

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

MENSAGEM Nº 285, DE 2005 **(apensada à Mensagem nº 544, de 2005)**

Submete à consideração do Congresso Nacional o texto do Protocolo de 1988 relativo à Convenção Internacional sobre Linhas de Carga, 1966, celebrado em Londres, em 11 de novembro de 1988.

Autor: PODER EXECUTIVO

Relator: Deputado MAJOR FABIO

PARECER PRELIMINAR

I – RELATÓRIO

Em cumprimento ao disposto no artigo 49, inciso I, combinado com o artigo 84, inciso VIII, da Constituição Federal, o Excelentíssimo Senhor Presidente da República, por meio da Mensagem nº 285, de 2005, acompanhada de Exposição de Motivos do Exmo. Ministro de Estado das Relações Exteriores, submete à consideração do Congresso Nacional o texto do Protocolo de 1988 relativo à Convenção Internacional sobre Linhas de Carga, 1966, celebrado em Londres, em 11 de novembro de 1988.

Com fundamento no mesmo dispositivo constitucional, por meio da Mensagem nº 544, de 2005, o Exmo. Presidente da República também submete à apreciação do Congresso Nacional o texto das Emendas ao Protocolo de 1988 relativo à Convenção Internacional sobre Linhas de Carga de 1966.

Os compromissos internacionais encaminhados pelas referidas Mensagens presidenciais contêm matéria correlata. Em virtude disso,

com fundamento no art. 142 do Regimento Interno, em 7 de dezembro de 2005, a douta Mesa Diretora determinou a apensação da Mensagem nº 544, de 2005, à Mensagem nº 285, de 2005, deferindo o Requerimento nº 3.452, de 2005, desta Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional.

Em 17 de agosto de 2007, foi encaminhado à Secretaria-Geral da Mesa o Requerimento nº 1485/07, que solicita a desapensação e devolução ao Poder Executivo da MSC 544/05, apensada à presente Mensagem nº 285/05. Esse Requerimento foi indeferido por despacho do Exmo. Presidente da Câmara dos Deputados (Of. N. 2.072/07/SGM/P), que declarou que “a apensação obedeceu ao disposto no art. 142, parágrafo único, do RICD.”

Com a finalidade de facilitar a exposição da matéria, o presente relatório será dividido em duas partes. Na primeira, será relatado o conteúdo do Protocolo de 1988 relativo à Convenção Internacional sobre Linhas de Carga, de 1966 (Mensagem nº 285, de 2005). A segunda parte do relatório será dedicada às Emendas ao Protocolo de 1988 relativo à Convenção Internacional sobre Linhas de Carga, de 1966 (Mensagem nº 544, de 2005).

O Protocolo de 1988 relativo à Convenção Internacional sobre Linhas de Carga.

Na parte preambular do Protocolo, entre outros considerandos, as Partes reconhecem a necessidade de melhorar as cláusulas técnicas da Convenção de 1966 e de introduzir, nessa Convenção, regras relativas a vistoria e certificação, harmonizado-as com diversos dispositivos contidos em outros tratados e convenções de Direito do Mar.

As Partes Contratantes se comprometem a cumprir o Protocolo de 1988 e seus anexos, bem como a aplicar as regras previstas nesses instrumentos aos navios que arvoem bandeiras de estados que não sejam parte da Convenção de 1966.

Todo Certificado Internacional de Linhas de Carga que esteja em vigor quando o Protocolo entrar em vigência continuará válido até a expiração do respectivo prazo. Nos termos do parágrafo 2 do art. II, os Estados Partes, após aderirem ao Protocolo, não deverão mais emitir

certificados com base na Convenção sobre Linhas de Carga, de 1966.

De acordo com o art. III, as Partes se comprometem a depositar junto ao Secretário-Geral da Organização Marítima Internacional (OMI) os seguintes documentos:

“a) o texto das leis, decretos, ordens, regulamentos e outros instrumentos que tenham promulgado sobre as diversas questões que estejam incluídas no âmbito do presente Protocolo;

b) uma lista nominal de vistoriadores ou de organizações reconhecidas, que estejam autorizados a agir em seu nome na administração das questões relativas a linhas de carga, para ser distribuída às Partes para informação dos seus funcionários, e uma notificação das atribuições e condições específicas da autoridade delegada àqueles vistoriadores designados ou às organizações reconhecidas; e

c) um número suficiente de amostras dos seus certificados emitidos de acordo com o disposto no presente Protocolo.”

O artigo IV dispõe que o Protocolo sob comento estará aberto para a assinatura na Sede da OMI, de 1º de março de 1989 a 28 de fevereiro de 1990 e, a partir daí, permanecerá aberto para adesões, sendo importante ressaltar que ele somente poderá ser assinado sem reservas.

O Protocolo entrará em vigor doze meses após o cumprimento das seguintes condições: 1ª) que seu texto tenha sido objeto de ratificação ou adesão por, no mínimo, quinze Estados, cujas frotas reunidas constituam não menos do que cinquenta por cento da arqueação bruta da frota mercante mundial; 2ª) que tenham sido satisfeitas as formalidades para a entrada em vigor do Protocolo de 1988 relativo à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1974.

Os procedimentos de emenda ao Protocolo estão minuciosamente disciplinados no art. VI. Em síntese, desde que cumpridas as

formalidades elencadas nos parágrafos 2 a 7 desse dispositivo, o texto pactuado poderá ser emendado após análise da Organização Marítima Internacional (OMI) ou pela Conferência das Partes. Constitui dever do Secretário-Geral da OMI informar a todas as Partes quaisquer emendas que entrem em vigor.

O Protocolo poderá ser denunciado a qualquer momento por qualquer das Partes, após o transcurso de cinco anos da data que entrar em vigor para o denunciante. Como regra, a denúncia surtirá efeito um ano após o seu recebimento pelo Secretário-Geral da OMI.

Além do texto principal, o Protocolo se faz acompanhar por dois anexos, denominados “A” e “B”. O primeiro dos anexos altera a redação de vários dispositivos da Convenção sobre Linhas de Carga de 1966. Entre as alterações, o instrumento prevê, por exemplo: a) que a referência a “Punta Norte”, constante do art. 5, deverá ser substituída por “Punta Rasa (Cabo San Antonio)”; b) que um navio estará sujeito a uma “vistoria inicial” (antes de ser colocado em atividade), a “vistorias de renovação”, nunca superiores a cinco anos, e a uma “vistoria anual”; c) que os certificados internacionais sobre linhas de carga devem ser redigidos segundo o modelo apresentado no Anexo III do Instrumento e traduzidos para o inglês ou o francês.

O Anexo A traz, ainda, novas regras sobre a duração e a validade dos certificados. Nesse sentido, o artigo 19 estatui que a validade de um Certificado Internacional de Linhas de Carga não deverá exceder a cinco anos. O Certificado perderá a validade nas seguintes hipóteses: a) quando ocorrerem alterações materiais no casco ou nas superestruturas do navio; b) quando os acessórios e dispositivos mencionados no Parágrafo (1) (c) do art. 14 não estiverem em boas condições; c) quando o documento não esteja apto a provar que o navio não foi adequadamente vistoriado; e d) quando a resistência estrutural do navio tenha sido reduzida a ponto de torná-lo inseguro.

O Anexo B introduz alterações e acréscimos aos Anexos I, II e III da Convenção Internacional sobre Linhas de Carga, de 1966. O Anexo I é composto por regras (45 no total) para a determinação das linhas de carga, regulando matérias e procedimentos técnicos relacionados à navegação marítima. É importante ressaltar que as normas contidas no Anexo I do Anexo B foram alteradas pelas Emendas adotadas em 2003, e que serão adiante

relatadas em tópico específico. O Anexo II do Anexo B contém as regras nº 46 a 49, que tratam das zonas, áreas e períodos sazonais. Por seu turno, o Anexo III traz modelos do Certificado Internacional de Linhas de Carga (1966) e do Certificado Internacional de Isenção de Linhas de Carga, a serem expedidos pelos Estados Partes a partir da entrada em vigor do Protocolo de 1988.

As Emendas, de 2003, ao Protocolo de 1988 relativo à Convenção Internacional sobre Linhas de Carga de 1966

As Emendas, de 2003, ao Protocolo, encaminhadas pela Mensagem nº 544, de 2005, alteram a redação das regras para a determinação das linhas de carga, consolidadas no Anexo I do Anexo B do Protocolo de 1988 relativo à Convenção Internacional sobre Linhas de Carga, de 1966. Além disso, as Emendas dão nova redação à Regra 49 do Anexo II do Anexo B do referido Protocolo.

As emendas ao Anexo I do Anexo B comportam 45 (quarenta e cinco) regras, muitas das quais de caráter eminentemente técnico. Em apertada síntese, essas normas dispõem sobre a resistência e a estabilidade intacta dos navios (regra 1), o âmbito de aplicação do instrumento (regra 2), a linha do convés (regra 4), as condições para determinação da borda livre (regras 10 a 26), o cálculo da borda livre segundo o tipo de navio (regras 27 a 40), bem como as exigências especiais para navios para os quais tenha sido estabelecida uma borda livre para carregamentos de madeira (regras 41 a 45).

Por seu turno, a Emenda à regra 49 do Anexo II do Anexo B redefine as áreas sazonais tropicais.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Em correspondência denominada Nota Técnica - MB/ASSPAR – CD001/06, o ilustre Assessor Parlamentar da Marinha na Câmara dos Deputados consulta o eminente Deputado Jairo Carneiro, então

relator das Mensagens ora apreciadas, sobre a possibilidade de realizar diversas alterações no texto das emendas ao Protocolo de 1988 relativo à Convenção sobre Linhas de Carga (Mensagem nº 544, de 2005).

Segundo se depreende da referida Nota Técnica, as alterações solicitadas pela Marinha do Brasil visam a corrigir erros de digitação ocorridos na Mensagem nº 544, de 2005, encaminhada pela Casa Civil. Nesse contexto, os anexos à Nota Técnica contêm 10 (dez) alterações ao texto do compromisso internacional, a saber: 1ª) no item (3) da regra 19; 2ª) na tabela 22.1 constante da regra 22; 3ª) na primeira fórmula do item (b) da regra 24; 4ª) no item (4) da regra 24; 5ª) na tabela nº 25-1.1 da regra 25-1; 6ª) na tabela 28.1 referida na regra 28; 7ª) na tabela 28.2; 8ª) na fórmula constante da regra 29; 9ª) na regra 33; e 10ª) na tabela 38.1, referida na regra 38.

Sem entrar no mérito sobre o poder de o Congresso Nacional emendar compromissos internacionais, importa salientar que as alterações apontadas no Nota Técnica da Marinha não são de pequena monta e, portanto, não podem ser sanadas por meio de projeto de decreto legislativo. Ao analisar o texto, percebe-se que, embora algumas das alterações possam ser consideradas meros erros ou omissões de digitação (como o acréscimo da expressão “Tabela 33.1” na regra 33), outras modificam sobremaneira o conteúdo da norma, com a mudança de fórmulas e de tabelas.

Isto posto, no presente caso, apesar de reconhecer os esforços da Marinha do Brasil, entendemos não ser possível proceder as alterações solicitadas no corpo do decreto legislativo que, em tese, venha a aprovar o instrumento internacional encaminhado pela Mensagem nº 544, de 2005.

Conforme ressaltou-se no relatório, em razão da correlação entre as matérias reguladas pelos compromissos internacionais encaminhados pela Mensagem nº 285, de 2005, e pela Mensagem nº 544, de 2005, foi determinada a tramitação conjunta destas, em decorrência da aprovação do Requerimento 3.452, de 2005, subscrito pela d. Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional.

Todavia, em face da solicitação da Marinha do Brasil e do que consta no supracitado despacho do Exmo. Presidente da Câmara dos Deputados (Of. n. 2.072/07/SGM/P), votamos no sentido de sugerir ao Poder Executivo, por meio da Presidência da Câmara dos Deputados, que promova a

retirada da Mensagem nº 544, de 2005, com a finalidade de que sejam efetuadas as alterações indicadas na Nota Técnica – MB/ASSPAR – CD001/01, a qual anexamos ao presente parecer preliminar.

Ademais, entendemos não ser possível apreciar, nesta oportunidade, a Mensagem nº 285, de 2005, haja vista que, conforme salientado no Requerimento nº 3.452, de 2005, o compromisso internacional encaminhado por esta Mensagem é alterado pelo texto das emendas encaminhadas pela Mensagem nº 544, de 2005.

Sala da Comissão, em de de 2008.

Deputado MAJOR FÁBIO
Relator