

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 2.376, DE 2006 (MENSAGEM Nº 14/2006)

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

Autora: Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional

Relator: Deputado ALBERTO SILVA

I - RELATÓRIO

O projeto de decreto legislativo acima ementado, de autoria da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, tem por objetivo aprovar o texto da Convenção Internacional sobre Salvamento Marítimo, celebrada em Londres, no dia 28 de abril de 1989.

A referida Convenção, segundo Exposição de Motivos encaminhada pelo Ministro das Relações Exteriores ao Presidente da República, foi estabelecida com o objetivo de introduzir a preocupação com a proteção do meio ambiente nos casos de salvamento marítimo, estabelecendo o campo de sua aplicação, disciplinando os papéis dos atores envolvidos e os procedimentos padrões esperados a serem implementados em todo o mundo, a partir dos países signatários.

Ainda de acordo com a Exposição de Motivos referida, existe uma convenção sobre salvamento marítimo, de 1910, que do ponto de vista do transporte atenderia as expectativas. No entanto, tal Convenção tornou-se obsoleta frente às imposições do mundo moderno, de proteção ao meio ambiente.



F0D4796D35

Em seu preâmbulo, a Convenção Internacional alinha os aspectos aqui assinalados.

O primeiro capítulo da Convenção traz em oito artigos as disposições gerais. De início, o texto aduz os conceitos de “*operação de salvamento marítimo, navio, bem, dano ambiental, pagamento, organização e secretário-geral*” necessários à compreensão e aplicação da Convenção. A seguir, define a aplicação da Convenção em processos judiciais ou arbitrais instaurados em um Estado Parte. Determina a não aplicação da Convenção a plataformas fixas ou flutuantes, ou a unidades de perfuração móveis costeiras em atividade, como também a navios de guerra ou a outros navios não comerciais de propriedade ou operados por um Estado, salvo decisão contrária arbitrada por esse Estado. Propugna, que o Instrumento não afetará lei nacional ou outra convenção internacional sobre o tema gerenciadas por autoridades públicas. Estabelece sua aplicação a qualquer operação de salvamento marítimo, exceto se houver dispositivo contratual contrário. Prevê que os contratos de salvamento marítimo poderão ser feitos pelo Comandante em nome do proprietário do navio e, também, pelo Comandante ou o proprietário do navio em nome do dono de bens transportados. A anulação do contrato, em todo ou em parte, acha-se prevista nos casos de celebração sob pressão ou ameaça, ou quando a remuneração prevista ficar além ou aquém dos serviços prestados.

No Capítulo II, dedicado à Execução de Operações de Salvamento Marítimo, constam as obrigações do salvador, do proprietário do navio e do Comandante, nos casos de acidente marítimo; o direito dos Estados costeiros de proteger sua costa, ou interesses conexos, da poluição ou de sua ameaça, que resultem de acidente marítimo; a obrigação do Comandante de prestar assistência a toda pessoa em perigo de se perder no mar e, também, a cooperação entre salvadores, outras partes interessadas e autoridades públicas, a juízo de cada Estado Parte.

O Capítulo III trata dos Direitos dos Salvadores, estipulando o direito a recompensa do salvador a ser paga por todos os detentores dos direitos sobre o navio; as condições para o seu recebimento; critérios para ajuste de recompensa; as situações para a compensação especial; a distribuição da



recompensa entre os salvadores; o salvamento de pessoas, além dos casos de não pagamento da recompensa.

As Reclamações e Ações compõem o Capítulo IV da Convenção, que ratifica o direito de retenção do salvador previsto em qualquer convenção internacional ou lei nacional; estipula a obrigação do responsável pela recompensa em prover garantia de seu pagamento; cria a figura do pagamento provisório e define o prazo de dois anos, a contar da data de conclusão do salvamento, para a instauração de ação relativa a pagamento da recompensa. Prevê o pagamento de juros, segundo a lei do Estado onde esteja localizado o tribunal com jurisdição sobre o caso, a qualquer pagamento devido, como também que os preceitos da Convenção não sirvam de fundamento ao confisco, arresto ou detenção de cargas humanitárias e não comerciais de um Estado com imunidade soberana, com base no direito internacional, salvo consentimento deste. Dispõe, ainda, sobre a publicação de laudos arbitrais entre Estados Partes.

Dedicado às Disposições Finais, o Capítulo V dispõe sobre a assinatura, ratificação, aceitação, aprovação e adesão da Convenção, sua entrada em vigor, critérios de reservas, denúncia, revisão e emenda, definindo como seu depositário o Secretário-Geral da Organização Marítima Mundial, a quem cabe enviar uma cópia autêntica certificada ao Secretário-Geral das Nações Unidas. Por fim, define os idiomas árabe, chinês, espanhol, francês, inglês e russo para sua redação.

Em adendo ao texto da Convenção sob exame, encontram-se três anexos, que tratam de matérias complementares. O Anexo I traz o entendimento da Convenção Internacional sobre Salvamento Marítimo em relação à definição, pelo tribunal competente, dos valores de remuneração do salvamento previstos nos artigos 13 e 14. Determina, o Anexo II, ao Secretário-Geral da Organização Marítima Mundial, a tomada de providências para a aprovação de emenda às Regras de York-Antuérpia 1971, definindo que a compensação especial disposta no artigo 14 não esteja sujeita à média geral. Por fim, o Anexo III estabelece que essa mesma Organização dê publicidade à Convenção e que os Estados Partes lhe informem quanto às leis, ordens, decretos e congêneres, que estejam dentro do âmbito de aplicação do texto em comento.



É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Do ponto de vista do transporte, o Projeto de Decreto Legislativo Nº 2.376, de 2006, que “*Aprova o texto da Convenção Internacional sobre Salvamento Marítimo, celebrada em Londres, em 28 de abril de 1989*”, vem atualizar a Convenção para Unificação de Certas Regras Jurídicas Relativas à Assistência e Salvamento Marítimo, adotada na cidade de Bruxelas em 1910, mediante a introdução do conceito de preservação do meio ambiente.

Nos tempos modernos, a consciência da finitude dos recursos naturais ensejou a preocupação com o uso correto desses recursos, sua preservação e recuperação.

Pela magnitude e importância no rol dos recursos naturais, os oceanos não poderiam ficar de fora na consideração da preservação do meio ambiente, mormente após a ocorrência de acidentes marítimos envolvendo grandes navios petroleiros, com vazamento de toneladas de óleo, que provocaram danos significativos à natureza.

Assim, a Convenção em análise disciplina os cuidados relacionados ao meio marítimo em face da ocorrência de acidentes com meios de transporte, definindo o campo de sua aplicação, os papéis dos envolvidos, e o pagamento de recompensa, entre outros aspectos. Dentre os atores assinalados, constam os entes de direito privado, comandante, salvador e proprietários do navio e dos bens transportados, como também os entes de direito público, Estados Partes e Estados costeiros.

Por considerar que a Convenção Internacional sobre Salvamento Marítimo, sob exame, ao regulamentar os aspectos pertinentes à preservação do meio ambiente nos casos de acidentes com navios nos oceanos, veio preencher o vácuo jurídico existente sobre a matéria e, ainda, pelo fato da



norma não interferir na aplicação de leis nacionais ou outra convenção internacional relativas a esses acidentes, não vemos nada a obstar ao seu texto.

Desse modo, no que cabe a esta Comissão de Viação e Transportes opinar, somos pela APROVAÇÃO do Projeto de Decreto Legislativo Nº 2.376, de 2006.

Sala da Comissão, em 27 de AGOSTO de 2007.

Deputado ALBERTO SILVA
Relator

