

PARECER Nº , DE 2025

Da COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DEFESA NACIONAL, sobre o Projeto de Decreto Legislativo nº 269, de 2024, da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional (CD), que *aprova o texto da Convenção Internacional sobre a Remoção de Destroços, adotada em 2007, no âmbito da Organização Marítima Internacional*.

Relator: Senador **HAMILTON MOURÃO**

I – RELATÓRIO

Vem para análise do Senado Federal o Projeto de Decreto Legislativo (PDL) nº 269, de 2024, que aprova o texto da Convenção Internacional sobre a Remoção de Destroços, adotada em 2007. Por meio da Mensagem Presidencial nº 322, de 2023, submeteu-se ao crivo do Congresso Nacional o referido texto, da qual extraímos o seguinte excerto:

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

Aprovado o projeto de decreto legislativo na Câmara dos Deputados, a matéria foi encaminhada para esta Casa e despachada para a Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, onde me coube a relatoria.

A proposição, além de aprovar o tratado, determina a já tradicional cláusula para resguardar os poderes do Congresso Nacional quanto à celebração de



tratados:

Art. 1º

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

A Convenção em análise é versada em 21 (vinte e um) artigos e Anexo sobre o “Certificado de seguro ou de outra garantia financeira com relação à responsabilidade financeira pela remoção de destroços”, que é emitido de acordo com o disposto em seu Artigo 12.

A Convenção sobre Destroços Marítimos estabelece no Artigo 1 conjunto de definições essenciais para sua aplicação. A “área da Convenção” corresponde à zona econômica exclusiva de até 200 milhas náuticas ou, na ausência desta, à área adjacente ao mar territorial definida pelo Estado Parte. “Navio” é entendido como qualquer embarcação marítima, incluindo hidrofólios, submersíveis e plataformas flutuantes, exceto quando fixas para exploração mineral. O “acidente marítimo” abrange colisões, encalhes e outros incidentes que resultem em danos ou ameaça de danos, e o “destroço” é definido como navios afundados, encalhados, partes ou objetos provenientes deles, ou ainda embarcações prestes a afundar sem assistência em curso. O conceito de “risco” envolve situações que ameacem a navegação ou possam causar danos graves ao meio ambiente marinho e aos interesses costeiros, que incluem atividades pesqueiras, turismo, saúde da população e infraestrutura offshore. A “remoção” é qualquer ação de prevenção ou eliminação do risco, cabendo ao “proprietário registrado” ou ao “operador do navio” a responsabilidade principal. O “Estado Afetado” é aquele em cuja área se encontra o destroço, enquanto o “Estado de registro” é o da bandeira do navio. A Organização Marítima Internacional (OMI) e seu Secretário-Geral são os órgãos de referência da Convenção.

Os princípios gerais estabelecem que os Estados Partes podem adotar medidas para remover destroços que representem risco, devendo tais medidas ser proporcionais e cessar após a remoção, sem interferir indevidamente nos direitos



de outros Estados. A Convenção não confere soberania sobre o alto-mar e incentiva a cooperação internacional em casos que envolvam múltiplos Estados (Artigo 2). Quanto ao âmbito de aplicação, a Convenção se aplica a destroços na área da Convenção, mas os Estados podem estender sua aplicação ao território e mar territorial mediante notificação ao Secretário-Geral, podendo também retirar essa extensão posteriormente (Artigo 3).

Existem exclusões importantes no Artigo 4: a Convenção não se aplica a medidas já previstas em tratados sobre poluição por óleo ou outras substâncias, nem a navios de guerra ou estatais em serviço não comercial, salvo decisão contrária do Estado. Caso um Estado decida aplicar a Convenção a seus navios militares, deve notificar o Secretário-Geral. Além disso, alguns dispositivos deixam de ser aplicáveis quando a Convenção é estendida ao território e mar territorial, sendo adaptado o artigo que trata da contratação de salvadores para remoção de destroços.

Conforme o Artigo 5, os Estados Partes devem exigir que comandantes ou operadores de navios informem imediatamente sobre acidentes que resultem em destroços, fornecendo dados sobre localização, tipo, tamanho, condições, carga e óleos a bordo. Para determinar se um destroço representa risco, o Estado Afetado deve considerar critérios como tipo e tamanho da embarcação, profundidade da água, correntes, áreas sensíveis, proximidade de rotas de navegação, densidade do tráfego, natureza da carga e dos óleos, vulnerabilidade de portos e instalações offshore, condições meteorológicas, topografia submarina e outras circunstâncias relevantes (Artigo 6). Uma vez identificado o destroço, o Estado Afetado deve avisar navegantes e Estados envolvidos, localizar com precisão e, se necessário, sinalizar o destroço conforme o sistema internacional de balizamento, divulgando as características da sinalização em publicações náuticas (Artigo 7 e 8).

Quanto à remoção, se o destroço for considerado risco, o Estado Afetado deve informar o Estado de registro e o proprietário registrado, consultando os Estados envolvidos. O proprietário registrado tem a obrigação de remover o destroço e apresentar seguro ou garantia financeira. Ele pode contratar salvadores, mas o Estado Afetado pode impor condições para assegurar segurança e proteção ambiental. O Estado deve fixar prazo razoável para a remoção e avisar que, em



caso de descumprimento, poderá intervir às custas do proprietário. Em situações graves ou urgentes, o Estado pode remover diretamente pelo meio mais rápido e seguro. Os Estados Partes devem garantir, por meio de sua legislação nacional, que os proprietários registrados cumpram essas obrigações, e consentir que o Estado Afetado aja conforme previsto. Todas as informações sobre medidas adotadas devem ser comunicadas ao proprietário registrado (Artigo 9).

Os artigos 10 e 11 da Convenção tratam da responsabilidade do proprietário registrado em relação aos custos de localização, sinalização e remoção de destroços. Em regra, o proprietário é responsável por essas despesas, salvo se conseguir provar que o acidente marítimo decorreu de situações excepcionais, como atos de guerra, hostilidades, insurreições ou fenômenos naturais inevitáveis e irresistíveis. Também pode ser isento se o acidente tiver sido causado intencionalmente por terceiros ou resultar de negligência de autoridades responsáveis pela manutenção de auxílios à navegação. Apesar disso, a Convenção não afeta o direito do proprietário de limitar sua responsabilidade conforme regimes nacionais ou internacionais, como a Convenção de 1976 sobre Limitação de Responsabilidade por Reclamações Marítimas. Além disso, nenhuma reclamação pode ser feita contra o proprietário fora dos termos da Convenção, sem prejuízo do direito de recurso contra terceiros.

O Artigo 11 complementa ao estabelecer excludentes de responsabilidade. O proprietário registrado não será responsável pelos custos mencionados no Artigo 10 quando a responsabilidade por tais custos estiver prevista em outras convenções internacionais específicas, como a Convenção sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo (1969), a Convenção sobre Transporte de Substâncias Nocivas e Perigosas (1996), convenções sobre responsabilidade nuclear (1960 e 1963) ou ainda a Convenção sobre Poluição por Combustíveis de Navios (2001), desde que estejam em vigor e aplicáveis. Ademais, quando as ações tomadas no âmbito desta Convenção forem consideradas como salvamento, prevalecerá a legislação nacional ou convenções internacionais pertinentes sobre remuneração ou compensação aos salvadores, afastando-se as regras da própria Convenção.

Os artigos 12 e 13 da Convenção tratam da obrigatoriedade de seguro ou garantia financeira e dos prazos para reivindicação de custos. O Artigo 12



estabelece que todo proprietário registrado de navio com arqueação bruta igual ou superior a 300, e que arvore a bandeira de um Estado Parte, deve manter seguro ou outra forma de garantia financeira suficiente para cobrir sua responsabilidade nos termos da Convenção, respeitando os limites previstos em regimes nacionais ou internacionais de limitação de responsabilidade. Para comprovar essa exigência, deve ser emitido um certificado oficial pela autoridade competente do Estado de registro ou, no caso de navios não registrados em Estados Partes, por qualquer Estado Parte autorizado. Esse certificado deve seguir o modelo Anexo e conter informações detalhadas sobre o navio, o proprietário, o segurador e a validade da garantia. Os Estados podem delegar a emissão a instituições reconhecidas, mas continuam responsáveis pela correção e validade dos certificados. O documento deve estar a bordo do navio e registrado junto às autoridades competentes, podendo ser redigido em idioma oficial do Estado emissor, com tradução para inglês, francês ou espanhol. Os certificados emitidos por um Estado Parte devem ser aceitos por todos os demais, e reclamações de custos podem ser feitas diretamente contra o segurador ou garantidor, que terá direito às mesmas defesas que o proprietário registrado, inclusive a limitação de responsabilidade. Nenhum navio abrangido pode operar sem portar o certificado, e os Estados devem assegurar, por meio de sua legislação nacional, que a exigência seja cumprida inclusive para navios estrangeiros que entrem ou saiam de seus portos ou instalações offshore. Em casos de navios de propriedade estatal, o certificado deve declarar que a responsabilidade está coberta pelo próprio Estado.

Já o artigo 13 fixa os prazos para ações de recuperação de custos. O direito de reclamar extingue-se se não for iniciada ação em até três anos a partir da data em que o destroço foi determinado como tal pela Convenção. Em qualquer hipótese, não se pode iniciar ação após seis anos da ocorrência do acidente marítimo que deu origem ao destroço. Se o acidente consistir em uma série de eventos, o prazo de seis anos conta da primeira ocorrência.

Por fim, a Convenção define regras sobre possíveis emendas (Artigo 14), solução de controvérsias (Artigo 15), relações com outras convenções e acordos internacionais, no sentido de não prejudicar direitos ou obrigações dos Estados Partes (Artigo 16), assinatura, ratificação, aceitação, aprovação e adesão do acordo (Artigo 17), sua entrada em vigor (Artigo 18), denúncia (Artigo 19), depositário (Artigo 20) e idiomas oficiais, que são o árabe, chinês, inglês, francês,



russo e espanhol (Artigo 21).

Não foram recebidas emendas no prazo regimental.

II – ANÁLISE

Compete à Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional opinar sobre proposições referentes aos atos e relações internacionais, conforme o art. 103, I, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF).

No tocante à proposição, inexistem defeitos em relação à sua juridicidade. Não há, por igual, vícios de constitucionalidade, uma vez que ela observa o disposto no art. 49, I, e no art. 84, VIII, da Constituição Federal (CF).

Sobre o mérito, importa destacar que a Convenção Internacional de Nairóbi sobre a Remoção de Destroços, adotada em 2007, é um marco importante para a segurança da navegação e a proteção do meio ambiente marinho. Esta convenção estabelece critérios e obrigações para a remoção de destroços que possam representar riscos à navegação ou ao meio ambiente.

Entre os principais pontos abordados pela convenção, destacam-se os riscos de navegação e ambientais; os navios à deriva no mar, que incluem as plataformas e objetos; os informes sobre destroços; a determinação do perigo (como o tipo, tamanho e construção do destroço, profundidade da água na área); a marcação de destroços com um sistema de sinais aceito internacionalmente; medidas para facilitar a remoção de destroços; e o seguro obrigatório para navio de 300 toneladas brutas ou mais.

Isto posto, é fortemente recomendada a aprovação desse importante quadro normativo internacional.

III – VOTO

Por ser conveniente e oportuno aos interesses nacionais, constitucional, jurídico e regimental, somos pela **aprovação** do Projeto de Decreto Legislativo nº 269, de 2024.



Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



Assinado eletronicamente, por Sen. Hamilton Mourão

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/6842209220>