

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

MENSAGEM Nº 976, DE 2008

Submete à consideração do Congresso Nacional, acompanhados de Exposição de Motivos do Senhor Ministro de Estado das Relações Exteriores, os textos das Resoluções MSC 201(81); MSC 202(81); MSC 204 (81); MSC 216(82); MSC 227(82), com as emendas aos Capítulos II –1, II –2, III, IV, V e XII, do Anexo da Convenção SOLAS e ao Protocolo–1988 da mesma Convenção.

Autor: PODER EXECUTIVO

Relator: Deputado FRANCISCO RODRIGUES

I - RELATÓRIO

O Excelentíssimo Senhor Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, encaminha ao Congresso Nacional, para apreciação legislativa, a Mensagem nº 976, de 2008, assinada em 3 de dezembro, acompanhada de Exposição de Motivos nº 00410 MRE - DMAE/ DAI - MARE-IMO, firmada eletronicamente em 29 de outubro passado, pelo Exmo. Sr. Ministro de Estado das Relações Exteriores, Embaixador Celso Amorim, contendo os textos das Resoluções MSC 201(81); MSC 202(81); MSC 204 (81); MSC 216(82); MSC 227(82), com as emendas aos Capítulos II –1, II –2, III, IV, V e XII, do Anexo da Convenção Internacional sobre a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, SOLAS¹, e ao Protocolo 1988 da mesma Convenção.

Submetem-se, portanto, ao Congresso Nacional, um conjunto de cinco atos internacionais, todos Resoluções da Organização Marítima Internacional – IMO². Acompanham-nas Exposição de Motivos

¹ International Convention for the Safety of Life at Seas (SOLAS).

² International Maritime Organization - IMO

informativa do Ministério das Relações exteriores. São elas::

1. Resolução MSC. 201 (81); adotada em 18 de maio de 2006;
2. Resolução MSC 202(81), adotada em 19 de maio de 2006;
3. Resolução MSC 204(81), adotada em 18 de maio de 2006;
4. Resolução MSC. 216(82), adotada em 8 de dezembro de 2006 e
5. Resolução MSC.227(82), adotada em 8 de dezembro de 2006.

Os textos das três primeiras Resoluções acima relacionadas contêm emendas ao texto da Convenção para a Salvaguarda de Vida Humana no Mar, de 1974..

Os textos das duas últimas Resoluções enumeradas, a seu turno, contêm emendas ao Protocolo de 1988 à Convenção para a Salvaguarda de Vida Humana no Mar, de 1974.

Todos os dispositivos acordados detalham procedimentos de segurança para a navegação marítima, tais como proteção contra incêndio, sua detecção e combate aos eventuais focos, equipamentos e dispositivos salva-vidas; radiocomunicações; segurança de navegação; vistorias e certificados; construção (estrutura, compartimentagem e estabilidade de navios, suas respectivas máquinas e instalações elétricas; medidas adicionais de segurança específicas para graneleiros; integridade da estanqueidade à água e da estanqueidade ao tempo; aspectos referentes à linha de carga e compartimentagem para navios de passageiros; gerenciamento da estabilidade; aspectos referentes a alagamentos, controle de avarias, prevenção e controle de entrada de água; projetos e arranjos alternativos para a instalação de máquinas e equipamentos elétricos; segurança para passageiros e registros dos respectivos equipamentos de segurança.

Tratam-se, nesse conjunto de normas, de aspectos de engenharia naval e de segurança, assim como de procedimentos operacionais, para os diferentes tipos de navegação civil, em seus variados aspectos. São regras técnicas, dispostas nos cinco instrumentos mencionados, ao longo de

noventa e cinco páginas de texto convencional.

O objetivo primordial desse conjunto normativo é garantir a segurança da navegação, inclusive do ponto de vista de prevenção de acidentes.

Os autos de tramitação estão instruídos de acordo com as normas processuais legislativas da Câmara dos Deputados.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Conforme bem é enfatizado na Exposição de Motivos que acompanha os textos normativos, a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar foi adotada pela Organização Marítima Internacional em 1960.

A evolução científica e tecnológica provocou a necessidade de sua atualização posterior, sendo feita a opção de elaboração de um novo texto convencional, que ficou conhecido como a Convenção SOLAS – 1974, incorporando uma série de emendas ao texto anterior. Esse texto emendado entrou em vigor, em nível internacional, em 25 de maio de 1980.

A SOLAS–1974 foi promulgada, no Brasil, em 18 de maio de 1982, através do Decreto nº 87.186, de 20 de maio de 1982, do Presidente da República.

O Protocolo de 1978, revisado em 1988, surgiu como uma necessidade premente em face de acidentes graves, com consequências ambientais relevantes, provocados por navios, tais como os casos emblemáticos dos navios Amoco Cadiz, que naufragou nas costas da Bretanha, na França, em 16 de maio de 1978, provocando um derramamento de 68,7 milhões de galões de óleo cru; Argo Merchant, que foi a pique, em 15 de dezembro de 1976, na costa de Massachusetts, nos Estados Unidos, provocando um derramamento de 7, 7 milhões de galões de óleo; a colisão de três cargueiros, Barge Bouchard 155 e outros dois, na baía de Tampa, na Flórida, nos Estados Unidos, acarretando um derrame de 336.000 galões de

óleo; Barge Cibro Savannah, que derramou 127.000 galões de óleo e explodiu no porto de Linden, em New Jersey, nos Estados Unidos, em 6 de março de 1990,³, Exxon-Valdez, que causou um derramamento de 11 milhões de galões de óleo cru, no Alasca, por uma distância de 470 milhas náuticas, provocando uma poluição em 1.300 milhas ao longo da costa, gravíssima em 200 delas;⁴; a colisão dos navios Burmah Agata e Mimosa, no Golfo do México, em 1º de novembro de 1979, provocando um derramamento de 2,6 milhões de galões e um incêndio contínuo até 8 de janeiro de 1980⁵, lições a serem lembradas, para que sejam evitadas através da necessária precaução.

O Protocolo de 1978 entrou em vigor, em âmbito internacional, em 1º de maio de 1981 e a sua inserção em nossa ordem normativa interna aconteceu através do Decreto nº 92.610, de 2 de maio de 1986, do Presidente da República.

Com esses dois instrumentos em vigor, a Convenção SOLAS–74, passou a ser conhecida como SOLAS –74/78.

O Protocolo de 1978 foi substituído por outro texto, o Protocolo de 1988 à Convenção SOLAS–74, que entrou em vigor, em âmbito internacional, em 3 de fevereiro de 2000. A partir de então, a Convenção SOLAS atualizada passasse a ser conhecida como a Convenção SOLAS–74/88.

Ressalta-se, ainda, na Exposição de Motivos, que nosso país, Estado Parte da Organização Marítima Internacional, participa regularmente das reuniões do seu Comitê de Segurança Marítima, a fim de acompanhar a evolução da legislação pertinente, com base no desenvolvimento dos conhecimentos técnicos dessa área e enfatiza-se a importância de que a atualização das normas acordadas sejam incorporadas ao nosso direito positivo interno.

Ensinava, a respeito, o saudoso professor, Celso de Albuquerque Mello, em seu *Curso de Direito Internacional Público*⁶, no campo pertinente ao treinamento de pessoal civil para trabalhar em navios, que a

³ KONRAD, John. *History's ten most famous oil spills*. In: <http://gcaptain.com/maritime/blog/history-10-most-famous-oil-spills/> Acesso em: 16 jun. 09

⁴ In: http://www.ibrrc.org/Exxon_Valdez_spill_1989.html. Acesso em: 16 jun. 09

⁵ Mesma referência da nota 3.

⁶ ALBUQUERQUE MELLO, Celso de. *Curso de Direito Internacional Público*, 2º vol. Rio de Janeiro: Renovar, 2004. Pág. 1290/1276

navegação marítima tem maior importância do que a fluvial ou lacustre e lembrava que a palavra *navio* é empregada em sentido amplo, em Direito Internacional Público, abrangendo os navios propriamente ditos e as embarcações. Salientava que *embarcação é toda construção destinada a correr sobre as águas, enquanto navio é a embarcação utilizada na indústria da navegação*.

Entre as lições adicionais do mestre citado, pertinentes aos navios, está aquela em que ele recorda terem os navios individualidade própria, que lhes é conferida pelo seu nome e nacionalidade: “os navios só podem ter **uma** nacionalidade, que é a indicada pelo respectivo pavilhão”. e cada Estado determina, segundo as suas regras jurídicas internas, as condições para um navio ser seu nacional.

No Brasil as condições para que um navio tenha a nacionalidade brasileira estão determinadas no Decreto 5.798, de 11/6/1940.

Considerando que mais de 80% do comércio mundial acontece via marítima, tanto a segurança desse comércio, como da vida no mar e do próprio ambiente marinho, dependem da engenharia naval e de segurança, das regras de segurança para a construção das embarcações, transporte de pessoas, prevenção de poluição e regras pertinentes ao transporte dos diferentes tipos de cargas, assim como da profissionalização e da competência dos marítimos.

Vê-se, pois, que, em face da constante evolução tecnológica e da experiência adquirida através da investigação do leque de acidentes envolvendo navios e embarcações, fizeram-se necessárias adaptações e alterações nas normas pertinentes previstas nos Acordos respectivos, para adaptá-los à evolução dos conhecimentos científicos e tecnológicos.

Assim, do ponto de vista do Direito Internacional Público, os textos pactuados atendem às normas e preceitos acolhidos pela comunidade internacional e vêm ao encontro da necessidade de segurança da navegação e da aplicação dos princípios da precaução e prevenção de acidentes no mar, segurança de pessoas e do comércio e controle de poluição.

VOTO, assim, pela concessão de aprovação legislativa aos textos das Resoluções MSC 201(81); MSC 202(81); MSC 204 (81); MSC 216(82); MSC 227(82), com as emendas aos Capítulos II –1, II –2, III, IV, V e

XII, do Anexo da Convenção Internacional sobre a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS⁷, e ao Protocolo 1988 da mesma Convenção, nos termos da proposta de Decreto Legislativo em anexo, deixando a análise de mérito específica relativa aos aspectos de engenharia naval, à Comissão de Viação e Transportes.

Sala da Comissão, em de 2009.

Deputado FRANCISCO RODRIGUES
Relator

2009.2394_004

⁷ International Convention for the Safety of Life at Seas (SOLAS), de 1974.

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

MENSAGEM Nº 976, DE 2008

Aprova os textos das Resoluções MSC 201(81); MSC 202(81); MSC 204 (81); MSC 216(82); MSC 227(82), com as emendas aos Capítulos II –1, II –2, III, IV, V e XII, do Anexo da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, SOLAS, e ao Protocolo–1988 da mesma Convenção.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Ficam aprovados os textos das Resoluções MSC 201(81); MSC 202(81); MSC 204 (81); MSC 216(82); MSC 227(82), com as emendas aos Capítulos II –1, II –2, III, IV, V e XII, do Anexo da Convenção Internacional sobre a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, SOLAS, e ao Protocolo–1988 da mesma Convenção.

Parágrafo único. Ficam sujeitos à aprovação do Congresso Nacional quaisquer atos que possam resultar em revisão das referidas Resoluções, bem como quaisquer ajustes complementares na Convenção ou nas Resoluções, que, nos termos do inciso I do art. 49 da Constituição Federal, acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.

Art. 2º Este decreto legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em _____ de _____ 2009.

Deputado FRANCISCO RODRIGUES
Relator