

# SALVAMENTO MARÍTIMO E A PROTEÇÃO DO MEIO MARINHO: A RELATIVIZAÇÃO DO PRINCÍPIO *NO CURE NO PAY* PARA A PROTEÇÃO DO MEIO AMBIENTE MARINHO

Tiago V. Zanella\*

Índice: 1. Introdução: o salvamento marítimo; 2. A relativização do princípio *No Cure No Pay* para a proteção do meio ambiente marinho; 2.1. O Princípio *No Cure No Pay*; 2.2. A necessidade de proteção do meio marinho nas operações de salvamento marítimo; 2.3. A proteção do meio marinho na Convenção de Londres de 1989; 2.4. Compensação Especial; 2.5. Cláusula SCOPIC; 3. Conclusão; 4. Referências.

## 1. INTRODUÇÃO: O SALVAMENTO MARÍTIMO



salvamento marítimo<sup>1</sup> constitui uma das mais salientes especificações dogmáticas do direito marítimo, contribuído inclusive para a autonomia deste ramo do direi-

---

\* Doutorando em Ciências Jurídico-Internacionais e Europeias pela Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa; Mestre em Direito Internacional e Relações internacionais pela Faculdade de Direito de Lisboa; Advogado, graduado em Direito pelo Centro Universitário Curitiba; graduado em Relações Internacionais pelo UNICURITIBA; professor de direito internacional público, direito internacional privado e direito marítimo, membro pesquisador do CIIMAR (Interdisciplinary Centre of Marine and Environmental Research); autor dos livros “Curso de Direito do Mar” e “Água de lastro: um problema ambiental global”.

<sup>1</sup> Será utilizado neste estudo a expressão “salvamento marítimo”, uma vez que é o modo mais comumente empregado pela doutrina no Brasil. Inclusive os tratados internacionais em língua portuguesa sobre o assunto utilizam o termo “salvamento” no Brasil. Entretanto, deve-se esclarecer que alguns doutrinadores, em especial os portugueses utilizam a expressão “salvação marítima”. Os tratados internacionais em língua anglo-saxônica utilizam o termo *Salvage*, enquanto em francês utiliza-se *assistance*, assim, salvamento e assistência devem ser entendidos como sinônimo e quando, neste estudo, utilizar-se a expressão “assistência marítima”, mesmo valor terá da expressão “salvamento marítimo”.

to<sup>2</sup>. A aventura marítima sempre representou enorme perigo à vida humana e aos bens materiais utilizados nesta atividade, especialmente às embarcações. Como destacamos no nosso Curso de Direito do Mar:

Na navegação marítima, o mau tempo sempre representou um dos maiores perigos, constituindo na antiguidade um desafio mortal. Durante séculos somente era possível a navegação na chamada “bela estação” e, mesmo assim, apenas durante o período diurno. Os oceanos eram respeitados de tal forma que, para os gregos, a navegação só ocorria entre março a outubro e, para os romanos, somente era admissível adentrar os mares de seis de março a três de novembro<sup>3</sup>.

Atualmente, não é somente o mau tempo, a ameaça de piratas e terroristas que assusta e coloca em perigo uma embarcação, como ocorria em outras épocas. Enfrentar o mau tempo já não mais é o desafio que representava, sendo intrínseca à própria aventura marítima, uma vez que as embarcações estão muito mais preparadas para as intempéries<sup>4</sup>. Contudo, mesmo nos dias correntes, os navios não estão imunes aos perigos do mar. Os atuais grandes vilões para as embarcações e o ambiente são os problemas estruturais e de máquinas e equipamentos, que podem ser maximizados com as intempéries marítimas (além da possibilidade de falha humana por negligência, imprudência ou imperícia)<sup>5</sup>.

---

<sup>2</sup> AURELIANO, Nuno. *A Salvação Marítima*. Ed. Almedina, Coimbra – PT, 2006. P. 9 e 10.

<sup>3</sup> ZANELLA, Tiago Vinicius. *Curso de Direito do Mar*. Ed. Juruá, Curitiba; 2013. P. 22.

<sup>4</sup> CHIRCOP, Aldo; LINDEN, Olof (org.) *Places of Refuge for Ships: emerging environmental concerns of a maritime custom*. Martinus Nijhoff Publishers. Holanda; 2006. P. 2:

“Marine navigation involves various perils, not least of which are the possibility of bad weather and rough seas and the consequent stresses experienced by the ship’s hull, and occasionally security risks such as those posed by modern-day pirates, thieves and terrorists. For most ships, however, navigating in bad weather is part of the trade, and when the ship is seaworthy, has a competent master and crew, and is sailed competently, the voyage is completed and the next maritime adventure follows”.

<sup>5</sup> CHURCHILL, Robin Rolf; LOWE, Alan Vaughan. *The law of the sea*. 3º ed,

Neste sentido, com fundamento ético-regilioso, surge na sociedade marítima internacional, inicialmente como um costume internacional, o dever de assistência e auxílio marítimo, ancorados numa concepção de solidariedade perante o risco da navegação marítima. Em termos jurídicos, o dever de assistência vem comumente sendo designado como “solidariedade externa”<sup>6</sup> no mar. Assim, em nome de “um bem superior aos interesses do salvador e do salvado”<sup>7</sup>, o dever de prestar assistência e salvamento marítimos assumiu uma posição de princípio de direito marítimo. Deste modo, o que surgiu como direito consuetudinário, atualmente já esta positivado em diversos textos internacionais, a começar pela “Constituição dos oceanos”<sup>8</sup>, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) de 1982:

Dever de prestar assistência

1. Todo Estado deverá exigir do capitão de um navio que arvore a sua bandeira, desde que o possa fazer sem acarretar perigo grave para o navio, para a tripulação ou para os passageiros, que:

a) preste assistência a qualquer pessoa encontrada no mar em perigo de desaparecer;

b) se dirija, tão depressa quanto possível, em socorro de pessoas em perigo, desde que esteja informado de que necessitam de assistência e sempre que tenha uma possibilidade razoável de fazê-lo;

c) preste, em caso de abalroamento, assistência ao outro navio, à sua tripulação, e aos passageiros e, quando possível, comunique ao outro navio o nome do seu próprio navio, o porto de registro e o porto mais próximo em que fará escala.

---

Manchester University Press, Inglaterra; 1999. P. 246.

<sup>6</sup> A expressão foi utilizada pela primeira vez por VIALARD, Antoine. *Droit maritime*. PUF, Paris; 1997. P. 53 que contrapõe o salvamento e assistência marítima enquanto ícones de solidariedade externa ao instituto da avaria comum, em que se caracteriza a solidariedade marítima interna. Ainda, os seguros marítimos podem ser identificados com expoentes de uma terceira via: a solidariedade organizacional.

<sup>7</sup> MARTÍNEZ, Ignacio Arroyo. *Curso de derecho marítimo*. 2º ed., Ed. Civitas, Barcelona; 2005. P. 731.

<sup>8</sup> ZANELLA, Tiago Vinicius. *Curso... Op. Cit.* P. 89.

2. Todo Estado costeiro deve promover o estabelecimento, o funcionamento e a manutenção de um adequado e eficaz serviço de busca e salvamento para garantir a segurança marítima e aérea, e, quando as circunstâncias o exigirem, cooperar para esse fim com os Estados vizinhos por meio de ajustes regionais de cooperação mútua<sup>9</sup>.

Não obstante o dever de prestar assistência e a solidariedade marítima, as riquezas transportadas pelos navios são financeiramente bastante atraentes, assim como o valor da própria embarcação. Por este motivo, historicamente, iniciou-se um processo de salvamento marítimo não apenas pela solidariedade, mas por fins econômicos<sup>10</sup>. Surgiram assim as primeiras questões relativas ao tema, especialmente acerca dos direitos que os salvadores e os salvados possuíam. Isto é, quanto deveria receber o salvador pelos serviços prestados e que direitos possuiria sobre os bens recuperados<sup>11</sup>.

Atualmente, diversos instrumentos regulam internacionalmente o instituto do salvamento marítimo, entre eles pode-

---

<sup>9</sup> CNUDM. Art. 98.

<sup>10</sup> Como destaca ENG, Tan Twan, *Law of Salvage*. In. *Can Intellectual Property Rights Form A Part Of The Salvors' Traditional Rights, And Can A Balance Be Achieved Between Them? The Position Of English, American And South African Salvors In Light Of The Recent Decisions Of The 'R.M.S. Titanic' Cases In The United States Of America*. University of Cape Town Press, Africa do Sul; 2004. P. 12:

“The riches of the cargoes carried by vessels which had succumbed to the sea were enticing, and naturally led to efforts at recovering them from an environment which was “A dark/illimitable ocean without bound,/Without dimension, where length, breadth, and height,/And time and place are lost.” The methods used initially were simple and rudimentary – nets, hooks and unencumbered but courageous divers – until developments in technology, spurred on by the rewards of plundering the deep, led to the invention of the brass diving bell, the hard-hat diving suit, and the self-contained underwater breathing apparatus (SCUBA), which made diving and submarine exploration accessible to almost everyone. Today, the use of robotics, Global Positioning Systems and improved diving submersibles have increased the stakes in recovering wrecks and their cargoes from what was once thought to be depths unreachable by man”.

<sup>11</sup> FORREST, Craig J.S. *Has the Application of Salvage Law to Underwater Cultural Heritage Become a Thing of the Past?* In. *Journal of Maritime Law & Commerce*, Vol. 34, nº.2, April 2003. P. 311.

se destacar a Convenção para Unificação de Certas Regras Jurídicas Relativas à Assistência e Salvamento Marítimo, assinada em Bruxelas, em 23 de Setembro de 1910 (Convenção de Bruxelas de 1910 ou apenas CB 1910) e a Convenção Internacional sobre Salvamento Marítimo, assinada em Londres em 28 de abril de 1989 (por isso chamada de Convenção de Londres de 1989 ou CL 1989)<sup>12</sup>.

O salvamento marítimo é definido na alínea a) do artigo 1º da Convenção de Londres de 1989 como “todo ato ou atividade desenvolvida para assistir um navio ou qualquer outro bem em perigo, em águas navegáveis ou em quaisquer outras águas”<sup>13</sup>. Em primeiro lugar, deste conceito excluí-se o salvamento de pessoas, isto é, não se trata da proteção da vida humana no mar. O regime jurídico aplicável ao salvamento de pessoal é completamente diferente ao salvamento de bens<sup>14</sup>. Assim, quando se fala em salvamento marítimo, trata-se da assistência ao navio ou outro bem econômico<sup>15</sup>.

---

<sup>12</sup> A Convenção de Bruxelas de 1910 representou um marco significativo na regulação do tema, porém, com o avanço da navegação marítima internacional necessitou de uma revisão em seus quadros normativos, o que foi realizada pela Convenção de Londres de 1989, principal documento no regime jurídico internacional atual sobre o tema. O Brasil assinou e o Plenário do Senado aprovou em 03 de junho de 2009, o texto da CL 1989 através do Projeto de Decreto Legislativo nº 269/08. Falta ainda a ratificação do Presidente da República para o tratado internacional entrar em vigor em todo o território nacional. O PDJ, bem como o texto integral da CL 1989 esta disponível em <http://www.senado.gov.br/atividade/materia/getPDF.asp?t=52997&tp=1>. Acesso em 24 de maio de 2013.

<sup>13</sup> Convenção de Londres de 1989. Art. 1, a.

<sup>14</sup> Não obstante a própria Convenção de Londres de 1989, no artigo 10º reforçar o princípio de auxílio a todas as pessoas em perigo no mar: “Qualquer Comandante está obrigado a prestar assistência a toda pessoa em perigo de se perder no mar, desde que o possa fazer sem perigo grave para o seu navio e pessoas nele embarcadas”. Contudo, o objetivo da CL 1989 não é regulamentar o tema, mas apenas o salvamento marítimo de bens.

<sup>15</sup> A proteção da vida humana no mar é regulamentada, entre outros, pela SOLAS: “Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida no Mar, 1974. Segundo a Organização Marítima Internacional (OMI): The SOLAS Convention in its successive forms is generally regarded as the most important of all international treaties

Em segundo lugar decompõe-se do conceito a necessidade de um ato, uma ação de salvamento, que pode ser configurada por um reparo no casco, desimpedimento do leme, operações de emersão do navio, extinção de incêndio, escolta até um porto seguro, o fornecimento de combustível ou viveres à tripulação ou outros atos destinados ao salvamento. Como destaca Nuno Aureliano:

O salvador encontra-se vinculado a uma obrigação de prestação de facto positivo, que se pode consubstanciar num facto jurídico, como o contratar de meios de intervenção adequados, mas que, em regra, se identifica com um facto meramente material. O mesmo sujeito pode limitar-se à prática de um acto isolado ou desenvolver uma atividade, protelando-se no tempo o cumprimento da respectiva obrigação e conformando aquele esta última<sup>16</sup>.

Em terceiro lugar, existe a necessidade do bem estar em perigo. Isto é, a verificação de um perigo constitui um pressuposto essencial na configuração do salvamento marítimo, ca-

---

concerning the safety of merchant ships. The first version was adopted in 1914, in response to the Titanic disaster, the second in 1929, the third in 1948, and the fourth in 1960. The 1974 version includes the tacit acceptance procedure - which provides that an amendment shall enter into force on a specified date unless, before that date, objections to the amendment are received from an agreed number of Parties. As a result the 1974 Convention has been updated and amended on numerous occasions. The Convention in force today is sometimes referred to as SOLAS, 1974, as amended.

The main objective of the SOLAS Convention is to specify minimum standards for the construction, equipment and operation of ships, compatible with their safety. Flag States are responsible for ensuring that ships under their flag comply with its requirements, and a number of certificates are prescribed in the Convention as proof that this has been done. Control provisions also allow Contracting Governments to inspect ships of other Contracting States if there are clear grounds for believing that the ship and its equipment do not substantially comply with the requirements of the Convention - this procedure is known as port State control. The current SOLAS Convention includes Articles setting out general obligations, amendment procedure and so on, followed by an Annex divided into 12 Chapters". Disponível em [http://www.imo.org/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-\(solas\),-1974.aspx](http://www.imo.org/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-(solas),-1974.aspx) . Acesso em 24 de maio de 2013

<sup>16</sup> AURELIANO, Nuno. *A Salvação*. Op. Cit. P. 52.

racterizando-se como o ponto de distinção entre este instituto e o reboque no mar<sup>17</sup>. Assim, o perigo dos bens, máxime do navio e demais bens, constitui, desde sempre e universalmente, a principal característica do instituto do salvamento que lhe confere justificação e autonomia no direito marítimo. Como ensina José Luis Gabaldón García:

Elemento esencial para que pueda darse el salvamento es la concurrencia de un peligro que amenace los bienes auxiliados. Es precisamente esta situación de riesgo actual y extraordinario, distinto del riesgo ordinario que conlleva toda navegación marítima, la que justifica y está en la base del salvamento marítimo. Sentado lo anterior y siguiendo básicamente a la jurisprudencia anglosajona, puede caracterizarse el peligro, que distingue el salvamento de otras instituciones (como es el simples remolque de fortuna)<sup>18</sup>.

Destaca-se que este perigo pode ser de qualquer natureza, como por forças da natureza (*act of God*), por atos humanos externos (pirataria, guerra, terrorismo), internos (falha humana) ou qualquer outro. Assim, basta ocorrer o perigo para que o salvamento se torne necessário e fique caracterizado<sup>19</sup>. Todavia, a questão do perigo suscitou na doutrina certo subjetivismo, uma vez que se discutiu por algum tempo a questão do erro de percepção e a eminência do perigo. Atualmente, a melhor doutrina entende que o perigo já fica caracterizado pela eventualidade de produção de danos graves, de sinistro ou perda do navio ou demais bens que constituem parte integrante da embarcação<sup>20</sup>.

<sup>17</sup> GOMES, Manuel Januário da Costa. *Entre a Salvação marítima e o Reboque. A propósito do AC. STJ 05.06.2003 – O caso da “Ilha da Madeira”*. In: Estudos em memória do professor Doutor António Marques dos Santos. P. 1053 a 1082, Ed. Almedina, Coimbra; 2005.

<sup>18</sup> GARCÍA, José Luis Gabaldón. *Curso de derecho marítimo internacional*. Marcia Pons, Madri; 2012. P. 689.

<sup>19</sup> GARCÍA, José Luis Gabaldón; SOROA, José María Ruiz. *Manual de derecho de la navegación marítima*. 3º edição, Marcia Pons, Madri; 2006. P. 662.

<sup>20</sup> Neste sentido SOLDEVILA, Ramón Morral. *El salvamento marítimo*. Bosch, Barcelona; 1997. P. 239; BRICE, Geoffrey. *Maritime law of salvage*. 3º ed., Sweet and Maxwell, Londres; 1999. P. 50; AURELIANO, Nuno. *A Salvação...* Op. Cit. P.

Ao analisar o texto da Convenção de Londres de 1989 integralmente, percebe-se algumas características próprias que normatizam o salvamento marítimo (além da consagração do perigo dos bens e a ação já analisadas), designadamente: a) a consagração do dever de prestar socorro às pessoas em perigo no mar<sup>21</sup>; b) a proibição de realizar o salvamento marítimo em caso de recusa expressa do capitão ou por motivo razoável<sup>22</sup>; c) a definição de critério mais objetivos para a remuneração pelo salvamento marítimo<sup>23</sup>; d) a autonomia da vontade para cele-

---

52 -53; HODGES, Susan; HILL, Christopher. *Principles of maritime law*. LLP, Londres; 2001. P. 202; MATOS, Azevedo. *Princípio de direito marítimo III – Dos acontecimentos de mar*. Ática, Lisboa; 1958. P. 179; RAPOSO, Mário. *Assistência marítima. Evolução e problemas*. In. Estudos sobre o novo direito marítimo. Coimbra editora, P. 75 a 107, Coimbra; 1995. P. 80; ESTEVES, José Vasconcelos. *Direito Marítimo – Acontecimentos de mar*. Petrony, Lisboa; 1987. P. 53; GOMES, Manuel Januário da Costa. *Entre a Salvação marítima...* Op. Cit. P. 21; RODIÈRE, René; DU PONTAVICE, Emmanuel. *Droit maritime*. 11<sup>o</sup> ed., Dalloz, Paris ; 1991. P. 377.

<sup>21</sup> Convenção de Londres. Art. 10. Op. Cit.

<sup>22</sup> Convenção de Londres. Art. 19: Os serviços prestados a despeito de expressa e razoável proibição pelo proprietário do navio ou Comandante, ou ainda pelo proprietário de qualquer outro bem em perigo que não esteja ou não tenha estado a bordo do navio, não farão jus a qualquer pagamento, nos termos desta Convenção.

<sup>23</sup> Convenção de Londres. Art. 13: A recompensa será ajustada com o objetivo de incentivar as operações de salvamento marítimo, considerando-se os seguintes critérios, independentemente da ordem em que são apresentados abaixo:

- (a) o valor residual do navio e de outros bens;
- (b) a perícia e os esforços do salvador para prevenir ou minimizar danos ao meio ambiente;
- (c) o grau de sucesso obtido pelo salvador;
- (d) a natureza e o grau do risco;
- (e) a perícia e os esforços do salvador ao salvar o navio, outros bens e vidas humanas;
- (f) o tempo despendido, assim como gastos e prejuízos sofridos pelo salvador;
- (g) o risco de responsabilização e outros riscos assumidos pelo salvador ou seu equipamento;
- (h) a prestação dos serviços dispensados;
- (i) a capacidade de disponibilizar e utilizar navios ou outros equipamentos, destinados a operações de salvamento marítimo;
- (j) o estado de prontificação e a eficácia do equipamento do salvador e respectivo valor.



bração de contratos de salvamento marítimo<sup>24</sup>; e) a necessidade de resultado útil para o direito de remuneração dos salvadores<sup>25</sup>.

Neste sentido, são quatro os elementos essenciais para o salvamento marítimo: 1º) voluntariado; 2º) perigo de dano; 3º) ato de salvamento; 4º) resultado útil<sup>26</sup>.

## 2. A RELATIVIZAÇÃO DO PRINCÍPIO *NO CURE NO PAY* PARA A PROTEÇÃO DO MEIO AMBIENTE MARINHO

### 2.1. O PRINCÍPIO *NO CURE NO PAY*

A necessidade de obtenção de um resultado útil na operação de salvamento marítimo constitui uma *conditio iuris* para a caracterização do ato e consequente dever de remuneração. Trata-se do tradicional princípio do *no cure no pay* estabelecido em todos os tratados internacionais sobre o tema e aclamado pela doutrina como uma figura dogmática intrínseca ao instituto do salvamento marítimo<sup>27</sup>. O artigo 12º da Convenção de

---

<sup>24</sup> Convenção de Londres. Art. 6: 1. Esta Convenção será aplicada a qualquer operação de salvamento marítimo salvo disposição contratual em contrário, expressa ou implícita. 2. O Comandante terá poderes para celebrar contratos de operações de salvamento marítimo em nome do proprietário do navio. O Comandante ou o proprietário do navio terão poderes para celebrar tais contratos em nome do proprietário dos bens a bordo do navio. 3. Nada neste artigo deverá afetar a aplicação do artigo 7º, nem tampouco as obrigações para prevenir ou minimizar os danos ao meio ambiente.

<sup>25</sup> Convenção de Londres. Art. 12: 1. Operações de Salvamento marítimo que tenham obtido um resultado benéfico terão direito a recompensa. 2. Salvo disposição em contrário, nenhuma recompensa é devida de acordo com esta Convenção, caso as operações de salvamento marítimo não tenham obtido um resultado benéfico. 3. As disposições deste capítulo serão aplicáveis, mesmo que o navio salvo e o navio executante das operações de salvamento marítimo pertençam ao mesmo proprietário.

<sup>26</sup> REEDER, John. *Brice on Maritime Law of Salvage*. Sweet & Maxwell, Londres; 2011, P. 2.

<sup>27</sup> MARTÍNEZ, Ignacio Arroyo. *Comentarios al Convenio de Salvamento de 1989*. In.: Estudios de derecho marítimo. Bosh, Barcelona; 1995. P. 338; MARTÍNEZ, Ignacio Arroyo. *Compendio de derecho marítimo*. Tecnos, Madri; 2002. P. 187; SOLDEVILA, Ramón Morral. *El salvamento...* Op. Cit., P. 36; BRICE, Geoffrey.

Londres de 1982 é claro ao instituir que somente as “operações de salvamento marítimo que tenham obtido um resultado benéfico terão direito a recompensa”<sup>28</sup>. E ainda que “salvo disposição em contrário, nenhuma recompensa é devida de acordo com esta Convenção, caso as operações de salvamento marítimo não tenham obtido um resultado benéfico”<sup>29</sup>. Como sintetizam Susan Hodges e Christopher Hill: “the theory of salvage is one simply based upon the concept that he who successfully rescues and preserves the property of another from danger at sea deserves a reward”<sup>30</sup>.

Justificado por razões de segurança da navegação, incentivo ao salvador e proteção aos bens do salvado, o princípio do *no cure no pay*, se decompõe em dois aspectos: de um lado que se tenha conseguido o salvamento de algum bem de valor patrimonial (*success*); do outro, que este resultado útil tenha sido obtido precisamente graças aos serviços prestados (*beneficial service*)<sup>31</sup>. Todavia, quanto ao sucesso do salvamento, este não precisa ser total ou completo, sendo admitido o salvamento parcial, como ensina José Luis Gabaldón García:

En cuanto al éxito de la operación, éste no tiene por qué ser total o completa, ya que puede ser parcial, es decir, re-

---

*Maritime law...* Op. Cit. P. 2; AURELIANO, Nuno. *A Salvação...* Op. Cit. P. 59; GARCÍA, José Luis Gabaldón. *Curso de derecho...* Op. Cit. P. 691; ALEMÁN, Santiago Rivero. *El salvamento marítimo. La circunstancia de peligro y su jurisprudencia*. Dijusa, Madri; 2003, P. 307; REEDER, John. *Brice on Maritime...* Op. Cit., P. 1; NEWSON, Harry. *The Law of Salvage, Towage, and Pilotage*. BiblioBazaar, EUA; 2010, P. 54.

<sup>28</sup> Convenção de Londres. Art. 12, nº 1.

<sup>29</sup> Convenção de Londres. Art. 12, nº 2.

<sup>30</sup> HODGES, Susan; HILL, Christopher. *Principles...* op. Cit. p. 177.

<sup>31</sup> VINCENZINI, Enrico. *International Salvage Law*. Informa Pub, Reino Unido; 1992, P. 60, 61:

“Thus the English version of the text should be understood as more correct and more in keeping with the spirit of the Convention's rules, for it brings out not only the conditions deemed by the Convention to be necessary in effecting salvage: the "success" (or "useful result") and the "beneficial result" (or "beneficial service"), the final useful result, but also the fact that the salvor's services which have usefully contributed to the salvage, are related to it as cause to effect”.

ferido sólo a parte de los bienes en peligro (*e. g.*, buque o cargamento) o bien consistir en una utilidad limitada (*e. g.*, recuar el buque con averías o el cargamento con pérdidas). En valor final de lo salvado influirá obviamente en la cuantía de la remuneración pero no en la existencia misma del salvamento<sup>32</sup>.

Deste modo, resumidamente, o princípio *no cure no pay* pode ser entendido como “sem salvamento, sem pagamento” ou ainda, “sem resultado útil, sem pagamento”. Intimamente ligado à recompensa pelos serviços prestados esta a necessidade de resultado útil, de salvamento efetivo de bens patrimoniais. Como regra, o salvado apenas pagará pelo salvamento marítimo se a operação efetivamente conseguir resguardar seus bens, seja o navio, a carga ou demais artefatos utilizados na navegação marítima.

## 2.2. A NECESSIDADE DE PROTEÇÃO DO MEIO MARI-NHO NAS OPERAÇÕES DE SALVAMENTO MARÍTIMO

Com o desenvolvimento do tema e da própria navegação marítima internacional, ocorre a ultrapassagem do paradigma da salvação marítima apenas através do resultado útil. Atualmente o referido princípio vem paulatinamente sofrendo uma transição para se adequar à realidade socioambiental, sendo recusado como um radical genérico do instituto da salvação marítima<sup>33</sup>.

A realidade marítima de 1910, ano em que foi assinada Convenção de Bruxelas é completamente diferente da realidade de 1989 (Convenção de Londres). No transcorrer do século XX, o salvamento tornou-se cada vez mais complexo, com novas questões a serem consideradas no momento das operações<sup>34</sup>. Neste sentido, enorme importância internacional tem

---

<sup>32</sup> GARCÍA, José Luis Gabaldón. *Curso de derecho...* Op. Cit. P. 691.

<sup>33</sup> KERR, Donald A. *The Past and Future of No Cure-No Pay*. In.: *Journal of maritime law and commerce*. Vol 23, nº 3, P. 411 - 428; 1992. P. 414

<sup>34</sup> LENNOX-KING, Olivia. *Laying the mark to port and starboard: salvage under*

sido dada as preocupações ambientais, que evoluíram sensivelmente deste a década de 1970<sup>35</sup>.

Deste modo, pode-se afirmar que os grandes acidentes e incidentes de proporções globais influenciaram sobremaneira a realização de convenções internacionais para a proteção do meio ambiente. Em especial para os espaços marítimos, os acidentes ambientais foram decisivos para a negociação, assinatura e ratificação de tratados multilaterais de caráter ambiental. O avanço tecnológico e industrial possibilitou a evolução da indústria naval que se tornou capaz de produzir navios cada vez maiores. Contudo, este progresso trouxe consigo graves consequências para o meio ambiente marinho, pois os desastres ambientais também se tornaram maiores. Afirma Guido Fernando da Silva Soares que:

(...) os espaços marinhos e oceânicos são o meio ambiente que mais tem sofrido danos de natureza catastrófica, a partir da entrada em cena de superpetroleiros, navios superdimensionados em tamanho que levam com eles os riscos de uma extraordinária capacidade de destruição do meio ambiente marinho e das atividades comerciais e de entretenimento relacionados ao uso de praias dos países banhados por essas

---

*duress and economic duress at contract law*. In.: Australian & New Zealand maritime law journal. Vol. 21, nº 1, P. 32 – 69; 2007. P. 49.

<sup>35</sup> ZANELLA, Tiago Vinicius. *Água de Lastro: um problema ambiental global*. Juruá, Curitiba; 2010. P. 29:

“Se no início de 1960 somente algumas pessoas falavam em preservação do meio ambiente, em abril de 1970 quase meio milhão de indivíduos participaram do Dia da Terra nos Estados Unidos. Isto retratava a expansão do ambientalismo no meio popular e dava força para o nascimento de inúmeras organizações não governamentais, mesmo que sem uma representatividade política forte. O preservacionismo e conservacionismo, que dominaram o ambientalismo nas décadas anteriores, eram revigorados e começaram a se preocupar com as questões socioambientais”.

Ainda, GOMES. Carla Amado. Apontamentos sobre a protecção do ambiente na jurisprudência internacional. In.: Elementos de apoio à disciplina de Direito Internacional do Ambiente. P. 367 a 408. AAFDL, Lisboa; 2008. P. 370:

“Assim, é verdade que o volume de instrumentos internacionais produzidos desde os anos 1970 tem aumentado proporcionalmente à progressiva constatação, facticamente aferível e cientificamente comprovável, de que os bens ambientais naturais do Globo se encontram em adiantado estado de esgotamento”.

águas<sup>36</sup>.

Por esta razão, o instituto do salvamento marítimo não ficou inerte à nova realidade e os acordos internacionais começaram paulatinamente a relativizar o princípio *no cure no pay* em caso de proteção do meio marinho. Do contrário, os salvadores apenas estariam interessados em salvar os bens patrimoniais a qualquer custo, mesmo causando danos irreversíveis e catastróficos ao meio marinho<sup>37</sup>. Afirma, corretamente, Liang Chen que “however, as time goes by, the no cure no pay principle is not completely able to deal with the current problems, especially those related to environmental protection and conservation”<sup>38</sup>.

A utilização extremada do princípio pode ocasionar justamente um risco maior de degradação do meio marinho. Veja-se, por exemplo, o caso do navio-tanque *Atlantic Empress*: em 1979, na sequência de uma colisão, ocorreu um incêndio na referida embarcação, além de vazamento de óleo. O navio foi rebocado a 300 milhas da costa antes de explodir e desaparecer no fundo oceânico. Como não foi salvo nenhum bem patrimonial, o salvador não teve direito a remuneração pelos serviços prestados. Todavia, são evidentes os benefícios que o armador e os demais sujeitos da aventura marítima obtiveram pelos serviços de salvamento (mesmo sem o resultado útil da salvação dos bens em questão), uma vez que evitou a poluição ambiental nos estuários costeiros. Além de beneficiar o Estado ribeirinho, o próprio armador e demais agentes também foram favoreci-

---

<sup>36</sup> SOARES, Guido Fernando da Silva. *A proteção internacional do meio ambiente: emergência, obrigações e responsabilidades*. 2º Ed. Atlas, São Paulo; 2003. P. 227.

<sup>37</sup> Exemplo disto ocorreu no caso do navio *Prestige*. Como refere-se GAYÁN, Eloy Rodrigues. *Claves de derecho privado em el asunto Prestige*. In.: Revista Española de Derecho Internacional. Vol. LV, P. 117-147; 2003, P. 124:

“El Prestige ya había producido vértigos y lo único que interesaba a los salvadores era la consecución de un resultado útil (salvar el buque o la carga para poder recibir la indemnización)”.

<sup>38</sup> CHEN, Liang. *Recent developments in the law of salvage*. In.: The international Journal of marine and Coastal law. Vol. 16, nº 4, P. 686-698; 2001, P. 686.

dos, já que poderiam ser severamente responsabilizados pelos danos ao meio marinho do litoral<sup>39</sup>.

### 2.3. A PROTEÇÃO DO MEIO MARINHO NA CONVENÇÃO DE LONDRES DE 1989

A Convenção de Londres de 1989 reviu por completo a lacuna da CB 1910 e, como destaca Pierre Bonassies<sup>40</sup>, a proteção do ambiente é o “coração do sistema” da nova convenção sobre salvamento marítimo. Já no preâmbulo da CL 1989 encontra-se a preocupação internacional com o meio marinho: “conscientes da enorme contribuição que eficientes e oportunas operações de salvamento marítimo podem constituir para a segurança dos navios e outros bens em perigo e para a proteção do meio ambiente”<sup>41</sup>. E encontra-se logo no artigo 1º, d, a definição de dano ambiental, que “significa considerável prejuízo físico à saúde humana ou à vida marinha ou recursos costeiros ou das águas interiores ou ainda das áreas adjacentes, originado por poluição, contaminação, fogo, explosão ou incidentes de vulto semelhantes”<sup>42</sup>.

A partir daí, o valor da proteção do ambiente marinho está presente em diversas disposições da Convenção de Londres de 1989:

a) o salvador deve atuar com a devida diligência (*due care*) com vista a prevenir ou minimizar danos ao meio ambiente<sup>43</sup>;

b) o proprietário e o Comandante do navio ou o proprietário de outro bem em perigo devem cooperar com o salvador a

---

<sup>39</sup> MUDRIC, Miso. *Liability salvage - environmental award: a new name for an old concept*. Poredbeno pomorsko pravo, vol. 49, nº 164, P. 471 – 492; 2010. P. 474.

<sup>40</sup> BONASSIES, Pierre. *La convention internationale de 1989 sur l'assistance*. In. : DMF, P. 239-259; 2003. P. 244.

<sup>41</sup> Convenção de Londres de 1989. Preâmbulo.

<sup>42</sup> Convenção de Londres de 1989. Art. 1, d.

<sup>43</sup> Convenção de Londres de 1989. Art. 8, nº 1, b.

fim de prevenir ou minimizar qualquer dano ao meio ambiente<sup>44</sup>;

c) o Estado costeiro pode, independente da CL 1989, adotar medidas para proteção de sua costa contra poluição ou de sua ameaça, em consequência de um salvamento marítimo<sup>45</sup>;

d) todos devem cooperar (Estados envolvidos, salvadores, autoridades públicas, salvados, comandante, armador, e demais sujeitos da aventura marítima) com vistas a assegurar a atuação eficiente e bem sucedida das operações de salvamento marítimo com o objetivo de salvar vidas ou bens em perigo, bem como de prevenir o dano ao meio ambiente em geral<sup>46</sup>.

e) a recompensa justa pelo salvamento marítimo deve levar em conta a perícia e os esforços do salvador para prevenir ou minimizar danos ao meio ambiente<sup>47 48</sup>.

## 2.4. COMPENSAÇÃO ESPECIAL

Na observância da necessidade de proteção do meio marinho nas operações de salvamento, os textos internacionais, gradativamente, começaram a prever a possibilidade de uma compensação especial nos casos em que não se obtivesse o resultado útil, mas ficasse demonstrada a preservação do ambiente em razão das atividades de salvamento<sup>49</sup>. A prática começou inicialmente com as operações de salvamento de petrolei-

---

<sup>44</sup> Convenção de Londres de 1989. Art. 8, nº 2, b.

<sup>45</sup> Convenção de Londres de 1989. Art. 9.

<sup>46</sup> Convenção de Londres de 1989. Art. 11.

<sup>47</sup> Convenção de Londres de 1989. Art. 13, nº 1, b.

<sup>48</sup> BONASSIES, Pierre. *La convention...* Op. Cit. P. 251:

« Le véritable apport de la Convention de 1989 dans domaine de la rémunération de droit commun ».

<sup>49</sup> GEOFFREY, Brice. *The Law of Salvage: A time for change? "No cure-no pay" no Good?* In.: The Tulane Law Review Association. Vol. 73, P. 1831 - 1845; 1999, P. 1835.

ros (*safety net*)<sup>50</sup>. Após o desastre do *Amoco Cadiz*<sup>51</sup>, os profissionais passaram a inscrever no contrato-tipo de salvamento marítimo mais utilizado, o *Lloyd's Open Form* (LOF), uma cláusula reconhecendo ao salvador, ainda que sem resultado útil, uma compensação financeira pelos serviços prestados que gerassem uma diminuição do impacto ambiental ou protegesse totalmente o meio marinho<sup>52</sup>. Desta forma, desde a LOF 1980, o salvador que, mesmo sem recuperar os bens patrimoniais em risco, evitasse ou minorasse danos ambientais, receberia por todas as despesas das operações e eventualmente um *plus* de até 15% em relação aos gastos:

The services shall be rendered and accepted as salvage services upon the principle of “no cure - no pay” except that where the property being salvaged is a tanker laden or partly laden with a cargo of oil and without negligence on the part of the Contractor and/or his Servants and/or Agents the services are not successful or are only partially successful the Contractor is prevented from completing the services the Contractor shall nevertheless be awarded solely against the Owners of such tanker his reasonably incurred expenses and an increment not exceeding 15 per cent of such expenses but only if and to the extent that such expenses together with the increment are greater than any amount otherwise recoverable under this Agreement. Within the meaning of the said exception to the principle of “no cure-no pay” expenses shall in addition to actual out of pocket expenses include a fair rate for all tugs craft personnel and other equipment used by the Contractor in the services and oil shall mean crude oil fuel oil heavy diesel oil and lubricating oil<sup>53</sup>.

Esta nova modalidade possui o escopo de incentivar a atuação de salvadores profissionais e evitar catástrofes ambien-

---

<sup>50</sup> GOMES, Manuel Januário da Costa. *O ensino do direito marítimo. O soltar das amarras do direito da navegação marítima*. Ed. Almedina, Coimbra; 2005, P. 197.

<sup>51</sup> Acidente ocorrido em 16 de março de 1978 ao largo da região da Bretanha, na França. A embarcação encalhou, partiu-se em duas e ocasionou um dos maiores desastres ambientais da história, lançando ao mar toda sua carga de 1.604.500 barris (quase 220 mil toneladas) de óleo cru.

<sup>52</sup> BONASSIES, Pierre. *La convention...* Op. Cit. P. 252.

<sup>53</sup> *Lloyd's Open Form*, 1980, artigo 1, a.



tais mesmo quando as possibilidades de se atingir o resultado útil, e conseqüentemente da remuneração integral pelos serviços, sejam remotas. Trata-se aqui da institucionalização de um *no cure, little pay*<sup>54</sup>.

Neste ínterim, a Convenção Internacional sobre Salvamento Marítimo (Convenção de Londres de 1989), reconhece a prática já instituída e a necessidade da compensação especial. Além disso, a CL 1989 alarga o regime a qualquer tipo de navio ou respectiva carga que ameace causar danos ambientais<sup>55</sup>. Assim, não obstante o texto da Convenção ser confuso neste ponto<sup>56</sup>, são dois principais aspectos instituídos no novo regime de salvamento marítimo em relação à compensação especial, regulamentada pelo artigo 14º da Convenção de Londres de 1989.

Em primeiro lugar, existe o estabelecimento de dois pressupostos para a compensação especial: primeiro que é que o salvador tenha realizado operações na tentativa de salvar um navio ou sua carga que ameaçavam causar danos ambientais<sup>57</sup>, isto é, apenas aplica-se o artigo 14º se os acontecimentos possam ocasionar um risco de ameaça ao meio marinho, do contrário não cabe a compensação especial. Depois, o segundo pressuposto é de que não se tenha alcançado um resultado útil, para que não se aplique o artigo 13º da CL 1989, relativo aos “critérios para o ajuste da recompensa”. Isto por que se já houver sido recompensado pelo salvamento conforme o artigo 13º,

---

<sup>54</sup> REMOND-GOUILLOUD, Martine. *Droit maritime*. A. Pedone, Paris; 1988, P. 235.

<sup>55</sup> AURELIANO, Nuno. *A Salvação...* Op. Cit. P. 143:

“Assim, pretende-se que a ocorrência de uma situação de assistência ambiental de qualquer natureza, que não se encontra necessariamente conexas com as situações, socialmente típicas, dos hidro-carbonetos ou do transporte de outras substâncias tóxicas [...]”.

<sup>56</sup> Neste sentido salienta RAPOSO, Mário. *Assistência marítima...* Op. Cit. P. 101, que nomeadamente o artigo 14, n.º 2 da Convenção de Londres não é muito claro e sua compreensão poderia ser facilitada pelos redatores do texto.

<sup>57</sup> A definição de danos ambientais, como já dito, encontra-se na Convenção de Londres. Art. 1, d.

entende o texto convencional que não há necessidade de compensação especial<sup>58</sup>. A exceção a este segundo pressuposto está no caso em que ocorreu o resultado útil, mas a recompensa é menor do que a prevista no artigo 14º. Neste caso aplicam-se os valores da compensação especial, por ser mais favoráveis ao salvador<sup>59</sup>.

Em segundo lugar, fica estabelecido qual será efetivamente esta compensação especial nas operações em que tenha-se evitado ou minimizado danos ambientais. Primeiramente, deve o salvador receber por todos os gastos razoáveis efetuados na operação, assim como o custo do equipamento e pessoal<sup>60</sup>. Além disso, a título de compensação especial, a recompensa paga poderá ser elevada até o máximo de 30% das despesas efetuadas no salvamento<sup>61</sup>. Trata-se aqui de uma importante majorante, que incentiva o salvador a trabalhar não apenas por suas despesas, mas por uma recompensa que pode ser significativa. O objetivo deste acréscimo é estimular as operações de salvamento com poucas chances de resultado útil, mas que possam causar danos ao meio ambiente. Como saliente Brice Geoffrey:

Thus, the mere reimbursement of expenses without any profit element was a sufficient incentive to a salvor, in that it was a distinct improvement over the existing law. They contended that, in essence, Article 14 was concerned with compensating for proved expenditure, not granting an entitlement to recover a rate with a profit element<sup>62</sup>.

Existe ainda a possibilidade de que a compensação especial ultrapasse os 30% das despesas. Estipula o artigo 14º, nº 2 da Convenção de Londres que “caso julgado razoável e justo [...] tal compensação especial poderá ser ainda mais elevada

---

<sup>58</sup> Convenção de Londres. Art. 14, nº 1.

<sup>59</sup> Convenção de Londres. Art. 14, nº 4.

<sup>60</sup> Convenção de Londres. Art. 14, nº 3.

<sup>61</sup> Convenção de Londres. Art. 14, nº 2.

<sup>62</sup> GEOFFREY, Brice. *Salvage and the Marine Environment*. In.: 70 Tulane Law Review, P. 669 – 677; 1995. P. 675.

por decisão judicial, mas em circunstância alguma ultrapassando 100% das despesas efetuadas pelo salvador”<sup>63</sup>. Aqui, aumenta-se a recompensa para estimular ainda mais os salvadores profissionais a operar em casos de catástrofes ambientais. Havia casos em que os 30% não satisfaziam as aspirações financeiras dos salvadores internacionais, assim resolveu a CL 1989 instituir a possibilidade de aumento desta porcentagem, mas nunca acima de 100% em relação as despesas efetuadas<sup>64</sup>.

Ainda sobre as despesas, “caso o salvador tenha sido negligente e em consequência disto não tenha prevenido ou minimizado danos ao meio-ambiente, ele poderá ser destituído do direito à totalidade ou parte de qualquer compensação especial”<sup>65</sup>. Assim, se o salvador não evitar ou minimizar os danos ambientais na situação fática, por culpa ou dolo, será, evidentemente, privado da compensação especial. Este artigo da CL 1989 parece redundante e óbvio, porém trata-se mais uma vez incentivar os salvadores a proteger o meio marinho<sup>66</sup>.

Revolucionando os quadros dogmáticos tradicionais do salvamento marítimo, sobretudo em razão do famoso princípio *no cure no pay*, a compensação especial não deixou de levantar certa dúvida na jurisprudência internacional. Sobretudo na primeira ocasião em que foi arguida na situação prática, que ocorreu no caso da colisão entre o petroleiro *Nagasaki Spirit* e o porta-contentores *Ocean Blessing* na madrugada de 20 de se-

---

<sup>63</sup> Convenção de Londres. Art. 14, n° 2.

<sup>64</sup> KERR, Donald A. *The Past and Future...* Op. Cit. P. 422:

“One of the principal ingredients in the assessment of salvage awards is the matter of risk, physical and commercial, undertaken by the salvor. Surely it follows that if the salvor knows, going in, that his monetary risk is nil as a result of the "safety net" and that he may recover double his expenses even if he fails, that factor must have a formidable influence on the award. After all, a professional salvor who risks nothing (except his ephemeral reputation) cannot proclaim his entitlement with quite the same degree of hyperbole. Salvors may well find that future awards will go down by at least one multiple of the out-of-pocket expense”.

<sup>65</sup> Convenção de Londres. Art. 14, n° 5.

<sup>66</sup> GOMES, Manuel Januário da Costa. *O ensino...* Op. Cit. P. 199.

tembro de 1992 no estreito de Malaca<sup>67</sup>.

No caso em questão, faleceram quase todos os tripulantes das duas embarcações, sobrevivendo apenas dois membros do petroleiro, que transportava 40 mil toneladas de petróleo cru. Diante das circunstâncias, os proprietários de ambas as embarcações imediatamente celebraram contrato de salvamento com a empresa *Salco Salvage*, que conseguiu salvar grande quantidade de petróleo e apenas 12 mil toneladas de cruído foram deramadas. O salvamento conseguiu assim minimizar sensivelmente os danos ao meio ambiente da região. Posteriormente verificou-se uma divergência no montante da remuneração a ser paga a título de compensação especial, sendo o litígio submetido a arbitragem internacional. O árbitro, fundamentado no artigo 14, nº 2 da CL 1989 estipulou que as partes contratantes deveriam recompensar o salvador pelas despesas efetuadas com um acréscimo de 65%. Esta decisão foi alvo de recurso para um segundo árbitro que entendeu não haver lugar para o lucro, nos termos do artigo 14º, nº 3 da mesma convenção. A questão foi então submetida a tribunais judiciais que também afirmaram não ser possível a obtenção de lucro, mesmo havendo a minimização dos danos ambientais. Por fim, completando o círculo judicial, o caso foi apreciado na Câmara dos Lordes em Londres, que em parecer de 06 de fevereiro de 1997 entendeu que a expressão *fare rate* do artigo 14º, nº 2 da Convenção não incluía o elemento lucro, devendo as partes contratantes apenas recompensar o salvador pelas despesas efetuadas:

In the first place I do not accept that salvors need a profit element as a further incentive. Under the former regime the undertaking of salvage services was a stark gamble. No cure -no pay. This is no longer so, since even if traditional salvage yields little or nothing under article 13 the salvor will, in the event of success in protecting the environment be awarded a multiple not only of his direct costs but also the indirect standby costs, yielding a profit. Moreover, even if there

---

<sup>67</sup> AURELIANO, Nuno. *A Salvação...* Op. Cit. P. 145.

is no environmental benefit he is assured of an indemnity against his outlays and receives at least some contribution to his standing costs. Lack of success no longer means "No pay," and the provision of this safety net does suffice, in my opinion, to fulfil the purposes of the new scheme<sup>68</sup>.

A decisão jurisprudencial inglesa foi alvo de uma enxurrada de críticas por parte da doutrina, sendo identificada como restritiva e insensível a *ratio legis* que preside o sistema<sup>69</sup>. Como dizem Susan Hodges e Christopher Hill: "salvors have shown themselves to be unhappy with the final decision in *The Nagasaki Spirit*"<sup>70</sup>. Neste mesmo sentido destaca Brice Geoffrey:

Although the *The Nagasaki Spirit* decision is binding on all English courts, the Convention is international, and other non-English courts may not adopt an interpretation so restrictive. The assessment of direct and indirect expenses involves accountancy. This might be difficult if the salvor operated several craft and was based in a jurisdiction where modern systems of accounts, maintained in the English language, might not exist<sup>71</sup>.

Independente da posição adotada pelas cortes inglesas, parece certo que os salvadores não atuarão por recompensas exíguas, apenas pelos custos da operação ou por um sentimento maior de proteção ao meio ambiente. Assim, imperativo se faz a necessidade de justa remuneração, incluindo lucros, pelos serviços de salvamento marítimo de evitem ou reduzam os impactos ambientais dos acidentes marítimos.

## 2.5. CLÁUSULA SCOPIC

---

<sup>68</sup> HOUSE OF LORDS. *Judgments - Semco Salvage & Marine Pte. Ltd. v. Lancer Navigation*. Opinions of the lords of appeal for judgment in the cause. 06 february 1997. Disponível em <http://www.publications.parliament.uk/pa/ld199697/ldjudgmt/jd970206/semco02.htm>. Acesso em 29 de maio de 2013.

<sup>69</sup> RAPOSO, Mário. *Assistência marítima...* Op. Cit. P. 102.

<sup>70</sup> HODGES, Susan; HILL, Christopher. *Principles of...* Op. Cit. P. 362.

<sup>71</sup> GEOFFREY, Brice. *The Law of Salvage...* Op. Cit. P. 1838.

A fim de superar estas incertezas e brechas quanto à aplicação do artigo 14º da Convenção de Londres de 1989, os próprios agentes da navegação marítima internacional resolveram alterar o contrato-tipo de salvamento marítimo em 2000: a *Lloyd's Open Form* (LOF 2000). A principal alteração deste modelo de contrato é a inclusão da chamada cláusula SCOPIC, sigla empregue para designar a *Special Compensation P & Y Club's Clause*<sup>72</sup>.

A cláusula SCOPIC surge então com o objetivo de ultrapassar a incerteza da compensação financeira pela prestação de qualquer salvamento marítimo, rompendo definitivamente com o dogma do resultado útil (*no cure no pay*), fixando a *forfait*<sup>73</sup> uma compensação<sup>74</sup>. Assim, a SCOPIC nasce para superar a aparente incompatibilização entre os conceitos de dano ambiental e de *fair rate* presentes, respectivamente, no artigo 1º, d; e no artigo 14º, nº 3 da convenção de Londres. Por este motivo, mesmo que não estejam em causa a ameaça de danos ambientais, à luz da cláusula SCOPIC, os salvadores possuem direito a compensação pelos serviços prestados<sup>75</sup>. Como ensina Brice Geoffrey:

---

<sup>72</sup> SCOPIC Clause. *Special Compensation P & Y Club's Clause*. 2011. Disponível em <http://www.lloyds.com/the-market/tools-and-resources/lloyds-agency-department/salvage-arbitration-branch/scopic>. Acesso em 03 de junho de 2013. Está é a última versão da cláusula SCOPIC.

<sup>73</sup> Expressão francesa significando a convenção ou acordo pelo qual uma das partes do contrato se obriga a fazer ou a fornecer alguma coisa por um preço certo, perdendo ou ganhando com a estipulação.

<sup>74</sup> MUDRIC, Miso. *Liability salvage...* Op. Cit. P. 478:

“The SCOPIC” clause is an industry response to the special compensation scheme in the Salvage Convention, providing for a voluntary and alternative way of calculating special compensation, offering predetermined rates and tariffs for personnel, tugs and other salvage equipment. Having in mind the House of Lords' decision over the definition of the term “fair rate” in the Nagasaki Spirit case, the industry decided to propose its own scheme of special compensation on a voluntary basis”.

<sup>75</sup> Neste sentido: GOMES, Manuel Januário da Costa. *O ensino...* Op. Cit. P. 210; HODGES, Susan; HILL, Christopher. *Principles of...* Op. Cit. P. 200 e 201; GARCÍA, José Luis Gabaldón; SOROA, José María Ruiz. *Manual de derecho...* Op. Cit. P. 686 e 687.

Although the title “SCOPIC” includes the expression “Special Compensation”, it has nothing to do with Convention article 14, save that when SCOPIC is invoked there must be no claim for article 14 special compensation. Further, it is not dependent on or in any way related to a threat of damage to the environment<sup>76</sup>.

Atualmente utiliza-se a cláusula SCOPIC de 2011, sua última alteração. Nesta, fica instituído que as partes contratantes poderão, se assim desejarem incluir a chamada cláusula SCOPIC que garantirá ao salvador uma quantia justa pelas operações realizadas, independente de resultado útil. Serve assim esta cláusula para garantir aos profissionais de salvamento marítimo de que receberão um valor justo pelos serviços prestados<sup>77</sup>.

Sobre sua aplicação prática, em primeiro lugar, trata-se de uma solução supletiva e não de uma aplicação automática. Isto é, deverá ser expressamente adotado pelas partes no contrato de salvamento marítimo<sup>78</sup>. Em segundo lugar, o salvador pode invocar a qualquer tempo a cláusula SCOPIC anteriormente acordada, se entender que a recompensa futura não irá compensar seus gastos. Se assim o fizer, o contratante do serviço deverá, num prazo de dois dias, fornecer uma garantia especial ao salvador na quantia de US\$3 milhões<sup>79/80</sup>.

Finalmente, finalizada as operações de salvamento, o salvador terá, por lógico, direito a justa recompensa pelos bens patrimoniais salvos na operação. Contudo, facultar-lhe a possibilidade de acionar a cláusula SCOPIC. Se assim o fizer, o salvador terá direito a remuneração por todas as despesas da operação e uma majoração de 25% sobre estes gastos. Deste modo,

---

<sup>76</sup> GEOFFREY, Brice. *The Law of Salvage...* Op. Cit. P. 1839.

<sup>77</sup> PIOMBINO, Emilio. *Il Lloyd's Open Form 200 e la Scopic Clause*. In.: DM. Vol. III, P. 1233 - 1250; 2001, P. 1238.

<sup>78</sup> AURELIANO, Nuno. *A Salvação...* Op. Cit. P. 172.

<sup>79</sup> SCOPIC Clause. 2011. Art. 3, I.

<sup>80</sup> Descata PIOMBINO, Emilio. *Il Lloyd's...* Op. Cit. P. 1239, que, na prática, esta garantia será prestada pelo *P & Y Club* do salvado.

cabe ao Salvador optar pelo que lhe for mais vantajoso financeiramente: a recompensa pelos bens salvos ou o custo com as despesas mais 25%:

In addition to the rates set out above and any out of pocket expenses, the Contractor shall be entitled to a standard bonus of 25% of those rates except that if the out of pocket expenses described in sub-paragraph 5(iii)(b) exceed the applicable tariff rates in Appendix "A" the Contractor shall be entitled to a bonus such that he shall receive in total:

(a) The actual cost of such men, tugs, other craft and equipment plus 10% of the cost, or

(b) The tariff rate for such men, tugs, other craft and equipment plus 25% of the tariff rate whichever is the greater<sup>81</sup>.

Assim sendo, o mecanismo imposto pela nova cláusula SCOPIC funciona perante a insatisfação do salvador em relação a recompensa pelo resultado útil, ou no caso de não haver nenhum. Não obstante as normas não fazerem exigirem a conexão com a defesa do meio ambiente, o certo é que, na prática, o novo instituto reconduz fundamentalmente a este. Isto é, nos casos em que existe uma ameaça de dano ambiente e, mesmo sem a perspectiva de alcançar resultado útil, o salvador será devidamente recompensado, incluindo as despesas e o lucro pelos serviços prestados<sup>82</sup>.

Em suma, podemos então enumerar as características deste novo instituto no salvamento marítimo: 1º) surgiu para remediar os efeitos da decisão do caso da embarcação *Nagasaki Spirit* e ultrapassar as incertezas da Convenção de Londres de 1989 sobre a compensação especial; 2º) não questiona o resultado útil, apenas complementa o artigo 14º da CL 1989. Isto é, não representa a derrogação final do princípio *no cure no pay*, mas apenas sua relativização; 3º) Só se aplica se o salvador assim o quiser; 4º) É aplicável mesmo na ausência de ameaça de dano ambiental, mesmo que na prática seja este o

---

<sup>81</sup> SCOPIC Clause. 2011. Art. 5, IV.

<sup>82</sup> AURELIANO, Nuno. *A Salvação...* Op. Cit. P. 173.



instituto mais utilizado<sup>83</sup>.

### 3. CONCLUSÃO

O salvamento marítimo é um instituto que, se não caracteriza por si só a autonomia do direito marítimo como um ramo de direito especial, contribui significativamente para tal. Assim, o salvamento marítimo é inseparável do direito marítimo, constituindo uma parte importante no estudo deste ramo do direito.

Desde os primórdios da navegação marítima já existia a solidariedade no mar, que (mesmo nos dias de atualmente e não sendo entendida como uma questão de solidariedade, mas financeira) influenciou sobremaneira o instituto do salvamento marítimo. Neste sentido, partindo desta origem consuetudinária, o salvamento se afirmou como um dos dogmas que norteiam o direito marítimo, sendo atualmente positivado internacionalmente através de convenções e outros textos internacionais.

Neste sentido, atualmente, o instituto do salvamento marítimo se preocupa não apenas com questões operacionais, mas com outros aspectos cognitivos e se remodela para atender as novas realidades internacionais. A inclusão da proteção do meio ambiente marinho como um dever fundamental, a sua consideração no salário do salvamento marítimo, a criação de uma compensação especial demonstram uma readequação da visão tradicional do instituto.

Com essa nova realidade, o salvamento marítimo, sobretudo o princípio *no cure no pay*, foram fortemente alterados. Até pouco tempo, a necessidade de resultado útil era imperativa, não havendo hipótese de derrogação. Com a elevação da preocupação com o meio marinho (e diversos desastres ambientais), o princípio *no cure no pay* foi relativizado de forma a incentivar a preservação ambiental dos mares. Antes, o salva-

---

<sup>83</sup> GOMES, Manuel Januário da Costa. *O ensino...* Op. Cit. P. 210 e 211.

dor não recebia nenhuma recompensa financeira se não conseguisse salvar os bens patrimoniais em perigo. Com isso, os salvadores profissionais não eram incentivados a trabalhar se houvesse forte risco de se perder todos os bens, mesmo que isso causasse uma catástrofe ambiental (o que ocorreu em alguns casos). Atualmente, o novo regime do salvamento marítimo prevê uma razoável e justa recompensa pelos serviços prestados que evitem ou minimizem os danos ambientais, mesmo sem o célebre resultado útil.

O instituto do salvamento marítimo não é (como um dia já foi) espaço para amadorismos e altruísmo internacional. Os salvadores são empresas profissionais, que dedicam-se a esta importante função e, para tal, precisam ser devidamente remunerados. Certo é que estes não atuarão por recompensas exíguas ou para proteger o ambiente marinho por solidariedade. Desde modo, existe a necessidade da justa remuneração, incluindo lucros, pelos serviços de salvamento marítimo de evitem ou reduzam os impactos ambientais dos acidentes marítimos.

Como dito, o instituto do salvamento marítimo foi amplamente reestruturado nos últimos tempos, em especial desde 1980, com a LOF. A partir de então houve uma evidente relativização do princípio *no cure no pay* para os casos de proteção do meio marinho. Mesmo a jurisprudência inicialmente não aplicando tal dispositivo da forma como deveria, os agentes da navegação internacional encontram rápida solução e atualmente, mesmo sem o resultado útil, os salvadores são incentivados a trabalharem para evitar ou minimizar os danos ambientais.



#### 4. REFERÊNCIAS:

- ALEMÁN, Santiago Rivero. *El salvamento marítimo. La circunscripción de peligro y su jurisprudencia*. Dijusa, Madri; 2003.
- AURELIANO, Nuno. *A Salvação Marítima*. Ed. Almedina, Coimbra – PT; 2006.
- BONASSIES, Pierre. *La convention internationale de 1989 sur l'assistance*. In. : DMF, P. 239-259; 2003.
- BRICE, Geoffrey. *Maritime law of salvage*. 3° ed., Sweet and Maxwell, Londres; 1999.
- CHEN, Liang. *Recent developments in the law of salvage*. In.: The international Journal of marine and Coastal law. Vol. 16, n° 4, P. 686-698; 2001.
- CHIRCOP, Aldo; LINDEN, Olof (org.) *Places of Refuge for Ships: emerging environmental concerns of a maritime custom*. Martinus Nijhoff Publishers. Holanda; 2006.
- CHURCHILL, Robin Rolf; LOWE, Alan Vaughan. *The law of the sea*. 3° ed, Manchester University Press, Inglaterra; 1999.
- ENG, Tan Twan, *Law of Salvage*. In. *Can Intellectual Property Rights Form A Part Of The Salvors Traditional Rights, And Can A Balance Be Achieved Between Them? The Position of English, American And South African Salvors In Light of The Recent Decisions of The 'R.M.S. Titanic' Cases In The United States of America*. University of Cape Town Press, Africa do Sul; 2004.
- ESTEVES, José Vasconcelos. *Direito Marítimo – Acontecimentos de mar*. Petrony, Lisboa; 1987.
- FORREST, Craig J.S. *Has the Application of Salvage Law to Underwater Cultural Heritage Become a Thing of the Past?* In. Journal of Maritime Law & Commerce, Vol. 34, n°.2, April 2003.
- GAYÁN, Eloy Rodrigues. *Claves de derecho privado em el asunto Prestige*. In.: Revista Española de Derecho Internacional. Vol. LV, P. 117-147; 2003.

- GARCÍA, José Luis Gabaldón. *Curso de derecho marítimo internacional*. Marcia Pons, Madri; 2012.
- GARCÍA, José Luis Gabaldón; SOROA, José María Ruiz. *Manual de derecho de la navegación marítima*. 3º edição, Marcia Pons, Madri; 2006.
- BRICE, Geoffrey. *Maritime law of salvage*. 3º ed., Sweet and Maxwell, Londres; 1999.
- GEOFFREY, Brice. *The Law of Salvage: A time for change? "No cure-no pay" no Good? In.: The Tulane Law Review Association*. Vol. 73, P. 1831 - 1845; 1999.
- GEOFFREY, Brice. *Salvage and the Marine Environment*. In.: 70 Tulane Law Review, P. 669 – 677; 1995.
- GOMES. Carla Amado. *Apontamentos sobre a protecção do ambiente na jurisprudência internacional*. In.: Elementos de apoio à disciplina de Direito Internacional do Ambiente. P. 367 a 408. AAFDL, Lisboa; 2008.
- GOMES, Manuel Januário da Costa. *Entre a Salvação marítima e o Reboque. A propósito do AC. STJ 05.06.2003 – O caso da "Ilha da Madeira"*. In. *Estudos em memória do professor Doutor António Marques dos Santos*. P. 1053 a 1082, Ed. Almedina, Coimbra; 2005.
- GOMES, Manuel Januário da Costa. *O ensino do direito marítimo. O soltar das amarras do direito da navegação marítima*. Ed. Almedina, Coimbra; 2005.
- HODGES, Susan; HILL, Christopher. *Principles of maritime law*. LLP, Londres; 2001.
- HOUSE OF LORDS. *Judgments - Semco Salvage & Marine Pte. Ltd. v. Lancer Navigation*. Opinions of the lords of appeal for judgment in the cause. 06 february 1997.
- KERR, Donald A. *The Past and Future of No Cure-No Pay*. In.: Journal of maritime law and commerce. Vol 23, nº 3, P. 411 - 428; 1992.
- LENNOX-KING, Olivia. *Laying the mark to port and starboard: salvage under duress and economic duress at*

- contract law*. In.: Australian & New Zeland maritime law journal. Vol. 21, nº 1, P. 32 – 69; 2007.
- MARTÍNEZ, Ignacio Arroyo. *Comentarios al Convenio de Salvamento de 1989*. In.: Estudios de derecho marítimo. Bosh, Barcelona; 1995.
- MARTÍNEZ, Ignacio Arroyo. *Compendio de derecho marítimo*. Tecnos, Madri; 2002.
- MARTÍNEZ, Ignacio Arroyo. *Curso de derecho marítimo*. 2º ed., Ed. Civitas, Barcelona; 2005.
- MUDRIC, Miso. *Liability salvage - environmental award: a new name for an old concept*. Poredbeno pomorsko pravo, vol. 49, nº 164, P. 471 – 492; 2010.
- NEWSON, Harry. *The Law of Salvage, Towage, and Pilotage*. BiblioBazaar, EUA; 2010.
- MATOS, Azevedo. *Princípio de direito marítimo III – Dos acontecimentos de mar*. Ática, Lisboa; 1958.
- PIOMBINO, Emilio. *Il Lloyd's Open Form 200 e la Scopie Clause*. In.: DM. Vol. III, P. 1233 - 1250; 2001.
- RAPOSO, Mário. *Assistência marítima. Evolução e problemas*. In. Estudos sobre o novo direito marítimo. Coimbra editora, P. 75 a 107, Coimbra; 1995.
- REEDER, John. *Brice on Maritime Law of Salvage*. Sweet & Maxwell, Londres; 2011.
- REMOND-GOUILLOUD, Martine. *Droit maritime*. A. Pedone, Paris; 1988.
- RODIÈRE, René; DU PONTAVICE, Emmanuel. *Droit maritime*. 11º ed., Dalloz, Paris ; 1991.
- SOARES, Guido Fernando da Silva. *A proteção internacional do meio ambiente: emergência, obrigações e responsabilidades*. 2º Ed. Atlas, São Paulo; 2003.
- SOLDEVILA, Ramón Morral. *El salvamento marítimo*. Bosch, Barcelona; 1997.
- VIALARD, Antoine. *Droit maritime*. PUF, Paris; 1997.
- VINCENZINI, Enrico. *International Salvage Law*. Informa

Pub, Reino Unido; 1992.

ZANELLA, Tiago Vinicius. *Água de Lastro: um problema ambiental global*. Juruá, Curitiba; 2010.

ZANELLA, Tiago Vinicius. *Curso de Direito do Mar*. Ed. Juruá, Curitiba; 2013.