

# COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

## MENSAGEM Nº 14, DE 2006

Submete à consideração do Congresso Nacional o texto da Convenção Internacional sobre Salvamento Marítimo, celebrada em Londres, em 28 de abril de 1989.

**Autor:** PODER EXECUTIVO

**Relator:** Deputado SALATIEL CARVALHO

### I - RELATÓRIO

Em conformidade com o art. 49, inciso I, da Constituição da República, o Excelentíssimo Presidente da República, por meio da Mensagem em epígrafe, acompanhada de Exposição de Motivos do Ministro de Estado das Relações Exteriores, submete à consideração do Congresso Nacional o texto da Convenção Internacional sobre Salvamento Marítimo, celebrada em Londres, em 28 de abril de 1989.

No preâmbulo da Convenção, as Partes revelam sua crescente preocupação com a proteção do meio ambiente e com a necessidade de revisar algumas normas constantes da vetusta Convenção para a Unificação de Certas Regras Jurídicas Relativas à Assistência e Salvamento Marítimo, de 23 de setembro de 1910.

Com a finalidade de facilitar a interpretação e a aplicação da Convenção, o art. 1º traz a definição de alguns termos e expressões utilizados ao longo do compromisso internacional, tais como, “operação de salvamento”, “navio”, “bem”, “dano ambiental”, “pagamento”, “organização” e “Secretário-Geral”.

Os dispositivos da Convenção sob análise, nos termos do art. 2º, devem ser aplicados aos processos judiciais e arbitrais instaurados em um Estado Parte.

Não se submetem aos termos do pactuado os acidentes e eventos relacionados a plataformas fixas e flutuantes, ou unidades de perfuração móveis costeiras, caso essas plataformas e unidades se achem em atividade de utilização ou produção de recursos minerais do leito do mar. Também é inaplicável a Convenção aos navios de guerra ou de propriedade ou operados por um Estado soberano, salvo decisão em contrário desse Estado.

As disposições do Instrumento não afetarão as leis nacionais ou as outras convenções internacionais relativas a operações de salvamento marítimo desenvolvidas ou controladas por autoridades públicas.

De acordo com o art. 6º, a Convenção se aplica a qualquer operação de salvamento marítimo, salvo disposição contratual em contrário, expressa ou implícita. O comandante terá poderes para celebrar contratos de operações de salvamento em nome do proprietário do navio. Além disso, o comandante e o proprietário do navio terão poderes para celebrar tais contratos em nome do proprietário dos bens a bordo do navio.

As obrigações do salvador, do proprietário e do comandante do navio estão preceituadas no art. 8º, segundo o qual competirá ao salvador desempenhar as operações de salvamento com a devida diligência e, quando necessário, aceitar a intervenção de outros salvadores. Por outro lado, o proprietário do navio e seu comandante se obrigam a cooperar com o salvador durante a execução das operações de salvamento, com a finalidade de prevenir ou reduzir qualquer dano ao meio ambiente.

A Convenção sob exame não prejudica os Estados costeiros a tomar medidas e emitir diretivas relacionadas a operações de salvamento marítimo, em conformidade com os princípios gerais de direito internacional reconhecidos para a proteção de sua costa ou de interesses conexos.

É obrigação de todo comandante prestar assistência a pessoa em perigo de se perder no mar, desde que o socorro possa ser prestado sem colocar perigo grave seu navio ou a tripulação. Em caso de inobservância desse dever do comandante, o proprietário do navio não poderá ser responsabilizado, nos termos do artigo 10, parágrafo 3.

As operações de salvamento bem sucedidas terão direito a uma recompensa, que será devida ainda que o navio salvo e o navio executante do salvamento pertençam ao mesmo proprietário. O valor da recompensa será ajustado com o objetivo de incentivar as operações de salvamento, considerando-se, entre outros, os seguintes critérios: valor residual do navio e de outros bens; perícia e os esforços do salvador para prevenir ou minimizar danos ao meio ambiente; grau de sucesso obtido pelo salvador; e, a natureza e o grau do risco envolvidos.

O artigo 14 da Convenção trata do que denomina “compensação especial”, a ser paga pelo proprietário do navio salvo, em valor equivalente às despesas havidas pelo salvador. Esta compensação será devida caso o salvador realize operações em que o navio ou sua carga tenha constituído ameaça ao meio ambiente e não tenha sido paga a recompensa prevista no art. 13. Se o salvador tiver sido negligente, sem prevenir ou reduzir danos ao meio ambiente, ele perderá o direito a perceber, no todo ou em parte, a compensação especial a que faria jus.

Em princípio, nenhum pagamento é devido pelo salvamento de vidas humanas. Todavia, de acordo com o § 1º do art. 16 do compromisso internacional, as leis nacionais poderão regular esse assunto.

As disposições da Convenção não afetarão o direito de retenção do salvador, previsto em tratado ou na lei nacional. Entretanto, o salvador não poderá reter um navio, caso uma garantia satisfatória à sua reclamação tenha sido devidamente proposta e providenciada, incluindo-se aí os juros e as custas. Como regra, o navio salvo e a respectiva carga não deverão ser removidos do porto ou do local onde chegaram após as operações de salvamento, sem a autorização do salvador, até que seja providenciada uma garantia satisfatória à reclamação desta.

Não serão admitidos, contudo, o arresto, confisco ou a detenção de cargas humanitárias doadas por um Estado, bem como de cargas não comerciais de propriedade de um Estado soberano, salvo se houver o consentimento desse Estado.

As ações judiciais e os processos arbitrais relativos ao pagamento de salvamentos prescreverão em 2 (dois) anos, a contar do dia em que forem concluídas as operações de salvamento. Expirado esse prazo, somente poderá ser promovida uma ação indenizatória, se a legislação do Estado onde o processo for instaurado estipular um prazo maior.

O capítulo V da Convenção contém dispositivos que regulam a assinatura, a ratificação, a entrada em vigor, as reservas, a denúncia, o procedimento de revisão e emenda do texto acordado. Ainda nesse capítulo, é designado como depositário da Convenção o Secretário-Geral da Organização Marítima Internacional, entre cujos deveres se inclui a remessa de cópias autênticas certificadas do presente instrumento internacional a todos os Estados que o tenham assinado ou a ele tenham aderido.

O texto da Convenção é acompanhado, também, por três instrumentos anexos. O primeiro Anexo esclarece o entendimento da Conferência Internacional sobre Salvamento Marítimo a respeito dos artigos 13 e 14 da Convenção. O Anexo 2 solicita ao Secretário-Geral da Organização Marítima Internacional (OMI) que tome as medidas cabíveis para que sejam promovidas alterações nas Regras de York-Antuérpia, de 1974, com vistas a assegurar que a compensação especial paga não esteja sujeita à média geral. O último Anexo, por seu turno, recomenda que a OMI dê publicidade à presente Convenção e que os Estados membros informem à Organização as

leis, ordens, decretos e congêneres que estejam dentro do âmbito de aplicação do texto avençado.

É o relatório.

## **II - VOTO DO RELATOR**

A presente Convenção é parte do esforço da comunidade internacional para reduzir os riscos advindos de acidentes marítimos que, não raro, poluem o meio marinho e os espaços costeiros. Assim, o compromisso internacional deve ser visto não como um instrumento isolado, mas como integrante de uma série de outras convenções e regras costumeiras de direito do mar que, em seu conjunto, tem por finalidade coibir e minimizar a poluição marítima.

A primeira codificação internacional elaborada para prevenir a poluição por óleo dos espaços marítimos foi a Convenção de Londres, de 1954, cujas disposições visam a reprimir os casos de poluição voluntária. Entretanto, conforme leciona o eminente internacionalista Celso D. de Albuquerque Mello, os tribunais têm aplicado essa Convenção nos casos de poluição involuntária.

De 1954 até os dias atuais vários outros instrumentos internacionais de natureza universal ou regional foram celebradas com o mesmo propósito. Dentre esses, podemos destacar, as Convenções de Bruxelas sobre a intervenção em alto-mar em casos de acidentes causadores de poluição por hidrocarburos e sobre a responsabilidade civil em caso de poluição por óleo. Também merece relevo a Convenção de 1982 sobre Direito do Mar, que estatui uma série de normas para a proteção e preservação do meio marinho.

A Convenção sob exame não comporta regras sobre responsabilidade em caso de poluição causada por navios. Seus dispositivos referem-se aos direitos e deveres daqueles que são parte em operações de salvamento marítimo, como os comandantes, os proprietários de navios e os salvadores.

Estes últimos, conforme anteriormente destacado no relatório que precede este voto, terão direito a uma recompensa, em caso de sucesso no salvamento e, em certos casos, a uma compensação especial, quando o navio ou a respectiva carga tenha constituído ameaça ao meio ambiente.

O estabelecimento de regras que assegurem a remuneração dos salvamentos tem por objetivo precípuo incentivar aqueles que realizam tais operações no mar, com vistas prevenir ou restringir danos ambientais causados por navios e suas respectivas cargas. No mesmo sentido, o Exmo. Ministro das Relações Exteriores, na Exposição de Motivos que acompanha o texto pactuado, esclarece que “esta Convenção busca corrigir as deficiências da Convenção de 1910, por meio do aumento da remuneração por salvamento, levando em conta a perícia 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 prevenido 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.”

Importante ressaltar, ainda, que, por força do art. 9º da Convenção de 1989, suas normas não afetam as disposições internas em vigor: no caso brasileiro, a Lei nº 7.203, 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, e a Lei nº 7.542, 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.

Em face dos exposto e dos grandes benefícios que advirão com a entrada em vigor do compromisso sob análise, que espelha a preocupação da comunidade internacional com a segurança da navegação e a proteção do meio ambiente marinho e costeiro, nosso voto é pela aprovação do texto da Convenção Internacional sobre Salvamento Marítimo, celebrada em

Londres, em 28 de abril de 1989, nos termos do projeto de decreto legislativo em anexo.

Sala da Comissão, em            de            de 2006.

Deputado **SALATIEL CARVALHO**  
Relator

2006\_3693\_Salatiel Carvalho\_006

**COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL****PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº      , DE 2006**  
**(Mensagem nº 14, de 2006)**

Aprova o texto da Convenção Internacional sobre Salvamento Marítimo, celebrada em Londres, em 28 de abril de 1989.

O **Congresso Nacional** decreta:

Art. 1º Fica aprovado o texto da Convenção Internacional sobre Salvamento Marítimo, celebrada em Londres, em 28 de abril de 1989.

Parágrafo único. Ficam sujeitos à aprovação do Congresso Nacional quaisquer atos que possam resultar em revisão da referida Convenção, bem como quaisquer ajustes complementares que, nos termos do art. 49, inciso I, da Constituição Federal, 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 2006.

**Deputado SALATIEL CARVALHO**

Relator