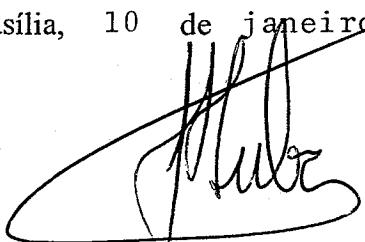


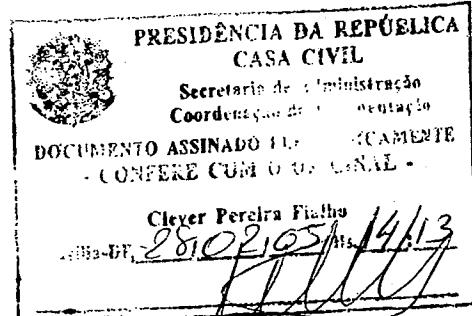
Mensagem nº 14

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 do Senhor Ministro de Estado das Relações Exteriores, o texto da Convenção Internacional sobre Salvamento Marítimo, celebrada em Londres, em 28 de abril de 1989.

Brasília, 10 de janeiro de 2006.





EM Nº 00050/MRE

Brasília, em 28 de fevereiro de 2005.

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

O acidente ocorrido em 1978 com o navio "Amoco Cádiz" ocasionando o derramamento de toneladas de óleo no mar e causando grande prejuízo ao meio ambiente, chamou a atenção da comunidade internacional para o salvamento de navios envolvendo riscos ambientais. Neste caso, o tempo perdido na consulta do comandante ao proprietário do navio foi fator importante no derramamento, mostrando a necessidade do estabelecimento de regras definindo os deveres do comandante, do proprietário e do salvador. Assim, tanto a Organização Marítima Internacional (IMO) como o Comitê Marítimo Internacional (CMI) consideraram a necessidade de estudar certas questões legais para evitar aquele tipo de ocorrência. Imaginava-se, à época, uma nova convenção, onde deveria estar claro, além dos deveres dos envolvidos, o reconhecimento de que a atuação dos salvadores deveria ser incentivada e que as operações de salvamento deveriam não só visar ao salvamento de vidas, navios e bens, mas também à proteção do meio ambiente marinho.

2. Embora a Convenção relativa à Lei de Salvamento Marítimo, adotada em Bruxelas em 1910, na sua filosofia básica estivesse funcionando bem, ela não levava em consideração a questão da poluição. Desse modo, quem evitasse um grande acidente ambiental mas não conseguisse salvar o navio, ou a sua carga, nada recebia pelo seu trabalho. Havia, assim, pouco incentivo para o engajamento em operações de salvamento com reduzida chance de sucesso, mesmo que pudessem trazer grandes benefícios ao meio ambiente.

3. Em consequência, reconhecendo a crescente preocupação com a proteção do meio ambiente e convencidos da necessidade de assegurar a disponibilidade de incentivos adequados àqueles que realizam operações de salvamento marítimo, os Estados Parte da IMO adotaram a Convenção Internacional sobre Salvamento Marítimo, 1989, (Salvage 1989). Esta Convenção busca corrigir as deficiências da Convenção de 1910, por meio do aumento da remuneração pelo salvamento, levando em conta a pericia e o esforço desenvolvido pelo salvador para prevenir ou minimizar o risco ao meio ambiente. Introduziu, também, uma "compensação especial" a ser paga para quem, mesmo tendo falhado no salvamento do navio ou da carga, tivesse previnido ou minimizado um grande acidente ambiental, definido como aquele capaz de produzir "substanciais" danos físicos para a saúde do ser humano ou para a vida marinha, costeira, de águas interiores ou adjacentes, causadas por poluição, contaminação, incêndio, explosão ou outras ocorrências similares.

4. Tendo em vista a grande extensão da nossa costa e a importante dependência do tráfego marítimo nos campos petrolíferos brasileiros, o Grupo Interministerial da Comissão Coordenadora dos Assuntos da Organização Marítima Internacional analisou os instrumentos supra citados, que demonstraram que tanto a Convenção Salvage 1989 como a Convenção de 1910 têm como objetivo básico a obtenção de regras internacionais uniformes com respeito às

operações de salvamento; que o Brasil já é Parte da Convenção de 1910, pelo Decreto nº 10.773 de 18 de dezembro de 1914 e do seu Protocolo de 1967; e que a Convenção Salvage 1989 atualiza e aperfeiçoa a Convenção relativa à Lei de Salvamento Marítimo de 1910.

5. A Convenção de 1910, a mais antiga em vigor sobre assuntos marítimos internacionais, constitui o instrumento legal para o trato jurídico dos assuntos de salvamento de bens e propriedades e foi adotada como base para todas as legislações nacionais sobre o mesmo assunto. Dentre essas, a Lei nº 7.203, de 3 de julho de 1984, que dispõe sobre a assistência e salvamento de embarcação, coisa ou bem em perigo no mar, nos portos e nas vias navegáveis interiores, prescreve, em seu Art. 10, parágrafos 2º e 3º, respectivamente: "Nos casos em que, mesmo não havendo resultado útil do ato de assistência e salvamento, resultar terem sido evitados danos a terceiros ou ao meio ambiente, ao salvador será sempre devido o reembolso das despesas decorrentes, inclusive as perdas e danos"; e "Se não houver acordo entre as partes, o pagamento será fixado por arbitragem ou por tribunal competente", já em consonância com a essência da nova Convenção. Assim, apresenta a Lei nº 7.203 preceitos semelhantes àqueles contidos na Convenção, sendo que esta última particulariza as questões do salvamento, estabelecendo critérios que contribuirão para determinar o valor da recompensa pelo salvamento do bem.

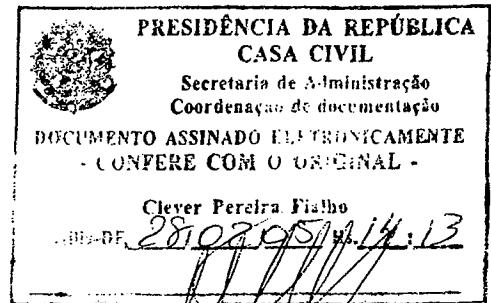
6. Deve ser ressaltado que a Convenção Salvage 1989 não interfere com o direito de estado costeiro de tomar medidas, de acordo com o Direito Consuetudinário Internacional, para proteger suas costas e interesses conexos de poluição ou ameaça de poluição originada de um acidente marítimo; não afeta qualquer disposição de lei nacional ou de qualquer convenção internacional relativa às operações de salvamento marítimo desenvolvidas ou controladas por autoridades públicas; bem como não colide com 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 acrescidos e em terrenos marginais, em decorrência de sinistro, alijamento ou fortuna do mar.

7. Cabe ainda destacar que a Convenção Salvage 1989 está em vigor desde 14 de julho de 1996 e conta, no momento, com quarenta e três Estados contratantes.

8. Tendo em vista o exposto, submeto à elevada consideração de Vossa Excelência a proposta de adesão à Convenção Internacional sobre Salvamento Marítimo, 1989, uma vez que este instrumento internacional proporcionará uma maior proteção ao meio ambiente marinho brasileiro, por meio do incentivo às empresas de salvamento em caso de acidentes com poucas probabilidades de sucesso, além de apresentar o fundamento jurídico necessário ao estabelecimento do preço do salvamento e servir como estímulo ao investimento em modernas tecnologias de salvamento, aumentando a eficiência dessas operações.

Respeitosamente,

Assinado eletronicamente por: Celso Luiz Nunes Amorim



É COPIA AUTENTICA

Ministério das Relações Exteriores

Brasília, 7 de dezembro de 2004

Chefe da Divisão de Atos Internacionais

CONVENÇÃO INTERNACIONAL SOBRE SALVAMENTO MARÍTIMO, 1989

OS ESTADOS PARTES DA PRESENTE CONVENÇÃO,

RECONHECENDO desejável o estabelecimento, por acordo, de regras internacionais uniformes relativas às operações de salvamento marítimo,

NOTANDO que fatos significativos, em particular a crescente preocupação com a proteção do meio ambiente, têm indicado a necessidade de revisar as normas internacionais atualmente constantes da Convenção para Unificação de Certas Regras Jurídicas Relativas à Assistência e Salvamento Marítimo, feita em Bruxelas, em 23 de Setembro de 1910,

CONSCIENTES da enorme contribuição que eficientes e oportunas operações de salvamento marítimo podem constituir para a segurança dos navios e outros bens em perigo e para a proteção do meio ambiente,

CONVENCIDOS da necessidade de assegurar a disponibilidade de incentivos adequados àqueles que realizam operações de salvamento marítimo em navios e outros bens em perigo,

CONCORDARAM com o seguinte:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1º *Definições*

Para os fins desta Convenção:

- (a) *Operação de Salvamento Marítimo* significa todo ato ou atividade desenvolvida para assistir um navio ou qualquer outro bem em perigo, em águas navegáveis ou em quaisquer outras águas.
- (b) *Navio* significa qualquer embarcação ou estrutura capaz de navegar.
- (c) *Bem* significa toda propriedade que não se encontre ligada à costa, de forma permanente e intencional, incluindo a carga em risco.

- (d) *Dano ambiental* significa considerável prejuízo físico à saúde humana ou à vida marinha ou recursos costeiros ou das águas interiores ou ainda das áreas adjacentes, originado por poluição, contaminação, fogo, explosão ou incidentes de vulto semelhantes.
- (e) *Pagamento* significa toda recompensa, remuneração ou indenização devida nos termos desta Convenção.
- (f) *Organização* significa a Organização Marítima Internacional.
- (g) *Secretário-Geral* significa o Secretário-Geral da Organização.

Artigo 2º *Aplicação da Convenção*

Esta Convenção deverá aplicar-se sempre que processos judiciais ou arbitrais, relacionados com assuntos tratados por esta Convenção, sejam instaurados em um Estado Parte.

Artigo 3º *Plataformas e unidades de perfuração*

Esta Convenção não se aplicará a plataformas fixas ou flutuantes, ou a unidades de perfuração móveis costeiras, caso tais plataformas ou unidades se encontrarem em atividade de exploração, utilização ou produção de recursos minerais do leito marinho.

Artigo 4º *Navios de propriedade do Estado*

1. Sem prejuízo do disposto no artigo 5º, esta Convenção não se aplicará a navios de guerra ou a outros navios não comerciais de propriedade ou operados por um Estado, os quais, no momento das operações de salvamento, desfrutem de imunidade soberana, segundo os princípios gerais reconhecidos de direito internacional, salvo decisão em contrário do respectivo Estado.
2. No caso de um Estado Parte decidir aplicar a Convenção aos seus navios de guerra ou outros navios descritos no parágrafo 1, deverá notificar o Secretário-Geral desta decisão, especificando os termos e condições de tal aplicação.

Artigo 5º *Operações de salvamento marítimo controladas por autoridades públicas*

1. Esta Convenção não afetará qualquer disposição de lei nacional ou de qualquer convenção internacional relativa a operações de salvamento marítimo desenvolvidas ou controladas por autoridades públicas.

2. Não obstante, os salvadores, no exercício de tais operações de salvamento marítimo, desfrutarão dos direitos e prerrogativas estabelecidos por esta Convenção com respeito às operações de salvamento marítimo.

3. A extensão com que uma autoridade pública responsável pela execução de operações de salvamento marítimo pode se beneficiar dos direitos e recursos previstos nesta Convenção será determinada pela lei do Estado onde tal autoridade estiver localizada.

Artigo 6º

Contratos de salvamento marítimo

1. Esta Convenção será aplicada a qualquer operação de salvamento marítimo salvo disposição contratual em contrário, expressa ou implícita.

2. O Comandante terá poderes para celebrar contratos de operações de salvamento marítimo em nome do proprietário do navio. O Comandante ou o proprietário do navio terão poderes para celebrar tais contratos em nome do proprietário dos bens a bordo do navio.

3. Nada neste artigo deverá afetar a aplicação do artigo 7º, nem tampouco as obrigações para prevenir ou minimizar os danos ao meio ambiente.

Artigo 7º

Anulação e modificação de contratos

Um contrato ou qualquer das suas disposições poderá ser anulado ou modificado caso:

- (a) O contrato tiver sido celebrado sob pressão ou ameaça, e suas cláusulas forem injustificadas; ou
- (b) A remuneração prevista no contrato for excessiva ou diminuta relativamente aos serviços efetivamente prestados.

CAPÍTULO II

EXECUÇÃO DE OPERAÇÕES DE SALVAMENTO MARÍTIMO

Artigo 8º

Obrigações do salvador, do proprietário do navio e do Comandante

1. O salvador estará obrigado perante o proprietário do navio ou de qualquer outro bem em perigo, a:

- (a) desempenhar operações de salvamento marítimo com a devida diligência;

- (b) ao executar o especificado na alínea a), empregar devida diligência com vista a prevenir ou minimizar danos ao meio ambiente;
 - (c) sempre que as circunstâncias razoavelmente o requeiram, solicitar a assistência de outros salvadores; e
 - (d) aceitar a intervenção de outros salvadores, quando razoavelmente lhes seja requerido pelo proprietário do navio ou pelo Comandante, ou pelo proprietário de outros bens em perigo; desde que, no entanto, o montante da sua remuneração não seja prejudicado, caso seja constatado que o pedido de intervenção era injustificado.
2. O proprietário e o Comandante do navio ou o proprietário de outro bem em perigo estarão obrigados perante o salvador a:
- (a) cooperar plenamente com este durante a execução das operações de salvamento marítimo;
 - (b) ao cooperar, empregar a devida diligência, a fim de prevenir ou minimizar qualquer dano ao meio ambiente; e
 - (c) encontrando-se o navio ou outro bem em lugar seguro, aceitar a restituição quando tal for razoavelmente solicitado pelo salvador.

Artigo 9º
Direito dos Estados costeiros

Nada nesta Convenção deverá prejudicar os direitos do Estado costeiro envolvido de tomar medidas, conforme os princípios gerais de direito internacional reconhecidos, para proteção de sua costa ou interesses conexos, de poluição ou de sua ameaça, em consequência de um acidente marítimo ou de atos com ele relacionados que possam vir a resultar em consequências prejudiciais mais graves, incluindo o direito do Estado costeiro de emitir diretivas relativas a operações de salvamento marítimo.

Artigo 10
Obrigaçāo de prestar assistēcia

1. Qualquer Comandante está obrigado a prestar assistēcia a toda pessoa em perigo de se perder no mar, desde que o possa fazer sem perigo grave para o seu navio e pessoas nele embarcadas.
2. Os Estados Partes deverão adotar as medidas necessárias a fim de que seja cumprida a obrigaçāo descrita no parágrafo 1.
3. O Proprietário do navio não será responsabilizado pela inobservância, por parte do Comandante, da obrigaçāo descrita no parágrafo 1.

Artigo 11
Cooperação

Ao regulamentar ou decidir sobre questões relacionadas com operações de salvamento marítimo, tais como entradas nos portos de navios em perigo ou provisão de facilidades aos salvadores, um Estado Parte deverá levar em conta a necessidade de cooperação entre salvadores, outras partes interessadas e autoridades públicas com vista a assegurar a atuação eficiente e bem sucedida das operações de salvamento marítimo com o objetivo de salvar vidas ou bens em perigo, bem como de prevenir o dano ao meio ambiente em geral.

CAPÍTULO III
DIREITOS DOS SALVADORES

Artigo 12
Condições para recompensa

1. Operações de Salvamento marítimo que tenham obtido um resultado benéfico terão direito a recompensa.
2. Salvo disposição em contrário, nenhuma recompensa é devida de acordo com esta Convenção, caso as operações de salvamento marítimo não tenham obtido um resultado benéfico.
3. As disposições deste capítulo serão aplicáveis, mesmo que o navio salvo e o navio executante das operações de salvamento marítimo pertençam ao mesmo proprietário.

Artigo 13
Critérios para o ajuste da recompensa

1. A recompensa será ajustada com o objetivo de incentivar as operações de salvamento marítimo, considerando-se os seguintes critérios, independentemente da ordem em que são apresentados abaixo:
 - (a) o valor residual do navio e de outros bens;
 - (b) a perícia e os esforços do salvador para prevenir ou minimizar danos ao meio ambiente;
 - (c) o grau de sucesso obtido pelo salvador;
 - (d) a natureza e o grau do risco;
 - (e) a perícia e os esforços do salvador ao salvar o navio, outros bens e vidas humanas;
 - (f) o tempo despendido, assim como gastos e prejuízos sofridos pelo salvador;

- (g) o risco de responsabilização e outros riscos assumidos pelo salvador ou seu equipamento;
 - (h) a presteza dos serviços dispensados;
 - (i) a capacidade de disponibilizar e utilizar navios ou outros equipamentos, destinados a operações de salvamento marítimo;
 - (j) o estado de prontificação e a eficácia do equipamento do salvador e respectivo valor.
2. O pagamento da recompensa, instituída de acordo com o parágrafo 1, poderá ser efetuado por todos aqueles detentores dos direitos sobre o navio e outras propriedades, proporcionalmente aos respectivos valores salvos. No entanto, os Estados Partes poderão regulamentar a sua lei nacional a fim de que o pagamento de uma recompensa seja efetuado apenas por um destes detentores de direito, fazendo jus a recurso contra os demais, na proporção de suas parcelas nos valores salvos. Nenhuma disposição deste artigo impede qualquer direito de defesa.
3. As recompensas, não incluindo quaisquer juros e ressarcimento de despesas judiciais que possam ser demandadas em decorrência, não deverão exceder o valor residual do navio e outros bens.

Artigo 14 *Compensação especial*

- 1. Caso o salvador tenha realizado operações de salvamento marítimo em relação a um navio em que ele próprio, ou a respectiva carga, tenha constituído ameaça ao meio-ambiente, e não tenha recebido uma recompensa nos termos do artigo 13 no mínimo equivalente à compensação especial calculada de acordo com o presente artigo, o salvador fará jus a uma compensação especial, a ser paga pelo proprietário daquele navio, equivalente às suas despesas, como aqui definidas.
- 2. Caso, nas circunstâncias previstas no parágrafo 1, o salvador tenha prevenido ou minimizado danos ao meio-ambiente ao realizar as operações de salvamento, a compensação especial a ser paga pelo proprietário do navio ao salvador, de acordo com o previsto no parágrafo 1, poderá ser elevada até o máximo de 30% das despesas efetuadas pelo salvador. No entanto, caso julgado razoável e justo, e considerando o critério relevante estabelecido no artigo 13 parágrafo 1, tal compensação especial poderá ser ainda mais elevada por decisão judicial, mas em circunstância alguma ultrapassando 100% das despesas efetuadas pelo salvador.
- 3. Para efeitos do estabelecido nos parágrafos 1 e 2 deste artigo, consideram-se despesas do salvador os gastos razoáveis por ele efetuados na operação de salvamento marítimo, assim como o custo adequado do equipamento e pessoal efetiva e razoavelmente utilizados nas operações de salvamento, considerando os critérios estabelecidos no artigo 13 parágrafo 1, alíneas h), i) e j).
- 4. A compensação especial tratada neste artigo será concedida na sua totalidade somente quando tal compensação for superior a qualquer recompensa prevista ao salvador nos termos do artigo 13.

5. Caso o salvador tenha sido negligente e em consequência disto não tenha prevenido ou minimizado danos ao meio-ambiente, ele poderá ser destituído do direito à totalidade ou parte de qualquer compensação especial prevista neste artigo.

6. Nada neste artigo deverá prejudicar qualquer direito de recurso por parte do proprietário do navio.

Artigo 15
Distribuição entre Salvadores

1. A distribuição entre salvadores de uma recompensa prevista no artigo 13 deverá ser feita segundo os critérios contidos naquele artigo.

2. A distribuição entre o proprietário do navio, o Comandante e outras pessoas a serviço de cada navio de salvamento será determinada pela lei do Estado de bandeira daquele navio. Caso a operação de salvamento marítimo não tenha sido realizada por um navio, a divisão será estabelecida pela lei que regula o contrato entre o salvador e os trabalhadores a seu serviço.

Artigo 16
Salvamento de pessoas

1. Nenhum pagamento é devido pelas pessoas cujas vidas foram salvas; não obstante nada neste artigo deverá prejudicar o previsto na lei nacional que trata deste assunto.

2. Um salvador de vidas humanas, que tenha tomado parte nos serviços prestados por ocasião do acidente que ocasionou a operação de salvamento, tem direito a uma parte justa do pagamento atribuído ao perito pelo salvamento do navio ou outros bens ou pela prevenção ou redução de danos ao meio ambiente.

Artigo 17
Serviços prestados sob contratos existentes

Nenhum pagamento é devido, de acordo com as disposições desta Convenção, salvo se os serviços prestados tenham excedido o que possa ser razoavelmente considerado para cumprimento do contrato que tenha sido celebrado antes da situação de perigo.

Artigo 18
Consequência da atuação incorreta do salvador

O salvador pode ser total ou parcialmente privado do pagamento devido nos termos desta Convenção se, em consequência de falha ou negligência de sua parte, as operações de salvamento

marítimo se tenham tornado necessárias ou mais difíceis, ou ainda caso seja acusado de fraude ou qualquer outra conduta ilícita.

Artigo 19
Proibição de operações de salvamento marítimo

Os serviços prestados a despeito de expressa e razoável proibição pelo proprietário do navio ou Comandante, ou ainda pelo proprietário de qualquer outro bem em perigo que não esteja ou não tenha estado a bordo do navio, não farão jus a qualquer pagamento, nos termos desta Convenção.

CAPÍTULO IV
RECLAMAÇÕES E AÇÕES

Artigo 20
Direito de retenção marítima

1. Nada nesta Convenção afetará o direito de retenção marítima do salvador, previsto em qualquer convenção internacional ou lei nacional.
2. O salvador não poderá fazer uso do direito de retenção marítima, caso uma garantia satisfatória à sua reclamação, incluindo juros e custas, tenha sido devidamente proposta ou providenciada.

Artigo 21
Obrigaçao de prover garantia

1. A pedido do salvador, o responsável pelo pagamento devido nos termos desta Convenção deverá prover garantia satisfatória à reclamação, incluindo juros e custas.
2. Sem prejuízo do disposto no parágrafo 1, o proprietário do navio salvo deverá empregar máxima diligência a fim de assegurar que os proprietários da carga provejam garantias satisfatórias às reclamações feitas contra eles, incluindo juros e custas, antes da liberação da carga.
3. O navio salvo e qualquer outro bem não deverão, sem autorização do salvador, ser removidos do porto ou local onde chegaram depois de concluídas as operações de salvamento marítimo, até que seja providenciada uma garantia satisfatória à reclamação desta, contra o referido navio ou bem.

Artigo 22
Pagamento provisório

1. O tribunal com jurisdição sobre a reclamação do salvador poderá, por decisão cautelar, determinar o pagamento adiantado ao salvador de uma quantia que pareça justa, em termos tais como os utilizados para o estabelecimento de garantia, quando apropriado, de acordo com as circunstâncias do caso.
2. Caso seja efetuado um pagamento provisório, nos termos deste artigo, a garantia prevista no artigo 21 deve ser reduzida proporcionalmente.

Artigo 23
Limitação de Ações

1. Qualquer ação relativa a pagamento, de acordo com esta Convenção, prescreverá caso processos judiciais ou arbitrais não tenham sido instaurados dentro de um período de 2 anos. O período inicia-se no dia em que forem concluídas as operações de salvamento marítimo.
2. A pessoa contra a qual se apresenta uma reclamação pode, a qualquer momento durante o decurso do prazo estipulado, prorrogar este por meio de declaração dirigida ao reclamante. Este prazo poderá ser prorrogado ainda mais, aplicando-se o mesmo procedimento.
3. Poderá ser instaurada uma ação de indenização por parte legítima, mesmo após expirado o prazo determinado nos parágrafos anteriores, caso a ação seja impetrada dentro do prazo permitido pela lei do Estado onde o processo for instaurado.

Artigo 24
Juros

O direito do salvador ao recebimento de juros relativos a qualquer pagamento devido de acordo com esta Convenção será determinado de acordo com a lei do Estado onde esteja localizado o tribunal com jurisdição sobre o caso.

Artigo 25
Cargas de propriedade de Estado

Salvo consentimento do Estado proprietário, nenhuma disposição desta Convenção deverá servir como base para o confisco, arresto ou detenção por qualquer processo judicial, ou em procedimento extrajudicial de seqüela (*in rem*), de cargas não comerciais que sejam propriedade de um Estado que possua, quando das operações de salvamento marítimo, imunidade soberana segundo os princípios gerais reconhecidos do direito internacional.

Artigo 26
Cargas humanitárias

Nenhuma disposição desta Convenção pode servir de fundamento ao confisco, arresto ou detenção de cargas humanitárias doadas por um estado, desde que o mesmo tenha acordado em pagar os serviços de salvamento marítimo prestados a tais cargas humanitárias.

Artigo 27
Publicação dos laudos arbitrais

Os Estados Partes deverão encorajar, sempre que possível e com o consentimento das partes, a publicação dos laudos arbitrais dos casos de salvamento marítimo.

CAPÍTULO V

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 28
Assinatura, ratificação, aceitação, aprovação e adesão

1. A presente Convenção estará aberta para assinatura na Sede da Organização de 1 de julho de 1989 a 30 de junho de 1990, continuando aberta à adesão a partir de então.
2. Os Estados poderão manifestar o seu consentimento em obrigar-se perante esta Convenção mediante:
 - (a) assinatura sem reserva quanto a ratificação, aceitação ou aprovação; ou
 - (b) assinatura sujeita a ratificação, aceitação ou aprovação, seguida pela ratificação, aceitação ou aprovação; ou
 - (c) adesão.
3. A ratificação, aceitação, aprovação ou adesão será efetuada mediante o depósito de um instrumento para este efeito junto ao Secretário-Geral.

Artigo 29
Entrada em vigor

1. Esta Convenção entrará em vigor um ano após a data em que 15 Estados tenham manifestado seu consentimento em obrigar-se à mesma.
2. Para um Estado que manifeste seu consentimento em obrigar-se a esta Convenção após cumpridos os requisitos para sua entrada em vigor, tal consentimento deverá efetivar-se após um ano da data em que tal consentimento for expresso.

Artigo 30
Reservas

1. Qualquer Estado pode, no momento de assinatura, ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, apresentar reservas quanto à aplicação desta Convenção quando:
 - (a) Operações de salvamento marítimo ocorrerem em águas interiores, e todas as embarcações envolvidas forem de navegação interior;
 - (b) Operações de salvamento marítimo ocorrerem em águas interiores, não estando envolvido qualquer embarcação;
 - (c) Todas as partes interessadas forem nacionais desse Estado;
 - (d) Os bens envolvidos constituírem propriedade marítima cultural de interesse pré-histórico, arqueológico ou histórico e se encontrem no leito do mar.
2. As reservas apresentadas no ato da assinatura ficam sujeitas a confirmação quando da ratificação, aceitação ou aprovação.
3. Qualquer Estado que tenha formulado qualquer reserva a esta Convenção poderá retirá-la, em qualquer momento, através de uma notificação dirigida ao Secretário-Geral. Tal retirada terá efeito a partir da data em que a notificação for recebida. Caso a notificação declare que a retirada de uma reserva terá efeito em uma data específica e tal data for posterior a data de recebimento da notificação pelo Secretário Geral, a retirada terá efeito nesta data posterior.

Artigo 31
Demissão

1. Esta Convenção poderá ser denunciada por qualquer Estado Parte em qualquer data após decorrido um ano da data em que esta Convenção entrar em vigor para aquele Estado.
2. A denúncia será efetuada mediante o depósito de um instrumento de denúncia com o Secretário-Geral.
3. A denúncia terá efeito um ano após a data de depósito do instrumento de denúncia com o Secretário-Geral, ou após decorrido qualquer outro período mais longo especificado no instrumento de denúncia.

Artigo 32
Revisão e emenda

1. Uma conferência poderá ser convocada pela Organização com o objetivo de revisar ou emendar a presente Convenção.
2. O Secretário-Geral convocará uma conferência dos Estados Partes à presente Convenção para revisar ou emendar a Convenção, a pedido de oito Estados Partes, ou um quarto dos Estados Partes, o que for maior.

3. Qualquer consentimento em obrigar-se a esta Convenção, manifestado após a data de entrada em vigor de uma emenda à mesma, será entendida como aplicável à Convenção conforme emendada.

Artigo 33
Depositário

1. Esta Convenção será depositada com o Secretário-Geral.
2. O Secretário-Geral deverá:
 - (a) informar a todos os Estados que tenham assinado ou aderido a presente Convenção, e a todos os Membros da Organização, de:
 - (i) cada nova assinatura ou depósito de um instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, bem como a data em que ocorrer;
 - (ii) a data de entrada em vigor da presente Convenção;
 - (iii) o depósito de qualquer instrumento de denúncia da presente Convenção, bem como a data do depósito e a data em que a denúncia terá efeito;
 - (iv) qualquer emenda adotada em conformidade com o artigo 32;
 - (v) o recebimento de qualquer reserva, declaração ou notificação feita nos termos da presente Convenção;
 - (b) remeter cópias autênticas certificadas da presente Convenção a todos os Estados que tenham assinado ou aderido à mesma.

3. Assim que a presente Convenção entre em vigor, o Depositário remeterá uma cópia autêntica certificada da mesma ao Secretário-Geral das Nações Unidas para efeitos de registro e publicação, em conformidade com o disposto no Artigo 102 da Carta das Nações Unidas.

Artigo 34
Idiomas

Esta Convenção está redigida em um só exemplar original nos idiomas árabe, chinês, espanhol, francês, inglês e russo, sendo cada texto igualmente autêntico.

EM FÉ DO QUE os abaixo-assinados, sendo devidamente autorizados por seus respectivos Governos para este fim, assinaram esta Convenção.

FEITO EM LONDRES aos vinte e oito dias do mês de abril, do ano de mil novecentos e oitenta e nove.

* Assinaturas omitidas.

ANEXO I

**Entendimento Geral
com relação aos Artigos 13 e 14 da
Convenção Internacional sobre Salvamento Marítimo, 1989**

Constitui entendimento geral da Conferência que, ao fixar uma recompensa nos termos do artigo 13 e ao estabelecer uma compensação especial prevista no artigo 14 da Convenção Internacional sobre Salvamento Marítimo, 1989, o tribunal com jurisdição sobre o caso não se encontre obrigado a fixar uma recompensa limitada ao valor máximo do navio salvo e outros bens, nos termos do artigo 13, antes de fixar a compensação especial a ser paga nos termos do artigo 14.

ANEXO 2

**Resolução solicitando a alteração das
Regras de York-Antuérpia, 1974**

A CONFERÊNCIA INTERNACIONAL SOBRE SALVAMENTO MARÍTIMO, 1989,

TENDO ADOTADO a Convenção Internacional sobre Salvamento Marítimo, 1989,

CONSIDERANDO que não pretende-se que os pagamentos realizados de acordo com o Artigo 14 sejam pagos pela média geral,

SOLICITA ao Secretário-Geral da Organização Marítima Mundial que tome as medidas cabíveis para assegurar que seja aprovada com rapidez uma emenda às Regras de York-Antuérpia 1974, para assegurar que a compensação especial paga de acordo com o Artigo 14 não esteja sujeita à média geral.

ANEXO 3

**Resolução sobre a cooperação internacional para a implementação da
Convenção Internacional sobre Salvamento Marítimo, 1989**

A CONFERÊNCIA INTERNACIONAL SOBRE SALVAMENTO MARÍTIMO, 1989,

AO ADOTAR a Convenção Internacional sobre Salvamento Marítimo, 1989 (doravante mencionada como “A Convenção”),

CONSIDERANDO DESEJÁVEL que o maior número possível de Estados torne-se Parte da Convenção,

RECONHECENDO que a entrada em vigor da Convenção representará um importante fator adicional para a proteção do meio ambiente marinho,

CONSIDERANDO que a divulgação internacional e a ampla implementação da Convenção é da máxima importância para a consecução dos seus propósitos,

I RECOMENDA:

- (a) que a Organização promova o conhecimento público da Convenção através da realização de seminários, cursos ou simpósios;
- (b) que as instituições de instrução criadas sob os auspícios da Organização incluam o estudo da Convenção em seus cursos de estudos correspondentes.

II SOLICITA:

- (a) que os Estados Membros transmitam à Organização o texto das leis, ordens, decretos, regulamentos e outros instrumentos que eles promulguem com relação às diversas questões que estejam dentro do âmbito de aplicação da Convenção;
- (b) que os Estados Membros, após consultar a Organização, promovam o fornecimento de ajuda àqueles Estados que solicitarem assistência técnica para a elaboração de leis,

ordens, decretos, regulamentos e outros instrumentos necessários à implementação da Convenção; e

- (c) que a Organização notifique os Estados Membros sobre qualquer comunicação que possa vir a receber de acordo com o Parágrafo II (a).