para cobrir a sua responsabilidade determinada com base nesta Convenção, num valor igual aos limites da responsabilidade determinados com base no regime de limitação nacional ou internacional aplicável, mas, em todos os casos, não superior a um valor calculado de acordo com o Artigo 6(1)(b) da Convenção sobre Limitação de Responsabilidade por Reclamações Marítimas, de 1976, como emendada.

2 Um certificado atestando que o seguro ou outra garantia financeira está em vigor, de acordo com o disposto nesta Convenção, deverá ser emitido para todo navio com uma arqueação bruta de 300 ou mais, pela autoridade apropriada do Estado de registro do navio, após concluir que as exigências do parágrafo 1 foram atendidas. Com relação a um navio registrado num Estado Parte, tal certificado deverá ser emitido ou certificado pela autoridade apropriada do Estado de registro do navio; com relação a um navio não registrado num Estado Parte, ele pode ser emitido ou abonado pela autoridade apropriada de qualquer Estado Parte. Este certificado de seguro obrigatório deverá ser redigido no formato do modelo apresentado no anexo desta Convenção, e deverá conter as seguintes informações:



\* c d 2 3 9 5 2 3 9 1 6 9 0 0 \*



\* c d 2 3 9 5 2 3 9 1 6 9 0 0 \*

- (a) nome do navio, números ou letras características e porto de inscrição;
- (b) arqueação bruta do navio;
- (c) nome e principal local de exercício profissional do proprietário registrado;
- (d) número de identificação do navio, da IMO;
- (e) tipo e duração da garantia;
- (f) nome e principal local de exercício profissional do segurador ou de outra pessoa que esteja fornecendo a garantia e, quando for adequado, o local de exercício profissional da instituição em que foi feito o seguro ou obtida a garantia;
- (g) período de validade do certificado, que não deverá ser superior ao período de validade do seguro ou de outra garantia.

3 (a) Um Estado Parte pode autorizar uma instituição ou uma organização por ele reconhecida para emitir o certificado mencionado no parágrafo 2 . Essa instituição ou organização deverá informar àquele Estado a emissão de cada certificado. Em todos os casos, o Estado Parte deverá garantir totalmente a correção e a exatidão do certificado assim emitido, e deverá comprometer-se em assegurar as medidas necessárias para atender a esta obrigação.

- (b) Um Estado Parte deverá notificar ao Secretário-Geral:
- (i) as responsabilidades e as condições específicas da autorização delegada a uma instituição ou organização por ela reconhecida;
  - (ii) a retirada daquela autorização; e
  - (iii) a data a partir da qual a delegação ou a retirada daquela autorização entra em vigor.

Uma autorização delegada não deverá entrar em vigor antes de três meses a partir da data em que foi enviada ao Secretário-Geral uma notificação a este respeito.

- (c) A instituição ou organização autorizada a emitir certificados de acordo com este parágrafo deverá ser autorizada, no mínimo, a retirar aqueles certificados se as condições nas quais foram emitidos não forem mantidas. Em todos os casos, a instituição ou organização deverá informar a retirada ao Estado em cujo nome o certificado foi emitido.

4 O certificado deverá ser redigido no idioma ou idiomas oficiais do Estado emissor. Se o idioma usado não for o inglês, o francês ou o espanhol, o texto deverá conter uma tradução para um destes idiomas e, quando o Estado assim decidir, o(s) idioma(s) oficial(ais) do Estado pode(m) ser omitido(s).



\* C 0 2 3 9 5 2 3 9 1 6 9 0 0 \*

5 O certificado deverá ser levado a bordo do navio, e uma cópia deverá ser depositada com as autoridades que mantêm o histórico do registro do navio ou, se o navio não for registrado num Estado Parte, com as autoridades que emitiram ou que abonaram o certificado.

6 Um seguro ou outra garantia financeira não atenderá às exigências deste artigo se puder perder a validade por razões outras que não o término do período de validade do seguro ou da garantia especificada no parágrafo 2 antes de decorridos três meses da data em que foi informado o seu término às autoridades mencionadas no parágrafo 2, a menos que o certificado tenha sido entregue àquelas autoridades, ou que tenha sido emitido um novo certificado dentro do período mencionado. Os dispositivos acima deverão ser aplicados de maneira semelhante a qualquer modificação que faça com que o seguro ou a garantia não atenda mais às exigências deste artigo.

7 O Estado de registro do navio deverá, sujeito ao disposto neste artigo e tendo em vista as diretrizes adotadas pela Organização sobre a responsabilidade financeira dos proprietários registrados, estabelecer as condições para a emissão e para a validade do certificado.

8 Nada do disposto nesta Convenção deverá ser interpretado como impedimento para que um Estado Parte se fie em informações obtidas de outros Estados, da Organização ou de outras organizações internacionais com relação à situação financeira de quem forneceu o seguro ou a garantia financeira para os efeitos desta Convenção. Nestes casos, o Estado Parte que se fiar nessas informações não está liberado da sua responsabilidade como Estado emissor do certificado exigido pelo parágrafo 2.

9 Os certificados emitidos e abonados sob a autoridade de um Estado Parte deverão ser aceitos por outros Estados Partes para os efeitos desta Convenção, e deverão ser considerados por outros Estados Partes como tendo a mesma força que os certificados emitidos ou abonados por eles, mesmo se tiverem sido emitidos ou abonados com relação a um navio não registrado num Estado Parte. Um Estado Parte pode, a qualquer momento, solicitar uma consulta ao Estado emissor ou abonador, se acreditar que o segurador ou o fornecedor da garantia citado no certificado não é financeiramente capaz de atender às obrigações impostas por esta Convenção.

10 Qualquer reclamação por custos provenientes do disposto nesta Convenção pode ser apresentada diretamente contra o segurador ou contra outra pessoa que tenha fornecido a garantia financeira para as responsabilidades do proprietário registrado. Neste caso, o réu pode invocar as mesmas proteções (exceto nos casos de falência ou de liquidação do proprietário registrado) que o proprietário registrado teria direito a invocar, inclusive a limitação da sua responsabilidade com base em qualquer regime nacional ou internacional aplicável. Além disto mesmo se o proprietário registrado não tiver direito a limitar a sua responsabilidade, o réu pode limitar a sua responsabilidade a uma quantia igual ao valor do seguro ou da outra garantia financeira que foi exigida que o proprietário registrado mantivesse de acordo com o parágrafo 1. Além disso, o réu pode invocar a alegação de que

o acidente foi causado por conduta imprópria intencional do proprietário registrado, mas o réu não deverá invocar qualquer outra alegação que possa ter direito a invocar em processos instaurados pelo proprietário registrado contra ele. Em qualquer caso, o réu terá o direito de solicitar que o proprietário registrado passe a integrar o processo.

11 Um Estado Parte não deverá permitir que qualquer navio autorizado a arvorar a sua bandeira e ao qual se aplique este artigo, opere em qualquer momento, a menos que tenha sido emitido um certificado com base nos parágrafos 2 ou 14.

12 Sujeito ao disposto neste artigo, todas as Partes deverão assegurar, com base na sua legislação nacional, que o seguro ou outra garantia no valor exigido pelo parágrafo 1 esteja em vigor com relação a qualquer navio com uma arqueação bruta de 300 ou mais, onde quer que tenha sido registrado, que estiver entrando ou saindo de um porto em seu território, ou chegando ou partindo de uma instalação “offshore” localizada em seu mar territorial.

13 Apesar do disposto no parágrafo 5, um Estado Parte pode informar ao Secretário-Geral que, para os efeitos do parágrafo 12, os navios não são obrigados a levar a bordo ou a apresentar o certificado exigido pelo parágrafo 3 quando entrando ou saindo de um porto localizado em seu território, ou quando chegando ou partindo de uma instalação “offshore” localizada em seu mar territorial, desde que o Estado Parte que emitiu o certificado exigido pelo parágrafo 2 tenha informado ao Secretário-Geral que mantém o registro num formato eletrônico, acessível a todos os Estados Partes, atestando a existência do certificado e permitindo que os Estados Partes se eximam das suas obrigações estabelecidas no parágrafo 12.

14 Se não for mantido o seguro ou outra garantia financeira relativa a um navio de propriedade de um Estado Parte, o disposto neste artigo com relação a isto não será aplicável àquele navio, mas o navio deverá levar um certificado emitido pela autoridade apropriada do Estado do registro, declarando que ele é de propriedade daquele Estado e que a responsabilidade do navio está coberta dentro dos limites estabelecidos no parágrafo 1. Esse certificado deverá seguir o máximo possível o modelo estabelecido no parágrafo 2

## **Artigo 13**

### **Prazos**

Os direitos de reaver custos com base nesta Convenção deverão ser extintos, a menos que seja iniciada uma ação de acordo com o estabelecido abaixo, até três anos a partir da data em que o destroço foi determinado de acordo com esta Convenção. No entanto, em nenhuma situação, uma ação pode ser iniciada após seis anos a partir da data do acidente marítimo que resultou no destroço.



\* c d 2 3 9 5 2 3 9 1 6 9 0 0 \*

Quando o acidente marítimo consistir numa série de ocorrências, o período de seis anos deverá ser contado a partir da data da primeira ocorrência.

## **Artigo 14**

### **Disposições relativas a emendas**

- 1 Mediante solicitação de pelo menos um terço dos Estados Partes, deverá ser convocada pela Organização uma conferência com o propósito de rever ou emendar esta Convenção.
- 2 Qualquer concordância em se submeter a esta Convenção, expressa após a data de entrada em vigor de uma emenda a esta Convenção, deverá ser considerada como sendo aplicável a esta Convenção, como emendada.

## **Artigo 15**

### **Solução de controvérsias**

- 1 Quando surgir uma controvérsia entre dois ou mais Estados Partes com relação à interpretação ou à aplicação desta Convenção, eles deverão procurar resolver, em primeira instância, a sua controvérsia através de negociação, pedidos de informação, mediação, conciliação, arbitragem, acordo judicial, recurso a organizações regionais, acordos ou outros meios pacíficos à sua escolha.
- 2 Se não for possível encontrar uma solução dentro de um período de tempo razoável, não superior a doze meses após um Estado Parte ter notificado outro de que existia uma controvérsia entre eles, as disposições relativas à solução de controvérsias estabelecidas na Parte XV da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar, de 1982, deverão se aplicar *mutatis mutandis*, sejam os Estados que fazem parte da controvérsia Estados Partes da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar, de 1982, ou não.
- 3 Qualquer procedimento escolhido por um Estado que seja Parte desta Convenção, e da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar, de 1982, de acordo com o Artigo 287 desta última, deverá se aplicar à solução de controvérsias com base neste artigo, a menos que aquele Estado Parte, ao ratificar, aceitar, aprovar ou aderir a esta Convenção, ou a qualquer momento daí em diante, escolha um outro procedimento com base no Artigo 287 com a finalidade de dirimir controvérsias que surjam em decorrência desta Convenção.
- 4 Um Estado Parte desta Convenção que não seja Parte da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar, de 1982, ao ratificar, aceitar, aprovar ou aderir a esta Convenção, ou a qualquer momento daí em diante, estará livre para escolher, por meio de uma declaração por escrito, um ou mais dos meios especificados no Artigo 287, parágrafo 1 da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do



Mar, de 1982, com a finalidade de dirimir controvérsias de acordo com este Artigo. O Artigo 287 deverá ser aplicado àquela declaração, bem como a qualquer controvérsia da qual aquele Estado faça parte, que não esteja abrangida por uma declaração em vigor. Para os efeitos de conciliação e arbitragem, de acordo com os Anexos V e VII da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar, de 1982, aquele Estado terá o direito de indicar conciliadores ou árbitros para serem incluídos nas listas mencionadas no Anexo V, Artigo 2, e no Anexo VII, Artigo 2, para a resolução de controvérsias que surjam em decorrência desta Convenção.

5 Uma declaração feita com base nos parágrafos 3 e 4 deverá ser depositada com o Secretário-Geral, que deverá transmitir cópias daquela declaração aos Estados Partes.

## **Artigo 16**

### **Relações com outras convenções e com acordos internacionais**

Nada do disposto nesta Convenção deverá prejudicar os direitos e as obrigações de qualquer Estado com base na Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar de 1982 e no direito do mar internacional costumeiro.

## **Artigo 17**

### **Assinatura, ratificação, aceitação, aprovação e adesão**

1 Esta Convenção estará aberta para assinatura, na Sede da Organização, de 19 de Novembro de 2007 a 18 de Novembro de 2008 e, daí em diante, continuará aberta para adesão.

- (a) Os Estados podem expressar a sua concordância em se submeter a esta Convenção por meio de:
  - (i) assinatura sem reserva quanto à ratificação, aceitação ou aprovação; ou
  - (ii) assinatura sujeita à ratificação, aceitação ou aprovação, seguida por ratificação, aceitação ou aprovação; ou
  - (iii) adesão.
- (b) A ratificação, a aceitação, a aprovação ou a adesão deverão ser efetuadas por meio do depósito de um instrumento com aquela finalidade com o Secretário-Geral.



\* C D 2 3 9 5 2 3 9 1 6 9 0 0 \*

## **Artigo 18**

### **Entrada em**

### **vigor**

1 Esta Convenção deverá entrar em vigor doze meses após a data em que dez Estados a tiverem assinado sem reservas quanto à ratificação, aceitação ou aprovação, ou em que tenham depositado instrumentos de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão com o Secretário-Geral.

2 Para qualquer Estado que ratifique, aceite, aprove ou adira a esta Convenção, após terem sido atendidas as condições estipuladas no parágrafo 1 para a sua entrada em vigor, esta Convenção deverá entrar em vigor três meses após a data do depósito do instrumento apropriado, efetuado por aquele Estado, mas não antes que esta Convenção tenha entrado em vigor de acordo com o parágrafo 1.

## **Artigo 19**

### **Denúncia**

1 Esta Convenção pode ser denunciada por um Estado Parte a qualquer momento após transcorrido um ano da data em que esta Convenção entrar em vigor para aquele Estado.

2 A denúncia deverá ser efetuada mediante o depósito com o Secretário-Geral de um instrumento com esta finalidade.

3 Uma denúncia deverá surtir efeito um ano, ou um período maior como possa vir a ser especificado no instrumento de denúncia, após o seu recebimento pelo Secretário-Geral.

## **Artigo 20**

### **Depositário**

1 Esta Convenção deverá ser depositada com o Secretário-Geral.

2 O Secretário-Geral deverá:

- (a) informar a todos os Estados que tenham assinado ou aderido a esta Convenção:
  - (i) cada nova assinatura ou cada depósito de um instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, juntamente com a data daquela assinatura ou daquele depósito;
  - (ii) a data de entrada em vigor desta Convenção;
  - (iii) o depósito de qualquer instrumento de denúncia desta Convenção, juntamente com a data do depósito e a data em que a denúncia surte efeito; e
  - (iv) outras declarações e notificações recebidas com base nesta Convenção;



\* c d 2 3 9 5 2 3 9 1 6 9 0 0 \*

- (b) transmitir cópias autenticadas desta Convenção a todos os Estados que a tenham assinado ou que tenham aderido a esta Convenção.

3 Assim que esta Convenção entrar em vigor, uma cópia autenticada do texto deverá ser transmitida pelo Secretário-Geral ao Secretário-Geral das Nações Unidas, para registro e divulgação de acordo como Artigo 102 da Carta das Nações Unidas.

## Artigo 21

### Idiomas

Esta Convenção está elaborada num único original nos idiomas árabe, chinês, inglês, francês, russo e espanhol, sendo cada texto igualmente autêntico.

FEITO EM NAIROBI, neste décimo oitavo dia de Maio de dois mil e sete.

EM TESTEMUNHA DO QUE os abaixo assinados, estando devidamente autorizados pelos seus respectivos Governos para esta finalidade, assinaram esta Convenção.

\* \* \*

## ANEXO

### CERTIFICADO DE SEGURO OU DE OUTRA GARANTIA FINANCEIRA COM RELAÇÃO À RESPONSABILIDADE FINANCEIRA PELA REMOÇÃO DE DESTROÇOS

Emitido de acordo com o disposto no Artigo 12 da Convenção Internacional de Nairobi sobre a Remoção de Destroços, 2007

Nome do Navio	Arqueação bruta	Números ou letras característicos	Número de Identificação de Navios, da IMO	Porto de Registro	Nome e endereço completo do principal local de trabalho do proprietário registrado

Isto é para certificar que existe em vigor, com relação ao navio acima mencionado, uma apólice de seguro ou outra garantia financeira que atende às exigências do Artigo 12 da Convenção Internacional de Nairobi sobre a Remoção de Destroços, de 2007.

Tipo de Garantia .....

Duração da Garantia .....

Nome e endereço do(s) segurador(es) e/ou de quem forneceu a garantia

Autenticado Eletronicamente, após conferência com o original.

Nome .....



Endereço .....

Este certificado é válido até .....

Emitido ou abonado pelo Governo de .....

(Designação completa do Estado)

OU

O seguinte texto deve ser usado quando um Estado Parte se valer do Artigo 12, parágrafo 3:

O presente certificado é emitido sob a autoridade do Governo de .....

(designação completa do Estado) por.....(nome da instituição ou organização)

Em ..... Em .....  
(Local) (Data)

.....  
(Assinatura e Título do funcionário que emite ou que abona)

### Notas Explicativas:

- 1 Se for desejável, a designação do Estado pode conter uma referência à autoridade pública competente do país em que o Certificado foi emitido.
- 2 Se o valor total da garantia tiver sido fornecido por mais de uma fonte, deve ser indicado o valor de cada uma delas.
- 3 Se a garantia for fornecida de várias formas, elas devem ser enumeradas.
- 4 O lançamento “Duração da Garantia” deve estipular a data em que a garantia passa a valer.
- 5 O lançamento “Endereço” do(s) segurador(es) e/ou de quem forneceu a garantia deve indicar o principal local de trabalho do(s) segurador(es) e/ou de quem forneceu a garantia. Se for apropriado, deverá ser indicado o local de trabalho onde está estabelecido o segurador ou o fornecedor de outra garantia.



## COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

### MENSAGEM Nº 322, DE 2023

Submete à consideração do Congresso Nacional o texto da Convenção Internacional sobre a Remoção de Destroços (WRC), adotada em 2007, no âmbito da Organização Marítima Internacional (IMO).

**Autor:** PODER EXECUTIVO

**Relator:** Deputado GENERAL PAZUELLO

## I – RELATÓRIO

A Presidência da República encaminhou ao Congresso Nacional, no dia 11 de julho de 2023, a Mensagem nº 322, de 2023, acompanhada de Exposição de Motivos do Ministro de Estado das Relações Exteriores, Ministro de Estado da Defesa e do Ministro de Estado do Meio Ambiente e Mudança do Clima, EMI nº 00012/2023 MRE MD MMA, com vistas à aprovação legislativa a que se refere o art. 49, inciso I, da CF, combinado com o art. 84, inciso VIII, da CF, do texto da Convenção Internacional sobre a Remoção de Destroços (WRC), adotada em 2007, no âmbito da Organização Marítima Internacional (IMO).

Autuada pelo Departamento de Comissões da Câmara dos Deputados, a Mensagem foi distribuída inicialmente a esta Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, sendo igualmente prevista a apreciação da matéria pela Comissão de Viação e Transportes e pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (Art. 54, RICD), para



\* C D 2 4 2 2 2 0 8 6 4 8 0 0 \*

posterior deliberação do Plenário desta Casa.

O objetivo da Convenção em epígrafe é prevenir e minimizar riscos para a navegação ou para o meio ambiente marinho decorrentes da presença de destroços no mar, estabelecendo regras e procedimentos internacionais uniformes para assegurar a pronta e efetiva remoção de destroços e o pagamento de compensação pelos custos envolvidos na remoção.

O instrumento internacional é composto por breve Preâmbulo, 21 artigos e um Anexo, que passamos a descrever resumidamente.

O Preâmbulo ressalta a necessidade de adoção de regras e procedimentos internacionais uniformes para assegurar a pronta e efetiva remoção de destroços e o pagamento de compensações pelos custos envolvidos e aponta a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, elaborada em Montego Bay em 10 de Dezembro de 1982, e o direito internacional do mar costumeiro como arcabouço conceitual da Convenção.

O **Artigo 1** apresenta a definição de um rol de conceitos jurídico-operacionais do instrumento, como “**área da Convenção**”, que engloba a zona econômica exclusiva de um Estado Parte; “**navio**”, que significa uma embarcação marítima de qualquer tipo, inclusive plataformas flutuantes, exceto quando essas plataformas estiverem em posição, engajadas na exploração, prospecção ou produção de recursos minerais no leito do mar; “**acidente marítimo**”, que “significa um abalroamento, uma colisão, um encalhe ou outros incidentes de navegação, ou outra ocorrência a bordo de um navio ou fora dele, resultando em danos materiais, ou numa ameaça iminente de danos materiais a um navio ou à sua carga”; “**destroço**”, que inclui um navio afundado ou encalhado, parte de um navio ou objeto que esteja perdido no mar e até um navio que esteja prestes a afundar ou a encalhar; “**risco**”, que significa qualquer situação ou ameaça que represente um perigo ou um empecilho à navegação, ou que se possa, de maneira razoável, supor que venha a resultar em graves consequências danosas ao meio ambiente marinho, ou a causar danos ao litoral ou aos interesses relacionados de um ou mais Estados; “**interesses relacionados**”, que inclui interesses de um Estado



costeiro diretamente afetado ou ameaçado por um destroço; além do conceitos de “remoção”, “proprietário registrado”, “operador do navio”, “Estado afetado”, “Estado de registro do navio”, “Organização” e “Secretário-Geral”.

O **Artigo 2** estabelece os propósitos e princípios gerais do instrumento. A Convenção permite que um Estado Parte tome medidas para a remoção de um destroço que represente um risco na área da Convenção, de maneira compatível com esse risco e na medida do razoavelmente necessário para remover o destroço, evitando interferir com os direitos e interesses de outros Estados, inclusive do Estado de registro do navio. A aplicação da Convenção não gera direito a um Estado Parte de pleitear ou de exercer soberania ou direitos soberanos sobre qualquer parte do alto-mar.

O **Artigo 3** circunscreve o âmbito de aplicação geográfico da Convenção, que, em regra, incide sobre destroços localizados na zona econômica exclusiva de um Estado Parte, mas não seu mar territorial. Contudo, o dispositivo também traz uma cláusula optativa para estender a aplicação da Convenção a destroços localizados no território de um Estado Parte, inclusive seu mar territorial, sujeito ao disposto no art. 4(4) da Convenção. O exercício dessa cláusula pode ser feito por meio de notificação no ato de ratificação do instrumento ou após a sua entrada em vigor, cabendo igualmente a retirada em qualquer momento posterior.

O **Artigo 4** exclui do âmbito de aplicação material da Convenção as medidas tomadas com base na Convenção Internacional relativa à Intervenção em Alto-Mar em Casos de Acidentes com Poluição por Óleo, de 1969, como emendada, ou ao Protocolo relativo à Intervenção em Alto-Mar em Casos de Poluição por Substâncias Outras que não Óleo, 1973, como emendado. Também exclui a aplicação do instrumento a qualquer navio de guerra ou a qualquer outro navio de propriedade ou operado por um Estado e utilizado, temporariamente, somente em serviço não comercial do Governo, a menos que aquele Estado decida em contrário. O dispositivo traz uma segunda cláusula optativa, permitindo que um Estado Parte notifique o Secretário-Geral sobre a decisão de aplicar o instrumento a seus navios de guerra ou a navios estatais em uso não comercial, estipulando a exclusão ou modificação de



\* C D 2 4 2 2 2 0 8 6 4 8 0 0 \*



outros dispositivos para essa hipótese.

O **Artigo 5** impõe aos Estados Partes exigir que o comandante e o operador de um navio que arvore a sua bandeira informe sem demora ao Estado Afetado o envolvimento desse navio em um acidente marítimo que resulte em um destroço, informando o nome e o principal local de exercício profissional do proprietário registrado e outras informações relevantes à determinação do risco representado pelo destroço, como localização precisa do destroço; tipo, tamanho e construção do destroço; natureza dos danos e condições do destroço; natureza e quantidade de carga; e a quantidade e tipo de óleos a bordo.

O **Artigo 6** elenca um conjunto de critérios a serem avaliados pelo Estado Afetado na determinação do risco representado por um destroço.

O **Artigo 7** prescreve que o Estado Afetado, ao se cientificar da ocorrência de sinistro que gere um destroço na sua zona econômica exclusiva, deve utilizar todos os meios práticos para avisar, com urgência, aos navegantes e aos Estados envolvidos a natureza e a localização do destroço. Se houver razões que indiquem que o destroço representa um risco, deve ainda tomar as medidas para estabelecer a localização precisa do destroço.

O **Artigo 8** obriga o Estado Afetado, uma vez definido que um destroço constitui um risco, a assegurar-se de que sejam adotadas medidas razoáveis para sinalizar o destroço de acordo com o sistema internacional de balizamento em uso na área em que localizado e a divulgar as características da sinalização por meio de publicações náuticas e outros meios apropriados.

O **Artigo 9** dispõe que, definido que um destroço constitui um risco, o Estado Afetado deve imediatamente: informar ao Estado de registro do navio e ao proprietário registrado e consultar o Estado de registro do navio e outros Estados Afetados pelo destroço com relação às medidas a serem tomadas com relação ao destroço. O Estado Afetado deve estabelecer um prazo razoável para o proprietário registrado remover o destroço, conforme a natureza do risco e condições relativas à segurança e proteção do meio ambiente marítimo, podendo tomar ação imediata de remoção, quando necessário e após informar o Estado Afetado, ou após o decurso do prazo



acima estipulado, ou quando o proprietário não puder ser contatado. O proprietário registrado deve fornecer à autoridade competente do Estado Afetado as provas de seguro ou de outra garantia financeira e proceder à remoção do destroço, podendo contratar qualquer salvador para agir em seu nome.

O **Artigo 10** estipula a responsabilidade do proprietário registrado pelos custos de localização, sinalização e remoção dos destroços conforme os arts. 7, 8 e 9, a menos que o proprietário prove que o acidente marítimo causador do destroço tenha resultado de força maior (ato de guerra, de hostilidade, de guerra civil, de insurreição ou de um fenômeno natural de natureza excepcional, inevitável e irresistível) ou tenha sido totalmente causado por um ato ou por uma omissão dolosos de uma terceira parte ou pela negligência ou por um ato errado de qualquer Governo ou autoridade responsável pela manutenção de luzes ou de outros auxílios à navegação. O dispositivo reconhece o direito do proprietário registrado de limitar a sua responsabilidade com base no regime nacional ou internacional aplicável, bem como o direito das Partes de recurso contra terceiros.

O **Artigo 11** exclui a responsabilidade do proprietário registrado pelos custos referidos no art. 10 se e na medida em que a responsabilidade conflitar com os seguintes instrumentos, desde que sejam aplicáveis e estejam em vigor: (a) a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1969, como emendada; (b) a Convenção Internacional sobre Responsabilidade e Compensação por Danos Relativos ao Transporte por Mar de Substâncias Nocivas e Potencialmente Perigosas, de 1996, como emendada; (c) a Convenção relativa à Responsabilidade de Terceiros no Campo da Energia Nuclear, de 1960, como emendada, ou a Convenção de Viena sobre Responsabilidade Civil por Danos Nucleares, de 1963, como emendada, ou a legislação nacional que rege ou que proíbe a limitação da responsabilidade por danos nucleares; ou (d) a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados pela Poluição por Combustíveis de Navios, de 2001,



\* C D 2 4 2 2 0 8 6 4 8 0 0 \*

como emendada<sup>1</sup>. Quando as ações de localização, sinalização e remoção de destroço forem consideradas como salvamento, de acordo com a legislação nacional ou com uma convenção internacional aplicável, aquela legislação ou convenção deverá ser aplicada às questões relativas à remuneração ou à compensação a serem pagas aos salvadores, sendo excluídas as regras da presente Convenção.

O **Artigo 12** estipula um seguro compulsório ou outra garantia financeira para cobrir a responsabilidade do proprietário registrado de um navio de bandeira de um Estado Parte com uma arqueação bruta de 300 ou mais toneladas, sujeita aos limites de responsabilidade definidos com base na legislação nacional ou internacional aplicável e sempre restrita a um valor calculado de acordo com o Artigo 6(1)(b) da Convenção sobre Limitação de Responsabilidade por Reclamações Marítimas, de 1976, como emendada, da qual, diga-se, o Brasil não é Parte.

Todos os Estados Partes devem assegurar que os navios com arqueação bruta de 300 ou mais toneladas entrando ou saindo de um porto em seu território, ou chegando ou partindo de uma instalação “offshore” localizada em seu mar territorial, possuam um certificado de seguro obrigatório a bordo, ou em formato eletrônico acessível pelas Partes, o qual ateste a validade das garantias exigidas na Convenção. Os Estados Partes também devem assegurar que os navios que arvorem a sua bandeira não operem em qualquer momento sem um certificado válido.

O certificado de seguro será emitido pelas autoridades apropriadas do Estado de registro do navio, conforme informações e modelo constantes do art. 12 e do Anexo da Convenção, podendo ser retirado quando não atendidas ou mantidas as condições de certificação. A certificação do seguro ou garantia pode ser delegada a instituições especializadas pelo Estado de registro e deverá ser exigida também para navios não registrados em um Estado Parte, os quais devem buscar emitir ou abonar o documento em uma autoridade de qualquer Estado Parte. Os navios de propriedade estatal

<sup>1</sup> O Brasil é parte da Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1969 (Decreto nº 79.437, de 28 de março de 1977) e na Convenção de Viena sobre Responsabilidade Civil por Danos Nucleares, de 1963 (Decreto nº 911, de 3 de setembro de 1933).



\* C D 2 4 2 2 2 0 8 6 4 8 0 0 \*

também devem possuir certificados de seguro.

As reclamações por custos de localização, sinalização e remoção de destroços podem ser apresentadas diretamente contra o segurador ou emissor de garantia financeira para as responsabilidades do proprietário registrado, caso em que o segurador poderá invocar as mesmas limitações de responsabilidade, até o limite do valor do seguro. Além disso, o segurador pode excluir a responsabilidade caso ateste que o acidente foi causado por conduta imprópria intencional do proprietário registrado e pode solicitar que este passe a integrar o processo da reclamação.

O **Artigo 13** estipula um prazo prescricional para os direitos de reaver custos com base na Convenção. Uma ação só pode ser iniciada até três anos da data em que o destroço foi determinado conforme este instrumento ou até seis anos da data do acidente marítimo que resultou no destroço. Quando o acidente consistir em uma série de ocorrências, o período de seis anos é contado com base na primeira ocorrência.

O **Artigo 14** prevê a possibilidade da convocação de uma conferência de revisão ou emenda do texto da Convenção por solicitação de pelo menos um terço dos Estados Partes. Os Estados que vierem a aderir à Convenção após a entrada em vigor de uma emenda o farão com base em seu texto como emendado.

O **Artigo 15** indica os meios de solução de controvérsias entre dois ou mais Estados Partes com relação à interpretação ou aplicação da Convenção. As Partes em disputa devem recorrer, em primeira instância, à negociação, pedidos de informação, mediação, conciliação, arbitragem, acordo judicial, recurso a organizações regionais, acordos ou outros meios pacíficos à sua escolha. Não alcançada uma solução em até doze meses após a notificação da existência de uma controvérsia, devem ser aplicadas, *mutatis mutandis*, as disposições relativas à solução de controvérsias estabelecidas na Parte XV da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar (CNUDM), de 1982, sejam os Estados em disputa Partes da CNUDM, ou não. No momento de ratificação desta Convenção, ou em qualquer momento posterior, um Estado pode formalizar uma declaração ao Secretário-Geral que indique a



\* C D 2 4 2 2 2 0 8 6 4 8 0 0

escolha de um procedimento previsto no art. 287 da CNUDM.

O **Artigo 16** estipula que nada na Convenção deve prejudicar os direitos e obrigações previstos na CNUDM e no direito do mar costumeiro.

Os **Artigos 17 a 21** trazem as cláusulas procedimentais do instrumento, estabelecendo, entre outros aspectos: a entrada em vigor da Convenção, doze meses após a ratificação por dez Partes, o que ocorreu em 14 de abril de 2015; a entrada em vigor da Convenção para os Estados ratificantes ou aderentes três meses após o depósito do instrumento apropriado junto ao Secretário-Geral da Organização Marítima Internacional; a denúncia, que pode ser efetuada após um ano de vigência da Convenção para o respectivo Estado, mediante depósito de instrumento de denúncia junto ao Secretário-Geral, com efeitos diferidos em um ano; e as funções do depositário.

A Convenção foi adotada em Nairobi, em 18 de maio de 2007, em um original nos idiomas árabe, chinês, inglês, francês, russo e espanhol, sendo cada texto igualmente autêntico.

O Anexo traz o modelo de “Certificado de seguro ou de outra garantia financeira com relação à responsabilidade financeira pela remoção de destroços”, conforme o art. 12 da Convenção, bem como um conjunto de cinco notas explicativas sobre o modelo.

É o Relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

Estamos a apreciar a Convenção Internacional sobre a Remoção de Destroços (WRC), adotada em 2007, no âmbito da Organização Marítima Internacional (IMO). A Convenção entrou em vigor em 14 de abril de 2015 e se aplica a 42 Estados Partes<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> UN TREATY COLLECTION. **Nairobi International Convention on the removal of wrecks (2007)**, 2023. Disponível em: <<https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=080000028053c3a0>>



\* C D 2 4 2 2 2 0 8 6 4 8 0 0 \*

Embora a incidência de acidentes marítimos tenha diminuído globalmente nos últimos anos, principalmente graças ao trabalho da Organização Marítima Internacional e aos esforços persistentes dos governos e do setor para aumentar a segurança nas operações de navegação, o número de destroços abandonados, estimado em quase mil e trezentos em todo o mundo, aumentou e, como resultado, os problemas que eles causam aos Estados costeiros e à navegação em geral se tornaram mais graves.

No Brasil, as estatísticas sobre acidentes e fatos da navegação divulgadas pela Diretoria de Portos e Costas revelam um aumento de aproximadamente 14% na média do número anual de acidentes e fatos da navegação (AFNs) entre o período 2004-2013 (média anual de 795,8 AFNs) e o período 2014-2023 (média anual de 906,9 AFNs)<sup>3</sup>. O aumento reflete, entre outros fatores, o crescimento do número de embarcações em uso, que salta de 748.138 no 1º trimestre de 2013 para 1.022.174 no 1º trimestre de 2022, uma expansão de mais de 36% do número de embarcações só nesse período. Em sentido contrário, no mesmo período, houve uma redução de 22,6% do número relativo de AFNs. Nos últimos anos, o número de AFNs tem se estabilizado: 2020 (907), 2021 (873), 2022 (833), 2023 (887). Em 2023, 505 AFNs envolveram embarcações de arqueação bruta menor do que 400 toneladas, incluindo muitos incidentes com lanchas, botes, canoas e barcos pequenos; 233 embarcações com arqueação bruta maior do que 400 toneladas e 149 ainda estavam em apuração no final de dezembro de 2023. Na modalidade transporte de carga, houve seis naufrágios em 2023.

Os principais problemas que advém de um destroço ocasionado por acidente marítimo são: primeiro, e dependendo de sua localização, um destroço pode constituir um perigo para a navegação, podendo colocar em risco outras embarcações e suas tripulações; segundo, e igualmente preocupante, dependendo da natureza da carga, é o potencial de um destroço causar danos substanciais aos ambientes marinhos e costeiros,

<sup>3</sup> MARINHA DO BRASIL. DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS. **Quadros Estatísticos de Inquéritos Administrativos sobre Acidentes e Fatos da Navegação (IAFN), 2023**. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br.dpc/files/Quadros%20Estat%C3%ADsticos%20ANO%202023%20DADOS%20AT%C3%89%2031%20DEZ%202023.pdf>>.



\* C D 2 4 2 2 0 8 6 4 8 0 0 \*

afetando atividades econômicas e a saúde da população; e terceiro, costumam ser altos os custos envolvidos na localização, sinalização e remoção de destroços perigosos.

Sendo necessário conferir maior padronização e segurança jurídica aos procedimento de remoção de destroços além do mar territorial dos Estados, a Convenção Internacional sobre a Remoção de Destroços (WRC), também conhecida como Convenção de Nairobi, estabelece regras e procedimentos internacionais uniformes para as Partes de modo a assegurar a pronta e efetiva remoção de destroços perigosos e o pagamento de compensação pelos custos envolvidos na remoção, incluindo a disposição sobre a responsabilidade objetiva do proprietário registrado do navio, a responsabilidade solidária e o acionamento direto de seguradores, o estabelecimento de seguro obrigatório para determinadas categorias de embarcação, bem como obrigações e direitos dos Estados Afetados pelos destroços, dos Estados de registro e dos Estados de porto.

A Convenção de Nairobi permite que um Estado Parte tome medidas para remover um destroço de navio localizado em sua zona econômica exclusiva<sup>4</sup> que represente um risco à navegação, meio ambiente marinho e costeiro ou aos interesses do Estado costeiro. O conceito de navio inclui plataformas flutuantes que não estejam em posição, e o de destroço engloba um navio afundado ou encalhado, parte desse navio, objeto perdido no mar proveniente desse navio ou um navio que esteja prestes a afundar ou a encalhar. As medidas de remoção do destroço abarcam a prevenção, atenuação ou eliminação do risco criado por um destroço.

O Estado de registro do navio que seja Parte na Convenção deve exigir que o comandante e o operador informem sem demora ao Estado Afetado quando a embarcação tiver se envolvido em acidente marítimo que

<sup>4</sup> O art. 3(2) da Convenção permite ao Estado Parte estender a aplicação do instrumento também ao seu mar territorial, conforme algumas modulações que estipula. Como a Exposição de Motivos que acompanha esta MSC nº 322/2023 não fez qualquer menção a esta ou a outras **cláusulas optativas** — art. 4(3), sobre aplicação de medidas de remoção de destroços de navios de guerra ou de propriedade estatal, e art. 15(3) e (4), sobre a escolha de procedimento de resolução de controvérsias previsto no art. 287 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 1982 — **consideramos não ser do interesse do Estado brasileiro o exercício dessas opções**, sendo esse o sentido do silêncio na cláusula de aprovação congressual constante no Decreto Legislativo abaixo apresentado.



\* C D 2 4 2 2 2 0 8 6 4 8 0 0 \*

resulte em um destroço, emitindo relatório em que conste informações como a descrição do navio e do destroço, bem como o nome e local de exercício profissional do proprietário registrado do navio. A Convenção determina um conjunto de critérios para que o Estado Afetado avalie o risco oferecido pelo destroço, como profundidade da água no local, tipo do destroço, proximidade de rotas de navegação, natureza e quantidade da carga do destroço e de óleos a bordo, entre outros aspectos. A localização do destroço deve ser determinada pelo Estado Afetado e comunicada com urgência aos navegantes e demais Estados envolvidos.

Oferecendo risco o destroço, o Estado deve tomar todas as medidas razoáveis para a sua sinalização, informar ao Estado de registro do navio e ao proprietário registrado e consultar o Estado de registro e outros Estados Afetados em relação às medidas a serem adotadas.

Primariamente, incide a responsabilidade objetiva sobre o proprietário do navio de retirar o destroço que ofereça risco, conforme determinado pela autoridade marítima do Estado Afetado, podendo o proprietário contratar uma empresa de salvamento para as operações. O Estado Afetado deve estabelecer um prazo para o proprietário remover o destroço, sendo-lhe facultado prescrever condições relativas à segurança e à proteção do meio ambiente marinho. Havendo urgência, ou se não for encontrado o proprietário ou não for respeitado o prazo, o Estado Afetado pode remover o destroço pelos meios mais práticos e rápidos.

Peça chave da Convenção é o estabelecimento de um regime de responsabilidade objetiva do proprietário registrado pelos custos de localização, sinalização e remoção dos destroços — salvo excludentes de força maior ou quando o sinistro for ocasionado por ato ou omissão dolosa de terceiros —, sujeita ao regime nacional ou internacional de limitação da responsabilidade aplicável.<sup>5</sup>

<sup>5</sup> Para os navios de arqueação bruta igual ou superior a 300 toneladas, o art. 12(1) estipula que o teto da responsabilização pelos custos previstos na Convenção de Nairobi terá valor calculado conforme o art. 6(1)(b) da Convenção sobre Limitação de Responsabilidade por Reclamações Marítimas (LLMC), de 1976, como emendada. Vale ressaltar que o Brasil não é parte da LLMC-1976, sendo **recomendável que o Estado brasileiro formalize uma declaração junto ao depositário, no ato de adesão, pela qual consigne a não aplicação desse limite para o Brasil.**



\* C D 2 4 2 2 0 8 6 4 8 0 0 \*

Outro elemento central do regime é a obrigatoriedade de contratação de um seguro ou outra garantia financeira pelo proprietário registrado de navios com arqueação bruta igual ou superior a 300 toneladas para a cobertura dos custos envolvidos na localização, sinalização e remoção de destroços.

Todos os Estados Partes devem assegurar que os navios com arqueação bruta de 300 ou mais toneladas entrando ou saindo de um porto em seu território, ou chegando ou partindo de uma instalação “offshore” localizada em seu mar territorial, possuam um certificado de seguro obrigatório a bordo, ou em formato eletrônico acessível pelas Partes, o qual ateste a validade das garantias exigidas na Convenção. Os Estados Partes também devem assegurar que os navios que arvorem a sua bandeira não operem em qualquer momento sem um certificado válido.

O certificado de seguro deve ser emitido pelas autoridades apropriadas do Estado de registro do navio, ou por instituições por ele delegadas, conforme informações e modelo constantes do art. 12 e do Anexo da Convenção, podendo ser retirado quando não atendidas ou mantidas as condições de certificação

As ações de compensação pelos custos de localização, sinalização e remoção de destroços podem ser apresentadas diretamente contra o segurador ou emissor de garantia financeira para a cobertura das responsabilidades do proprietário registrado, medida crucial para o resarcimento do Estado afetado nos casos em que o proprietário registrado ou armador se tornam insolventes, inalcançáveis, ou de outro modo incapazes de pagar pelos custos incorridos nas operações.

As disposições da Convenção de Nairobi sobre a zona econômica exclusiva irão se harmonizar e completar a legislação brasileira aplicável à responsabilidade sobre a remoção de destroços, como a Lei nº 7.542, de 26 de setembro de 1986, que dispõe sobre a pesquisa, exploração, remoção e demolição de coisas ou bens afundados, submersos, encalhados e perdidos em águas sob jurisdição nacional, em terreno de marinha e seus acréscidos e em terrenos marginais, em decorrência de sinistro, alijamento ou



\* C D 2 4 2 2 2 0 8 6 4 8 0 0 \*

fortuna do mar, bem como Normas da Autoridade Marítima, a exemplo da NORMAM 10/2003/DPC, sobre pesquisa, exploração, remoção e demolição de coisas e bens afundados, submersos, encalhados e perdidos. De acordo com a Lei nº 7.542/1986, em seu art. 5º:

“Art 5º A Autoridade Naval, a seu exclusivo critério, poderá determinar ao responsável por coisas ou bens, referidos no art. 1º desta lei, sua remoção ou demolição, no todo ou em parte, quando constituírem ou vierem a constituir perigo, obstáculo à navegação ou ameaça de danos a terceiros ou ao meio ambiente.

Parágrafo único. A Autoridade Naval fixará prazos para início e término da remoção ou demolição, que poderão ser alterados, a seu critério.”

Como se observa, já vigora no direito pátrio a responsabilidade objetiva de remoção de casco naufragado quando este se constituir como uma obrigação determinada pela Autoridade Marítima em razão de constituir obstáculo à navegação ou ameaça de danos a terceiros ou ao meio ambiente.

Em particular, deve-se destacar que a Convenção não previu mecanismo ou penalidades para coibir o descumprimento da obrigação incidente sobre proprietários e operadores de reportar a ocorrência de acidente que produza um destroço, de manter um seguro ou garantia válidos para cobrir os riscos previstos na Convenção e de apresentar um certificado de seguro válido ao adentrar ou partir de área portuária de um Estado Parte. Entretanto, para que um Estado Parte cumpra com suas obrigações convencionais, deverá adotar as medidas legais internas necessárias para garantir a fiscalização e a aplicação de penalidades nos casos de infrações.

Vale ressaltar que a responsabilidade sobre a remoção de destroços e sobre a compensação pelos custos nele incorridos não se confundem com outras obrigações incidentes sobre as partes envolvidas no acidente e seus desdobramentos e nem as prejudicam ou substituem, como a responsabilidade civil ambiental e a responsabilidade administrativa marítima.

Diante do exposto, consideramos que a Convenção Internacional sobre a Remoção de Destroços irá aumentar a segurança jurídica sobre o regime de remoção de naufrágios que possam afetar a segurança de



\* C D 2 4 2 2 2 0 8 6 4 8 0 0 \*

vidas, bens e propriedades no mar, bem como o ambiente marinho e costeiro, determinando de forma mais clara os direitos, deveres e responsabilidades das partes envolvidas, facilitando a remoção dos destroços, evitando disputas, processos legais demorados e prejuízos aos Estados Afetados.

Feitas essas observações, reputamos que a Convenção de Nairobi atende ao interesse nacional e consagra o princípio constitucional da “cooperação entre os povos para o progresso da humanidade” (art. 4º, IX, CF/88), razão pela qual, voto pela **APROVAÇÃO** do texto da Convenção Internacional sobre a Remoção de Destroços (WRC), adotada em 2007, no âmbito da Organização Marítima Internacional (IMO), nos termos do Projeto de Decreto Legislativo anexo.

Sala da Comissão, em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2024.

Deputado GENERAL PAZUELLO

2024\_4188



\* C D 2 4 2 2 2 0 8 6 4 8 0 0 \*



## COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

### PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº , DE 2024 (Mensagem nº 322, de 2023)

Aprova o texto da Convenção Internacional sobre a Remoção de Destroços (WRC), adotada em 2007, no âmbito da Organização Marítima Internacional (IMO).

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o texto da Convenção Internacional sobre a Remoção de Destroços (WRC), adotada em 2007, no âmbito da Organização Marítima Internacional (IMO).

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

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

Sala da Comissão, em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2024.

Deputado GENERAL PAZUELLO

2024\_4188





CÂMARA DOS DEPUTADOS

## COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

### MENSAGEM Nº 322, DE 2023

#### III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, em reunião extraordinária realizada hoje, opinou pela aprovação da Mensagem nº 322/2023, nos termos do Projeto de Decreto Legislativo que apresenta, acatando o parecer do Relator, Deputado General Pazuello.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Lucas Redecker – Presidente; General Girão, Márcio Marinho e Florentino Neto - Vice-Presidentes; Aécio Neves, Alfredo Gaspar, Amom Mandel, André Janones, Arlindo Chinaglia, Átila Lins, Augusto Coutinho, Carlos Zarattini, Claudio Cajado, Coronel Telhada, Damião Feliciano, Dilceu Sperafico, Eduardo Bolsonaro, Eros Biondini, Flávio Nogueira, General Pazuello, Gervásio Maia, Jefferson Campos, Jonas Donizette, José Rocha, Leonardo Monteiro, Marcel van Hattem, Marcelo Crivella, Mario Frias, Max Lemos, Otto Alencar Filho, Pastor Gil, Ricardo Salles, Robinson Faria, Rodrigo Valadares, Stefano Aguiar, Adilson Barroso, Albuquerque, Cezinha de Madureira, Dandara, David Soares, Duda Salabert, Fausto Pinato, Fernanda Melchionna, Guilherme Uchoa, Jilmar Tatto, Luiz Carlos Hauly, Luiz Nishimori, Luiz Philippe de Orleans e Bragança, Marcos Pollon, Osmar Terra, Pastor Eurico, Rui Falcão, Vinicius Carvalho, Yandra Moura e Zucco.

Sala da Comisão, em 15 de maio de 2024.

**Deputado Márcio Marinho**  
Presidente em exercício

Apresentação: 16/05/2024 18:12:11.903 - CREDN  
PAR 1 CREDN => MSC 322/2023

PAR n.1



## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 269, DE 2024

Aprova o texto da Convenção Internacional sobre a Remoção de Destroços (WRC), adotada em 2007, no âmbito da Organização Marítima Internacional (IMO).

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

**Relator:** Deputado NETO CARLETTTO

#### I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Decreto Legislativo nº 269, de 2024, que propõe aprovar o texto da Convenção Internacional sobre a Remoção de Destroços (WRC), adotada em 2007 pela Organização Marítima Internacional (IMO).

O objetivo da Convenção em epígrafe é prevenir e minimizar riscos para a navegação ou para o meio ambiente marinho decorrentes da presença de destroços no mar, estabelecendo regras e procedimentos internacionais uniformes para assegurar sua pronta e efetiva remoção, bem como para o pagamento de compensação pelos custos envolvidos.

O Projeto de Decreto Legislativo foi distribuído à Comissão de Viação e Transportes, para apreciação do mérito, e de Constituição e Justiça e de Cidadania, para análise de constitucionalidade e de juridicidade, conforme o art. 54 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD).

A proposição é sujeita à apreciação do Plenário e o regime de tramitação é o de urgência, conforme o art. 151 do RICD.



\* C D 2 5 5 2 0 7 0 6 2 3 0 0 \*

É o relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

O presente Projeto de Decreto Legislativo visa incorporar ao ordenamento jurídico brasileiro as disposições da Convenção Internacional sobre a Remoção de Destroços, adotada em 2007 pela Organização Marítima Internacional e em vigor desde 2015, a qual conta atualmente com a adesão de 42 Estados Partes, incluindo a China, o maior parceiro comercial do Brasil.

A Convenção estabelece regras essenciais à preservação da segurança da navegação e do meio ambiente no caso de acidentes náuticos e da presença de destroços de diferentes naturezas nas águas das zonas econômicas exclusivas de cada país, permitindo que um Estado Parte tome medidas para prevenir, atenuar ou eliminar riscos criados por destroços em suas águas jurisdicionais.

Ademais, são estabelecidos regimes de responsabilidade objetiva pelos custos associados à localização, sinalização e remoção dos destroços, bem como a obrigatoriedade de contratação de seguros ou outras garantias financeiras pelos proprietários de navios com arqueação brutal igual ou superior a 300 toneladas.

As disposições da Convenção em apreço complementam a legislação brasileira existente sobre a remoção de destroços, incluindo a Lei nº 7.542, de 26 de setembro de 1986, que regula a pesquisa, exploração, remoção e demolição de bens e objetos afundados ou encalhados em águas nacionais e áreas adjacentes, assim como normativas da Autoridade Marítima, como a NORMAM 10/2003/DPC, que dispõe sobre a pesquisa, exploração e remoção de destroços e bens afundados.

De acordo com o art. 5º da referida Lei nº 7.542, de 1986, a Autoridade Naval tem a prerrogativa de determinar a remoção ou demolição de bens que constituam perigo ou obstrução à navegação, ou que ofereçam riscos ao meio ambiente ou a terceiros. A adesão à Convenção internacional ampliará



\* C D 2 5 5 2 0 7 0 6 2 3 0 0 \*

os mecanismos legais de que o Brasil dispõe para proteger suas águas e a navegação em geral, alinhando-o às práticas internacionais já adotadas por países parceiros.

Assim, por entender que os preceitos da Convenção estão em consonância com as práticas do direito marítimo internacional e com as diretrizes adotadas pelos principais parceiros comerciais do Brasil, somos favoráveis à sua aprovação.

Diante do exposto, no que cabe a esta Comissão regimentalmente analisar, somos pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 269, de 2024.

Sala da Comissão, em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2024.

Deputado NETO CARLETTTO  
Relator

2024-15635



\* C D 2 5 5 2 0 7 0 6 2 3 0 0 \*





Câmara dos Deputados

## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 269, DE 2024

#### III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, opinou pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 269/2024, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Neto Carletto.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Mauricio Neves - Presidente, Marangoni - Vice-Presidente, Bebeto, Bruno Ganem, Denise Pessôa, Domingos Sávio, Flávio Nogueira, Gutemberg Reis, Luiz Carlos Busato, Luiz Fernando Faria, Miguel Lombardi, Neto Carletto, Rodrigo Gambale, Rubens Otoni, Antonio Carlos Rodrigues, Diego Andrade, Fausto Pinato, Gabriel Nunes, Gilson Daniel, Henderson Pinto, Hugo Leal, Leônidas Cristino, Márcio Honaiser, Marcos Soares, Marcos Tavares, Nicoletti, Paulo Guedes, Ricardo Ayres e Zé Trovão.

Sala da Comissão, em 27 de agosto de 2025.

Deputado MAURICIO NEVES  
Presidente



## COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

### PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N° 269, DE 2024.

Aprova o texto da Convenção Internacional sobre a Remoção de Destroços (WRC), adotada em 2007, no âmbito da Organização Marítima Internacional (IMO).

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

**Relatora:** Deputada LAURA CARNEIRO

#### I - RELATÓRIO

Trata-se de Projeto de Decreto Legislativo nº 269/2024 (“PDL nº269/2024”), apresentado em 16/5/2024, de autoria da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, desta Câmara dos Deputados, com o objetivo de aprovar o texto da Convenção Internacional sobre a Remoção de Destroços (“WRC”), adotada em 2007, no âmbito da Organização Marítima Internacional (“IMO”).

Seguindo o disposto no artigo 49, I, e artigo 84, VIII, da Constituição Federal, o PDL se origina da Mensagem nº 322, apresentada em 13 de julho de 2023 (“MSC nº 322/2023”), por meio da qual o Poder Executivo submete à apreciação do Congresso Nacional o texto da referida Convenção Internacional, bem como a exposição de motivos subscrita pelos senhores Ministros de Estado das Relações Exteriores, da Defesa e do Meio Ambiente e Mudança do Clima.

A Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional opinou pela aprovação da MSC nº 322/2023, em 16/5/2024, acatando o voto do ilustre Relator Deputado General Pazuello. Ato contínuo, a MSC nº 322/2023 foi transformada no PDL nº 269/2024 ora em apreciação.



\* C D 2 4 3 4 1 9 9 5 0 4 0 0 \*

O PDL nº 269/2024 tramita em regime de urgência, nos termos artigo 151, I, j, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (“RICD”) e está sujeito à apreciação do plenário desta Casa.

Segundo despacho da presidência, a proposição foi encaminhada à Comissão de Viação e Transporte e à Comissão de Constituição e Justiça e Cidadania, neste caso para se manifestar a respeito de sua constitucionalidade e juridicidade (artigo 54, do RICD).

É o relatório.

## II - VOTO DA RELATORA

Em conformidade com o que dispõe o art. 32, IV, “a”, do RICD, compete a esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania pronunciar-se sobre os aspectos constitucional, legal, jurídico, regimental e de técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 269/2024 (art. 54, I e 139, II, “c”, do RICD).

Quanto à análise da **constitucionalidade formal**, consideramos a competência legislativa, a legitimidade de iniciativa e ao meio adequado para veiculação da matéria.

A proposição refere-se à resolução definitiva de acordo internacional que acarrete encargo ou compromisso gravoso ao patrimônio nacional, matéria sob a competência exclusiva do Congresso Nacional, nos termos dos artigos 49, I, e 84, VIII, da Constituição Federal.

O PDL é de autoria da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional a quem compete, segundo as normas regimentais, deliberar sobre “tratados, atos, acordos e convênios internacionais e demais instrumentos de política externa” (art.32, XV, “c”, do RICD).

A veiculação da matéria se deu por meio de projeto de decreto legislativo, instrumento apto para regular as matérias de exclusiva competência do Poder Legislativo que dispensam a sanção presidencial (art. 59, VI, da Constituição Federal c/c o art. 109, III, do RICD).



\* C D 2 4 3 4 1 9 9 5 0 4 0 0 \*

No que tange à **constitucionalidade material**, a proposição está em consonância com as normas constitucionais que balizam a condução das relações internacionais da nossa república, em especial com o princípio da cooperação entre os povos para o progresso da humanidade previsto no inciso IX, do artigo 4º, da Constituição Federal.

O Projeto de Decreto Legislativo é dotado de **juridicidade**, uma vez que inova o ordenamento jurídico e respeita os princípios gerais do direito.

Por fim, em relação à **redação** e à **técnica legislativa**, consideramos que a proposição atende às normas previstas na Lei Complementar nº 95/1998 que trata da elaboração, redação, alteração e consolidação das leis.

Diante do exposto, votamos pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 269/2024.

Sala da Comissão, em 13 de novembro de 2024.



**Deputada Federal LAURA CARNEIRO**  
**Relatora**

2024-16322



\* C D 2 4 3 4 1 9 9 5 0 4 0 0 0 \*





CÂMARA DOS DEPUTADOS

## COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

### PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N° 269, DE 2024

#### III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, opinou pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 269/2024, nos termos do Parecer da Relatora, Deputada Laura Carneiro.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Caroline de Toni - Presidente, Chris Tonietto - Vice-Presidente, Alex Manente, Alfredo Gaspar, Bacelar, Bia Kicis, Chico Alencar, Coronel Fernanda, Danilo Forte, Delegada Katarina, Delegado Ramagem, Diego Coronel, Duarte Jr., Fernanda Pessoa, Helder Salomão, Julia Zanatta, Lafayette de Andrade, Luiz Couto, Marcelo Crivella, Marcos Soares, Maria Arraes, Marreca Filho, Nicoletti, Patrus Ananias, Pedro Aihara, Pr. Marco Feliciano, Renilce Nicodemos, Ricardo Ayres, Roberto Duarte, Rubens Pereira Júnior, Soraya Santos, Waldemar Oliveira, Átila Lira, Delegado Marcelo Freitas, Delegado Paulo Bilynskyj, Diego Garcia, Gilson Marques, José Medeiros, Kim Kataguiri, Laura Carneiro, Rafael Simões, Rodolfo Nogueira, Sâmia Bomfim e Tabata Amaral.

Sala da Comissão, em 5 de dezembro de 2024.

Deputada CAROLINE DE TONI  
Presidente

