ESCOLA DE GUERRA NAVAL

Curso .	C-PEM/	91				
Partido						

Solução do P-III-4 (Mo) MONOGRAFIA

Apresentada por

CHRYSŌGENO ROCHA DE OLIVEIRA

Capitão-de-Mar-e-Guerra



NOME E POSTO

RIO DE JANEIRO 1991.....

NOTAS DE EDIÇÃO

- -ESTE TRABALHO FOI DATILOGRAFADO EM MÁQUINA PORTÁTIL HERMES BABY, COM 31 LINHAS DE 61 CARACTERES POR PÁ-GINA; E
- -A DATILOGRAFIA DO ANEXO C ACOMPANHOU D TEXTO DO ORI GINAL, NÃO SEGUINDO AS NORMAS DA PUBLICAÇÃO EGN-215A

SALVAMENTO NO MAR

CHRYSÓGENO ROCHA DE OLIVEIRA Capitão-de-Mar-e-Guerra

> MINISTÉRIO DA MARINHA ESCOLA DE GUERRA NAVAL 1991

GN-00009581-3

Prezado Leitor

Ao retirar o material bibliográfico, você se torna responsável por ele. Esperamos que faça bom uso e que tenha cuidado, pois se houver qualquer dano ou extravio do mesmo, você será o responsável pela reposição.



Tema

:"Salvamento no Mar"

Título

: "Salvamento no Mar"

Topicos a abordar:

-A atual legislação brasileira

-A regulamentação em vigor

-A participação da Marinha na atividade

-A Convenção Internacional sobre Salvamento,

1989

-Sugestões decorrentes

Proposição

Analisar a atual legislação sobre Salvamento no Mar, a regulamentação e a participação da Marinha nessa <u>a</u> tividade, assim como, em decorrência da Conferência Internacional sobre Salvamento, 1989, avaliar as necessidades de sua adaptação.

INDICE

	OLHA
Introdução	v
Capítulo 1 - A MARINHA E O SALVAMENTO MARÍTIMO	1
Seção II - Os recursos materiais	8
Capítulo 2 - A LEGISLAÇÃO EM VIGOR	18
Capítulo 3 - A CONVENÇÃO INTERNACIONAL SOBRE SALVAMENTO . 1989 Seção I - A Convenção e a Lei brasileira Seção II - Providências relativas à Convenção	26
Capítulo 4 - CONCLUSÃO	35
ANEXD A + LEI Nº 7203 DE 300E JULHG DE 1984	A-1
ANEXO B - AVISO DO MINISTRO DA MARINHA Nº N-0201 DE 20 DE FEVEREIRO DE 1970	
ANEXO C - TRADUÇÃO DO TEXTO DA CONVENÇÃO SOBRE SALVAMENTO,	
1989,	C-1
ANEXO D - "LLOYDS OPEN FORM", 1990	D-1
ANEXO E - RELAÇÃO DE ENTREVISTAS REALIZADAS:	ε-1
ANEXO F - BIBLIOGRAFIA	F-1

INTRODUÇÃO

A pequenez do homem ante a imensidão e a imprevisibilida de do mar é argumento bastante para que ele e sua criação —de qualquer nível tecnológico — estejam sempre sujeitos a desastres e perdas. Vaidosas maravilhas do engenho humano, como o"Ti tanic", alguns submarinos nucleares, várias plataformas de pros pecção e outras, foram irremediavelmente tragadas, quase sempre levando em seu bojo inúmeras vidas.

Mas há também a guerra. Nela, é o próprio homem o mentor de tragédias marítimas, entulhando fundos e praias com os destroços decorrentes dos combates. Nela, tripulações inteiras são abandonadas à própria sorte, não raro perdendo-se por completo.

Na paz ou na guerra,o resgate desses bens e vidas desper tou interesses variáveis ao longo dos tempos. Se, por um lado, salvar as riquezas de um naufrágio ou recuperar uma belonave para futuros combates foi habitualmente tentador,o salvamen - to de vidas nem sempre foi prioritário, resultando, muitas vezes, na escravização do náufrago, se não fosse compatriota ou a liado do eventual salvador.

Esse estado de coisas só evoluiu significativamente a partir do final do Século XIX, passando o assunto a receber ca da vez maior atenção dos organismos internacionais e dos governos das nações marítimas. Como resultado, inúmeras regras e obrigações foram estabelecidas, buscando aumentar a cooperação entre os povos na salvaguarda da vida humana e na recuperação de bens materiais sinistrados no mar.

Essas atividades, de considerável risco e remuneração incerta ou nula, não são muito atraentes para a iniciativa privada, de modo que, em geral, os governos se valem de suas marinhas de guerra ou forças auxiliares para honrar os compromisos assumidos. No Brasil, por tradição, pela habilitação desen -

'volvida para atender às próprias necessidades, por inexistên - cia de empresas voltadas para o socorro e salvamento no mar e, mais recentemente, por atribuição legal, tem a Marinha - arcado com a quase totalidade desses encargos.

Aparentemente, há uma nítida separação entre a atividade de Socorro, voltada para a salvaguarda de vidas e que é compul sória para a MB, e a de Salvamento, caracterizada pelo resgate de bens, que não o é. Essa distinção induz ao questionamento de nossa participação na segunda, comsiderando a alocação de recursos que poderiam estar sendo aplicados em outros setores do Poder Naval. Esse questionamento será discutido no primeiro capítulo deste trabalho, quando analisaremos o envolvimento da Marinha na atividade.

No segundo capítulo, com base na análise supracitada, procurar-se-á verificar a pertinência e aplicabilidade das leis, regulamentos e instruções em vigor, assim como, sugerir eventuais reorientações.

Finalmente, no terceiro capítulo, discutir-se-á a Conven-ção Internacional sobre Salvamento no Mar de 1989, seu impacto
sobre nossa legislação e sobre essa atividade na Marinha e no //
Brasil.

CAPÍTULO 1

A MARINHA E O SALVAMENTO HARÍTIMO

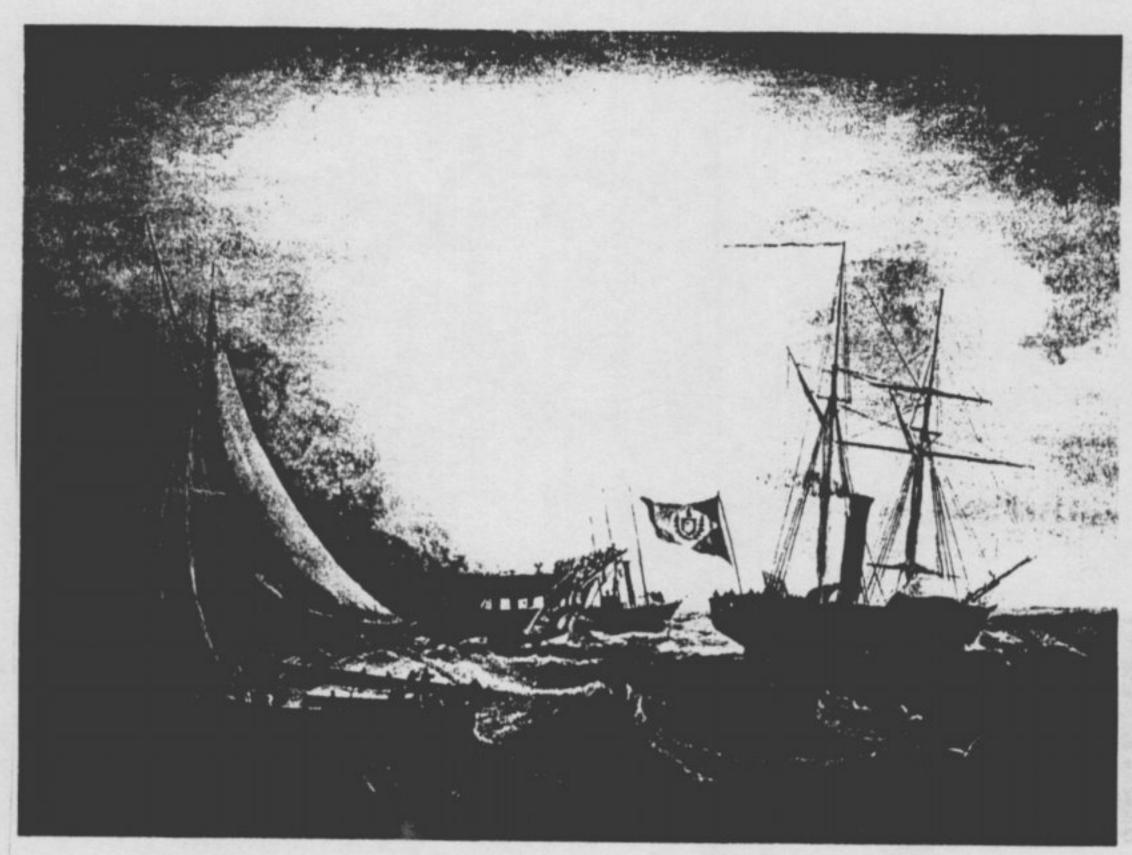
A Marinha tem atribuições legais nas atividades de Socorro, de Salvemento Marítimo e no seu controle, conforme será
visto nos capítulos subsequentes. Aqui, discutiremos apenas o
seu envolvimento direto, sem maiores preocupações em associar
as ações desenvolvidas com os correspondentes documentos nor
mativos.

Procurar-se-á, também, aquilatar a importância dessa participação e sua pertinência.

SEÇÃO I - SOCORRO E SALVAMENTO MARÍTIMOS- DICOTOMIA OU CONVERGÊNCIA ?

O pensamento humanitário, que estabeleceu uma prioridade no resgate de vidas humanas em relação ao salvamento dos
bens materiais em perigo no mar, acabou por estabelecer uma
distinção aparentemente clara entre as duas ações. Com o tem
po, cristalizaram-se expressões como Socorro e Salvamento, pa
ra significar, respectivamente, o resgate de vidas ameaçadas
e a recuperação de bens e valores perdidos ou em vias de se
perderem nas águas.

No alvorecer de nossa Marinha, já a vemos envolvida nessas atividades, como bem caracteriza a ação do comandante do vapor "D. Afonso", o então Capitão-de-Mar-e-Guerra Joaquim Marques Lisboa, no socorro aos tripulantes do "Ocean Monarch" ao largo de Liverpool, e no salvamento da nau "Vasco da Gama", na barra do Rio de Janeiro. Desde antes desses episódios, com maior ou menor intensidade, a Marinha vem delas participando e, com isso, auferindo benefícios diretos como instituição.



Salvamento da Ocean Monarch. A 24 de agosto de 1848, sob o comando do Capitão-de-Mar-e-Guerra Graduado Joaquim Marques Lisboa, o Vapor Dom Afonso suspendeu do Porto de Liverpool, Inglaterra, para realizar as últimas experiências, antes de ser entregue ao Governo do Brasil. Estavam a bordo altas personalidades, dentre elas a Princesa Dona Francisca, seu marido, o Príncipe de Joinville, e o Chefe-de-Esquadra J. P. Grenfell. Em dado momento, a atenção de todos voltou-se para um navio que, ao largo, ardia em chamas. Era a Galera Ocean Monarch, transportando colonos para a América. Embora o navio tenha sido totalmente destruído no sinistro, tripulação e passageiros foram resgatados com vida pelos escaleres do Dom Afonso. Óleo s/tela de Samuel Walter, 1848, doação da Embaixatriz Gemina P. de Mello Franco, 82 x 111 cm.

Com efeito, do ponto de vista do socorro da seu próprio pessoal, os benefícios transcendem o de evitar a perda de vidas preciosas, quer em termos de custo, quer em termos de tem po de preparação profissional. Na verdade, os efeitos morais de saber-se seguro e apoiado, permitem ao guerreiro do mar atrever-se mais e a melhor dedicar-se ao desempenho de suas tarefas. Por certo, uma estrutura de resgate bem montada e eficaz, será capaz de manter viva a chama da esperança naquele que se arrisca, evitando que se entregue ao fatalismo, que oblitera os reflexos e o expõe como alvo fácil para os perigos e inimigos.

Esse é um aspecto interessante da questão. Ao longo dos tempos, diversas nações lançaram mão de guerreiros suicidas na busca de vitórias militares, sem, ao que parece, terem tido qual quer sucesso retumbante com o emprego dessa prática tão extremada. Como explicar essa aparente incoerência? Como enten der que um avião ou torpedo, carregado de explosivos e pilotado até a colisão final por um fanático, tenha tão pouco êxito? Como compreender o relativo insucesso do soldado que, num ato de extrema fé, entregou a alma a um deus qualquer e se lançou impávido contra o inimigo?

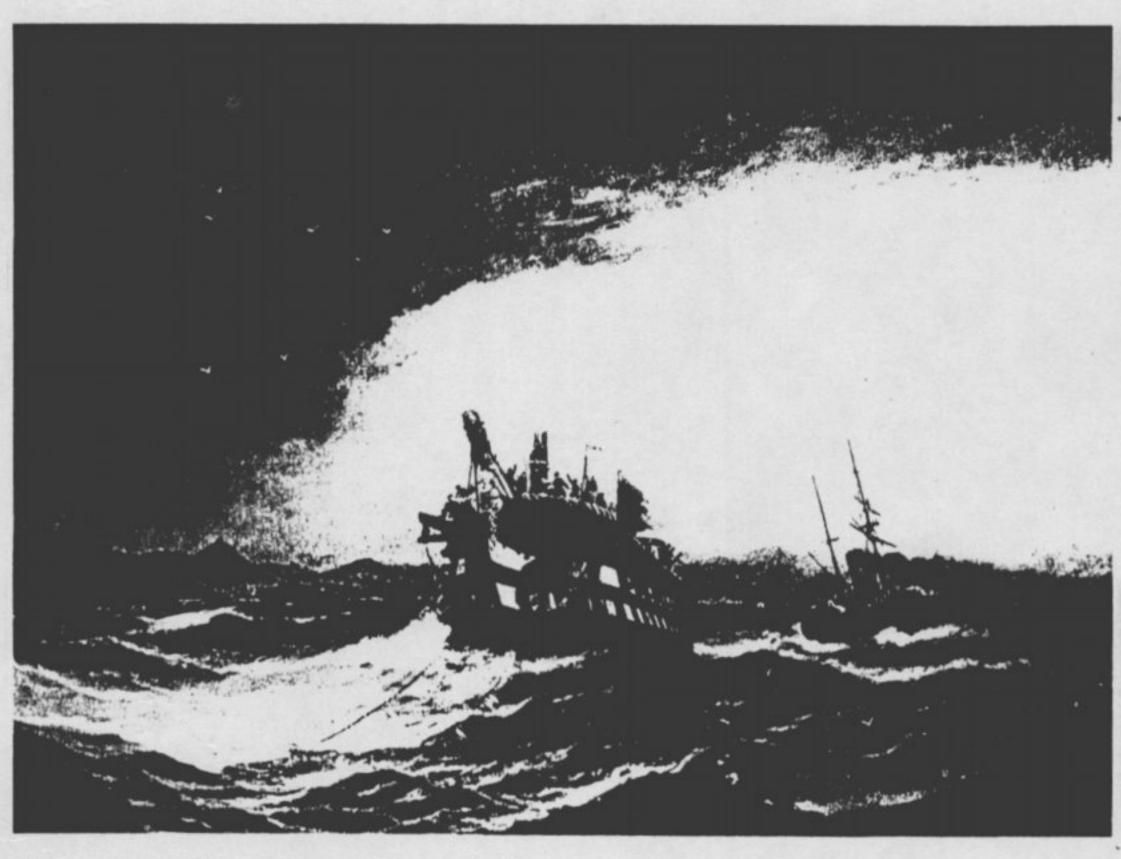
Aparentemente, ao aceitar a morte como inevitável, o homem anestesia o instinto de conservação, que lhe aguça os sentidos e lhe confere agilidade física e mental. No comando do avião que ataca, deixa de lado as manobras evasivas e transforma numa reta a trajetória para o fim inevitável— o inimigo o abate antes. Assim também, lançando—se sobre as hostes inimigas com a mente entregue e o peito aberto, desde tempos imemoriais, guer reiros fanatizados têm sido crivados de flexas, metralha e baionetas.

Sem dúvidas, a impavidez, isto é, a coragem física que ignora o medo, tem algum valor militar e pode ser importante em diversas situações. Entretanto, é a coragem moral, que convive com o medo e não permite que ele se transforme em pavor, que mantém acesa e brilhante a luz da vontade de viver e de voltar para os entes queridos, aquela que tem forjado as grandes vitórias. Essa parece, também, ter sido a vantagem dos soldados de nações democráticas e preocupadas com a preservação de suas vidas, em comparação com os de países totalitários e fanatizantes, que, muitas vezes, lhes impõem caminhos sem volta.

Dos comentários acima, podemos concluir que a existência de uma estrutura própria de salvaguarda da vida de seus homens é um imperativo para nossa Marinha, independentemente de cualquer determinação legal. Existirá, também, a necessidade intrínseca de possuirmos uma organização para salvamento de material?

Inicialmente, é preciso definir a abrangencia, isto é, veri ficar que atividades são exercidas sob essa denominação genérica. Numa primeira aproximação, poder-se-ia dizer que o Salvamento visa trazer, para condições de segurança, navios ou equipamentos sob ameaça de perda nas águas.Entretanto,os recursos utilizados para essa função, também o são para empreendi mentos correlatos, de modo que, atividades como a desobstrução de portos e canais, as derrocagens, os reparos submersos e outras, que interferem com as ações navais, acabam sendo englobadas como uma coisa só e perfeitamente enquadraveis dentro da função logistica Manutenção. Reparo e Salvamento. E importante observar que uma marinha de guerra poderá necessitar de tais ações em ambientes hostis, onde seria bastante incerto contar com o apoio de organizações civis, comerciais ou não. Dessa for ma, tal como no caso do Socorro, vê-se que é indispensável a existência de uma estrutura própria de Salvamento na Marinha.

Outro aspecto a ser considerado é o da suposta separação



Salvamento da Nau Vasco da Gama. A 6 de agosto de 1850, sob o comando do Capitão-de-Mar-e-Guerra Joaquim Marques Lisboa, o Vapor Dom Afonso rebocou para dentro da Baía de Guanabara a Nau portuguesa Vasco da Gama, que se achava desarvorada, em mar aberto, ao largo do Rio de Janeiro, desde a madrugada da véspera. Óleo s/tela de Eduardo de Martino, 74 x 100 cm.

clara das atividades de Socorro e de Salvamento. Na verdade, em inúmeras ocasiões e, talvez na maioria delas, o resgate dos homens será uma conseqüência do salvamento de seus navios ou embarcações. No próprio exemplo da ação de Tamandaré para salvar a nau "Vasco da Gama", ficou configurada essa situação, na qual deve ter sido mais seguro resgatar navio e tripulantes, do que recolhê-los do mar, abandonando o casco, que, além disso, passaria a constituir um perigoso derelito. Em acréscimo, uma simples vis ta mostrará que os implementos para se montar uma estrutura para a salvaguarda da vida humana serão muito semelhantes aqueles necessários ao resgate de material, dispensando sua duplicação e tornando as duas atividades ainda mais ligadas.

Do acima exposto, podemos concluir que a Marinha precisa manter capacidades próprias de Socorro e de Salvamento e que as estruturas organizacionais necessárias são convergentes, sen do, portanto, vantajoso englobá-las em uma única. Posteriormente verificaremos que assim é feito.

SEÇÃO II + OS RECURSOS MATERIAIS

Em 1970, em decorrência de nossos compromissos internacionais na área de selvaguarda da vida humana no mar, foi criado o
Serviço de Busca e Salvamento da Marinha, SALVAMAR, constituído //
por uma estrutura organizacional, que é supervisionada pelo Comando de Operações Navais e que coordena o emprego de meios na
vais nas ações de Socorro.

O SALVAMAR pode lançar mão de quaisquer meios navais e agronavais para esse fim, sendo prevista a manutenção de um estado permanente de alerta, pelo qual as diversas áreas são atendidas por navios/aeronaves de serviço ou por navios de socorro, com capacidade de reboque. Conforme discutido na seção precedente, há um considerável entrelaçamento entre as duas ativida-

des, de modo que, embora algumas missões, como o recolhimento de náufragos e a remoção de enfermos, possam ser enquadradas exclusimamente como Socorro, não exigindo o emprego de meios especia lizados, sua maioria envolve resgate de material, implicando no uso de navios de Salvamento.

Esses navios, as lanchas de escafandria e os equipamentos portáteis das dotações distritais e da Esquadra, constituem os // nossos principais recursos de pronto uso para Salvamento Marítimo e seu emprego é igualmente coordenado pelo SALVAMAR, sem alterações na estrutura organizacional.

Atualmente, dispomos de dezessete navios de salvamento a saber:

-nove corvetas, CV, classe "Imperial Marinheiro";

-tres rebocadores de alto mar, RAM, classe "Triunfo";

-dois rebocadores de alto mar, RAM, classe "Alte Guilhen";

-um navio auxiliar, NA, "Trindade";

-um navio auxiliar, NA, "Gastão Moutinho"; e

-um navio de socorro submarino,NSS, "Felinto Perry".

As CV tiveram uma concepção eclética, que pretendeu dotálas de "habilidades" múltiplas e, na sua origem, eram navios va redores, mineiros, patrulhas, rebocadores com capacidade instala da de esgoto externo e, até, caça-submarinos. Os níveis de desem penho eram contudo baixos e essas capacidades foram sendo esquecidas, ficando praticamente reduzidas às de reboque e patrulha, nos dias de hoje. Suas limitações para Salvamento residem principalmente na pequena tração de reboque (18 toneladas) e na propulsão diesel direta, que dificulta a manobra. Não obstante, elas têm prestado inestimáveis serviços, tendo se mostra do confiáveis e com elevada disponibilidade, mesmo após trinta anos de continuado serviço.

Os RAM classe"Triunfo", são rebocadores novos, construídos //

no Hrasil e adaptados para o serviço naval. Possuem equipamento de reboque melhor que o das CV, propulsor transversal na proa (bow thruster) e tração de 23,9 toneladas. Sua maior limitação está no sistema de propulsão, constituído de motor diesel, embre agem e hélices de passo fixo, que engrena em velocidade elevada, impondo esforços bruscos ao cabo de reboque no início da puxada.

Os RAM classe "Guilhen" são rebocadores poderosos, com 84 toneladas de tração, hélices de passo controlado e propulsor de proa, o que lhes confere excelente manobrabilidade.

O NA "Trindade" é ,na verdade, um rebocador com 34 tonetadas de tração e "bow thruster", possuindo, portanto, característi
cas superiores às des CV e RAM classe "Triunfo". Suas instala ções precárias em termos de habitabilidade e a ausência de outras capacidades parecem ter-lhe valido a classificação de navio de quarta classe (comando de capitão-tenente), não estando a
inda perfeitamente definidas as suas tarefas.

O NA "Gastão Moutinho" é um ex-NSS, que, por sua vez, foi u- "
ma adaptação de ATF, isto é, um rebocador de esquadra da Marinha
Americana. Desativado como NSS, perdeu sua capacidade instalada "
de mergulho com misturas gasosas (90 metros), mas é ainda uma
boa plataforma para mergulhos com ar comprimido (57 metros) e
pode fundear a quatro ferros, o que garante a necessária imobilidade. Embora sua propulsão diesel-elétrica permita bom contro
le de tração, ele deixa a desejar como rebocador em virtude de
possuir um único eixo e de ter sido retirada sua máquina de re
boque.

O NSS "Felinto Perry", adquirido em 1988, é um verdadeiro navio de salvamento e possui múltiplas capacidades. Além de ser um poderoso rebocador, com 90 toneladas de tração, possui instalação diesel-elétrica associada a dois propulsores longitudi-

mais e quatro transversais, todos com hélices de passo controla do e com comando informatizado, garantindo-lhe a capacidade de "posicionamento dinâmico", que consiste em poder pairar sob maquinas em um ponto determinado e com grande precisão, mesmo condições ambientais consideravelmente adversas. Essa habilidade permite a realização de mergulhos saturados a profundidades de 300 metros e de duração ilimitada, ocasião em que é utilizado o sino de mergulho organico. Pode também fundear a quatro pontos para longas permanências em faina, possuindo recursos de içamento como o guindaste "off shore" e a maquina de reboque . com capacidades de 30 e 150 toneladas, respectivamente. Além dis so, pode operar aeronaves do porte de um "Super-Puma" e possui canhões d'água para combate a incendios de grandes proporções(são tres.com 2400 m³/h cada).Para completar sua configuração está sendo estudada a aquisição de uma câmara submersível para resgate atmosférico de submarinistas e de um VSOR(Veículo Submarino de Operação Remota), uma especie de ROBOT comercial de o peração simples e custo relativamente baixo.

Nossos recursos incluem, ainda, algumas lanchas de escafandria, algum equipamento para esgoto e incêndio e algum material de marinharia específico, incluindo "beach gears", pontões e
cabos especiais de grande bitola.

Sem considerar os pequenos ajustes e implementações sem pre necessários em qualquer estrutura, podemos dizer que os recursos próprios da Marinha para Salvamento são adequados para
atender às nossas necessidades intrínsecas. Assim, por exemplo,
nossa maior unidade, o NAeL "Minas Gerais", poderá ser rebocada
com segurança por, pelo menos, tres de nossos navios de salvamen
to em ação isolada. Da mesma forma, navios mercantes de mesmo
porte, já têm são desencalhados e salvos sem auxílio extra-Marinha.

Com relação ao salvamento de submarinos, além da capacidade de localização por Sonar de Varradura Lateral e por um sistema de respondedores acústicos orgânicos do NSS "Felinto Perry", sua capacidada de mergulho profundo permite que sejam leva
dos ar a recursos de içamento, necessários à sobrevida ou resga
te de submarinos e suas tripulações, como um todo, sem mencionar //
a possibilidade de reparos estruturais submersos. Em acréscimo,
está em andamento a comeretização de um convênio com a USN, pelo
qual o navio apoiaria as operações do "Deep Submergence Rescue
Vessel", DSRV, ou de uma câmara de resgate, que são meios de sal
vamento, aerotransportáveis em caso de sinistro.

No que tange ao mergulho, mesmo sem considerar a grande ca pacidade do "Felinto Perry", não parece haver necessidade de in vestimentos significativos, podendo ser imaginadas melhorias de monta, apenas com medidas administrativas.

Naturalmente, uma redução no número de navios - por exem - plo, uma desativação gradativa das CV - poderá alterar essa situação, sugerindo que o programa de substituição, a ser implementado, não deixe de considerar a manutenção da nossa capacidade de Salvamento. Por oportuno, é importante continuar acompanhan - do as flutuações do Mercado Internacional de "Off Shore", que tem nos propiciado excelentes oportunidades, como no caso das aquisições do NSS "Felinto Perry", NOC" Antares" e outros. Aiada sob o mesmo enfoque, por que não considerar configurações patru lha/salvamento para reaperelhar as forças distritais, já que as CV, assim concebidas, têm tido um papel tão significativo?

SEÇÃO III - O PESSOAL ENVOLVIDO E SEU TREINAMENTO

note-

Os americanos têm um ditado a respeito do Salvamento Marí
timo que é, ao mesmo tempo, jocoso e significativa: " ...ciência
de assunções vagas, baseada em valores discutiveis, obtidos com

experimentos inconclusivos e levada a cabo com instrumentos de precisão duvidosa, por pessoas imprevisíveis e de questionável mentalidade." (I:V)

É importante observar que essa citação é repetida com orgulho pelo pessoal envolvido na Atividade, não obstante, à primeira vista, parecer um tanto perjorativa. Na verdade, a razão do
orgulho reside justamente no que fica nela subentendido: há tan
tas imponderabilidades numa faina, tantas têm que ser as improvisações, tão pouco convencionais e desprendidas têm que ser, às
vezes, as pessoas que a executam, tão concretos costumam ser os
resultados, que a Atividade de Salvamento fica carregada de encanto próprio e dá grande sentimento de realização profissio nal.

Por certo, esse entusiasmo varia com o temperamento de cada um e, todo aquele que conviveu com as pesadas fainas a bordo dos navios de salvamento sabe que alguns sobressaem em desempenho, não importando que especialidade ou qualificação tenham. Naturalmente, não é possível contar-se exclusivamente com o pendor natural, havendo necessidade de adestramento específico, que deva ser desenvolvido por bordo, mas também por estabele cimentos especializados.

Em nossa Marinha, essa tarefa está a cargo do Centro de Instrução e Adestramento Albirante Átiha Monteiro Aché, CIAMA, e do Centro de Adestramento Almirante Marques de Leão, CAAML. O primeiro se encarrega da formação e da atualização dos mergu - lhadores nos diversos níveis e,o segundo, promove o treinamento das tripulações dos navios de salvamento. Em ambos os casos, os cursos e estágios são ricos em demonstrações e trabalhos práticos, mas, sobretudo, carregados de grande objetividade, o que os coloca em vantagem com tantos outros, tão cheios de academismos e divagações inúteis.

Vemos, então, que as tripulações dos navios que fazem reboque e desencalhe não necessitam de formação especializada, sendo, os cursos e adestramentos promovidos pelo CAAML, suficientes
para mantã-las aptas para essas tarefas. Com relação à formação
de mergulhadores, sabemos que a Marinha foi pioneira no País e
que foi líder na tecnologia envolvida até a construção da ponte Rio-Niterói, ocasião em que tiveram início os mergulhos com
misturas de hélio e oxigênio, realizados no interior de tubulações e em profundidades de até 70 metros. Como era presumível,
o núcleo dessas atividades foi constituído por pessoal egresso
dos nossos quadros e, mesmo entre os civis, muitos haviam sido
treinados pelo CIAMA.

A aquisição de vários submarinos de origem americana e , em consequência, do NSS "Gastão Moutinho", resultou na absorção da tecnologia heliox e a MB novamente ombreou com o meio civil no início dos Anos Setenta. A partir dessa época, ocorreu um novo distanciamento, em consequência do progresso tecnológico decorrente da prospecção petrolífera no mar, especialmente no que se refere ao Mergulho Saturado, modalidade que exige considerável estrutura de apoio, mas que permite trabalhos submarinos de duração praticamente ilimitada.

O acompanhamento dessas atividades, facilitado pelo relacionamento com o pessoal oriundo da Marinha e pelas oportunida - des oferecidas no Exterior, permitiu a manutenção de um núcleo com conhecimentos para o novo salto e, assim, quando oportunidades apareceram, estávamos aptos para aproveitá-las. Com efeito, quando a Petrobrás sentiu necessidade de reduzir o número de a cidentes em mergulho e de desenvolver tecnologia própria em operações a grandes profundidades, encontrou na Marinha o parceiro ideal e financiou a construção de um centro hiperbárico no CIAMA, simulador que em nada fica a dever aos mais avançados do

Mundo e que nos permite formar e treinar mergulhadores e técnicos, além de permitir testes de sensores, armamentos e outros ar tefatos a grandes profundidadés. Da mesma forma, como já comente do anteriormente, quando o Mercado Internacional de "Off Shore" permitiu, foi possível adquirir o NSS "Felinto Perry" a preçe muito convidativo, principalmente se comparado com o da construção de uma unidade tão atualizada e com tantos recursos. Essa situação nos coloca outra vez a par das mais avançadas técnicas e em posição de explorar suas imensas possibilidades a níveis de Poder Marítimo e Naval.

Outro aspecto a ser considerado, no que se refere ao pesso al envolvido com maior frequência em Salvamento, é o de que exercem habitualmente outras atividades, em geral sem mútuo. Assim, as tripulações das corvetas e rebocadores realizam patrulhas e outras operações com seus navios, enquanto mergulha dores são quase sempre empregados nos reparos e em outros trabalhos, sem falar nos exercícios de combate e de desativação de explosivos, de que participam com treinamento especial. Uma das poucas interferências negativas, observada mais recentemente, es ta relacionada com a utilização continua de mergulhadores segurança de voo,o que tem implicado no destaque de um número muito elevado de praças nos navios que operam aeronaves, em pre juízo de seu adestramento e de outras atividades em que são in substituíveis. Deve ser lembrado que, para essa segurança, o proprio CIAMA forma e adestra equipes de nadadores de salvamento, NATSALV, que se constituem em solução necessária e suficiente.

No que se refere a deficiências em termos de treinamento, nos parece, que se resumem a necessidade de uma maior integração entre os adestramentos do CAAML e do CIAMA, propiciando um melhor conhecimento mútuo entre o pessoal de superfície e os mergulhadores. Já no que diz respeito aos efetivos, parece

interessante estabelecer um número mínimo padrão de mergulhado res pera compor os grupos espalhados pelos Distritos Nawais, número esse que a experiência pessoal do autor indica como sendo // de doze homens, para permitir a existênção de uma "massa crítica" ca" capaz de manter o adestramento próprio, em paralelo com a manutenção do material, com os destaques para os navios de so corro e com as eventuais indisponibilidades decorrentes de problemas de saúde.

Com base no que foi anteriormente discutido, podemos coneide de autinha dispõe de pessoal em quantidade e qualidade suficientes para suas necessidades em termos de Salvamento e que as eventuais correções ou ajustes são de pequena monta e de caráter administrativo. Podemos, também, inferir que a utilização plena dos recursos disponíveis em exercícios ou fainas resis constituir-se-á em fator decisivo para a manutenção e aprimoramento desse status quo, tai como em qualquer atividade.

SEÇÃO IV- OS SERVIÇOS EXTRA-MARINHA

Nas seções precedentes, vimos que a MB necessita de recursos materiais e humanos para atender às suas próprias necessidades de Socorro e Salvamento. Vimos também, que essas atividades são convergemtes, resultando na conveniência de serem atendidas por uma mesma estrutura organizacional, que, no nosso caso, é o SALVAMAR. A seguir, discutiremos a pertinência da utilização dessa estrutura para a prestação de serviços extra-Marinha.

Em um universo de recursos sabidamente escassos, como é o caso do Orçamento da Marinha, não há margem para gastos supérfluos, sendo natural o questionamento de nossa participação em qualquer atividade que não seja perfeitamente enquadrável na nossa destinação constitucional e são comuns as discussões em

em torno do tema.

Nessas ocasiões, ouve-se com freqüência que tal ou qual ação não é parte de nossa "atividade fim", ou que é questionável
sua relação "custo-benefício" para a Marinha. Assim, os levantamentos hidrográficos, as ações cívico-sociais (ACISO), o Salvamen
to e, até, o Socorro Marítimo, têm sido incluídos nessa polêmica,
não faltando sugestões, tais como a da sua transferência para o
meio civil, ou, a da criação de uma Guerda Costeira.

È interessante observar que, muitas vezes, a participação da Marinha nessas atividades é questionada mesmo para uso interno, havendo quem considere mais interessante a contratação de serviços, quando necessário, do que a manutenção de uma capacida de própria.

Conforme já discutimos anteriormente, no que diz respeito ao Socorro e Salvamento, não parece aceitável deixar as necessidades intrínsecas da Marinha a cargo de outras entidades. Naturalmente, isso não significa que não devamos recorrer ao meio civil, especialmente quando sejam necessários equipamentos de uso incomum nas nossas atividades, como é o caso des dragas, dos navios—guindastes de grande capacidade, de aeronaves especializadas e outros. Significa, sim, que não podemos depender de outrem para o atendimento de nossas necessidades mais freqüentes e específicas, ou que possam se concretizar em situações de grave risco ou de guerra, ocasião em que, setores civis dificilmente poderão ser obrigados a participar.

Durante a Secunda Guerra Mundial, havia na Marinha Britâni.

ca uma corrente de pensamento que acreditava ser mais conveniente concentrar os recursos no esforço ofensivo, não os desvian

do para o Salvamento. Tal linha se demonstrou incorreta e a par
ticipação direta da "Royal Navy" resultou em portos desobstruí
dos e na reabilitação de, pelo menos, o dobro da tonelagem que a

boa indústria naval inglesa conseguiu construir no mesmo perío do, isto é, entre 1939 e 1941.(1:52)

Por sua vez,a Marinha Americana, que após a Grande Guerra experimentara um contrato de salvamento com uma empresa comercial, viu-se, as vésperas de Pearl Harbour, com o abandono das atividades por aquela companhia, que considerava economicamente desinteressante operar na perigosa Costa do Pacífico. A perfeita compreensão da importância da Logística na Guerra Moderna e o próprio exemplo inglês, levaram-na, então, a investir pesada mente na estruturação de uma "força de Salvamento", que teve grande significado na preservação do Poder Marítimo Americano como um todo. Nessa ocasião, a USN passou a orquestrar, não apenas seus próprios recursos, mas também tudo o que havia disponível no ramo, sendo de grande valia a experiência aculmulada em fainas que realizara por sua conta, sem apoio da contratada,

Esses exemplos parecem não deixar dúvidas quanto a neces sidade de termos recursos próprios de Salvamento, que, em acrés cimo, precisam manter um bom nível de adestramento e uma boa experiência acumulada. Ora, em uma marinha pequena e contida co mo a nossa, não é esperável um grande número de acidentes e ne nhum adestramento formal tem o valor instrutivo das fainas re ais, especialmente numa atividade tão cheia de imponderabilide des. Como conseqüência, tudo nos leva a crer que a prestação de serviços remunerados represente uma econômica oportunidade pa ra esse aprendizado.

Não pode também ser esquecido, que o Salvamento é uma atividade de alto risco, com freqüência e remuneração incertas, o que não estimula a formação de empresas especializadas e permanentemente mobilizadas. Esse fato é mais um indutor de nossa participação, parte que somos de um poder governamental, necessariamente interessado na expressão marítima do Poder Nacio -

Magan Mainte

nal.

Essa participação tem, ainda, importantes implicações do ponto de vista da imagem da Marinha, quer no plano interno, quer no do Grande Público.Com efeito, em tempos de paz, quando as alças de mira não focalizam inimigos e os recursos são insufici entes para a realização de exercícios mais realisticos, é nas a tividades ditas"subsidiárias", que podemos experimentar um contato mais intimo com a realidade. Por certo, navios não estão simulando o encalhe, nem pescadores a matroca repre sentam um exercício com data e hora para terminar - são operações verdadeiras, nas quais o menor risco é o do fracasso e mobilização tem que ser real. Sabemos que algumas delas proporcionaram o envolvimento de navios diversos, aeronaves, unidades do Corpo de fuzileiros, recursos de entidades publicas e privadas, sem mencionar a necessidade de se decidir e agir correta mente, sob a pressão das enormes forças envolvidas e de um Mar que segue impassível suas proprias leis. Tais experiências, são prodigas em ensinamentos, não apenas técnicos, mas, principalmente morais, enchendo de orgulho os que delas participam e aprimo rando sua tenacidade e sua capacidade de decisão.

Em relação à opinião pública em geral, mais uma vez são es sas atividades as que mais contribuem para nossa boa imagem na Paz. As operações ACISO de nossos navios de assistência hospita lar. são experiências vividas que podem significar, no futuro, a diferença entre o sucesso e o fracasso de nossa Logística de Saúde em combate, mas, sobretudo, representam respeito e estima pela Marinha. O resgate de náufragos, o salvamento de navios, car gas e, cada vez mais, a prevenção de grandes desastres ecológi cos, são ações vistas com simpatia e gratidão por nosso povo. O trabalho da DHN na Hidrografia e no Balizamento, menos divulgado, é apreciado e valorizado pelos que o conhecem.

Essas realidades têm que ser consideradas de forma especial nos dias de hoje. Por certo, o questionamento do papel das forças Armadas e a busca atual de sua clara definição, não nos permitem desperdiçar oportunidades de preservar nossa imagem. A campanha publicitária da Marinha não pode deixar de apresentar esses trabalhos e seu significado para o País, mais compreensíveis para a população do que considerações de ordem estratégica.

Naturalmente, não se pretende aqui destacar essas atividades em detrimento de nossa melhor expressão combatente. Entre - tanto, precisamos cuidar para que nossa eventual dificuldade em identificar os reais problemas da Marinha não nos leve a blo - quear atividades benéficas. É preciso extremo cuidado ao classificar, isso ou aquilo, como atividade fim, ou com boa ou má re lação "custo-benefício", sob pena de esbarrarmos em indefini - ções ainda mais constrangedoras. Será que podemos considerar a aquisição de unidades com fraca defesa anti-aérea, como uma boa contribuição para nossa atividade fim, nos dias correntes? Du se ria melhor adquirir submarinos, que representam grande ameaça, mesmo desatualizados? Se, com razoável precisão podemos determinar custos, teremos igual capacidade para medir os benéfícios em uma Força Armada?

Especificamente com relação ao Salvamento, não parece previsível a possibilidade de seu abandono pela MB, nem mesmo a nível de serviço prestado a terceiros. Se observarmos, por exemplo, a Marinha Americana, veremos que, das atividades complementares, é a única inequivocamente realizada por ela. Vejamos: a Hidrografia está a cargo do "Hydrographic Office", civil; o Socorro é atendido pela "Coast Guard"; e, as ACISO, realizadas no Terceiro Mundo, o são por entidades filantrópicas.

Podemos então concluir, que o envolvimento da Marinha com

o Salvamento Marítimo lhe é praticamente compulsório, sendo tam bém benéfico sob diversos pontos de vista. É conveniente, entretanto, que essa participação seja convenientemente balizada, de modo a propiciar a manutenção de nosso nível de adestramento sem ônus expressivo e sem desestimular o desenvolvimento comercial da atividade. Oportunamente, serão sugeridas algumas ações nesse sentido.

CAPÍTULO 2

A LEGISLAÇÃO EM VIGOR

O Salvamento Marítimo no Brasil está regulado por leis na cionais e por regulamentações do Ministério da Marinha, sendo a Lei nº 7203, de 3 de julho de 1984, a mais atual e o princi pal documento sobre a matéria. Na seção que se segue, essa lei será analisada em detalhes e, na subsequente, discutir-se-á a regulamentação estabelecida pela Marinha.

SEÇÃO I -A LEI 7203 DE 03 DE JULHO DE 1984

Essa lei, cujo texto constitui o anexo A, cobre de maneira bastante ampla a matéria e permite a elaboração de uma boa regulamentação decorrente. Sua análise, artigo por artigo, permitirá uma visão clara do "espírito da lei" e facilitará a posterior discussão dequela regulamentação.

No Artigo lº, fica estabelecida sua abrangência, que com preende a assistência e selvamento de navios ou bena em perigo no mar, portos e vias navagáveis interiores, bem como, os danos causados a terceiros ou ao meio ambiente. Esse artigo, que
ainda apresenta algumas definições elucidativas, é bastante
claro e cristaliza a idéia de que o salvamento está ligado apenas ao material e que a lei se aplica também aos danos even
tualmente causados a terceiros e ao meio ambiente.

O Artigo 2º atribui ao Ministério da Marinha a coordenação e controle das atividades de assistência e salvamento, estabelecendo que ele poderá delegar a execução de tais servi ços a outros órgãos públicos e,por concessão, a particulares.

A seguir, no Artigo 3º, fica caracterizada a responsabilidade do proprietário do navio ou bem, em relação a danos a ter ceiros ou ao meio ambiente, estabelecendo, como sua obrigação, a

prevenção ou minimização desses danos. Essa postura em relação ao meio ambiente vem de encontro à crescente preocupação mundial com o assunto e faz desse artigo um dos mais importantes.

O Artigo 4º dá ao proprietário o direito de escolber o salvador, ressalvado o prescrito no Artigo 9º, que atribui à autoridade naval o poder de intervir na operação de salvamento, sempre que julgar necessário para prevenir, controlar ou evitar danos ao meio ambiente ou à propriedade de terceiros. Conforme comentado anteriormente, a preocupação ecológica se faz e vidente e esse poder atribuído à Marinha deve ser cuidadosamen te discutido.

Com efeito,o clamor público a respeito de possíveis desastres ecológicos decorrentes de acidentes marítimos, tem sido ca //
da vez mais frequente e a conotação emocional que assume é nor
malmente explorada pela mídia sensacionalista, por grupos ambi- //
entalistas, por políticos em busca de notoriedade e até, por en- //
tidades governamentais tentando obter recursos. Como ílustração,
podem ser citados casos como o do NM "Golden Unity", que ênca lhou em Abrolhos, o NM "Mineral Star", na Ilha Grande e do pes- //
queiro chinês que ainda está na ilha da Trindade.

No primeiro caso, após o salvamento pela Marinha, o próprio Instituto Brasileiro do Meio Ambiente, IBAMA, tentou imputar ao navio acidentado a responsabilidade pela destruição de nada menos que seis milhas náuticas de sólidos corais, o que, se a ação tivesse exito, certamente traria sérios prejuízos para a imagem e credibilidade das autoridades brasileiras, junto aos foros de justiça internacionais. No caso do "Mineral Star", a celeuma criada pelos ambientalistas, resultou na presença constante e inoportuna de pessoas sem qualquer habilitação à bordo, a pretexto de executar tarefas ridículas, como varrer papéis ou recolher trapos, em um navio sob ameaça de perda total e, conse-

dentemente, em situação de despejar toneladas de combustível, lubrificantes e outros poluentes de maneira descontrolada. Em relação ao pesqueiro chinês, o armador não teve recursos ou não quis providenciar o desencalhe, ocasião em que, nos parece, a Marinha deveria ter aplicado o disposto no Artigo 9º, isto é, ter procedido ao salvamento à revelia do proprietário, arrestando o navio até o pagamento dos custos da operação. Tal ação teria evitado a situação presente, quando parlamentares e ambientalistas começam a precsionar para um salvamento com muito menor probabilidade de êxito ou para operações de retirada de óleo, como ocorreu, às custas da MB.

Esses exemplos são apenas alguns, entre muitos, em que a Ma rinha esbarra com o dilema de aguardar a ação dos armadores - quase sempre cobertos por seguros e, não raro, interessados até na perda total do navio - ou de decidir-se pela aplicação do Artigo 9º.É importante observar que, normalmente, o tempo para a tomada de decisão é exíguo e a demora leva, quase sempre, ao agravamento da situação. Assim, é preciso que avaliações cuidadosas sejam realizadas nesses casos, para que, fainas banais e aparentemente fora de nossas atribuições, não venham a se transformar em operações onerosas, que, afinal, se tornem compulsórias // por força da opinião pública e as expensas da Marinha.

O Artigo 5º estabelece as obrigações do comandante da embarcação em perigo,o qual deverá envidar os melhores esforços para obter assistência, colaborar com o salvador e evitar danos a terceiros e ao meio ambiente. Da mesma forma, o Artigo 6º estabelece as obrigações do salvador, que são, basicamente, as de também envidar esforços e providenciar ou aceitar auxílio de outros salvadores, se necessário e razpável.

No Artigo 7º, fica estabelecida a jurisdição dos tribunais brasileiros sobre os salvamentos marítimos em águas brasilei -

ras e envolvendo embarcação brasileira. O parágrafo único desse artigo torna nula qualquer cláusula contratual dando competência a tribunal estrangeiro nesses casos.

Os Artigos 8º e 10º estabelecem o direito de remuneração pelo salvador. Esse último artigo define que a remuneração re - sultará de acordo entre as partes e, nos seus quatro parágrafos, estipula que essa remuneração não pode exceder o valor da coisa salva, que, em caso de fracasso de salvamento no qual tenham // sido evitados danos a terceiros ou ao meio ambiente, o salvador tem direito ao reembolso de suas despesas e que, caso não haja acordo entre armador e salvador, o pagamento será fixado por ar // bitragem de tribunal qualificado para esse fim pelo Poder Executivo.

O Artigo Il é bastante claro e trata do direito a pagamen to em separado para fainas de salvamento e de reboque contrata do, se o perigo aparecido durante o reboque não tiver decorrido de culpa do rebocador.

No Artigo 12, são estabelecidos os prazos para a prescri ção de ações relativas a salvamento e o Artigo 13 estabelece o //
privilégio das dívidas decorrentes de salvamento em ralação as
demais que possa ter o navio ou bem salvo, mesmo que garantidas
por hipoteca ou penhor, visando assegurar ao salvador a sua remuneração.

O de número 14 define, como "autoridades navais", as do Ministério da Marinha e os de números 15 e 16 são o fecho da Lei.

Como pode ser visto, a Lei 7.203 procura garantir a remune ração do salvador, estimulando o interesse de participação commercial na atividade, atribui responsabilidades e autoriza a intervenção da Marinha para evitar danos a terceiros e ao meio ambiente. Seu texto consiso e claro faz dela um instrumento bas //

bastante satisfatório para o fim a que se destina.

SEÇÃO II-A RESULAMENTAÇÃO ESTABELECIDA PELA MARINHA

O SALVAMAR, ao ser criado, já tinha previstas atribuições em //
relação ao Salvamento Marítimo, em acrescimo às de Socorro. Assim
é, que, no texto do Aviso nº N-0201 de 20 de fevereiro de 1970, a- //
to de sua criação, vamos encontrar referência ao fato de compe tir à Marinha "prestar assistência, salvamento ou resgate de pes
soal e/ou material de acordo com as instruções em vigor e sem
desestimular a iniciativa privada"

Esse documento atribui ao Comando de Operações Navais, CON,

a tarefa de supervisão e coordenação do SALVAMAR, cabendo-lhe elaborar e aprovar as normas que julgar necessárias. O SALVAMAR é
dividido em sub-regiões correspondentes aos Distritos Navais,
que são os Centros de Coordenação de Salvamento e que podem delegar competência as capitanias e demais órgãos da rede da Dire
toria de Portos e Costas, para exercer essas funções, caso necessário.

A estrutura, assim montada, é acionada sempre que a Marinha necessita proceder o salvamento de quaisquer de seus meios, ou quando é solicitada sua ação pelo meio civil. No segundo caso, os serviços são normalmente indenizáveis e, para regulamentar sua e xecução, está em vigor a COMOPNAVINST(Instrução Permanente do CON) 13-12 de 5 de junho de 1989.

A referida instrução estabelece, no seu ítem 3, algumas definições e, no ítem 4, os procedimentos e as providências preliminares para a realização de uma faina de salvamento. Nesse último íntem, fica determinado que o emprego de meios navais dar-se-á por solicitação do proprietário do navio ou bem em perigo, mediante a satisfação de determinadas exigências. Além disso, como não se trata de um serviço compulsório para a Marinha, ele só será exe-

cutado se o Distrito Maval envolvido o julgar dentro de seus interesses e possibilidades. Ainda nesse item, é previsto o sal vamento sem a formalização do pedido ou do cumprimento das e-xigências, quando a embarcação em perigo representar risco para a navegação, meio ambiente, ou que a demora em prestar assis tência possa acarretar sua perda ou agravar a situação.

quando necessárias, do porto para onde deve ser levado o aci - dentado e isenta de indenização os barcos de pesca nacionais de menos de 20 toneladas de deslocamento (no texto, 20 tonela - das brutas de deslocamento, o que é incorreto). Com relação as exigências, são estabelecidos a Declaração de Garantia, a Declaração de Compromisso e o Depósito Prévio, cabendo ressaltar que esse depósito está estipulado em termos de Maior Valor de Referência MVR, atualmente sem significado ante as normas governamentais de desindexação da economia.

vais relativas às fainas de salvamento e,ao que parece,é omis so quanto ao Artigo 2º, parágrafo único, da Lei 7203, que permite à Marinha delegar a execução dos serviços de salvamento a outros órgãos governamentais ou a particulares. Salvo melhor juízo, essa delegação poderia estar melhor regulada, a fim de // facilitar a decisão pelos escalões mais baixos do SALVAMAR, explicitando-se as exigências de qualificação, registro e outras relativas ao salvador e seu equipamento, quando a faina não estiver a cargo da MB.

O ítem 6 trata da indenização dos serviços de salvamento e outros, constando no seu texto que a sua realização pela MB não deve fazer concorrência com as empresas privadas. Esse aspecto torna importante uma reavaliação dos anexos à COMOPNAV-INST, que tratam do cálculo da indenização.

Efetivamente,o propósito de não concorrer com a iniciativa privada não pode ser exacerbado, tendo em vista a pouca expressão das empresas voltadas para a atividade no País e o pró prio interesse da MB no adestramento que resulta dessas fainas. Assim, um custo muito elevado poderá tornar-se demasiado para o armador, podendo levá-lo ao abandono do navio ou bem, situação nada benéfica e que poderá significar nosso envolvimento compulsório, para evitar poluição ou qualquer outro "mal maior", co mo já discutido. Dessa forma, se o custo elevado é indesejável e um serviço barato desincentiva a iniciativa privada, podemos concluir que o ideal seria termos indenizações próximas ao valor de mercado, situação em que as exigências rigorosas que fazemos ainda privilegiariam os contratos particulares, normalmen te regidos pela regra do "no cure-no pay", isto é, só há pagamen to se houver resultado útil.

À luz da discussão precedente, podemos identificar dois as pectos indesejáveis nos documentos que regulam essas indenizações .Em primeiro lugar, são portarias do Exmo.Sr.Ministro Marinha, emanadas, portanto, de um nível decisório muito elevado, o que torna difícil sua atualização e resulta em preços elevados quando da emissão do documento ou aviltados quando de sua caducidade. C segundo aspecto diz respeito ao valor igual atribuido ao emprego de recursos diferentes,o que também foge a normalidade do mercado, tornando uma operação mais barata ou ca ra em função, por exemplo, da maior ou menor tração do rebocador utilizado e cujo preço não considera essa característica. Em acrescimo, há necessidade de estabelecer o valor de indenizações para o emprego do NSS como "Diving Support Vessel", DSV, cujo va lor não pode ser confundido com o das operações de mergulho ou com o emprego de rebocadores previstos nas portarias, já que se trata de navio altamente especializado e de custo operacional

elevado, quando realizando essas tarefas específicas.

Como corolário, parece desejável estabelecer uma gradação nos custos para utilização das diversas classes de navios, fixando-se uma tabela proporcional, cujo valor unitário seria, por exemplo, correspondente ao da indenização a ser paga por dia de uso de uma CV Classe "Imperial Marinheiro" e, os demais valores, múltiplos e frações dele. A gradação correta poderia ser obtida por consulta ao Sindicato de Armadores, SINDARMA, ta refa que foge ao escopo deste trabalho. Com relação ao emprego de mergulhadores, o mesmo poderia ser conseguido com apoio des entidades de classe petronais e de trabalhadores.

Em ambos os casos,o custo final seria obtido pela multiplicação desses índices por um valor estabelecido pelo CON e
por ele alterado, sempre que necessário. Para tal, é necessário
que lhe seja delegada competência pelo Exmo. Sr. Ministro da Ma
rinha.

A necessidade de atualizar alguns ítens da COMOPNAVINST, bem como, a visualização de algumas idéias para otimizá-la, su gerem sua reformulação e também a de alguns documentos correlatos. Convém, entretanto, analisar o texto da Convenção sobre Salvamento, 1989, antes de pensar nos detalhes dessa reformulação.

CAPÍTULO 3

A CONVENÇÃO INTERNACIONAL SOBRE SALVAMENTO, 1989

A idéia de realizar uma nova conferência sobre Salvamento começou a tomar corpo a partir da quadragéssima sessão do Conselho da IMO(do inglês International Maritime Organization) em 1978, na qual foram discutidas questões legais levantadas em de corrência do desastre ocorrido com o NT "Amoco Cadiz" na Mancha, "Entre essas questões, muitas estavam relacionadas com o regimen de Assistência e Salvamento contido na Convenção de Bruxelas, de 23 de setembro de 1910, Unificação de Certas Regras de Direi to Relativas à Assistência e Salvamento no Mar, e no Protocolo de 1967, sobre o mesmo tema.

Inúmeras outras sessões se seguiram na IMO e no Comitê Ma rítimo Internacional, CMI, tendo-se chegado à conclusão, já em 1987, de que deveria ser convocada uma nova conferência, que foi afinal realizada em abril de 1989, em Londres. Durante essas ses sões, nas quais foi preparado o projeto preliminar, formou-se o consenso de que a Convenção não deveria englobar questões relativas à intervenção do Estado Costeiro, nem as operações de Salvamento conduzidas por autoridades públicas no contexto de intervenção. Ainda, firmou-se como propósito, aumentar o estímulo à indústria de salvamento, bem como à presteza e eficácia das operações correlatas.

Como pode ser observado, a Conferência nasceu da crescente preocupação em evitar danos ao meio ambiente causados por acidentes marítimos e, conseqüentemente, da necessidade de estimu lar o Salvamento em bases comerciais. Certamente, empresas holan desas e de outras nacionalidades, tradicionais prestadoras de seviços nesse ramo, tiveram parte ativa nessa motivação, fazendo crer que a Convenção tenha incluído dispositivos efetivos de estímulo à atividade, o que vai ao encontro dos interesses do

Poder Maritimo Brasileiro.

O Brasil fez-se representar na Conferência por uma delega ção composta por diplomatas do Ministério das Relações Exterio res, representantes da Marinha, da Companhia de Navegação da Vale do Rio Doce, DOCENAVE, e da PETROBRÁS, Petróleo Brasileiro SA. Essa delegação participou ativamente dos trabalhos e assinou a Convenção em 28 de abril de 1989.

Essa assinatura se enquadra no Artigo 28, parágrafo 2(b), da própria Convenção, como "assinatura sujeita a ratificação", necessitando, portanto, que ela seja submetida pelo Poder Executivo ao Congresso Nacional para aprovação por decreto, que, por sua vez, deverá ser promulgado por outro decreto do Presidente. Cumpridas essas etapas, esse instrumento deverá ser depositado junto ao Secretário-Geral da IMO, como ratificação do nosso Go verno.

Conforme o Artigo 29,a Convenção entrará em vigor um ano após ter sido ratificada por 15 países e surtirá efeito, para quem a ratificar após a entrada em vigor, igualmente um a- no depois de sua ratificação pelo país em questão.

Cumpre observar que ainda não existe uma tradução oficial da Convenção e que o texto em português, contido no anexo C, foi traduzido dos originais pelo autor, não sendo, portanto, reconhecido oficialmente, nem sendo inteiramente confiável sob o ponto de vista jurídico, especialmente no que se refere ao jar gão e peculiaridades da justiça marítima.

Feita esta ressalva, procuraremos discorrer sobre a Con - venção, visando estabelecer os eventuais pontos de conflito com a nossa legislação em vigor ou os dispositivos que possam favorecer a ação da Marinha na atividade.

SEÇÃO I-A CONVENÇÃO E A LEI BRASILEIRA

Na presente seção, comentaremos o Texto Convencional procurando verificar se seus dispositivos estão cobertos pela legis- //
lação brasileira, em especial pela Lei 7.203, doravante denominada "a Lei". Para tornar menos árida a leitura, alguns artigos, que
não suscitarem dúvidas ou conflitos, não serão comentados.

preâmbulo desse texto torna clara sua motivação ecológica e de estímulo às pessoas que realizam operações de salvamento, assim como, identifica a necessidade de atualizar as normas
estabelecidas na Conferência de Bruxelas, 1910, visando firmar, através de acordo, novas regras internacionais.

Seu Capítulo I, Generalidades, começa por um artigo contendo definições elucidativas, entre as quais, a única discrepância em relação à Lei diz respeito ao fato de que uma "operação de salvamento" pode ser realizada em qualquer corpo d'água e não, apenas, em vias navegáveis. Tal diferença parece, contudo, irrelevante, já que uma faina em águas não navegáveis, muito provavelmente es capará ao controle da MB e ao seu interesse.

Já o Artigo 2, que trata da aplicação da Convenção e estabe lece que ela será usada para arbitrar ou julgar questões relativas aos assuntos nela tratados, assumirá algum significado se o Brasil vier a ratificá-la, situação em que, teremos que aplicar seus dispositivos. Assim, se esses forem contrários à nossa legis lação, teremos que alterá-la.

O Artigo 3 exclui de suas disposições as plataformas de prospecção mineral, quando em posição e operando. A PETROBRÁS, nossa principal interessada no assunto, está satisfeita com esse dispositivo que, também, não colide com a Lei.

O Artigo 4 não tem importância para o controle da atividade de salvamento, mas tem para a marinha. Ele estabelece que navios de guerra ou de estado não estão sujeitos à Convenção, a menos que o Estado de sua bandeira decida aplicá-la. Tal situeção poderá ocorrer no caso de sinistro envolvendo algum de nos sos navios, momento em que deveremos estar aptos para avaliar a conveniência ou não de aplicar seus dispositivos.

O Artigo 5, que trata das operações controladas ou conduzidas por autoridades públicas, é de grande importância, pois dispensa a Marinha de aplicar a Convenção quando ela própria estiver realizando a faina, o que torna desnecessária qualquer alteração nas nossas normas, se assim o desejarmos. É possível, contudo, que sua aplicação seja vantajosa em alguns casos.

O Artigo 6,a respeito de contratos, reforça o comentário <u>a</u> cima, pois assegura a prevalência de um contrato firmado sobre os dispositivos da Convenção. Isso significa que poderemos continuar usando nossas próprias regras, mesmo sem considerar o Artigo anterior, desde que as estabeleçamos em contrato prévio , como, aliás, já é feito. Esse artigo define, ainda, competência para os comandantes e armadores firmarem contratos e é atendido pelo Artigo 5º da Lei.

O Capítulo II trata de execução das operações de salvamento to e seu Artigo 8 é plenamente atendido pelos de número 5 e 6 da Læi, que estabelecem obrigações para salvadores e salvados. Da masma forma, os Artigos de número 9 da Lei e da Convenção estabelecem, igualmente, o direito de intervenção da autoridade pública sempre que houver ameaças ao meio ambiente, como já comentado.

O Artigo 10 é coberto pela Lei nº 7273 de 10 de dezembro de 1984 e pelo Código Penal Brasileiro, Artigo 135, que estabele cem obrigatoriedade de prestar socorro à pessoas em perigo e pena para a omissão em fazê-lo, respectivamente.

O Artigo II, que estimula a cooperação, pode melhor ser a -

tendido através de uma revisão na COMOPNAVINST, na qual poder-se ia prever explicitamente a necessidade de cooperar com os salva // dores, no sentido de facilitar autorizações para arribadas, atra-cações, etc. para os navios socorridos.

Capítulo III é o que traz maiores inovações e estabelece as regras para o pagamento dos serviços de salvamento. Essa importância, contudo, terá mais significado para a arbitragem das questões do que para a regulamentação ou aplicação pela Marinha, exetuando, talvez, a possibilidade de cobrarmos a compensação especial de que trata o Artigo 14, quando operações por nós conduzidas evitarem danos ao meio ambiente.

Deve ser observado, que esse artigo representa uma exceção à regra do "no cure-no pay", que rege normalmente os contratos internacionais de salvamento. Com efeito, fica aí estipulado o pa gamento das despesas do salvador e de mais uma compensação que varia entre 30 e 100% do valor delas, caso ele consiga evitar da nos ao meio ambiente, mesmo que não salve o navio. Assim, esse dis positivo representa um estímulo à atividade, já que, na maioria das vezes, irá garantir ao perito em salvamento o ressarcimento de seus gastos e, ate, um tanto a mais, tenha ou não sucesso. O con trato padrão denominado "Lloyds Open Form", adotado internacio nalmente, mostra, na sua edição de 1990, que o mecanismo já está vigorando, embora a Convenção ainda não esteja (anexo D).

Os artigos subsequentes tratam da repartição do pagamento entre salvadores e da gratuidade do salvamento de pessoas, sem discrepâncias com o contido na nossa legislação. Da mesma forma, o Artigo 17 é conforme com o de nº 11 da Lei, tratando de serviços a partir de uma faina de reboque ou outros serviços adrede contratados.

O Artigo 19, que trata da dispensa de pagamento por armadores que não tenham autorizado a operação, perde o significado p<u>a</u> ra a marinha pela possibilidade de aplicação dos artigos 9º da Lei e 9 da Convenção, que nos permitem intervir para proteger o meio ambiente, único caso em que parece razoável agir a rewelia do armador ou seu representante.

O Capítulo IV trata dos protestos e ações judiciais.É importante observar que essas causas são cíveis e comerciais, nada tendo a ver com o Tribunal Marítimo, que é um órgão do Poder Executivo, encarregado de apurar responsabilidades na esfera puramente técnica. Nesse capítulo, ficam assegurados os direitos de retenção do navio ou bem salvos, por ação do salvador, até o pagamento das dívidas do armador ou de garantia bancária dessa indenização. Tudo isso está amparado pelo Artigo 13 da Lei, que prioriza as dívidas de salvamento em relação as demais.

Ainda nesse capítulo, são estabelecidas regras relativas a adiantamentos, prescrição de ações, juros e outras, sem conflitos com as nossas leis, assim como, são excluídos dos dispositivos, as cargas pertencentes a um Estado e amparedas por imunidades derivadas de soberania.

O Capítulo V,apresenta as cláusulas finais, estabelecendo os procedimentos para ratificação,aprovação e edesão à Convenção, de que já tratamos. Cuida ainda das reservas, entre as quais, tem significado a de número 1(d) do Artigo 33, relativa a bens que constituem patrimônio histórico, assunto que é coberto pela Lei 7542, de 26 de setembro de 1986. Por oportuno, convém comentar que essa lei parece ter sido elaborada sob um clima emocional, impondo regras, salvo melhor juízo, draconianas e xenófobas, que estimulam a burla e atribuem à Marinha um pesado encargo de fiscalização, sugerindo sua tempestiva e serena revisão.

Ma Ata Final da Conferência, não traduzida inteiramente no anexo C, foram apresentados tres termos aditivos de pequena im-

portância nara a atuação da Marinha. Estão relacionadas com a ar bitragem das questões entre salvadores e salvados, com as Regras lorque-Antuérpia relativas as despesas das seguradoras com o dis // positivo denominado "avaria grossa!" e com recomendações aos Es- // tados Membros e à IMO para a implementação e divulgação da Convenção.

SEÇÃO II-PROVIDÊNCIAS RELATIVAS À CONVENÇÃO

Mo Capítulo 2, foi discutida a legislação brasileira a respeito do Salvamento Marítimo e, na seção precedente, fizemos seu confronto com as disposições da Convenção. Como foi possível observar, não há conflitos entre os documentos analisados e a maioria dos dispositivos da Convenção está coberta pelo espírito da Lei, enquanto alguns outros têm respaldo em leis mais específicas. Assim, não há necessidade de modificar nossa legislação pera atender aos preceitos convencionais, caso venhamos a ratificálos.

Por outro lado, vimos que ela encerra ressalvas liberando a autoridade pública e o Estado do cumprimento de suas regras, o que nos deixa em posição muito cômoda com relação as instruções elaboradas pela Marinha, que só serão alteradas se assim o desejarmos.

Do acima exposto, podemos concluir que a ratificação do Tex to Convencional por nosso País não imporá alterações na nossa legislação, nem nas instruções em vigor na MB. Da mesma forma, poderíamos afirmar que não há razões para divergências com outros Estados signatários, caso não a ratifiquemos, pois nossas leis não a contrariam nem vice-versa. Entretanto, sua aceitação traria benefícios ao Brasil no plano das relações internacionais, por fazê-lo membro de um acordo patrocinado por organismo do qual fazemos parte e que representa um passo na direção de uma maior

uniformidade de procedimento: pelas nações marítimas. Em acreścimo, ela representará um estímulo à atividade comercial de salvamento, aspecto que é favorável à expansão do nosso Poder Marítimo e de interesse direto para a MB.

Esse fato coloca o nosso Ministério na posição de órgão público mais indicado para propor aquele ato de adesão, visto que não há motivações maiores em outros setores. Assim, seria conveniente que o Excelentíssimo Senhor Ministro da Marinha fizesse exposição de motivos à Presidência da República, sugerindo a adoção das providências cabíveis, ou que, alternativamente, solicitas se tal ação ao Ministério das Relações Exteriores.

Qualquer que seja a linha de ação adotada, é importante que se dispare o processo com relativa brevidade e que sua tramitação seja convenientemente acompanhada para evitar excessiva demora. Essa preocupação pode ser facilmente justificada se tomarmos como exemplo a Convenção de 1979 em Hamburgo, cujo texto só foi reconhecido por decreto em 1991, demora que decorreu, aparentemente, de um menor incentivo para sua adoção (DL 85 de 11/4/91).

A partir da promulgação do decreto aprovando o Texto Con - vencional, ele passará a ter força de lei no plano interno e poderá ser feito o depósito do nosso instrumento de adesão junto ao Secretário-Geral da IMO. Se assa providência ocorrer antes da data de entrada em vigor da Convenção, ela surtirá efeito para nos nessa data. Caso o seja mais tarde, isso ocorrerá um ano após o depósito.

Como providência inicial desse processo, sugere-se o encaminamento do texto em português (anexo C) à Diretoria de Portos e Costas para verificação da propriedade jurídica dos termos usádos para traduzir os originais e para eventuais modificações que melhorem sua compreensão. Em seguida, poder-sa-ia submeter ao Ministro uma proposta a ser enviada à Presidência ou ao MRE, com forme sua decisão.

CAPITULD 4

CONCLUSÃO

Ao longo deste trabalho, vimos que o resgate de vidas em perigo numa Força Armada tem uma importância que transcende a das simples razões humanitárias ou a dos frios cálculos de tempo e custo de formação de combatentes especializados. Vimos que os investimentos em segurança têm um efeito significativo sobre o desempenho do guerreiro, mantendo acesa sua vontade de viver e, com ela, seus reflexos e habilidades.

Além disso, vimos que compromissos internacionais nos obrigam a manter um serviço para a salvaguarda da vida humana e que a organização que o executa, o SALVAMAR, é parte da estrutura da Marinha, não se destinando a atender apenas ao seu pessoal, mas, também, a qualquer pessoa.

Concluimos, também, ser essa estrutura perfeitamente adaptada ao Salvamento de Material, que é uma necessidade intrínseca
da Marinha, que se confunde com o Socorro em muitos casos e que
nos é imposto em decorrência do pouco interesse que desperta co
mercialmente e do clamor público nos casos de ameaça ao meio am
biente.

Nesse contexto, discutimos nosso envolvimento nos salvamentos extra-Marinha e verificamos a importância dessa ação para nos mantermos adestrados na correspondente função logística, assim como, para a motivação do público interno e, cada dia mais, para valorizar nossa força Singular perante o grande público, em paralelo com outras atividades denominadas subsidiárias.

Verificamos que nossa legislação sobre o assunto, em especial al a Lei 7203, está atualizada e não necessita ser alterada para atender aos preceitos da Convenção Internacional Sobre Salvamento, 1989. Com relação à regulamentação estabelecida pela Marinha,

mais precisamente a COMOPNAVINST 13-12, verificamos que contém al gumas impropriedades e desatualizações que merecem ser corrigi - das, apesar de não apresentar conflitos com o Texto Convencional.

finalmente, concluimos que ratificar a Convenção é providência que interessa a Marinha e fortalece nosso Poder Marítimo, sugerindo que o nosso Ministério tome a iniciativa para que se con
cretize esse ato jurídico internacional.

Naturalmente, das constatações citades, poderiam decorrer inú meras providências, cujo detalhamento exigiria uma profundidade bem maior do que a permitida pelo tempo e recursos alocados para este trabalho. Ainda assim, na seção que se segue, procuraremos ali nhavar as idéias gerais para nortear essas providências.

SEÇÃO I -ALGUMAS IDEIAS

As providencias aqui sugeridas, antes de representar um produto acabado, pretendem ser idéias a investigar, seguindo mais a linha de "brein storming". Dessa forma, elgumas delas serão bastan te superficiais, enquanto outras terão maior detalhamento.

Para melhor apresentação, elas serão listadas em tópicos distintos.

Relativas aos meios para Salvamento-Conquanto os meios navais para Salvamento tenham sido considerados suficientes e adequados às nossas necessidades, algumas melhorias parecem convenientes.

A primeira delas diz respeito ao NA "Trindade", que, aparente mente estaria melhor sob subordinação da Esquadra, para reboque de alvos de artilharia, para servir de alvo para tiro torpédico de submarinos, para exercitar navios daquela força como rebocados, para eventuais recolhimentos de torpedos na indisponibilidade do "Almirante Hess" e outros serviços. Deve ser observado que essa proposição é de caráter essencialmente pragmático, procurando do-

tar a Esquadra de um recurso próprio para essas ações, dispensando-a de ter que concatenar sua programação com a de outro comando operativo, no caso, o Grupamento Naval do Sudeste, via 1º Distri
to Maval. Pode parecer que tal subordinação não seja necessária,
mas, na verdade, o "incômodo" da solicitação entre os Comandos, especialmente quando a missão não foi prevista com maior antecedên
cia, faz com que a Esquadra lance mão de meios próprios, nem sem pre os mais indicados, seja pelo consumo elevado, seja por repre sentar o subempreço de navios especializados. Assim tem sido, por
exemplo, com o NSS "Felinto Perry", nosso rebocador de maior consu
mo, que é freqüentemente empregado nessas tarefas, com prejuízos a
dicionais para o seu adestramento específico como Navio de Salva
mento.

A segunda sugestão se refere a esse navio.Como comentado an teriormente, ele foi adquirido através de um negócio de oportunidade, em que uma oferta maior no Mercado Internacional de "Off Shore" permitiu à MB comprar um navio atualizado e versátil a preço muito inferior ao de construção.É interessante comentar, que a Marinha Britânica concluiu, após cêrca de oito anos de erros e acertos, a construção de navio com as mesmas característi — cas, a um custo bastante maior. Assim, o que se sugere é a libera — ção de recursos para completar com brevidade a dotação prevista nos seus requisitos de alto nível, permitindo que suas "habili dades" sejam treinadas e avaliadas no curto prazo, sem desperdício das vantagens que seu baixo custo representou.

Em acrescimo, sugere-se que esse navio, tão específico e so fisticado, receba tratamento diferenciado no que tange à sua manu
tenção e ao seu abastecimento de sobressalentes, sendo contrata dos serviços dos fabricantes para alguns dos seus sistemas, que
são únicos na MB e não justificam a formação de capacidade própria de reparo, nem enquedramento na catalogação padronizada da

Diretoria de Abastecimento.

Essas providências nos colocariam em posição de denunciar ou de não firmar o convênio para resgate de pessoal de submari no com a Marinha Americana, de eficácia duvidosa na opinião do autor e que envolve gastos consideráveis e sem retorno.

A terceira idéia, menos aprofundada, refere-se ao programa de substituição das CV Classe "Imperial Marinheiro", quando ini ciado. Sugere-se que a atual configuração patrulha-reboque seja mantida, buscando-se também um bom índice de nacionalização. A esse respeito, parece interessante considerar a grande capacitação em turbina a gás e em eletricidade do nosso Parque Indus - trial, o que torna bastante atraente uma concepção turbo-elétrica de elevada voltagem (corrente alternada)e baixo peso.

Uma quarta sugestão é voltada para a montagem de um contente nedor aéro-transportável com material de mergulho, permitindo a realização de fainas de relativa complexidade em locais distantes e com apoio de meios flutuantes de oportunidade. Mos parece que essa providência aliaria um baixo custo a uma grande efeti vidade, além de aumentar em muito a flexibilidade de emprego de // nossos mergulhadores.

Relativas ao pessoal - As sugestões relativas ao pessoal também têm um caráter de aprimoramento, não representando neces sidades imperiosas.

A primeira seria relative aos cursos do CAAML e do CIAMA, que poderiam ter partes comuns realizadas, conforme o caso, num ou noutro Centro. O maior conhecimento mútuo daí decorrente, con tribuiria para um desempenho otimizado nas fainas reais.

A segunda diz respeito à correta utilização do pessoal adestrado em NATSALV, isto é, treinado para o resgate de pilotos, que deve efetivamente ser empregado nas equipes de segurança

de voo, de modo a evitar o destaque desnecessário de mergulhado res, que tanto prejudica seu adestramento e nada acrescenta em termos de eficácia. Como sugestão adicional a esse respeito, caso persistam as dificuldades em manter ativas e adestradas as equipes de cada navio, poder-se-ia imaginar a concentração de um contingente MATSALV na Base Almirante Castro e Silva ou na Base Naval do Rio de Janeiro, por exemplo, que o manteria pronto e equipado para os destaques.

A terceira seria a de alterar as tabelas de lotação dos Grupos de Mergulho distritais, padronizando-os em doze homens, a exceção do grupo de Ladário que poderia ter apenas seis, em vir tude da menor intensidade de emprego.

Relativas à Comunicação Social - No momento atual, em que as forças Armadas têm sido alvo de críticas e questionamentos, nos parece muito importante aproveitar toda e qualquer opertunidade para valorizar o trabalho da Marinha. Se considerarmos que as atividades complementares são as melhor visualizadas pe lo Grande Público, acreditamos ser de bom efeito divulgar da ma neira mais ampla as fainas bem sucedidas e sua importância para o País. Ao amparo do prestígio daí decorrente, poderemos, com maior tranquilidade, desnvolver nossa destinação estratégica. Maior tranquilidade, desnvolver nossa destinação estratégica.

Relativas à requiamentação - Vimos que há razões para revermos a regulamentação sobre Salvamento emanada do CON. Aparen temente, ela poderia ser simplificada e tornada mais ágil, permi "tindo uma melhor adaptação à Convenção Internacional e contribuindo para estimular a atividade comercial no Brasil. Para isso, toda a matéria poderia ser concentrada numa única COMOPNAV-INST, na qual seriam corrigidas as impropriedades citadas e que poderia conter, entre outros, os seguintes tópicos:

-preço diferenciado para as diversas classes de navios, es-

ponderia ao de um dia de emprego de uma CV Classe"Imperial Marinheiro" e,os demais, múltiplos dele.O custo em moeda corrente seria obtido multiplicando-se esse índice por um valor divulgado periodicamente pelo CON (como o valor da etapa de alimentação, por exemplo). Para viabilizar essas alterações, haverá necessidade de obter delegação de competência, para o CON estabelecer os valores.

- -cláusula estipulando um pagamento adicional, correspondente a valores entre 30 e 100% das despesas efetuadas duran
 te o salvamento, se, por sua ação, a MB tiver evitado danos
 ao meio ambiente previsíveis em função do tipo de carga e //
 /ou do local do sinistro;
- -instrução para que as capitanias só autorizem fainas de salvamento conduzidas por terceiros, se sua capacidade for avaliada como suficiente para, pelo menos, não agravar os riscos ao meio ambiente, em caso de insucesso:
- -instrução para que as capitanias facilitem a arribada e a //
- -custo das operações de mergulho com valores também corrigidos por multiplicador;e
- -estabelecimento de preço diário para utilização do NSS como navio de apoio a mergulho profundo, não havendo necessidade de convênios, como propusera a PETROBRÁS anteriormente. Essa providência poderá fornar mais econômica a manu tenção do navio, ao mesmo tempo em que permitirá um adestramento de alto nível(os preços de mercado são da ordem de 30.000 dólares americanos por dia)

Relativas à Convenção - Propor sua aceitação e a ela aderir, como já descrito.

SEÇÃO II - PALAVRAS FINAIS

Ao repassar os comentários e discussões desenvolvidos neg te trabalho, também desfilam pela memória cenas inesquecíveis vividas no afã dos salvamentos e mergulhos. Sensações de frio e calor, das águas geladas e dos incêndios. Visões de luz e de som bras, das explosões feéricas e do negror dos fundos turvos. Momentos de humildade e de soberba, de ondas que se arrebentam sobre os cascos meltratados e de navios libertos que flutuam agradecidos. Lembrenças de risadas amigas em horas duras e de apreensão pelos que se demoram — e de alguns que não voltaram.

Reflexões emocionais, talvez. Mas dessa memória cuidadosamente guardada aflora também a certeza de que a dura convivên cia com a realidade, onde o mínimo que está em jogo é o prestígio pessoal, não pode ser substituída por simulações descompromissadas. Não há de ser na perplexidade do desastre que iremos aprender o método certo, nem, principalmente, a decidir com sangue frio.

Messe contexto de realismo, navegar é preciso, pois, caso contrário, nos bastaria uma tela eletrônica qualquer, capaz de fingir guerras de mundos. Transformar sondagens em cartas, fazer de populações desassistidas, cidadãos dessa Pátria Grande, // é igualmente real e necessário.

Salvar suas gentes e coisas é tarefa inalienável de nossa Marinha, cujos benefícios ela pode e deve extender a outrem,
nos limites do razoável. Não podemos mais conviver com os frívolos chavões do "custo benefício" ou da "atividade fim", em
detrimento de trabalhos que a Nação compreende e pelos quais
nos valoriza. Precisamos manter esse prestígio para, a sombra
dele, construirmos o Poder Naval que sabemos necessário e que,
um dia, será também compreendido.

BOLETIM DO MINISTÉRIO DA MARINHA Nº 28

DE 13 DE JULHO DE 1984

ATOS DO PODER LEGISLATIVO

(°) LEI Nº 7.203, DE 03 DE JULHO DE 1984

Dispõe sobre a assistência e salvamento do embarcação, coisa ou bem em perigo no mar, nos portos e nas vias navegáveis interiores.

- O PRESIDENTE DA REPUBLICA. Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:
- Art. 1.º A assistência e salvamento de embarcações, coisas ou bem em perigo no mar, nos portos e nas vias navegáveis interiores, bem como os danos causados a terceiros e ao meio ambiente decorrentes dessa situação de perigo, são submetidos às disposições desta lei.
- § 1.º Para efeitos desta Lei, a expressão "assistência e salvamento" significa todo o ato ou atividade efetuado para assistir e salvar uma embarcação, coisa ou bem em pengo no mar, nos portos e nas vias navegáveis intenores.
- § 2.º Para efsitos desta Lei, a palavra "salvamento", quando empregada isoladamente, tem o mesmo significado que a expressão "assistência e salvamento".
- § 3.º Para efeitos desta Lei, a expressão "salvador" significa todo aquele que presta, prestou ou irá prestar serviço de assistência e salvamento.
- Art. 2.º Competem ao Ministério da Marinha a coordenação e controle das atividades de assistência e salvamento de embarcação, coisa ou bem em perigo no mar, nos portos e nas vias navegáveis interiores.

Parágralo único — O Ministério da Marinha poderá delegar a execução de tais serviços a outros órgãos federais, estaduais, municipais e, por concessão, a particular, em áreas definidas de jurisdição.

Art. 3° — Quando a embarcação, coisa ou bem em perigo representar um risco de dano a terceiros ou ao meio

ambiente, o armador ou o proprietário, conforme o caso, será o responsável pelas providências necessárias para anular ou minimizar esse risco e, caso o dano se concretize, pelas suas consequencias sobre terceiros ou sobre o meio ambiente, sem prejuízo do direito regressivo que lhe possa corresponder

- Art. 4.º É facultado ao Armador ou ao Proprietário da embarcação, coisa ou bem em perigo, o direito de escolha do salvador, ressalvado o prescrito no art. 9.º desta Lei
- Art. 5.º O Comandante da embarcação em perigo deverá tomar todas as medidas possíveis para obter assistência e salvamento e deverá, juntamente com a tripulação, cooperar integralmente com o salvador, envidando seus melhores esforços antes e durante as operações de assistência e salvamento, inclusive para evitar ou minimizar danos a terceiros e ao meio ambiente.
- Art. 6.º O Salvador envidará o melhor de seus esforços para obter éxito nas operações de assistência e salvamento e para evitar ou minimizar danos decorrentes a terceiros e ao meio ambiente.
- § 1.° O Salvador deverá, sempre que necessário. providenciar auxílio de outro salvadores
- § 2.° Durante as operações de assistência e salvamento, a oferta de auxílio por parte de um segundo salvador não poderá ser rejeitada, a menos que o primeiro seja capaz de completar as operações dentro de prazo razoável ou que os recursos técnicos do segundo salvador sejam inadequados.
- Art. 7.º Quando a assistência e salvamento ocorrerem em águas sob jurisdição nacional e existir envolvimento de embarcação brasileira nessa operação, a competência
 para julgar questões pertinentes ou decorrentes desse salvamento é da responsabilidade de tribunal brasileiro.

Parágrafo único — Toda cláusula que atribui jurisdição a um tribunal estrangeiro ou toda cláusula compromis-

(*) Publicada no D.O. de 4.7.84 Seção I

A - 1

sória dando competência a um tribunal arbitral sediado no estrangeiro é nula, desde que a embarcação que assistir ou salvar, ou a embarcação que foi assistida ou salva, seja de nacionalidade brasileira e a assistência e salvamento sejam prestados em águas sob jurisdição brasileira.

- Art. 8.º Aqueles que estiverem prestando serviços de busca e salvamento e que participarem de operações de assistência e salvamento terão direito a remuneração.
- Art. 9.º A autoridade naval poderá intervir em operações de assistência e salvamento, ou providenciá la, quando necessário, para prevenir, controlar ou evitar danos a propriedade de terceiros ou ao meio ambiente.
- § 1.º A intervenção independe de solicitação ou da vontade expressa dos responsáveis pela embarcação assistida.
- § 2.º A intervenção não isenta o proprietário ou armador da embarcação assistida da responsabilidade por danos a terceiros ou ao meio ambiente.
- Art. 10 A remuneração devida a prestação de serviço de assistência e salvamento será objeto de acordo entre as parte interessadas.
- § 1.º Qualquer ato de assistência e salvamento que tenha resultado útil, dará direito a uma remuneração equitativa, que não poderá exceder o valor da embarcação, coisas ou bens salvos.
- § 2.º 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.
- § 3.° Se não houver acordo entre as partes, o pagamento será fixado por arbitragem ou por tribunal competente.
- § 4.º O Poder Executivo regulará as qualificações e as atribuições do árbitro a que se refere o parágrafo anterior.
- Art. 11 A remuneração devida por prestação de serviços de assistência e salvamento será cumulativa com aquela devida por operação de reboque se, durante esta faina, ocorrer uma situação de perigo para a embarcação rebocada, por motivo de acidente ou fato de navegação não decorrente de culpa da embarcação rebocadora, que torne necessária, para salvamento da embarcação em perigo, a prestação de serviços de assistência e salvamento não previstos no contrato de reboque.
- Art. 12 Prescreve em 2 (dois) anos a ação de qualquer salvador para exigir a remuneração pelos serviços prestados, contados do dia em que terminarem as operações de assistência e salvamento.
 - § 1.º São causas de interrupção de prescrição:
- I a apresentação de medida cautelar visando a embargar a movimentação da embarcação assistida ou a disposição das coisas que se encontrem a bordo;
- II o requerimento, em Juizo, de Vistoria Judicial para fixação do valor das coisas salvas.

- § 2.º A prescrição será interrompida:
- I por Protesto Judicial, e
- II pelo reconhecimento expresso, por parte do proprietário ou Armador da embarcação que foi assistida ou salva, do direito do salvador de cobrar remuneração
- § 3.° No caso da embarcação assistida ou salva não ter sido arrestada ou embargada em ápuas brasileiras, o privilégio referido no § 2.° deste artigo vigorará pelo prazo de 3 (três) anos.
- Art. 13 As dívidas decorrentes das operações de assistência e salvamento gozam de privilégio em relação às embarcações, coisas ou bens que estavam em perigo, tendo preferência mesmo em relação aos créditos garantidos por hipoteca ou penhor sobre os referidos bens.
- Art. 14 São consideradas autoridades navais, para fins da presente Lei, as do Ministério da Marinha, conforme as atribuições definidas nos respectivos regulamentos.
- Art. 15 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.
 - Art. 16 Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, em 03 de julho de 1984; 163.º da Independência e 96.º da República.

> JOÃO FIGUEIREDO Alfredo Karam

ATOS DO PODER EXECUTIVO ESTADO-MAIOR DAS FORÇAS ARMADAS

(*) DECRETOS DE 28 DE JUNHO DE 1984

O Presidente da República,

RESOLVE exonerar de Membro da Comissão Brasileira de Atividades Especiais (COBAE), como Representante do Minitério da Marinha, o Contra-Almirante HAROLDO BASTOS CORDEIRO JUNIOR.

Brasília, DF, 28 de junho de 1984; 163.º da Independência e 96.º da República.

> JOÃO FIGUEIREDO Waldir de Vasconcelos

O Presidente da República,

RESOLVE nomear, de acordo com o parágrafo 2.º do artigo 2.º, do Regulamento aprovado pelo Decreto n.º 76.596, de 14 de novembro de 1975, alterado pelo Decreto n.º 85.057, de 19 de agosto de 1980, o Contra-Almirante JOSÉ MACEDO GUIMARÃES para Membro da Comissão Brasileira de Atividades Especiais (COBAE), na qualidade de Representante do Ministério da Marinha.

(*) Publicado no D.O. de 29-6-84 Seção II

. AVISO DO MINISTRO DA MARINHA

N.º N-0201 - Em 20 de fevereiro de 1970

- Exmo. Sr. Chefe do Estado-Maior da Armada
- Exmo. Sr. Comandante de Operações Navais
- Exmo. Sr. Secretário-Geral da Marinha
- Exmo. Sr. Diretor-Geral do Material da Marinha
- Exmo. Sr. Diretor-Geral de Navegação
- Exmo. Sr. Diretor-Geral do Pessoal da Marinha

CRIAÇÃO DO SERVIÇO DE BUSCA E SALVAMENTO DA MARINHA (SALVAMAR)

Referências:

- a) Decreto Legislativo nº 64 de 30-11-1966 (Boletim 50/1966):
- b) Decrete n° 60 696 de 8-5-1967 (Boletim 25/1967);
- c) Decreto nº 62 860 de 18-6-1968 (Boletim 29/1968):
- d) Decreto nº 64 063 de 5-2-1969 (Boletim 8/1969); e
- e) Despacho nº 9 388/1969 de 7-11-1969 do Excelentissimo Senhor Presidente da República (Diário Oficial de 12-11-1969).

1.0 - PROPOSITO

1.1 — Tem este Aviso o propósito de criar o Serviço de Busca e Salvamento da Marinha — SALVAMAR.

2.0 — GENERALIDADES

- 2.1 Há necessidade da criação de um Serviço de Busca e Salvamento da Marinha, tendo em vista:
 - a) Assinatura em 17 de junho de 1960, em Londres, pelo Governo Brasileiro, da Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar e Regras para Evitar Abalroamento, aprovada e promulgada pelas referências a) e b), que trouxe, como obrigação ao nosso País, a garantia que todas as disposições necessárias sejam tomadas para a vigilância em suas costas e para o salvamento de pessoas em perigo no mar ao longo dessas costas

OSTENSIVO

ORIGINAL

- b) Caber ao Ministério da Marinha promover a segurança da navegação maritima, fluvial e lacustre — item VI do parágrafo único do art. 19 da referência c);
- c) Competir ao Ministério da Marinha, isoladamente ou em coordenação com entidades públicas e/ou particulares, prestar assistência, salvamento ou resgate de pessoal e/ou material, de acordo com as instruções em vigor e sem desestimular a iniciativa privada — alinea e) do art. 2º da referência d):
- d) A aprovação e consequente adoção em caráter provisório, com as restrições que menciona, do "Manual de Busca e Salvamento" aprovado na 403º Seção do Conselho de Delegados da Junta Interamericana de Defesa JID referência e).

3.0 - SUPERVISÃO E COORDENAÇÃO

- 3.1 O Serviço de Busca e Salvamento da Marinha ficará sob a supervisão e coordenação do Comando de Operações Navais ao qual caberá a implantação do Serviço com a elaboração e aprovação das normas que julgar necessárias.
- 3.2 No Serviço de Busca e Salvamento da Marinha. deverão ser utilizados os meios atualmente existentes na Marinha, não devendo ser tomadas medidas que resultem em novos investimentos e custeios.

4.0 - PROVIDENCIAS

4.1 — Na elaboração do Regimento Interno do ComOpNav e do novo Regulamento para os Distritos Navais atenção deve ser dada para incluir as atribuições desses Órgãos no que concerne ao Serviço de Busca e Salvamento da Marinha.

5.0 - ALTERAÇÃO

5.1 — Deverá ser alterado no inciso a) da alinea III do item 1) do Aviso nº N-2106 de 8 de setembro de 1967 o nome do Serviço de Socorro e Salvamento para Serviço de Busca e Salvamento.

6.0 - EFETIVIDADE

6.1 — Fica criado, a partir de 1º de março de 1970, o Serviço de Busca e Salvamento da Marinha.

OSTENSIVO

ORIGINAL

CONVENÇÃO INTERNACIONAL SOBRE SALVAMENTO . 1989

OS ESTADOS PARTES NA PRESENTE CONVENÇÃO:

RECONHCENDO que é desejável estabelecer, por acordo, regras internacionais uniformes em relação às operações de salvamento,

LEVANDO EM CONTA que, a significativa evolução dos fatos e ,em especial, o aumento das preocupações com o meio ambiente de demonstraram a necessidade de adaptar as normas internacionais presentes na Convenção Internacional para a Unificação de Certas Regras relativas à Assistência e Salvamento no Mar, estabelecida em 23 de setembro de 1910, em Bruxelas,

CONSCIENTES da importância da contribuição de operações de salvamento eficazes e oportunas para a segurança dos navios e outros bens em perigo e para a proteção do meio ambiente,

COVENCIDOS da necessidade de garantis incentivos adequados às pessoas que realizam operações de salvamento de navios e outros bens,

CONCORDARAM que:

Capítulo I GENERALIDADES

Artigo 1

Definições

Para o propósito desta Convenção:

- (a)-Operação de salvamento-significa qualquer ação ou atividade desenvolvidas para assistir um navio ou outra propriedade sob risco em águes navegáveis ou não.
- (b]-Navio-significa navio, embarcação ou estrutura capaz de navegar.
- (c)-Bens-significa quaisquer bens fixados de maneira não perma nente e intencional à costa e incluem as cargas afretadas sujeitas a risco.
- (d)-Danos ao meio ambiente -danos físicos substanciais à saúde humana, à vida aquática em águas costeiras, interiores, ou adjacentes a essas, causados por poluição, contaminação, fogo, ex plosão ou acidentes similares e de iguais proporções.
- (e)-Pagamento-significa qualquer recompensa, remuneração ou ou compensação devida em décorrência desta Convenção.
- (f) Organização-significa a Organização Marítima Internacional,
 IMO (do inglês International Maritime Organization)

Artigo 2

Aplicação da Convenção

Esta Convenção será aplicada sempre que for necessário ar bitrar ou julgar questões relativas aos assuntos nela tratados .em qualquer Estado Parte.

Artigo 3

Plataformas e unidades de perfuração

Esta Convenção não se aplica a plataformas fixas ou flutu antes, ou, ainda, a unidades móveis de perfuração quando estive - rem posicionadas e em exploração ou explotação do leito do mar.

Navios de Estado

- 1-Sem prejuízo do artigo 5,esta Convenção não será aplicada a navios de guerra e outros navios não comerciais de proprieda de um Estado ou por ele operados, que estejam ,na ocasião das operações de salvamento, amparados por imunidades de sobera nia reconhecidas pelas normas do Direito Internacional, a memos que esse Estado decida de outra maneira.
- 2-Quando um Estado Parte decidir aplicar a Convenção a mavios de guerra ou outros citados no parágrafo 1,o fato deverá ser notificado ao Secretário Geral, espeficando os termos e condições dessa aplicação.

Artigo 5

Operações de salvamento controladas por autoridades públicas governamentais

- l-Esta Convenção não afeterá quaisquer disposições legais nacionais ou convenções internacionais sobre operações de sal
 vamento realizadas sob supervisão ou por autoridades públicas.
- 2-Não obstante, salvadores realizando essas operações, poderão se prevalecer dos direitos e recursos previstos nesta Con venção.
- 3.A extensão com que autoridades governamentais, obrigadas a realizar operações de salvamento, poderão se prevalecer do estabelecido nesta Convenção, será determinado pelas leis do Estado onde a referida autoridade estiver sediada.

Artigo 6

Contratos de Saivamento

1-Esta Convenção aplicar-se-á a qualquer operação de salvamento, exceto se o contrário for firmado em contrato , explícita ou implicitamente.

- 2-Ao comandante será facultado firmer contratos para opemações de salvamento em nome do proprietário do navio. Ao comandante e ao proprietário do navio será facultado firmer tais contra tos em nome do proprietário dos bens a bordo do navio.
- 3-Nada do estabelecido neste artigo afetará a aplicação do artigo 7, nem as obrigações para prevenir ou minimizar os danos ao meio ambiente.

Artigo 7

Anulação e modificação dos contratos

Um contrato ou quaisquer de seus termos poderão ser anu - lados ou modificados se:

- (a)o contrato tenha sido firmado sob pressão indevida ou sob influência do perigo e que suas condições sejam injustas.
- (b)o pagamento previsto no contrato seja excessivamente acima ou abaixo do valor dos serviços realmente prestados.

Capitulo II

Execução das operações de salvamento

Artigo 8

Obrigações do salvador, do proprietário e do comandante
1-0 salvador terá, para com o proprietário do navio ou bem

perigo, a obrigação de:

(a) conduzir diligentemente as operações de salvamento;

- (b) ao executar as operações citadas no sub-parágrafo(a), envi dar os esforços para previnir ou minimizar danos ao meio am biente;
- (c) sempre que as circunstâncias indicarem, requerer auxílio de outros salvadores; e
- (d)aceitar a intervenção de outros salvadores solicitada pelo proprietário ou pelo comandante do navio ou bem em perigo, se razoável; entretanto, seu pagamento não será afetado se fi

- car demonstrado que a intervenção não era razoavelmente ne cessária.
- 2-0 proprietário e o comandante du navio ou o proprietário de outro bem em perigo terão para com o salvador obrigação de:
- (a) cooperar plenamente com ele durante as operações de salvamento;
- (b)ao faze-lo,usar de todo o cuidado para evitar ou minimizar danos ao meio ambiente;e
- (c)quando o navio ou outro bem tiver sido trazido para um local seguro, aceitar sua devolução, quando requerido pelo salvador e se for razoável.

Direitos dos Estados costeiros

Nada nesta Convenção afetará os direitos do Estado costeiro interessado em tomar medidas de acordo com os princípios geralmente aceitos no Direito Internacional para proteger sua cos
ta e interesses correlatos, contra a contaminação ou ameaça dela
resultante de sinistros ou de ações relacionadas com o dito sinistro, que possam ser razoavelmente previstos como de graves
conseqüências prejudiciais, incluindo o direito do Estado costei
ra dar instruções relativas as operações de salvamento.

Artigo 10

Obrigação de prestar assistência

- l-Todo comandante é obrigado, desde que possa fazê-lo sem sério risco para seu navio e pessoas nele embarcadas, a prestar assistência a qualquer pessoa em risco de perder-se no mar.
- 2-0s Estados Partes deverão adotar as medidas necessárias para fazer observar a obrigação enunciada no parágrafo 1.
- 3-O proprietário do navio não é responsável pela violação da obrigação estabelecida no parágrafo l pelo comandante do navio.

Cooperação

Sempre que estiver estabelecendo regras ou decidindo sobre assuntos relativos a operações de salvamento, tais como autoriza ções para a entrada de navios avariados em portos ou apoio aos salvadores,os Estados Partes deverão levar em conta a necessida de de cooperação entre salvadores,outros interessados e autoria dades,a fim de assegurar execução eficiente e eficaz das operações de resgate de vidas ou salvamento de bens em perigo, assim como evitar danos ao meio ambiente em geral.

Capitulo III

Direitos do salvador

Artigo 12

Condições para recompensa

- 1-Operações de salvamento que tenham tido sucesso darão direito a recompensa.
- 2-A menos que seja estabelecido o contrário, nenhuma recompensa será devida por uma operação que não apresente nenhum resulta do útil.
- 3-As disposições deste capítulo serão aplicáveis, mesmo que o proprietário do navio de salvamento seja o mesmo do navio salvo.

Artigo 13

Critérios para fixar a remuneração

- 1-A remuneração deverá ser fixada com vistas a encorajar opera ções de salvamento, levando em conta os seguintes critérios e sem considerar sua ordem de apresentação:
- (a)o valor do navio ou bens salvos;
- (b)a habilidade e esforço do salvador em evitar danos ao meio ambiente;
- (c)a extensão do sucesso obtido pelo salvador;

- (d)a natureza e intensidade do perigo presente;
- (e)a habilidade e esforço do salvador no salvamento do navio, outros bens e vidas:
- (f)o tempo gasto, as despesas e perdas sofridas pelo salvador;
- (g)o risco de ser responsabilizado e outros riscos corridos pe lo salvador ou seu equipamento;
- (h)a presteza com que foram executados os serviços;
- (i)os navios e equipamentos postos a disposição ou efetivamente usados na operação de salvamento;e
- (j)o estado de prontidão, a eficiência e o valor dos equipamen tos do salvador.
- 2-D pagamento da remuneração fixado de acordo com o parágrafo l deverá ser feito por todos os interessados no navio e outros bens, na proporção de seus respectivos valores salvos. En tretanto, o Estado Parte poderá, nas suas leis nacionais, estabelecer que a recompensa terá que ser paga por um desses insteressados, com direito de recurso para cobrar as partes relativas aos outros interessados. Nada do disposto neste artigo, interferirá com qualquer direito de defesa.
- 3-As recompensas não poderão exceder o valor do navio ou outros bens salvos, excluídos os juros e custas judiciais exi
 gíveis em decorrência.

Compensação especial

1-Se o salvador realizou o salvamento de um navio que por si próprio ou por sua carga ameaçava o meio ambiente e não foi paga a remuneração nos termos do artigo 13 de,pelo menos,o e quivalente à compensação especial de que trata o presente ar tigo, ele estará habilitado a uma compensação especial do proprietário do navio equivalente a sues despesas, tal como e- las são aqui definidas.

- 2-Se, nas circunstâncias definidas no parágrafo 1,o salvador, através de sua operação de salvamento, tiver evitado ou minimizado os danos ao meio ambiente, a compensação especial pagável pelo proprietário de acordo com o parágrafo 1 poderá ser acrescida de até 30% das despesas do salvador. Entretanto, o tribunal, se julgar equitativo e justo fazê-lo, tendo em vista os relevantes critérios estabelecidos no artigo 13, parágrafo 1, poderá aumentar ainda mais essa compensação especial, mas, em nenhum caso, o aumento total deverá ultrapassar 100% das despesas do salvador.
- 3-As despesas do salvador, para o propósito dos parágrafos 1 e 2, significam os gastos realizados diretamente por ele na operação de salvamento, assim como, a justa remuneração pelo equipamento e pessoal efetivamente empregados, levando em consideração os critérios estabelecidos no artigo 13, parágrafos 1(h, (i) e (j).
- 4-A totalidade da compensação especial prevista neste artigo será paga somente no caso e na medida em que ela exceda a remuneração que possa ser obtida pelo disposto no artigo 13.
- 5-Se o salvador houver negligenciado e por isso falhado em evitar ou minimizar danos ao meio ambiente, ele perderá o direito ao tado ou a parte da compensação especial de que trata
 este artigo.
- 6-Nada neste artigo afetará o direito de recurso pelo proprietário do navio.

Repartição entre salvadores

- 1-A repartição da recompensa estipulada no artigo 13 entre sal vadores será feita com base nos critérios contidos neste ar tigo.
- 2-A repartição entre o proprietário, o comandante e outras pes-

soas em serviço em cada navio de salvamento sera determinada pela lei do país de sua bandeira. Se o salvamento não é realiza do por um navio, a repartição será determinada pelas leis que regem o contrato entre o salvador e seus empregados.

Artigo 16

Salvamento de pessoas

- l-Nenhuma remuneração é devida por pessoas cujas vidas tenham sido salvas, mas nada neste artigo afetará as leis nacionais a respeito.
- 2-A pessoa que, tomando parte em uma operação de salvamento, tiver salvo vidas humanas, terá direito a uma parte equitati va do pagamento devido ao salvador pelo salvamento do navio ou bem, ou ainda por evitar ou minimizar danos ao meio ambiente.

Artigo 17

Serviços realizado sob contratos existentes

Nenhum pagamento é devido em decorrência do estabelecido nesta Convenção, a menos que os serviços prestados excedem o que poderia ser razpavelmente considerado como o cumprimento de um contrato firmado anteriormente ao aparecimento do perigo.

Artigo 18

Consequencias de má conduta do salvador

O salvador poderá ser privado do todo ou parte do paga mento previsto nesta Convenção, na medida em que a operação de
salvamento se tornar necessária ou mais difícil em decorren cia de erro ou negligência de sua parte ou se o salvador for
culpado de fraude ou outra conduta desonesta.

Artigo 19

Proibição o de operações de salvamento

Os serviços prestados apesar de proibição expressa e ra-

zoável do proprietário ou comandante do navio ou do proprietário de qualquer outro bem em perigo, que não está nem tenha estado a bordo do navio, não dará direito a pagamento nos termos
desta Convenção.

Capitulo IV

Protestos e ações

Artigo 20

Direito de retenção

- 1-Nada nesta Convenção afetará o direito de retenção do salvador nos termos de qualquer convenção ou lei nacional.
- 2-0 salvador não poderá fazer valer seu direito de retenção, se lhe for devidamente fornecida uma garantia satisfatória, suficiente para cobrir sua reclamação, incluindo juros e custas.

Artigo 21

Obrigação de fornecer garantia

- l-Mediante solicitação do salvador, toda pessoa responsável por efetuar um pagamento, nos termos desta Convenção, deverá fornecer garantia satisfatória para a reclamação do salvador, in cluindo juros e custas.
- 2-Sem prejuízo do parágrafo l,o proprietário do navio salvo de verá usar de seus melhores esforços para assegurar que os proprietários da carga forneçam garantia para as reclamações apresentadas contra eles,incluindo juros e custas,antes da carga ser liberada.
- 3-0 navio ou outros bens salvos não poderão ser retirados do lugar ou porto onde tenham primeiro chegado após o término da operação de salvamento, sem o consentimento do salvador, até que garantia satisfatória lhe seja fornecida para cobrir reclamação apresentada contra o referido navio ou bem.

Adiantamento

- 1-0 tribunal com jurisdição sobre uma reclamação do salvador pode, por decisão provisória, ordenar que lhe seja pago um adiantamento que seja considerado equitativo e justo, incluindo, se for o caso, uma garantia equitativa e justa para as circunstân cias.
- 2-No caso do adiantamento ter sido pago nos termos deste artigo,a garantia prevista no attigo 21 deverá ser reduzida de
 acordo.

Artigo 23

Prescrição das ações

- 1-Qualquer ação relativa a pagamento nos termos desta Convenção prescreverá se não for julgada ou arbitrada em um prazo
 de dois anos. Esse prazo começa a ser contado no dia do término da operação de salvamento.
- 2-A pessoa contra quem um protesto for movido pode, a qualquer tempo dentro do prazo de prescrição, extender esse prazo por declaração expressa ao reclamente. Esse período poderá ser extendido da mesma forma.
- 3-Uma ação de indenização poderá ser impetrada, mesmo após os prazos estabelecidos nos parágrafos precedentes, se o for den tro dos prazos estabelecidos por lei nacional do Estado em que se tenha iniciado o processo.

Artigo 24

Juros

O direito do salvador receber juros sobre qualquer pagamento previsto nesta Convenção será determinado de acordo com a lei do Estado no qual o tribunal que julga o caso tenha sede.

Cargas pertencentes a um Estado

A menos que o Estado proprietário consinta, nenhuma disposição desta Convenção será usada como base para apreensão, arresto ou detenção por nenhuma medida de justiça ou procedimento legal <u>in rem</u> das cargas não comerciais pertencentes a um Estado e que tenham direito a imunidades de soberania reconhecidas internacionalmente, por ocasião de operação de salvamento.

Artigo 26

Cargas com finalidade humanitária

Venhuma disposição nesta convenção será usada como base para apreensão, arresto ou detenção de cargas com finalidade hu manitária doadas por um Estado, se tal Estado concordou em pagar os serviços de salvamento prestados em relação a essa car ga.

Artigo 27

Publicação de laudos arbitrais

Os Estados Partes deverão incentivar, tanto quanto possí vel e com o consentimento das partes interessadas, a publicação
de laudos arbitrais referentes a operações de salvamento.

Capitulo V

Clausulas Finais

Artigo 28

Assinatura, ratificação, aceitação, aprovação e adesão

- l∔A presente Convenção estará aberta para assinatura na sede da Nrganização de 1 de julho de 1939 a 30 de junho de 1990,permaneceodo, após essa data,aberta para adesões.
- 2-Os Estados podem expressar seu consentimento em acatar ao estabelecico nesta Convenção por:
 - (a)assinatura sem reservas, ratificando, aceitando ou aprovando; ou

- (b) assinatura sujeita a ratificação, aceitação ou aprovação, seguida de ratificação, aceitação ou aprovação; ou
- (c)adesão.
- 3-Ratificação, aceitação, áprovação ou adesão serão efetuadas me diante depódito de instrumento para esse fim junto ao Secretário-Geral.

Entrada em vigor

- 1-Esta Convenção entrará em vigor um ano após a data na qual , quinze Estados tenham expressado seu consentimento em acatá-
- 2-Para o Estado que expressar seu consentimento em acatar a Convenção, depois de sua entrada em vigor, ela surtirá efeito um ano após a data em que ficar expresso esse consentimento.

Artigo 30

Reservas

- 1-Qualquer Estado pode, por ocasião da assinatura, ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, reservar-se o direito de não aplicar os preceitos da Convenção:
 - (a) quando a operação de salwamento tiver lugar em águas interiores e todos os navios envolvidos forem de navegação interior;
 - (b)quando a operação de salvamento tiver lugar em águas interiores e nenhum navio estiver envolvido;
 - (c)quando todas as partes interessadas forem nacionais do Eg tado;
 - (d) quando os bens envolvidos constituirem patrimônio cultural, pré-histórico, arqueológico ou de interesse histórico e estejam no leito do mer.
- 2-Reservas feitas por ocasião da assinatura, deverão ser confi<u>r</u> madas quando da ratificação, aceitação ou aprovação.

3-Qualquer Estado que tenha feito uma reserva a esta Convenção poderá retirá-la a qualquer tempo, por meio de notificação en deressada ao Secretário-Geral. Essa retirada surtirá efeito na data em que a notificação for recebida. Se a notificação estabelecer que a retirada da reserva deve entrar em vigor numa data especificada, e essa data for posterior à data do recebimento da notificação, pelo Secretário-Geral, a retirada surtirá efeito na data especificada.

Artigo 31

Denúncia

- 1-Esta Convenção opoderá ser denunciada por qualquer Estado Par te em qualquer tempo depois de expirado o prazo de um ano após a data em que ela entrar em vigor para esse Estado.
- 2-A denúncia deverá ser efetuada através de depósito de um ins trumento de denúncia junto ao Secretário-Geral.
- 3-A denúncia surtirá efeito um ano após seu recebimento pelo Secretário-Geral ou após um período maior especificado no próprio instrumento de denúncia.

Artigo 32

Revisão e emenda

- 1-A Organização poderá convocar uma conferencia com o propósito de rever ou emendar esta Convenção.
- 2-O Secretário-Geral poderá convocar uma conferência dos Estados Partes a esta Convenção para rever ou emendar a Conven ção,por solicitação de oito Estados Partes ou por um querto dos Estados Partes,o que representar o maior número.
- 3-Qualquer consentimento em acatar esta Convenção expresso após a data da entreda em vigor de uma emenda, deverá ser entendido como acatando a Convenção já emendada.

Artigo 33

Depositário

1-Esta Convenção ficará depositada com o Secretário-Geral.
2-0 Secretário-Geral deverá:

- (a)informar a todos os Estados que tenham assinado esta Convenção ou que a ela tenham aderido e a todos os membros da Organização:
 - (i) Cada nova assinatura ou depósito de instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, assim como suas datas;
 - (ii) a data da entrada em vigor desta Convenção;
 - (iii)o depósito de qualquer instrumento de denúncia desta Convenção e as datas em que foi recebido e em que en trará em vigor;
 - (iv) qualquer emenda adotada conforme o artigo 32;
 - (v) o recebimento de qualquer reserva, declaração ou noti ficação feita nos termos desta Convenção; e
 - (vi) transmitir cópias certificadas désta Convenção a todos Estados que tenham assinado esta Convenção ou a ela aderido.
- 3-Tão logo esta Convenção entre em vigor, uma cópia certificada será transmitida pelo depositário ao Secretário-Geral das Na ções Unidas para registro e publicação de acordo com o artigo 102 da Carta das Nações Unidas.

Artigo 34

Linguas

Esta Convenção é estabelecida em um único original em Á - rabe, Chinês, Espanhol, Francês, Inglês e Russo, sendo cada um des-ses textos igualmente autênticos.

EM TESTEMUNHO, os abaixo assinados, devidamente autorizados por seus governos para esse fim, firmaram a presente Convenção.

FEITO EM LONDRES em vinte e oito de abril de mil novecentos e oitenta e nove.

NOTA DO TRADUTOR

A Ata final da Conferência Sobre Salvamento, 1989, relacio na os participantes, apresenta as assinaturas dos representantes e contém tres termos aditivos que estabelecem disposições complementares.

São os seguintes:

Termo aditivo número 1

Entendimento comum relativo aos artigos 13 e 14 da Con venção Internacional Sobre Salvamento, 1989

É de comum entendimento pela Conferência, que, ao fixar a recompensa nos termos do artigo 13 e ao estabelecer a compensação especial de que trata o artigo 14 da Convenção, o tribu nal não é obrigado a fixar a recompensa pelo artigo 13 até um máximo igual ao valor do navio e de outros bens salvos, sem an tes calcular a compensação especial a ser paga de acordo com o artigo 14.

Termo aditivo número 2

Resolução requerendo a emenda das Regras Iorque-Antuérpia, 1974

A CONFERÊNCIA INTERNACIONAL SUBRE SALVAMENTO, 1989,

TENDO ADOTADO a Convenção Internacional Sobre Salva
mento, 1989,

CONSIDERANDO que pagamentos realizados nos termos do artigo 14 não pretendem ser considerados como avaria grossa,

SOLICITA ao Secretário-Geral da Organização Marítima Internacional as providências cabíveis para assegurar emandas urgentes nas Regras Iorque-Antuérpia, 1974, para assegurar que a compensação especial nos termos do artigo 14 não seja admitida como avaria grossa.

Termo aditivo número 3

Resolução relativa à cooperação internacional para imple mentação da Convenção Internacional Sobre Salvamento, 1989

A CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE SALVAMENTO, 1989,

TENDO ADOTADO a Convenção Internacional Sobre Salvamento, 1989, (adianté referida como "A Convenção")

CONSIDERANDO DESEJÁVEL que um máximo de Estados se tor - nem membros da Convenção,

RECONHECENDO que a entrada em vigor da Convenção repre - senta um importante fator adicional para a proteção do meio ambiente,

CONSIDERANDO que a publicação internacional e a ampla implementação da Convenção é da maior importância para alcançar seus propósitos,

I-RECOMENDA:

- (a) que a Organização divulgue a Convenção através de seminários, cursos e simpósios;
- (b) que as instituições de treinamento criadas sob os auspícios da Organização incluam o estudo da Convenção nos currículos de seus cursos.

II-SOLICITA:

- (a) aos Estados Membros para transmitir a Organização o texto das leis,ordens, decretos, regulamentos e outros instrumentos que tenham promulgado, visando a aplicação da Convenção
- (b) aos Estados Membros para, em comum acordo com a Organização, prover ajuda aos Estados que solicitem assistência técnica para elaborar leis, ordens, decretos, regulamentos e outros instrumentos para implementar a Convenção; e
- (c) à Organização para notificar os Estados Membros de qualquer comunicação que possa ter recebido nos termos do paragrafo II(a).

LLOYD'S



STANDARD FORM OF

NOTES

- 1. Insert name of person signing on behalf of Owners of property to be solved. The Marter should sign wherever possible
- 7. The Contractor's names how dain a vite useried in line 6 and whenever the Agreements in and by the Master of the Salving vessel or care person on behalf of the Contractor the name of the Master or other person must use be interest in line 4 before the words for and on behalf of them I be deleted where a Contractor signs personally
- 3. Invert place if agreed in clause 1:0x11
 and currency if agreed in clause 110)

SALVAGE AGREEMENT

(APPROVED AND PUBLISHED BY THE COUNCIL OF LLOYD'S)

NO CURE - NO PAY

	On board the
	Dated
· Ser Serel	IT IS HEREBY AGREED between Captain+ for and on behalf of the Owners of the "
Sur 12	(hereinafter called "the Contractor"*) that:-
	1. (a) The Contractor shall use his best endeavours:-
See Size 1	bunkers stores and any other property thereon and take them to #
	(ii) while performing the salvage services to prevent or minimize damage to the environment.
	(b) Subject to clause 2 incorporating Convention Article 14 the services shall be rendered and accepted as salvage services upon the principle of "no cure - no pay."
	(c) The Contractor's remuneration shall be fixed by Arbitration in London in the manner hereinafter prescribed and any other difference arising out of this Agreement or the operations thereunder shall be referred to Arbitration in the same way.
	(d) In the event of the services referred to in this Agreement or any part of such services having been already rendered at the date of this Agreement by the Contractor to the said vessel and/or her cargo freight bunkers stores and any other property thereon the provisions of this Agreement shall apply to such services.
te Nove 3	(e) The security to be provided to the Council of Lloyd's (hereinafter called "the Council") the Salved Value(s) the Award and/or any Interim Award(s) and/or any Award on Appeal shall be in
13101	(f) If clause 1(e) is not completed then the security to be provided and the Salved Value(s) the Award and/or Interim Award(s) and/or Award on Appeal shall be in Pounds Sterling.
3 13 24 13 10 24 13 4 50 10 4 53 20 12 47 21 2 72 21 3 83 3 9 90	(g) This Agreement and Arbitration thereunder shall except as otherwise expressly provided be governed by the law of England, including the English law of salvage.

PROVISIONS AS TO THE SERVICES

- 2. Articles 1(a) to (e), 8, 13.1, 13.2 first sentence, 13.3 and 14 of the International Convention on Salvage 1989 ("the Convention Articles") set out hereafter are hereby incorporated into this Agreement. The terms "Contractor" and "services" / "salvage services" in this Agreement shall have the same meanings as the terms "salvor(s)" and "salvage operation (s)" in the Convention Articles.
- 3. The Owners their Servants and Agents shall co-operate fully with the Contractor in and about the salvage including obtaining entry to the place named or the place of safety as defined in clause 1. The Contractor may make reasonable use of the vessel's machinery gear equipment anchors chains stores and other appurtenances during and for the purpose of the salvage services free of expense but shall not unnecessarily damage abandon or sacrifice the same or any property the subject of this Agreement.

PROVISIONS AS TO SECURITY

- 4. (a) The Contractor shall immediately after the termination of the services or sooner notify the Council and where practicable the Owners of the amount for which he demands security (inclusive of costs expenses and interest) from each of the respective Owners.
- (b) Where the exception to the principle of "no cure no pay" under Convention Article 14 becomes likely to be applicable the owners of the vessel shall on the demand of the Contractor provide security for the Contractor's special compensation.
- (c) The amount of any such security shall be reasonable in the light of the knowledge available to the Contractor at the time when the demand is made. Unless otherwise agreed such security shall be provided (i) to the Council (ii) in a form approved by the Council and (iii) by persons firms or corporations either acceptable to the Contractor or resident in the United Kingdom and acceptable to the Council. The Council shall not be responsible for the sufficiency (whether in amount or otherwise) of any security which shall be provided nor for the default or insolvency of any person firm or corporation providing the same.
- (d) The owners of the vessel their Servants and Agents shall use their best endeavours to ensure that the cargo owners provide their proportion of security before the cargo is released.
- 5. (a) Until security has been provided as aforesaid the Contractor shall have a maritime lien on the property salved for his remuneration. The property salved shall not without the consent in writing of the Contractor (which shall not be unreasonably withheld) be removed from the place to which it has been taken by the Contractor under clause 1(a).
 - (b) The Contractor shall not arrest or detain the property salved unless:-
 - (i) security is not provided within 14 days (exclusive of Saturdays and Sundays or other days observed as general holidays at Lloyd's) after the date of the termination of the services or
 - (ii) he has reason to believe that the removal of the property salved is contemplated contrary to clause 5(a) or
 - (iii) any attempt is made to remove the property salved contrary to clause 5(a).
- (c) The Arbitrator appointed under clause 6 or the Appeal Arbitrator(s) appointed under clause 11(d) shall have power in their absolute discretion to include in the amount awarded to the Contractor the whole or part of any expenses reasonably incurred by the Contractor in:-
 - (i) ascertaining demanding and obtaining the amount of security reasonably required in accordance with clause 4
 - (ii) enforcing and/or protecting by insurance or otherwise or taking reasonable steps to enforce and/or protect his lien.

PROVISIONS ASTO ARBITRATION

- 6. (a) Where security is provided to the Council in whole or in part the Council shall appoint an Arbitrator in respect of the property covered by such security.
- (b) Whether security has been provided or not the Council shall appoint an Arbitrator upon receipt of a written request made by letter telex facsimile or in any other permanent form provided that any party requesting such appointment shall if required by the Council undertake to pay the reasonable fees and expenses of the Council and/or any Arbitrator or Appeal Arbitrator(s).
- (c) Where an Arbitrator has been appointed and the parties do not proceed to arbitration the Council may recover any fees costs and/or expenses which are outstanding and thereupon terminate the appointment of such Arbitrator.

7. The Contractor's remuneration shall be fixed by the Arbitrator appointed under clause 6. Such remuneration shall not be diminished by reason of the exception to the principle of 'no cure - no pay' under Convention Article 14.

REPRESENTATION

8. Any party to this Agreement who wishes to be heard or to adduce evidence shall nominate a person in the United Kingdom to represent him failing which the Arbitrator or Appeal Arbitrator(s) may proceed as if such party had renounced his right to be heard or adduce evidence.

CONDUCTOFTHEARBITRATION

- 9. (a) The Arbitrator shall have power to:
 - admit such oral or documentary evidence or information as he may think fit

(ii) conduct the Arbitration in such manner in all respects as he may think fit subject to such procedural rules as the Council may approve

(iii) condemn the Contractor in his absolute discretion in the whole or part of the expense of providing excessive security and deduct the amount in which the Contractor is so condemned from the salvage remuneration and/or special compensation

(iv) make Interim Award(s) on such terms as may be fair and just

- (v) make such orders as to costs fees and expenses including those of the Council charged under clauses 9(b) and 12(b) as may be fair and just.
- (b) The Arbitrator and the Council may charge reasonable sees and expenses for their services whether the Arbitration proceeds to a hearing or not and all such fees and expenses shall be treated as part of the costs of the
- (c) Any Award shall (subject to Appeal as provided in this Agreement) be final and binding on all the parties concerned whether they were represented at the Arbitration or not.

INTEREST

- 10. Interest at rates per annum to be fixed by the Arbitrator shall (subject to Appeal as provided in this Agreement) he payable on any sum awarded taking into account any sums already paid:
 - from the date of termination of the services unless the Arbitrator shall in his absolute discretion otherwise decide until the date of publication by the Council of the Award and/or Interim Award(s) and
 - from the expiration of 21 days (exclusive of Saturdays and Sundays or other days observed as general holidays at Lloyd's) after the date of publication by the Council of the Award and/or Interim Award(s) until the date payment is received by the Contractor or the Council both dates inclusive.

PROVISIONS AS TO APPEAL

- 11. (a) Notice of Appeal if any shall be given to the Council within 14 days (exclusive of Saturdays and Sundays or other days observed as general holidays at Lloyd's) after the date of the publication by the Council of the Award and/
- (b) Notice of Cross-Appeal if any shall be given to the Council within 14 days (exclusive of Saturdays and Sundays or other days observed as general holidays at Lloyd's) after notification by the Council to the parties of any Notice of Appeal. Such notification if sent by post shall be deemed received on the working day following the day of
- (c) Notice of Appeal or Cross-Appeal shall be given to the Council by letterielex facsimile or in any other permanent form.
- (d) Upon receipt of Notice of Appeal the Council shall refer the Appeal to the hearing and determination of the Appeal Arbitrator(s) selected by it.
- (e) If any Notice of Appeal or Cross-Appeal is withdrawn the Appeal hearing shall nevertheless proceed in respect of such Notice of Appeal or Cross-Appeal as may remain.
- (f) Any Award on Appeal shall be final and binding on all the parties to that Appeal Arbitration whether they were represented either at the Arbitration or at the Appeal Arbitration or not.

CONDUCTOFTHEAPPEAL

- 12. (a) The Appeal Arbitrator(s) in addition to the powers of the Arbitrator under clauses 9(a) and 10 shall have power to:-
 - (i) admit the evidence which was before the Arbitrator together with the Arbitrator's notes and reasons for his Award and/or Interim Award(s) and any transcript of evidence and such additional evidence as he or they may think fit
 - (ii) confirm increase or reduce the sum awarded by the Arbitrator and to make such order as to the payment of interest on such sum as he or they may think fit
 - (iii) confirm revoke or vary any order and/or Declaratory Award made by the Arbitrator.
- (b) The Appeal Arbitrator(s) and the Council may charge reasonable fees and expenses for their services in connection with the Appeal Arbitration whether it proceeds to a hearing or not and all such fees and expenses shall be treated as part of the costs of the Appeal Arbitration.

PROVISIONS AS TO PAYMENT

- 13. (a) In case of Arbitration if no Notice of Appeal be received by the Council in accordance with clause 11(a) the Council shall call upon the party or parties concerned to pay the amount awarded and in the event of non-payment shall subject to the Contractor first providing to the Council a satisfactory Undertaking to pay all the costs thereof realize or enforce the security and pay therefrom to the Contractor (whose receipt shall be a good discharge to it) the amount awarded to him together with interest if any. The Contractor shall reimburse the parties concerned to such extent as the Award is less than any sums paid on account or in respect of Interim Award(s).
- (b) If Notice of Appeal be received by the Council in accordance with clause 11 it shall as soon as the Award on Appeal has been published by it call upon the party or parties concerned to pay the amount awarded and in the event of non-payment shall subject to the Contractor first providing to the Council a satisfactory Undertaking to pay all the costs thereof realize or enforce the security and pay therefrom to the Contractor (whose receipt shall be a good discharge to it) the amount awarded to him together with interest if any. The Contractor shall reimburse the parties concerned to such extent as the Award on Appeal is less than any sums paid on account or in respect of the Award or Interim Award(s).
- (c) If any sum shall become payable to the Contractor as remuneration for his services and/or interest and/or costs as the result of an agreement made between the Contractor and the Owners or any of them the Council in the event of non-payment shall subject to the Contractor first providing to the Council a satisfactory Undertaking to pay all the costs thereof realize or enforce the security and pay therefrom to the Contractor (whose receipt shall be a good discharge to it) the said sum.
- (d) If the Award and/or Interim Award(s) and/or Award on Appeal provides or provide that the costs of the Arbitration and/or of the Appeal Arbitration or any part of such costs shall be borne by the Contractor such costs may be deducted from the amount awarded or agreed before payment is made to the Contractor unless satisfactory security is provided by the Contractor for the payment of such costs.
- (e) Without prejudice to the provisions of clause 4(c) the liability of the Council shall be limited in any event to the amount of security provided to it.

GENERAL PROVISIONS

- 14. The Master or other person signing this Agreement on behalf of the property to be salved enters into this Agreement as agent for the vessel her cargo freight bunkers stores and any other property thereon and the respective Owners thereof and binds each (but not the one for the other or himself personally) to the due performance thereof.
- 15. In considering what sums of money have been expended by the Contractor in rendering the services and/or in fixing the amount of the Award and/or Interim Award(s) and/or Award on Appeal the Arbitrator or Appeal Arbitrator(s) shall to such an extent and in so far as it may be fair and just in all the circumstances give effect to the consequences of any change or changes in the relevant rates of exchange which may have occurred between the date of termination of the services and the date on which the Award and/or Interim Award(s) and/or Award on Appeal is made.
- 16. Any Award notice authority order or other document signed by the Chairman of Lioyd's or any person authorised by the Council for the purpose shall be deemed to have been duly made or given by the Council and shall have the same force and effect in all respects as if it had been signed by every member of the Council.

- 17. The Contractor may claim salvage and enforce any Award or agreement made between the Contractor and the Owners against security provided under clause 4 if any in the name and on behalf of any Sub-Contractors Servants or Agents including Masters and members of the crews of vessels employed by him or by any Sub-Contractors in the services provided that he first provides a reasonably satisfactory indemnity to the Owners against all claims by or liabilities to the said persons.
- 18. When there is no longer any reasonable prospect of a useful result leading to a salvage reward in accordance with Convention Article 13 the owners of the vessel shall be entitled to terminate the services of the Contractor by giving notice to the Contractor in writing.
- 19. No person signing this Agreement or any party on whose behalf it is signed shall at any time or in any manner whatsoever offer provide make give or promise to provide demand or take any form of inducement for entering into this Agreement.

THE CONVENTION ARTICLES

Article 1

Definitions

(a) Salvage operation means any act or activity undertaken to assist a vessel or any other property in danger in navigable waters or in any other waters whatsoever

(b) Vessel means any ship or craft, or any structure capable of navigation

- (c) Property means any property not permanently and intentionally attached to the shoreline and includes freight at risk
- (d) Damage to the environment means substantial physical damage to human health or to marine life or resources in coastal or inland waters or areas adjacent thereto, caused by pollution, contamination, fire, explosion or similar major incidents
 - (e) Payment means any reward, remuneration or compensation due under this Convention

Article 8

Duties of the Salvor and of the Owner and Master

1. The salvor shall owe a duty to the owner of the vessel or other property in danger.

(a) to carry out the salvage operations with due care;

(b) in performing the duty specified in subparagraph (a), to exercise due care to prevent or minimize damage to the environment;

(c) whenever circumstances reasonably require, to seek assistance from other salvors; and

- (d) to accept the intervention of other salvors when reasonably requested to do so by the owner or master of the vessel or other property in danger, provided however that the amount of his reward shall not be prejudiced should it be found that such a request was unreasonable
- 2. The owner and master of the vessel or the owner of other property in danger shall owe a duty to the salvor:

(a) to co-operate fully with him during the course of the salvage operations:

(b) in so doing, to exercise due care to prevent or minimize damage to the environment; and

(c) when the vessel or other property has been brought to a place of safety, to accept redelivery when reasonably requested by the salvor to do so

Article 13

Criteria for fixing the reward

1. The reward shall be fixed with a view to encouraging salvage operations, taking into account the following criteria without regard to the order in which they are presented below:

(a) the salved value of the vessel and other property:

(b) the skill and efforts of the salvors in preventing or minimizing damage to the environment;

(c) the measure of success obtained by the salvor.

(d) the nature and degree of the danger.

(c) the skill and efforts of the salvors in salving the vessel, other property and life;

(f) the time used and expenses and losses incurred by the salvors;

(g) the risk of liability and other risks run by the salvors or their equipment;

(h) the promptness of the services rendered;

- (i) the availability and use of vessels or other equipment intended for salvage operations;
- (j) the state of readiness and efficiency of the salvor's equipment and the value thereof
- 2. Payment of a reward fixed according to paragraph 1 shall be made by all of the vessel and other property interests in proportion to their respective salved values
- 3. The rewards, exclusive of any interest and recoverable legal costs that may be payable thereon, shall not exceed the salved value of the vessel and other property

Article 14

Special Compensation

- 1. If the salver has carried out salvage operations in respect of a vessel which by itself or its cargo threatened damage to the environment and has failed to earn a reward under Article 13 at least equivalent to the special compensation assessable in accordance with this Article, he shall be entitled to special compensation from the owner of that vessel equivalent to his expenses as herein defined
- 2. If, in the circumstances set out in paragraph 1, the salvor by his salvage operations has prevented or minimized damage to the environment, the special compensation payable by the owner to the salvor under paragraph 1 may be increased up to a maximum of 30% of the expenses incurred by the salvor. However, the Tribunal, if it deems it fair and just to do so and bearing in mind the relevant criteria set out in Article 13, paragraph 1, may increase such special compensation further, but in no event shall the total increase be more than 100% of the expenses incurred by the salvor
- 3. Salvor's expenses for the purpose of paragraphs 1 and 2 means the out-of-pocket expenses reasonably incurred by the salvor in the salvage operation and a fair rate for equipment and personnel actually and reasonably used in the salvage operation, taking into consideration the criteria set out in Article 13, paragraph 1(h), (i) and(j)
- 4. The total special compensation under this Article shall be paid only if and to the extent that such compensation is greater than any reward recoverable by the salvor under Article 13
- 5. If the salvor has been negligent and has thereby failed to prevent or minimize damage to the environment, he may be deprived of the whole or part of any special compensation due under this Article
- 6. Nothing in this Article shall affect any right of recourse on the part of the owner of the vessel

For and on behalf of the Contractor	For and on behalf of the Owners of property to be salved.
(To be signed either by the Contractor personally or by the Master of the salving vessel or other person whose name is inserted in line 4 of this Agreement.)	(To be signed by the Master or other person whose name is inserted in line 1 of this Agreement.)

ANEXO E

RELAÇÃO DE ENTREVISTAS REALIZADAS

- Dr. Walter Leitão de Sá, advogado, Chefe do Setor de Direito Marítimo do Serviço Jurídico. Entrevista realizada em maio de 1991.
- 2. Dr.Salvador Picolo, engenheiro, perito da "Salvage Association". Entrevista realizada em junho de 1991.
- 3. Dr. João Luiz Palombini, advogado, Law Offices Carl Kincaid, causas cíveis e comerciais relacionadas com o transporte marítimo. Entrevista realizada em julho de 1991.

ANEXO F

BIBLIOGRAFIA

- 1. BARTHOLOMEW, Charles A.. Mud Muscles and Miracles: Marine Sal vage in the United States. Washington, DC, SSR Incorporated 1990.
- INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION, London. Tratados, etc. <u>Convention Internatinale de 1989 sur L'Assistance.Lon -</u> dres, IMO, 1989.
- 3. BRASIL.Comande de Operações Navais.COMOPNAVINST 13-12.Salvamento Marítimo e outros serviços indenizáveis.Rio de Janeiro,1989.
- 4. BRASIL.Escola de Guerra Naval.EGN-215A.Guia para Elabora ção de Teses e Monografias.Rio de Janeiro,1981.
- 5. _____.FI. 219. <u>Guia para a Elaboração de Referencias Bibli-</u>
 ográficas.Rio de Janeiro,1981.
- 6. BRASIL.Estado-Maior da Armada. Doutrina Básica da Marinha .
 Brasilia, 1983. Reservado.
- 7. Política Básica da Marinha. Brasilia, 1988. Reservado.
- 8. BRASIL.Leis, Decretos, etc.Lei 7203, de 3 de julho de 1984. Di ário Oficial, Brasília, 4 de julho de 1984. Seção 1, p 8341a 8342. Dispõe sobre a assistencia e salvamento a embarca ção, coisa ou bem em perigo no mar, nos portos e nas vias navegaveis interiores.
- 9. Lei 7273, de 10 de dezembro de 1984. Diário Oficial, Bra silia, 11 de dezembro de 1984, seção 1,p 20145 a 20151. Dis põe sobre a busca e salvamento da vida humana no mar, nos portos e vias navegaveis interiores.
- Lei 7542, de 26 de setembro de 1986. Diario Oficial, Bra silia, 29 de setembro de 1986. Seção 1, p 14610 a 14614. Dis põe sobre pesquisa, exploração e demolição de coise ou de bens afundados...e da outras providencias.
- 11. BRASIL.Ministério da Marinha.Gabinete do Ministro.Aviso nº N-0201 de 20 de fevereiro de 1970 aos Órgãos de Direção/ Setorial e Órgão de Direção Geral.Criação do Serviço de Busca e Salvamento da Marinha(SALVAMAR).
- 12. NETO.Pedro Tkotz. O Serviço de Socorro e Salvamento: analise da situação atual, sugestões. EGN, 1990. Ensaio apresentado/no S-GN.
- 13. SILVA. Sérgio Silvan Brasileiro da. Implantação do Sistema / Global de Socorro e Segurança Maritimos na Marinha do Brasil. EGN, 1990. Monografia apresentada no C-PEM.



ESTE LIVRO DEVE SER DEVOLVIDO NA ÚLTIMA

MAR 93		
3 JUL 199	3	 -
06 AGO 19	94	
76 NOV 1994		
28 FEV 1995		
22 MAR 1996		
04 ABR 1996		
22 MAI 1996		
28 FEV. 1997		
-		

1111	ı	H	II	H	II	ш	ı	BHS	ı	ı	BH	H	ı	819
	ı	H	II					Ш	ı		Ш	ı	I	Ш

00094910003186 Salvamento no mar 6-C-9

MINISTÉRIO DA MARINHA ESCOLA DE GUERRA NAVAL Biblioteca

Oliveira, Chrysogenc Rocha de

Salvamento no mar

6-C-9

(3186/91)

Oliveira, Chrysogeno Rocha de Salvamento no mar 6-C-9 DEVOLVER NOME LEIT. (3186/91) CC ARAUSO RE 16 AGO 1994 CC A CON 199 RENOVABO · C/APRES Medica Killer (02 P/PILL 22 MAR 1996 RENOVADO 28 FEV 1997 CMG NAGAT 09 MAR 1997 CMG