



MARINHA DO BRASIL
CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA
CURSO DE APERFEIÇOAMENTO PARA OFICIAIS
DE NÁUTICA DA MARINHA MERCANTE



RODRIGO QUADROS VIEIRA



**PORT STATE CONTROL:
O CONTROLE DE NAVIOS PELO ESTADO DO PORTO**

RIO DE JANEIRO

2013

RODRIGO QUADROS VIEIRA

**PORT STATE CONTROL:
O CONTROLE DE NAVIOS PELO ESTADO DO PORTO**

Monografia apresentada como parte dos requisitos para a conclusão do Curso de Aperfeiçoamento para Oficial de Náutica da Marinha Mercante - APNT, ministrado no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Orientador:

ON, Eng. Luiz Gustavo Cruz Henriques da Silva

Rio de Janeiro

2013

Vieira, Rodrigo Quadros, 1977-

Port State Control: O controle de navios pelo Estado do porto /
Rodrigo Quadros Vieira. – 2013.
58 f. : 30cm.

Orientador: Luiz Gustavo Cruz Henriques da Silva

Monografia (aperfeiçoamento) – Centro de Instrução Almirante
Graça Aranha (CIAGA), Curso de Aperfeiçoamento para Oficiais de
Náutica da Marinha Mercante (APNT), 2013.

1. Inspeção de embarcações. 2. Controle de navios pelo Estado do
Porto. 3. Inspeção naval. I. Silva, Luiz Gustavo Henriques da. II.
Centro de Instrução Almirante Graça Aranha. III. Título.

RODRIGO QUADROS VIEIRA

**PORT STATE CONTROL:
O CONTROLE DE NAVIOS PELO ESTADO DO PORTO**

Monografia apresentada como parte dos requisitos para a conclusão do Curso de Aperfeiçoamento para Oficial de Náutica da Marinha Mercante - APNT, ministrado no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Orientador: **ON, Eng. Luiz Gustavo Cruz Henriques da Silva**
 B.Sc. Ciências Náuticas – EFOMM/CIAGA
 B.Sc. Engenharia de Produção – UERJ
 Esp. Gerenciamento de Frota – Lloyd’s Maritime Academy

Banca Examinadora (Apresentação Oral):

Prof. (nome, titulação, instituição)

Prof. (nome, titulação, instituição)

Prof. (nome, titulação, instituição)

Nota: _____

Nota final: _____

Data da aprovação: _____ / 10 / 2013

À minha esposa, Milene Rocha Freire Quadros, que sempre me apoiou e incentivou em todas as fases da minha carreira e deste curso, à minha querida filha, Ana Luiza, e ao meu amigo Yuri Santos de Menez.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente ao nosso Senhor Jesus Cristo, por me abençoar, proteger e conduzir a minha vida. Agradeço aos meus colegas de classe pela troca de experiências profissionais e pessoais durante o período do curso; aos professores do meu tempo de EFOMM e aos novos, que nos balizaram com as palestras da melhor maneira possível; ao meu amigo pessoal de longa data, Oficial de Náutica Luiz Gustavo Cruz Henriques da Silva, pelo apoio, paciência e dedicação para a realização desse trabalho; à Oficial de Náutica Carla Marins, INCEP em Vitória - Espírito Santo, pelo material disponibilizado; à Senhora Adriana Maraga, RH da BRAM OFFSHORE, pela indicação ao curso APNT e à Senhora Paula Araújo, Auditora ISM&ISPS da BRAM OFFSHORE, pela ajuda com material didático para montagem inicial desta monografia.

... não aceite, em qualquer ocasião, a política do “fato consumado.”

(RUCEMAH LEONARDO GOMES PEREIRA)

RESUMO

A indústria marítima mundial é, atualmente, responsável pelo transporte de cerca de 90% de tudo o que é comercializado entre as diferentes nações do mundo. Dada a forte característica internacional do setor marítimo, é de vital importância a existência de uma regulamentação uniforme em questões como, por exemplo, a construção de embarcações, regras de navegação, normas para a capacitação de pessoal, entre outras. A aplicação dos requisitos internacionais, realizado pelo Estado de bandeira de cada navio, é complementado pelo que é conhecido como controle de navios pelo Estado do porto (do inglês *Port State Control* ou PSC), onde pessoas designadas em qualquer país onde um navio pode visitar podem inspecionar navios estrangeiros de forma a assegurar que o navio está em conformidade com os requisitos internacionais. Os inspetores de controle de navios pelo do Estado do Porto (do inglês *Port State Control Officer* ou PSCO) tem o poder de deter embarcações estrangeiras no porto caso a mesma não esteja em conformidade com os padrões internacionais. Este trabalho apresenta um panorama da atividade de controle de navios pelo Estado do porto no mundo, citando as principais convenções internacionais que servem como base para a atividade de controle, bem como os acordos regionais existentes na atualidade e as particularidades relacionadas à atividade, enumerando pontos que são comumente conferidos a bordo, e que podem levar a execução de inspeções ampliadas e, eventualmente, a detenção do navio.

Palavras-chave: Controle de navios pelo Estado do porto. PSC. Inspeção de embarcações. Detenção de embarcação. Deficiências. MoU. Não-conformidade.

ABSTRACT

The international maritime industry is currently responsible for the transportation of about 90% of all the goods traded between all nations of the world. Given the strong global characteristic of the maritime sector, it is of vital importance the existence of a uniform set of regulations on issues such as ship building, navigational rules and standards for the training of personnel, among others. The application of the international regulations, held by the flag state authority of each vessel, is complemented by what is known as the Port State Control, where designated professionals in any country a ship may visit may inspect the foreign flagged vessels as to ensure that the vessel is following the international requisites. The port state control inspector has the power to detain a foreign vessel calling the port if same is not complying with the international standards. This work presents an overview of the port state control activity worldwide, mentioning the main international conventions that forms its regulatory basis, as well as the regional agreements on port state control in force today, enumerating common points which are checked on board that can lead to an expanded inspection and, eventually, to the detention of the ship.

Keywords: Port state control. Ship inspection. Ship detention. Deficiency. MoU. Non-conformity.

SUMÁRIO

LISTA DE FIGURAS	x
LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS	xi
INTRODUÇÃO	13
1. CONTROLE DE NAVIOS PELO ESTADO DO PORTO	16
1.1. Contextualização	16
1.2. Histórico	17
1.3. Cooperação entre os Estados de Bandeira e do Porto	19
2. ACORDOS REGIONAIS DE PSC	20
2.1. Desenvolvimento de Acordos Regionais	20
2.2. MoU de Paris	22
2.3. Acordo de Viña del Mar	25
2.4. MoU de Tóquio	26
2.5. MoU do Caribe	28
2.6. MoU do Mediterrâneo	29
2.7. MoU do Oceano Índico	30
2.8. MoU de Abuja	31
2.9. MoU do Mar Negro	33
2.10. MoU de Riyadh	34
2.11. Guarda Costeira dos Estados Unidos	35
3. PRINCIPAIS INSTRUMENTOS INTERNACIONAIS	36
3.1. Instrumentos Relevantes	36
3.2. SOLAS	36
3.3. MARPOL	38
3.4. STCW	38
3.5. TONNAGE	40
3.6. LL (LINHA DE CARGA)	40
3.7. RIPEAM	41
3.8. MLC	42
3.9. Princípio da Isonomia	42

4. PROCESSO DE INSPEÇÃO	44
4.1. O Inspetor do PSC	44
4.2. Seleção de Embarcações para Inspeção	44
4.3. Inspeção inicial	46
4.4. Inspeção Mais Detalhada	48
4.5. Detenção de Embarcações	49
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS	52
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	54

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Naufrágio do “Amoco Cadiz” em 1978	18
Figura 2 - Acordos regionais de PSC.	21

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

APCIS	Sistema informatizado para apoio às atividades do MoU de Tóquio
BSIS	Sistema informatizado para apoio às atividades do MoU do Mar Negro
CFR	<i>Code of Federal Regulations</i> , EUA
CIALA	Sistema informatizado para apoio às atividades do Acordo de Viña del Mar
DOC	Documento de Conformidade da Companhia com o ISM Code (<i>Document of Compliance</i>)
IMO	Organização Marítima Internacional (<i>International Maritime Organization</i>)
INCEP	Inspetor do Controle do Estado do Porto
ISM CODE	Código Internacional para o Gerenciamento da Operação Segura de Navios e para a Prevenção da Poluição (<i>International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention</i>)
LL	Convenção Internacional sobre Linhas de Carga (<i>International Convention on Load Lines</i>)
MARPOL	Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (<i>International Convention for the Prevention of Pollution from Ships</i>)
MLC	Convenção do Trabalho Marítimo (<i>Maritime Labour Convention</i>)
MoU	Memorando de Entendimento sobre Controle de Navios pelo Estado do Porto (<i>Memorandum of Understanding on Port State Control</i>)
NORMAM	Normas da Autoridade Marítima, Brasil
OIT	Organização Internacional do Trabalho
ONU	Organização das Nações Unidas
PSC	Controle de navios pelo Estado do porto (<i>Port State Control</i>)
PSCO	Oficial de Controle de Navios pelo Estado do Porto (<i>Port State Control Officer</i>)
RIPEAM	Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar (<i>International Regulations for Preventing Collisions at Sea</i>)

RO-RO	Navio tipo <i>Roll on Roll Off</i>
ROCRAM	Rede Operativa de Cooperação Regional de Autoridades Marítimas das Américas
SMC	Certificado de Gerenciamento de Segurança (<i>Safety Management Certificate</i>)
SOLAS	Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (<i>International Convention for the Safety of Life at Sea</i>)
STCW	Convenção Internacional sobre Padrões de Instrução, Certificação e Serviço de Quarto para Marítimos (<i>International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers</i>)
TONNAGE	Convenção Internacional sobre Arqueação de Navios (<i>International Convention on Tonnage Measurement of Ships</i>)
VLCC	Navio tanque tipo <i>Very Large Crude Carrier</i>

INTRODUÇÃO

A indústria marítima mundial é, atualmente, responsável pelo transporte de cerca de 90% de tudo o que é comercializado entre as diferentes nações do mundo. Sem a presença desse setor na estrutura logística de transporte mundial, o transporte a granel de produtos primários, bem como a importação e exportação de produtos diversos, tais como os gêneros alimentícios e manufaturados, seria simplesmente inviável.

A forte característica de internacionalização da indústria marítima, aliada ao seu alto grau de periculosidade, indicava que a melhor maneira para a garantia da operação segura de embarcações seria atingida através da adoção de regulamentos específicos para o setor, em nível internacional, de forma que fossem cumpridos por todas as nações envolvidas com o transporte marítimo. Dessa necessidade nasceu a Organização Marítima Internacional (IMO).

A IMO é a agência especializada das Nações Unidas (ONU), fundada em 1948 e sediada em Londres, que tem por missão propor, desenvolver e implementar regras e regulamentos visando à garantia de um transporte marítimo seguro e eficiente, bem como à manutenção de oceanos limpos. A existência dessa regulamentação internacional nos dias de hoje é de vital importância para a manutenção de um conjunto uniforme de regras sobre questões relevantes ao setor, tais como a construção de embarcações, regras de navegação, normas para a capacitação de pessoal, combate à poluição, entre outras.

Outras organizações internacionais também contribuem para a regulamentação da atividade marítima. Por exemplo, a Organização Internacional do Trabalho (OIT) assume responsabilidade no desenvolvimento de padrões trabalhistas aplicáveis a todos os profissionais que trabalham a bordo de embarcações mercantes ao redor do mundo.

A primeira tarefa da IMO foi atualização da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (Convenção SOLAS), sendo este o primeiro - e até hoje, o mais importante - tratado internacional relacionado à segurança marítima. Ao longo de sua história, a IMO desenvolveu uma grande gama de convenções adotadas pela indústria marítima em geral, tais como convenções e códigos destinados a evitar abalroamentos no mar, padronização e formação de marítimos, regulamentação sobre o serviço de busca e salvamento no mar, facilitação do tráfego marítimo internacional e regulamentação do transporte de mercadorias perigosas por via marítima, bem como, ainda, a determinação de

regras para reserva de estabilidade, fluuabilidade e linhas de carga e medida de arqueação de navios, entre outras.

As embarcações mercantes obtém nacionalidade através de seu registro em algum país. Todo Estado deve estabelecer condições e procedimentos para garantir sua nacionalidade a embarcações mercantes registradas em um porto localizado em seu território, conferindo o direito a essa embarcação da utilização da bandeira deste Estado.

Sendo assim, as embarcações tem a nacionalidade do Estado cuja bandeira elas são autorizadas a arvorar, sendo tais convenções aplicadas a bordo das embarcações mercantes justamente através do respectivo controle exercido pelo Estado da bandeira de cada navio, ou seja, através da autoridade marítima do país onde a embarcação foi registrada. A bordo de um navio mercante navegando em águas internacionais, aplica-se a legislação do seu país de registro, estando, portanto, sujeitas exclusivamente à legislação deste país em águas internacionais.

A nacionalidade de uma embarcação é justamente a base para a inspeção e proteção de um Estado de bandeira. A responsabilidade principal pela observância e cumprimento das convenções da IMO relacionadas à segurança da navegação e proteção do meio ambiente marinho a bordo recaem sobre o Estado de registro de cada embarcação, conforme o Artigo 1 da Convenção das Nações Unidas sobre as Condições para Registro de Navios:

“Para o propósito de assegurar ou, conforme o caso, reforçar a conexão genuína entre o Estado e a embarcação que arvora seu pavilhão, e para exercer de forma efetiva sua jurisdição e controle sobre tal embarcação com respeito a identificação e responsabilidade de armadores e operadores, bem como com respeito à questões administrativas, técnicas, econômicas e sociais, um Estado de bandeira deve aplicar as provisões contidas nesta Convenção.”

Os Estados de bandeira fazem valer os requisitos da IMO através de inspeções de embarcações conduzidas por uma rede internacional de profissionais especializados, por ele autorizados a conduzir este tipo de atividade técnica. É comum, ainda, que este trabalho seja delegado a “organizações reconhecidas”, em muitos casos sociedades classificadoras.

A aplicação dos requisitos internacionais realizado pelo Estado de bandeira de cada navio é complementado pelo que é conhecido como controle de navios pelo Estado do porto (do inglês *Port State Control* ou PSC), onde profissionais designados em qualquer país, onde um navio pode visitar, tem a prerrogativa de realizar inspeção nos navios estrangeiros no porto, de forma a assegurar que o mesmo está em conformidade com os requisitos

internacionais. Os inspetores do controle de navios pelo Estado do porto (do inglês Port State Control Officer ou PSCO) tem o poder de deter uma embarcação estrangeira no porto caso a mesma não esteja em conformidade com os padrões internacionais.

O PSC é restrito a navios mercantes engajados no transporte comercial de mercadorias e/ou pessoas, não incluindo embarcações tais como barcos de pesca, embarcações de recreio ou militares.

A motivação deste trabalho foi a importância da atividade de controle de navios pelo Estado do porto na operação dos navios de bandeira estrangeira visitando e operando em portos nacionais, comuns principalmente na atividade *offshore*, bem como de embarcações nacionais visitando portos no exterior.

O texto está organizado da seguinte forma: No Capítulo 1 é realizada uma contextualização sobre a atividade de PSC, citando suas origens históricas, objetivos, função, e a importância da cooperação entre os Estados de bandeira do navio e do porto que a embarcação está visitando. No Capítulo 2 são apresentados os diversos regimes de controle de navios pelo Estado do porto em vigor atualmente, existentes na forma de acordos regionais e conhecidos internacionalmente como memorandos de entendimento em controle de navios pelo Estado do porto. No Capítulo 3, são abordadas as principais convenções internacionais que formam a base regulatória para a atividade de controle de navios pelo Estado do porto. No Capítulo 4 é discutido o processo de inspeção de embarcações, abordando assuntos como a seleção de embarcações para inspeção, itens verificados a bordo, detenção de embarcações, etc. e, por fim, no Capítulo 5 são apresentadas as considerações finais a respeito deste trabalho.

1. CONTROLE DE NAVIOS PELO ESTADO DO PORTO

1.1. Contextualização

O PSC se dá através das inspeções realizadas pela autoridade ou órgão responsável de um país em embarcações de bandeira estrangeira, visitando um porto dentro de seu território. O propósito dessas inspeções é o de verificar se a competência do comandante e dos oficiais a bordo, bem como as condições da embarcação, máquinas e equipamentos, estão de acordo com os requisitos das principais convenções internacionais, tais como SOLAS, MARPOL, STCW, RIPEAM, Linhas de Carga etc.

A responsabilidade de garantir que os navios cumpram o previsto pela legislação nacional e internacional aplicável à determinada embarcação cabe aos seus armadores, comandantes e aos Estados de bandeira. Alguns Estados de bandeira, porém, infelizmente falham no cumprimento de suas obrigações, quer pela não ratificação de convenções internacionais importantes, quer pela adoção de regimes tecnicamente ruins para inspeção e certificação de embarcações. Como consequência, embarcações acabam por continuar navegando em condições inseguras, colocando em risco as vidas de seus tripulantes bem como o meio ambiente marinho.

Dessa forma, o PSC é um sistema composto de práticas e procedimentos de inspeção e compartilhamento de informações sobre embarcações, desenhados para focar a identificação de embarcações que operem abaixo do padrão, tendo como principal objetivo sua eventual eliminação do mar.

Por esse processo, o Estado do porto exerce sua autoridade sobre embarcações estrangeiras quando em águas sujeitas à sua jurisdição. O direito de fazer valer sua autoridade é baseado tanto em leis nacionais, presente em cada Estado, como pela legislação internacional.

Cada país pode estabelecer suas próprias regras, impondo requisitos para a operação de embarcações estrangeiras em suas águas territoriais. No Brasil, por exemplo, temos a NORMAM-04 que dispõe sobre a Operação de Embarcações Estrangeiras em Águas Jurisdicionais Brasileiras, editada pela Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil. Ainda através do regime de PSC, países que por ventura não sejam signatários de uma

determinada convenção internacional tem o poder de verificar o cumprimento destes regulamentos por embarcações de outros países operando em suas águas.

O “Memorando de Entendimento de Paris em Controle de Navios pelo Estado do Porto de 1982” (MoU de Paris) foi o primeiro sistema regional de PSC implementado no mundo, provendo um sistema coordenado de verificação das condições impostas pelas convenções internacionais mais importantes a bordo de embarcações estrangeiras em visita a portos na Europa. O objetivo final do acordo é o de aumentar a segurança marítima e a proteção ao meio ambiente marinho, bem como melhorar as condições de habitabilidade e trabalho do pessoal marítimo a bordo.

É importante entender que um memorando ou acordo de controle de navios estrangeiros pelo Estado do porto (MoU) é um acordo realizado entre autoridades marítimas de diversos países, e não entre seus governos em si. Este detalhe separa os MoUs de quaisquer responsabilidades e consequências de atos políticos e diplomáticos que por ventura se desenrolem entre tais nações.

1.2. Histórico

No início do ano 1978, um grupo de países europeus se reuniu e acordou, através da assinatura de um memorando, em adotar um regime de condução de inspeções a bordo de embarcações estrangeiras, objetivando especificamente a conferência das condições de trabalho oferecidas a bordo em relação às regras internacionais da OIT em vigor.

Após o acidente ocorrido em março desse mesmo ano com o navio VLCC “Amoco Cadiz” (Figura 1), que partiu-se em dois enquanto navegava a cerca de 3 milhas da costa da França, gerando um dos maiores acidentes ambientais da história devido à quantidade de óleo derramado no mar (223.000T), estes países decidiram por bem ampliar o escopo das inspeções, de forma a verificar ainda aspectos relacionados à segurança e prevenção a poluição.

Figura 1 - Naufrágio do “Amoco Cadiz” em 1978



Fonte – Internet <<http://wearechangebrest.jimdo.com>>

Nesse sentido, em 1982, MoU de Paris foi assinado regionalmente entre diversas nações europeias e o Canadá, estabelecendo o primeiro regime de controle de navios pelo Estado do porto do mundo.

Na prática, a criação do PSC foi justamente uma resposta às deficiências presentes em alguns Estados de bandeira quanto à sua obrigação de inspecionar e certificar embarcações de sua nacionalidade para o emprego no mar, principalmente aqueles Estados conhecidos como bandeiras de conveniência, que geralmente delegam 100% dessa obrigação relacionada à manutenção da segurança das embarcações para as Sociedades Classificadoras.

Após a criação do MoU de Paris, diversos outros acordos regionais nos mesmos moldes foram assinados, incluindo o Memorando de Tóquio (Oceano Pacífico), o Acordo Latino ou Acordo de Viña del Mar (Américas Central e do Sul), o Memorando de Entendimento do Caribe, o Memorando de Entendimento do Mediterrâneo, o Memorando de Entendimento do Oceano Índico, o Memorando de Entendimento de Abuja (África Central e Oeste), o Memorando de Entendimento do Mar Negro e o Memorando de Entendimento de Riyadh (Golfo Pérsico).

1.3. Cooperação entre os Estados de Bandeira e do Porto

Reconhecendo que, por um lado, a responsabilidade principal recai sobre o Estado da Bandeira do navio, mas que por outro existem uma variedade de razões para sua incapacidade em atender, de forma plena, suas obrigações de acordo com as convenções internacionais, resultando na existência de embarcações abaixo do padrão mínimo exigido, é imperativo o desenvolvimento de um esforço de cooperação entre os Estados da Bandeira e os Estados do Porto.

Alguns dos principais registros da atualidade se tornaram os maiores do mundo principalmente devido à atração de embarcações cujo proprietário se encontra em um país com tradição marítima, como por exemplo, Alemanha, Estados Unidos, Dinamarca, entre outros e que, novamente por um conjunto diversificado de razões, optaram por escolher um determinado porto de registro em outro Estado para seus navios. Dessa forma, para o interesse de todos os envolvidos, o desenvolvimento de interfaces eficazes entre os Estados da Bandeira e o Estado do Porto é de suma importância para a perpetuação do meio de transporte por via marítima como uma opção segura a todas as partes envolvidas.

2. ACORDOS REGIONAIS DE PSC

2.1. Desenvolvimento de Acordos Regionais

O controle de navios pelo Estado do porto enquanto conceito está se desenvolvendo mundialmente como uma forma de se lidar com o problema de embarcações abaixo dos padrões operacionais mínimos necessários. Entretanto, é importante que este desenvolvimento não seja visto de forma isolada, mas como um dos passos positivos que tomados de forma a garantir que os armadores e operadores de navios operem suas embarcações de forma segura e ambientalmente responsável.

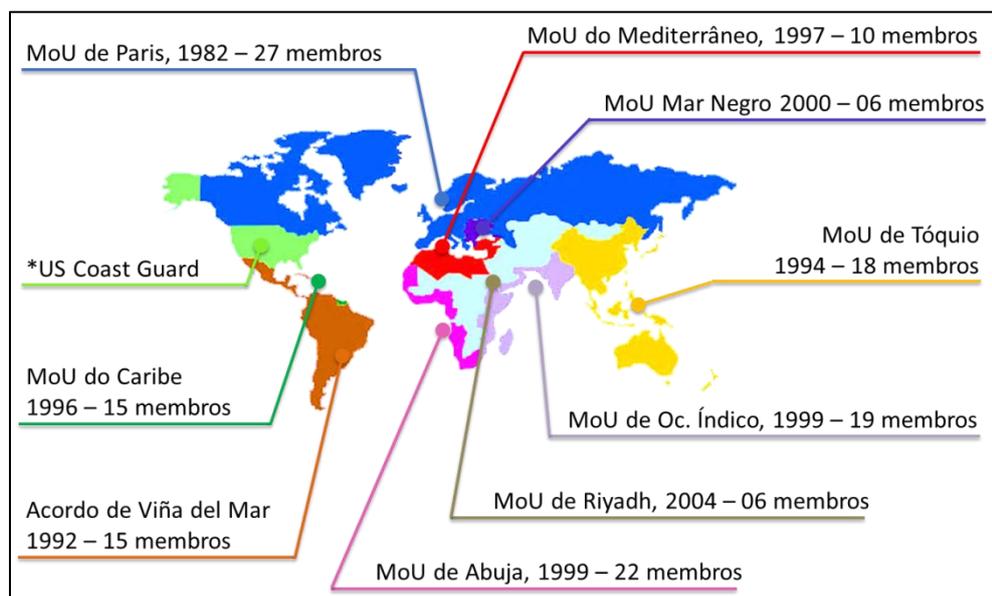
O primeiro acordo regional de controle de navios pelo Estado do porto, cobrindo a Europa e o Atlântico Norte, foi assinado em 1982 e é conhecido como o Memorando de Paris (MoU de Paris). O Acordo Latino Americano (Acordo de Viña del Mar) foi assinado dez anos depois, em 1992, seguido do Memorando da Ásia-Pacífico (MoU de Tóquio), assinado em 1993. Outros 6 acordos regionais seguiram-se aos três primeiros, sendo o último dos nove acordos hoje em vigor assinado em 2005, conhecido como Memorando da Região do Golfo Pérsico (MoU de Riyadh).

Baseado no desenvolvimento de diversos acordos regionais de controle de navios pelo Estado do porto desde a assinatura do MoU de Paris em 1982, parece que esse tipo de controle sobre navios de bandeira estrangeira no porto funciona de forma mais eficaz se padrões, procedimentos e integrações para troca de informações forem implementados em um nível regional, indo além da autoridade marítima de um determinado país atuando de forma isolada. Porém, existem exemplos de países que optaram por não ser signatário de nenhum acordo regional, buscando os mesmos objetivos de controle de navios por seus próprios meios.

O principal exemplo dessa linha de atuação é os Estados Unidos, que exerce sua própria autoridade no controle de embarcações estrangeiras em seus portos através da atuação de sua Guarda Costeira, que segue um programa semelhante ao de um MoU regional no que diz respeito aos procedimentos de seleção de embarcações, realização de inspeções, detenção etc. Atualmente existem nove acordos regionais de controle de navios pelo Estado do porto (Figura 2), a saber:

- MoU de Paris: Memorando de Entendimento de Paris sobre o Controle de Navios pelo Estado do Porto de 1982.
- Acordo de Viña del Mar: Acordo de Viña del Mar sobre Controle de Navios pelo Estado do Porto de 1992.
- MoU de Tóquio: Memorando de Entendimento sobre Controle de Navios pelo Estado do Porto para Região da Asia-Pacífico de 1993.
- MoU do Caribe: Memorando de Entendimento sobre Controle de Navios pelo Estado do Porto para a Região do Caribe de 1996.
- MoU do Mediterrâneo: Memorando de Entendimento sobre Controle de Navios pelo Estado do Porto para a Região do Mediterrâneo de 1997.
- MoU do Oceano Índico: Memorando de Entendimento sobre Controle de Navios pelo Estado do Porto para a Região do Oceano Índico de 1998.
- MoU de Abuja: Memorando de Entendimento sobre Controle de Navios pelo Estado do Porto para a Região da África Central e Oeste de 1999.
- MoU do Mar Negro: Memorando de Entendimento sobre Controle de Navios pelo Estado do Porto para a Região do Mar Negro de 2000.
- MoU de Riyadh: Memorando de Entendimento de Riyadh sobre Controle de Navios pelo Estado do Porto para a Região do Golfo Pérsico de 2005.

Figura 2 - Acordos regionais de PSC.



Fonte – Autor.

Os Estados Unidos não é signatário de nenhum acordo regional de controle de navios pelo Estado do porto, conduzindo este controle de acordo com sua legislação nacional através de sua Guarda Costeira, conforme o *US Code of Federal Regulations* (CFR) e outras convenções marítimas internacionais.

2.2. MoU de Paris

As origens do estabelecimento de um regime de controle de navios pelo Estado do porto na Europa advêm do memorando de entendimento assinado entre oito nações do mar do norte, assinado na cidade de Haia, Holanda, em 1978. Este acordo lidava principalmente com a observação e aplicação das regras em vigor sobre as condições de habitabilidade e trabalho a bordo, em conformidade com a convenção 147 da OIT.

Entretanto, pouco antes do memorando entrar em vigor, em março de 1978, um grande derramamento de óleo aconteceu nas proximidades da costa da França, como consequência do resultado do encalhe do super-petroleiro “Amoco Cadiz”. Este acidente causou uma grande mobilização política e pública em toda Europa no sentido da adoção de regras mais restritivas em relação à segurança marítima.

Esse movimento culminou na revisão do memorando assinado em 1978, que passou então a cobrir os seguintes aspectos:

- Segurança da vida humana no mar.
- Prevenção à poluição por navios.
- Habitabilidade e condições de trabalho a bordo de navios.

Conseqüentemente, um novo e mais efetivo instrumento conhecido como Memorando de Entendimento de Paris sobre o Controle de Navios pelo Estado do Porto foi adotado em janeiro de 1982, sendo, inicialmente, assinado por quatorze países europeus, entrando em operação a partir de 1 de julho de 1982. O MoU de Paris, como é comumente referenciado, consiste atualmente de 27 Estados, representados por suas Autoridades Marítimas, cobrindo basicamente as águas territoriais dos Estados Europeus e, através da adesão do Canada ao grupo em 1994, a região do Atlântico Norte entre a costa Canadense e a Europa.

A organização do MoU de Paris conta com a participação das 27 autoridades marítimas dos países participantes dos memorando:

- Alemanha
- Bélgica
- Bulgária
- Canadá
- Croácia
- Chipre
- Dinamarca
- Estônia
- Eslovênia
- Espanha
- Finlândia
- França
- Grécia
- Holanda
- Irlanda
- Islândia
- Itália
- Letônia
- Lituânia
- Malta
- Noruega
- Polônia
- Portugal
- Reino Unido
- Romênia
- Rússia
- Suécia

A missão do MoU de Paris é de eliminar a operação de navios *sub-standard* através de um sistema integrado de controle de embarcações. Anualmente, mais de 19.000 embarcações de bandeira estrangeira são inspecionadas nos portos cobertos pelo MoU, assegurando que as mesmas atendem aos critérios internacionais relacionados a segurança, proteção do meio ambiente e à garantia de condições adequadas de habitação e trabalho a bordo.

Pelo acordo, revisto por diversas vezes desde sua entrada em vigor, os Estados membros se comprometem em inspecionar 25% do número estimado de embarcações mercantes estrangeiras que entram em um porto de um Estado signatário dentro de um período de 12 meses. Este percentual, bem como a lista dos instrumentos relevantes que servem de base para a realização das inspeções, são diferentes em relação aos demais acordos regionais em vigor. Na verdade, cada acordo apresenta suas especificidades.

O novo regime de inspeção do MoU de Paris, recentemente implementado a partir de 1 de janeiro de 2011, utiliza uma metodologia de avaliação do risco potencial oferecido por cada embarcação que visita um porto de um dos Estados-membro do acordo. Esta avaliação é base para a determinação da necessidade, e frequência, na qual cada embarcação e tipo de embarcação serão inspecionados.

As embarcações, nesse modelo, são classificadas em três categorias de risco:

- Perfil de alto risco: aquelas embarcações que não foram inspecionadas dentro da região do MoU de Paris nos últimos 5 meses.
- Perfil de risco padrão: aquelas que não foram inspecionadas dentro da região do MoU de Paris nos últimos 10 meses.
- Perfil de risco baixo: aquelas que não foram inspecionadas dentro da região do MoU de Paris nos últimos 24 meses.

Tais categorias de risco são determinadas segundo um conjunto de fatores, que inclui:

- Resultados das últimas inspeções.
- Número de detenções.
- Desempenho da empresa que gerencia ou opera a embarcação.
- Desempenho do país de bandeira da embarcação.
- Desempenho da sociedade classificadora da embarcação.

Inspeções adicionais, envolvendo a verificação de um conjunto maior de itens, de forma mais detalhada, são realizadas em embarcações de alto risco, bem como em embarcações acima de 12 anos de idade, independente do seu perfil de risco, dentro das seguintes categorias:

- Embarcações com perfil de risco alto, conforme registros do MoU de Paris
- Navios petroleiros, gaseiros ou químicos com mais de 12 anos

- Navios graneleiros com mais de 12 anos
- Navios de passageiros com mais de 12 anos

No ano de 2012, 18.308 inspeções foram realizadas pelos Estados membros do MoU de Paris, sendo anotadas ao todo 49.261 deficiências, resultando na detenção de 669 embarcações. As principais deficiências apontadas pelos Estados-membros do memorando são relacionadas ao sistema de combate à incêndio a bordo (15%), segurança da navegação (13%) e condições de habitação e trabalho a bordo (10%).

2.3. Acordo de Viña del Mar

Em novembro de 1992, na ocasião da sexta reunião da Rede Operativa de Cooperação Regional de Autoridades Marítimas das Américas (ROCRAM), foi aprovada o Acordo Latino-americano sobre o Controle de Navios pelo Estado do Porto, tendo inicialmente como signatários Argentina, Brasil, Colômbia, Chile, Equador, México, Panamá, Peru, Uruguai e Venezuela, sendo o segundo acordo regional em controle de navios pelo Estado do porto a ser implementado no mundo.

Nos anos seguintes, de forma progressiva, novos Estados tornaram-se signatários do Acordo, que atualmente conta com 15 Estados membros, conforme abaixo em ordem:

- Argentina
- Bolívia
- Brasil
- Colômbia
- Chile
- Cuba
- Equador
- Guatemala
- Honduras
- México
- Panamá
- Peru
- República Dominicana

- Uruguai
- Venezuela

Assinado na cidade de Viña del Mar, no Chile, nome pelo qual o acordo tornou-se mundialmente conhecido, estabeleceu bases para a colaboração mais estreita entre todas as autoridades marítimas da América Latina, objetivando a coordenação das atividades de controle de embarcações estrangeiras na região

Assim como o Mou de Paris, o objetivo principal do Acordo de Viña del Mar consiste no compromisso, assumido entre as Autoridades Marítimas dos países signatários, de manter um sistema eficaz de inspeções à embarcações estrangeiras, visando a garantia do cumprimento dos requisitos internacionais aplicáveis a bordo das mesmas, sem nenhum tipo de discriminação quanto a nacionalidade onde a embarcação tiver sido registrada.

O corpo executivo do Acordo de Viña del Mar é composto pelos representantes de todos os países membros, que se reúnem uma vez ao ano ou mais frequentemente, quando necessário. Os procedimentos administrativos, coordenação e publicação de estatísticas, bem como o desenvolvimento de uma banco de dados regional, denominado CIALA, fica a cargo da Guarda Costeira da Argentina, baseada em Buenos Aires.

Pelo acordo, os Estados membros concordam em inspecionar 15% do total de embarcações de embarcações estrangeiras que visitam os portos cobertos pelo Acordo. Em 2011, 8.841 inspeções foram realizadas pelos Estados membros, sendo encontradas um total de 23.227 deficiências, resultando da detenção de 109 embarcações. As principais deficiências encontradas foram relacionadas ao sistema de combate à incêndio (12%), segurança da navegação (11%) e segurança e salvatagem (10%).

2.4. MoU de Tóquio

O sucesso da implementação do MoU de Paris levou à implementação de um sistema similar para a região da Ásia-Pacífico. Em dezembro de 1993, 16 autoridades marítimas se reuniram na cidade de Tóquio, no Japão, assinaram o Memorando de Entendimento sobre Controle de Navios pelo Estado do Porto para Região da Ásia-Pacífico de 1993, reconhecido como o MoU de Tóquio, que passou a vigorar em abril de 1994.

Atualmente os países signatários do MoU de Tóquio são, em ordem alfabética:

- Austrália
- Canada
- Chile
- China
- Cingapura
- Fiji
- Filipinas
- Hong Kong
- Indonésia
- Japão
- Malásia
- Nova Zelândia
- Papua Nova Guiné
- República da Coreia
- Rússia
- Tailândia
- Vanuatu
- Vietnã

O corpo executivo do MoU de Tóquio é o Comitê de Controle do Estado do Porto, que tornou-se operacional na mesma data em que o MoU entrou em vigor. Este comitê é composto por representantes das autoridades marítimas participantes do memorando, e se reúnem uma vez por ano ou mais frequentemente, sempre que considerado necessário. Representantes da OIT e da IMO participam do MoU de Tóquio como observadores nas reuniões do comitê, a exemplo do que ocorre na maioria dos MoU regionais existentes na atualidade, assim como representantes do MoU de Paris e da Guarda Costeira dos Estados Unidos participam como Autoridade observadora.

Para reportar e manter registros dos resultados das inspeções realizadas pelos países membros, facilitando a troca de informações na região, o MoU de Tóquio faz uso de um banco de dados computadorizado denominado APCIS. O servidor do sistema fica na cidade de Moscou, Rússia, sendo administrado pelo Ministério dos Transportes da Rússia. O sistema APCIS funciona on-line, e os Estados membros podem acessá-lo para levantar informações

relacionadas a inspeções prévias em embarcações, bem como para a transmissão de relatórios sobre novas inspeções realizadas.

No ano de 2012, um total de 30.929 inspeções foram realizadas pelos Estados membros do MoU de Tóquio. Desse total, em 19.250 inspeções ao menos uma deficiência foi encontrada, sendo anotadas ao todo 100.330 deficiências, resultando na detenção de 1.421 embarcações. As deficiências mais encontradas pelo MoU de Tóquio em 2012 estão relacionadas a sistema de detecção e combate à incêndio (21%) e segurança da navegação (17%), e equipamentos de salvatagem (12%).

2.5. MoU do Caribe

O Memorando de Entendimento sobre Controle de Navios pelo Estado do Porto para a Região do Caribe foi assinado em 9 de fevereiro de 1996 durante um encontro realizado na cidade de Christ Church em Barbados, com a participação de 9 Estados: Antígua & Barbuda, Barbados, Dominica, Granada, Guiana, Jamaica, Antilhas Holandesas, Suriname e Trinidad & Tobago.

Desde então o número de países signatários cresceu, contando atualmente com os 15 países-membros, em ordem alfabética:

- Antígua & Barbuda
- Aruba
- Bahamas
- Barbados
- Belize
- Curaçao
- Cuba
- Granada
- Guiana
- Jamaica
- Holanda (Antilhas Holandesas)
- Ilhas Cayman
- São Cristóvão & Nevis

- Suriname
- Trinidad & Tobago

Além dos países citados acima, Bermuda, França (Coletividade de São Martinho), Ilhas Virgens Britânicas e Santa Lúcia já manifestaram intenção de tornarem-se Membros Associados do MoU do Caribe nos próximos anos.

Dentro do MoU do Caribe, o Secretariado representa o corpo administrativa e de planejamento das atividades, conduzindo as atividades administrativas do dia-a-dia do MoU. Inicialmente, o Secretariado foi estabelecido em Barbados, posteriormente mudando-se em 2012 para a Jamaica. O Centro de Informações Marítimas do Caribe, responsável pela coleta e compartilhamento das informações relacionadas as atividades do MoU, localiza-se no Suriname, sendo o sistema operacional contratado junto ao Ministério dos Transportes do Canadá.

Os Estados membro do Memorando acordaram em inspecionar, ao longo de 12 meses, no mínimo 15% do total de embarcações que chegam aos portos dos países membros do acordo. No ano de 2012, foi realizado o total de 645 inspeções, resultando na identificação de 1516 deficiências, evoluindo para a detenção da embarcação em 19 oportunidades. Do total de deficiências, a maioria (29%) diz respeito a itens SOLAS, sendo relacionadas ao sistema de combate a incêndio e aos equipamentos de salvatagem.

2.6. MoU do Mediterrâneo

A reunião final visando o estabelecimento do Memorando de Entendimento sobre Controle de Navios pelo Estado do Porto para a Região do Mediterrâneo de 1997 aconteceu em Malta, em julho de 1997. Ao final do encontro, o Memorando do Mediterrâneo foi assinado pelos representantes de seus oito primeiros países signatários, sendo que Líbano e Jordânia juntaram-se ao acordo dois anos depois, em 1999.

Atualmente são 10 os Estados membros do MoU do Mediterrâneo, listados abaixo em ordem alfabética:

- Algéria
- Chipre
- Egito

- Israel
- Jordânia
- Líbano
- Malta
- Marrocos
- Tunísia
- Turquia

Pelo acordo, cada Estado assumiu o compromisso de inspecionar 15% do número de embarcações estrangeiras que entrem em seus portos, dentro de um período de 12 meses. Em 2012, 5.646 embarcações foram inspecionadas pelas autoridades marítimas participantes dos MoU do Mediterrâneo, dentre as quais 3.159 apresentaram ao menos uma deficiência, resultando em 416 embarcações detidas.

2.7. MoU do Oceano Índico

Memorando de Entendimento sobre Controle de Navios pelo Estado do Porto para a Região do Oceano Índico de 1998

Após um convite realizado pelo Secretário Geral da IMO, patrocinado pelo Governo da Índia, foi realizado em outubro de 1997, na cidade de Mumbai, o primeiro evento preparatório visando o desenvolvimento das atividades de controle de navios pelo Estado do porto na região do Oceano Índico.

Representantes de 18 países compareceram a este primeiro encontro, que gerou um primeiro esboço do Memorando de entendimento, finalizado meses depois em um segundo encontro em junho de 1998 na cidade de Pretória, África do Sul. Este documento permaneceu aberto a novos signatários no período entre junho de 1998 a janeiro de 1999, quando o Comitê do MoU reuniu-se pela primeira vez, entrando em vigor em abril do mesmo ano.

Atualmente, os 19 países listados abaixo são signatários do Memorando, em ordem alfabética:

- África do Sul
- Austrália

- Bangladesh
- Djibuti
- Eritr ia
- França (Ilhas Reunião)
- I men
- Ilhas Maldivas
- Ilhas Maurício
- Índia
- Ir 
- Moçambique
- Mianmar
- Omã
- Qu nia
- Seicheles
- Sri Lanka
- Sudão
- Tanzânia

O Secretariado do MoU do Oce no Índico fica baseado na cidade de Goa, sendo administrado e reportando-se ao Comitê do MoU, tendo a função de organizar as reuniões do Comitê, bem como de auxiliar na execução de suas atividades corriqueiras.

No ano de 2012, 5.051 inspeções foram realizadas nos portos cobertos pelo MoU, com a anotação de 14.950 deficiências em 2.800 embarcações, resultando em 433 detenções. Desse total de deficiências, a grande maioria é relacionada à convenção SOLAS, tendo como pontos principais deficiências relacionadas ao sistema de combate a incêndio, equipamentos de salvatagem e segurança da navegação, respondendo juntos por 41% do total. Deficiências relacionadas à habitabilidade e condições de trabalho a bordo responderam por 8% do total no mesmo ano.

2.8. MoU de Abuja

O Memorando de Entendimento sobre Controle de Navios pelo Estado do Porto para a Região da África Central de Oeste de 1999 foi assinado no mês de outubro desse ano durante

uma Conferência Ministerial na cidade de Abuja, Nigéria, contando com a participação de 16 nações da África Central e Oeste. O encontro foi organizado pela IMO e acolhido pelo Governo da República da Nigéria, seguindo um processo semelhante ao MoU do Oceano Índico.

Atualmente, os países membros do MoU de Abuja são, em ordem alfabética:

- África do Sul
- Angola
- Benin
- Camarões
- Cabo Verde
- Congo
- Costa do Marfim
- Gabão
- Gana
- Gambia
- Guiné
- Guiné Bissau
- Guiné Equatorial
- Libéria
- Mauritânia
- Namíbia
- Nigéria
- República Democrática do Congo
- Senegal
- Serra Leone
- São Tomé e Príncipe
- Togo

A Conferência Ministerial do MoU de Abuja é o órgão tomador de decisão maior, composto pelos Ministros dos Transportes de todos os países membros. Desde o estabelecimento do memorando em 1999, este órgão se reuniu em duas ocasiões.

Além da Conferência, existe a figura do Comitê do MoU, constituído por representantes da Administração de cada um dos países membros. A função desse comitê é basicamente a de gerenciar a implementação do MoU, sendo as reuniões realizadas, a exemplo dos demais MoUs regionais, ao menos uma vez ao ano. O Comitê delibera, decide e eventualmente aprova políticas que sejam de benefício mútuo a todos os membros.

Em 2012, 2.074 inspeções foram realizadas pelos Estados membro do MoU de Abuja, sendo encontradas deficiências em 108 embarcações, totalizando 384 deficiências. Ao todo, 8 embarcações foram detidas no ano pelo MoU de Abuja.

2.9. MoU do Mar Negro

O Memorando de Entendimento sobre Controle de Navios pelo Estado do Porto para a Região do Mar Negro de 2000 foi finalizado e assinado na cidade de Istanbul, na Turquia, em abril desse ano. Na ocasião, autoridades marítimas de todos os 6 países que tem acesso ao Mar Negro aderiram, sendo que a entrada em vigor para todos os países ocorreu em dezembro de 2002.

Os membros do MoU do Mar Negro, em ordem alfabética, são:

- Bulgária
- Geórgia
- Romênia
- Rússia
- Turquia
- Ucrânia

O Secretariado do MoU do Mar Negro fica localizado na cidade de Istanbul, na Turquia, junto à Autoridade Marítima daquele país. Coube a Rússia o desenvolvimento e o lançamento de um sistema de informações para o MoU, denominado BSIS, construído com base no sistema similar, também desenvolvido pela Rússia, para o MoU da região da Ásia-Pacífico (sistema APCIS).

Pelo acordo, cada um dos países membros do MoU deve inspecionar ao menos 15% do total de navios de bandeira estrangeira visitando os portos do país, dentro de um período de 12 meses. Durante o ano de 2012, os Estados signatários do MoU do Mar Negro

realizaram 4.607 inspeções, totalizando 17.926 deficiências, resultando na detenção de 215 embarcações por deficiências graves. Itens relacionados à segurança da navegação, equipamentos de salvatagem e sistema de combate a incêndio representaram, juntos, 37% do total de deficiências encontradas pelo MoU. Aquelas deficiências relacionadas à habitabilidade e condições de trabalho a bordo corresponderam a 14% das deficiências no período.

2.10. MoU de Riyadh

Em junho de 2004, o Memorando de Entendimento de Riyadh sobre Controle de Navios pelo Estado do Porto para a Região do Golfo Pérsico (MoU de Riyadh) foi assinado durante uma reunião realizada nesta cidade, localizada nos Emirados Árabes Unidos, contando com a participação dos Ministros dos Transportes e Comunicação de seus 6 Estados membros, a saber e em ordem alfabética:

- Arábia Saudita
- Barein
- Emirados Árabes Unidos
- Kwait
- Omã
- Quatar

Originalmente, a Secretaria do MOU de Riyadh foi estabelecida em Barein, sendo o centro de informações instalado na cidade de Muscat, em Omã. Mais tarde, em 2007, decidiu-se que ambos os escritórios deveriam ser localizados em Omã. Desde o ano de 2007, tanto a Secretaria quanto o Centro de Informações foi estabelecido em Muscat.

O corpo executivo do MoU de Riyadh é o Comitê de controle de navios pelo Estado do porto, composto por representantes das 6 autoridades marítimas dos países membros, que reúne-se ao menos uma vez ao ano, a exemplo dos demais acordos regionais em vigor na atualidade.

2.11. Guarda Costeira dos Estados Unidos

Os Estados Unidos não é membro participante de nenhum acordo regional de controle de navios pelo Estado do porto atualmente em vigor tendo, porém uma postura bastante proativa em relação ao monitoramento e aplicação de convenções internacionais, considerando este sistema como de crescente importância em âmbito mundial no policiamento e garantia de aplicação da legislação marítima.

O programa de controle de navios pelo Estado do porto dos Estados Unidos é notadamente não-regulamentar, sendo os aspectos principais relacionados ao sistema contidos no *Coast Guard's Marine Safety Manual* (Manual de Segurança Marítima da Guarda Costeira). O manual é composto por sete capítulos, que tratam de:

- Conceituação geral das inspeções à embarcações estrangeiras.
- Procedimentos aplicáveis aos diferentes tipos de navios.
- Procedimentos utilizados para a escolha de navios a serem inspecionadas.

Até 1994, o programa de inspeções da Guarda Costeira era altamente aleatório. Desde então, uma Matriz de Prioridade para Inspeção foi adotada como parte dos esforços realizados em prol da sistematização da determinação do risco provável conferido por embarcações estrangeiras visitando portos nos Estados Unidos. Esta matriz, que contém um sistema de pontuação atribuído a um conjunto de critérios pré-estabelecidos, é utilizada na decisão sobre quais navios devem ser inspecionados por ocasião de sua visita.

3. PRINCIPAIS INSTRUMENTOS INTERNACIONAIS

3.1. Instrumentos Relevantes

A intenção do controle de navios pelo Estado do porto não é o de forçar a adoção, por parte de navios mercantes estrangeiros, de qualquer requisito que vá além dos requisitos prescritos pelas convenções internacionais em vigor. Tais convenções, denominadas de “instrumentos relevantes” nos Memorandos de entendimento regionais em controle de navios pelo Estado do porto, são:

- SOLAS: Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar.
- MARPOL: Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios.
- STCW: Convenção Internacional sobre Padrões de Instrução, Certificação e Serviço de Quarto para Marítimos.
- TONNAGE: Convenção Internacional sobre Arqueação de Navios.
- LL: Convenção de Linhas de Carga.
- RIPEAM: Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar.
- MLC: Convenção do Trabalho Marítimo.

3.2. SOLAS

A Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS) tem por propósito estabelecer os padrões mínimos para a construção de navios, para a dotação de equipamentos de segurança e proteção, para os procedimentos de emergência e para as inspeções e emissão de certificados.

A SOLAS e suas sucessivas revisões e emendas é comumente reconhecida com o mais importante de todos os tratados internacionais relacionado a segurança da navegação mercante. Após a adoção de sua primeira versão em 1914, em resposta ao desastre ocorrido com o navio Titanic, uma segunda em 1929, terceira em 1948 e quarta revisão em 1960 foram criadas.

A convenção de 1960, adotada em junho de 1960 e que entrou em vigor em maio de 1965, foi a primeira grande tarefa da IMO após sua criação, representando um considerável

passo a diante na modernização dos regulamentos e mantendo a convenção atualizada em relação aos desenvolvimentos tecnológicos para o setor marítimo existentes na época.

Em 1974 uma convenção completamente nova foi adotada, incluindo não somente as emendas acordadas até a data em questão, mas também um novo procedimento de emendas à convenção – procedimento de aceitação tácita – desenhado para garantir que as mudanças à convenção pudessem ser propostas e aceitas de forma mais rápida. Como consequência, a convenção de 1974 foi atualizada em diversas ocasiões.

A convenção de 1974 foi emendada pelo PROTOCOLO SOLAS 1988 para introdução do Sistema Harmonizado de Inspeção e Certificação, passando a ser conhecida desde então como SOLAS 1974/1988, tendo atualmente 12 Capítulos:

- I. Requisitos gerais.
- II. Construção.
- III. Equipamentos salva-vidas e outros dispositivos.
- IV. Radiocomunicações.
- V. Segurança da navegação.
- VI. Transporte de cargas.
- VII. Transporte de mercadorias perigosas.
- VIII. Navios nucleares.
- IX. Gerenciamento para a operação segura de navios.
- X. Medidas de segurança para embarcações de alta velocidade.
- XI. Medidas especiais para intensificar a segurança marítima.
- XII. Medidas adicionais de segurança para graneleiros.

Os Estados de bandeira são os responsáveis pela garantia de cumprimento do SOLAS pelos navios que arvoram sua bandeira, e alguns certificados são prescritos pela Convenção de forma a servirem com evidência desse cumprimento..

Internacionalmente, a convenção SOLAS entrou em vigor a partir de 01 de janeiro de 1974, sendo promulgada no Brasil pelo Decreto 87.186 de 18 de maio de 1982.

3.3. MARPOL

A Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios de 1973, conforme o Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78/97), é a principal convenção internacional que cobre o assunto poluição do meio ambiente marinho, causada por navios, por conta de sua operação ou por motivos acidentais. A MARPOL foi fortemente motivada pelo acidente ocorrido com o navio-tanque *Torrey Canyon* em 1967, que encalhou ao adentrar pelo Canal da Mancha, derramando toda sua carga de cerca de 120.000 toneladas de óleo no mar.

A Convenção tem por propósito o estabelecimento de regras para a eliminação da poluição do meio ambiente por contaminantes tais como óleo, bem como por quaisquer outras substâncias danosas, oriundas de navios; objetivando ainda a minimização da descarga acidental de substâncias nocivas no ar e no meio ambiente marinho.

A MARPOL 1973 foi posteriormente emendada pelo Protocolo de 1978, passando a ser conhecida como MARPOL 73/78. Mais adiante foi também adotado o Protocolo de 1997, que acrescentou um Anexo VI à Convenção.

Atualmente, a convenção conta com 6 Anexos:

- I. Regras para a prevenção da poluição por óleo.
- II. Regras para o controle da poluição por substâncias líquidas nocivas a granel.
- III. Regras para a prevenção da poluição por substâncias danosas transportadas por mar sob a forma de embalagens.
- IV. Regras para a prevenção da poluição por esgoto dos navios.
- V. Regras para a prevenção da poluição por lixo dos navios.
- VI. Regras para a prevenção da poluição do ar por navios.

No âmbito internacional, a MARPOL entrou em vigor 02 de outubro de 1983, sendo promulgada no Brasil pelo Decreto 2.508 de 04 de março de 1998.

3.4. STCW

Convenção Internacional sobre Padrões de Instrução, Certificação e Serviço de Quarto para Marítimos de 1978, conforme emendas (STCW 78) foi a primeira a estabelecer requisitos básicos para a qualificação do pessoal marítimo, independente do país de origem do

profissional. A STCW, portanto, estabelece padrões internacionais ao treinamento dos marítimos, emissão de certificados de qualificação para as diferentes funções a bordo e ao serviço de quarto em navios.

Os artigos da STCW incluem requisitos relacionados à emissão de certificados e ao Controle de Navios pelo Estado do Porto. Pela convenção, suas partes signatárias são obrigadas a aplicar medidas de controle para todos os navios, independente da bandeira, de forma a garantir que nenhum tratamento favorável seja conferido a embarcações de países não signatários da convenção frente a outro que seja obrigado a cumprir com o disposto no STCW.

A STCW não dispõe sobre os níveis mínimos de tripulantes por tipo de embarcação, sendo este aspecto regulado pelo Capítulo V da SOLAS, baseados ainda na Resolução A.890(21) Princípios de Tripulação de Segurança, adotado pela IMO em 1999, emendada posteriormente pela Resolução A.955(23).

Atualmente, o STCW é composto pelos seguintes Capítulos:

- I. Disposições gerais.
- II. Comandante e departamento de convés.
- III. Departamento de máquinas.
- IV. Radiocomunicações e radioperadores.
- V. Normas relativas a exigências especiais de instrução para o pessoal em certos tipos de navios.
- VI. Funções de emergência, segurança do trabalho, proteção, assistência médica e sobrevivência.
- VII. Certificação alternativa.
- VIII. Serviço de quarto.

As emendas de Manila de 2010 ao STCW foram adotadas em junho desse ano, entrando em vigor em janeiro de 2012. Entre as emendas adotadas, um número importante de modificações a cada capítulo da convenção entrou em vigor, incluindo, entre outras:

- I. Medidas adicionais para a prevenção de práticas fraudulentas associadas a certificados de competência.
- II. Requisitos relacionados a horas de trabalho, bem como para prevenção de álcool e drogas e exames médicos.

- III. Novos requisitos relacionados ao treinamento em tecnologias modernas tais como sistemas de navegação por carta eletrônica, bem como a utilização de novas metodologias de ensino, tais como ensino a distância e via internet.
- IV. Requisitos para treinamento de tripulantes em proteção.
- V. Atualização da lista de competências necessárias aos marítimos trabalhando em navios tanque.
- VI. Novos requisitos de treinamento para operadores de sistemas de posicionamento dinâmico.

A convenção STCW entrou em vigor internacionalmente em 28 de abril de 1984, promulgada no Brasil a partir do Decreto 89.822 de 20 de junho de 1984.

3.5. TONNAGE

A Convenção Internacional sobre Arqueação de Navios de 1969 estabelece princípios e regras uniformes para a determinação da medida de arqueação dos navios envolvidos em viagens internacionais. Esta convenção é dedicada a quantificar o volume de carga que um navio é capaz de transportar.

Em seu anexo I encontram-se as regras para a determinação das tonelagens, bruta e líquida, dos navios. Apesar de, na sua regra 3, constar a tonelagem bruta, com sua fórmula dada em m³, na prática esse volume é tido como adimensional, e chamado de AB - arqueação bruta.

A TONNAGE entrou em vigor internacionalmente em 18 de julho de 1982, sendo aprovada no Brasil pelo Decreto Legislativo 57 de 09 de setembro de 1970.

3.6. LL (LINHA DE CARGA)

A Convenção Internacional sobre Linhas de Carga de 1966, incluindo o Protocolo de 1988 (LL 66/68), tem o propósito de estabelecer regras e princípios relacionados aos limites a serem obedecidos pelos navios em viagens internacionais quanto à quantidade de carga transportada, tendo em vista a necessidade da salvaguarda da vida humana, e das embarcações, no mar.

A Convenção de 1966 foi emendada pelo PROTOCOLO LOADLINES 1988, passando a ser conhecida desde então como LOADLINES 1966/1988. Posteriormente, foram propostas emendas nos anos de 1995 e 2003.

A Convenção de linhas de carga tem 3 Anexos:

- I. Regras para a determinação das linhas de carga, composto por 4 Capítulos, sendo:
 - i. Generalidades.
 - ii. Condições para a determinação da borda livre.
 - iii. Bordas livres.
 - iv. Requisitos especiais para navios marcados com borda livre para carregamento de madeira.
- II. Zonas, áreas e períodos sazonais.
- III. Certificados.

A convenção entrou em vigor no cenário internacional em 21 de julho de 1968, sendo promulgada no Brasil a partir do Decreto 66.103 de 22 de janeiro de 1970.

3.7. RIPEAM

Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar de 1972, conforme emendada (RIPEAM 72), que estabelece as regras para evitar colisões no mar, direitos de passagem, procedimentos em canais e esquemas de separação de tráfego.

O RIPEAM contém ao todo 38 Regras, organizadas em 4 partes:

- A. Generalidades
- B. Regras de governo e navegação.
- C. Luzes e marcas.
- D. Sinais sonoros e luminosos.

A Convenção conta ainda com 4 Anexos contendo requisitos técnicos relacionados a luzes, marcas e sinais sonoros:

- I. Posicionamento e detalhes técnicos de luzes e marcas.
- II. Sinais adicionais para embarcações de pesca pescando muito próximas umas das outras.

- III. Detalhes técnicos de aparelhos de sinalização sonora.
- IV. Sinais de perigo.

O RIPEAM entrou em vigor internacionalmente em 15 de julho de 1977, sendo promulgada no Brasil a partir do Decreto 80.068 de 02 de agosto de 1977.

3.8. MLC

A Convenção Internacional do Trabalho Marítimo de 2006, desenvolvida pela Organização Internacional do Trabalho, reúne em um só documento mais de 68 convenções internacionais e recomendações relacionadas ao emprego, condições de habitabilidade e de trabalho do profissional marítimo a bordo de embarcações.

A MLC especifica os direitos dos trabalhadores marítimos em relação a observação de condições decentes de trabalho e habitabilidade a bordo, de forma a ajudar a criar condições justas de competição entre os armadores, evitando aqueles que, para manter custos mais baixos, oferecem condições e contratos de trabalho precários.

As convenções da OIT relacionadas ao trabalho marítimo atualmente em vigor serão gradualmente descontinuadas ao passo que seus países signatários ratificarem a nova convenção MLC, porém haverá um período de transição onde convenções paralelas, regulando sobre o mesmo tópico, estarão em vigor. Dessa forma, aqueles países não signatários da nova MLC continuarão sujeitos às convenções anteriores sobre o trabalho marítimo, ainda em vigor.

3.9. Princípio da Isonomia

Na verificação da aplicação dos instrumentos relevantes a bordo de uma embarcação de bandeira estrangeira, as autoridades marítimas do porto irão assegurar que nenhum tratamento favorável seja conferido à embarcações autorizadas a arvorar o pavilhão de um Estado não signatário de uma convenção considerada relevante.

Nestes casos, as embarcações serão sujeitas à uma inspeção mais detalhada e os inspetores deverão seguir os mesmos princípios, guias e procedimentos como se tal Estado de bandeira fosse signatário da convenção. Esse procedimento assegura que as condições

mínimas, conforme as Convenções em vigor, sejam observadas por toda e qualquer embarcação, independente de sua bandeira e do fato de este respectivo Estado ser ou não signatário de um dado instrumento relevante.

4. PROCESSO DE INSPEÇÃO

4.1. O Inspetor do PSC

O processo de inspeção realizado pelo PSC é operacionalizado a bordo de cada embarcação visitada pela figura do inspetor. Este profissional é um representante legal da Autoridade Marítima do seu Estado, sendo devidamente qualificado e treinado para a realização das atividades de inspeção, sendo geralmente oriundo dos quadros da Marinha Mercante ou da Marinha de Guerra do Estado.

Este profissional, comumente denominado Oficial de Controle do Estado do Porto (do inglês *Port State Control Officer* ou PSCO) ou, ainda, Inspetor de Controle do Estado do porto (INCEP) é, portanto, devidamente autorizado a realizar inspeções de PSC em embarcações estrangeiras nos portos do Estado que representa, de acordo com o MoU do qual seu Estado é signatário, bem como em conformidade com todos os demais instrumentos relevantes, agindo em nome da Autoridade marítima do porto sobre sua responsabilidade.

Seminários de treinamento para inspetores de PSC são organizados periodicamente por cada MoU, de forma a assegurar que os processos de inspeção sejam efetivos e alinhados entre todos os inspetores. Sendo assim, tenta-se assegurar que os procedimentos de PSC sejam seguidos de forma similar em todos os portos signatários de um mesmo MoU. Esses seminários também atuam no sentido de manter os inspetores informados sobre novas tecnologias, eventuais mudanças nos instrumentos relevantes e, ainda, sobre emendas realizadas no próprio MoU.

4.2. Seleção de Embarcações para Inspeção

Diariamente, um número de embarcações estrangeiras é selecionado pelo Estado do porto para ser inspecionada pelo PSC. Cada MoU realiza essa seleção seguindo certos critérios mas, de forma geral, esta seleção é realizada principalmente com base nas informações mantidas pelo próprio PSC sobre cada embarcação, seu armador, operador, sociedade classificadora, bandeira etc.

De forma geral, uma embarcação não será reinspecionada dentro de um período de 6 meses desde a última inspeção realizada em um porto signatário do mesmo MoU, a não ser

que existem motivos claros para a realização da inspeção. Se nessa última ocasião, a embarcação estava em conformidade, a princípio essa embarcação é dispensada da realização de uma nova inspeção a bordo. Esta dispensa, porém, é revogada caso existam informações, provas materiais ou denúncias que justifiquem a realização de uma nova inspeção dentro desse prazo.

Na seleção de embarcações para a realização da inspeção, as Autoridades de um MoU darão prioridade, de forma geral, a:

- Embarcações visitando um porto de um país signatário de um MoU pela primeira vez após 12 meses ou mais desde sua última visita a um porto participante do mesmo MoU. É importante destacar que, na falta de informações apropriadas que comprovem tal condição por parte da embarcação, as Autoridades irão basear-se nas informações disponíveis em seu sistema interno de informações.
- Embarcações arvorando a bandeira de um Estado que esteja na lista de detenções ou atrasos acima da média, publicados nos relatórios anuais dos MoUs.
- Embarcações que foram autorizadas a deixar o porto de um Estado cuja Autoridade é signatária do mesmo MoU, na condição de que as deficiências identificadas sejam corrigidas dentro de determinado período de tempo, ao término desse período.
- Embarcações que foram apontadas pelo serviço de praticagem do porto, ou autoridades portuárias, como embarcações que apresentam deficiências que podem comprometer a segurança da navegação.
- Embarcações cujos certificados estatutários em relação à construção e equipamento, de acordo com as regras e critérios aplicáveis, bem como os demais certificados emitidos pelas sociedades classificadoras, tenham sido emitidos por uma organização não reconhecida pela Autoridade do porto.
- Embarcações transportando cargas perigosas ou poluentes que tenham falhado em enviar todas as informações relevantes à Autoridade do porto em relação às características da embarcação, suas viagens, ou ainda relacionadas ao transporte das cargas perigosas ou poluentes sendo transportadas.
- Embarcações que estejam enquadradas em uma das categorias que tenham sido determinadas para realização compulsória de inspeções mais detalhadas.
- Embarcações que tenham seu certificado de classe suspenso por razões de segurança durante os últimos seis meses.

4.3. Inspeção inicial

A inspeção do PSC consiste em uma visita a bordo de um navio de bandeira estrangeira para verificar o atendimento aos requisitos operacionais, conforme definidos instrumentos relevantes aplicáveis, relacionados aos seguintes aspectos:

- A validade dos certificados pertinentes e de outros documentos da embarcação.
- Condição do casco e convés.
- Equipamentos.
- Condições de higiene, habitabilidade e trabalho ofertadas à tripulação.

Os inspetores visitam as embarcações geralmente sem que tenham sido previamente anunciados. Após seu embarque, são apresentados ao Comandante do navio para que, primeiramente, seja realizada a conferência de documentos, verificando se todos os documentos da embarcação estão a bordo e dentro do período de validade. Nesse momento inicial, é importante que o Comandante informe o inspetor sobre qualquer problema presente na embarcação, bem como das providências que estão sendo tomadas.

Fazem parte desta etapa da inspeção a verificação dos seguintes documentos, entre outros¹:

- Certificado de Registro ou outro documento de nacionalidade da embarcação.
- Certificado de Arqueação.
- Certificado de Segurança de Construção.
- Certificado de Segurança de Equipamento.
- Certificado de Segurança Radio.
- Certificado de Segurança.
- Lista ou Manifesto de Carga Perigosa ou Plano de Carga Detalhado.
- Certificado Internacional para o Transporte de Gases Liquefeitos.
- Certificado Internacional para o Transporte de Produtos Químicos Perigosos.
- Certificado Internacional de Prevenção a Poluição por Óleo.
- Certificado Internacional de Prevenção a Poluição para o Transporte de Substâncias Líquidas Nocivas.
- Certificado Internacional de Linhas de Carga.

¹ Alguns documentos são específicos dependendo do tipo de embarcação.

- Livro de Registro de Óleo, partes I e II.
- Plano de Emergência de Poluição por Óleo.
- Livro de Registro de Carga.
- Cartão de Tripulação de Segurança.
- Certificados de Competência.
- Exames Médicos da tripulação.
- Manual de Estabilidade.
- Cópia do Documento de Conformidade da Companhia (DOC).
- Certificado de Gerenciamento de Segurança (SMC).
- Planos de emergência, abandono, combate à incêndio e plano de controle de avarias.
- Diário de Navegação, com os respectivos registros de testes e exercícios apropriados.
- Manual de Procedimentos e Arranjos para Navios Químicos.
- Manual de Peação de Carga.
- Plano de Gerenciamento de lixo.
- Manual de Gerenciamento de Água de Lastro.
- Livro de registro de lixo.
- Relatórios de vistorias anteriores de PSC.

Adicionalmente à checagem dos documentos, o inspetor do PSC conduz uma vistoria geral em diversas áreas do navio para verificar suas condições de manutenção e operação, incluindo a praça de máquinas, convés, acomodações etc. Nesta ocasião, o inspetor também verifica as condições de higiene, habitabilidade e de trabalho oferecidas a bordo em relação aos requisitos aplicáveis.

Se os certificados e demais documentos estão válidos, e as impressões gerais do inspetor em relação as suas observações a bordo confirmam a existência de padrões satisfatórios de manutenção, e operação, do navio, a inspeção geralmente restringe-se à verificação daquelas deficiências relatadas pelo Comandante, ou observadas, se existirem.

Se, por outro lado, o inspetor, a partir de suas observações tem indício claros para acreditar que o navio, seu equipamento ou sua tripulação não atendem as exigências, uma inspeção mais detalhada é conduzida na embarcação.

Um aspecto primordial das inspeções de PSC é que as mesmas não devem causar nenhum tipo de desvantagem econômica ao armador e operador da embarcação. Portanto,

todos os esforços cabíveis devem ser realizados pelo Estado do porto, e seu representante, de forma a evitar atrasos desnecessários ao navio.

4.4. Inspeção Mais Detalhada

Caso algum certificado ou documento não seja válido ou esteja faltando a bordo, ou ainda, caso exista qualquer indício claro para acreditar que a condição da embarcação, de seus equipamentos ou tripulação, não atenda aos requisitos mínimos de qualquer uma das convenções internacionais aplicáveis, uma inspeção mais detalhada será conduzida a bordo.

Exemplos de “indícios claros” nesse contexto que levam a realização de inspeções mais detalhadas são:

- Um relatório ou notificação emitido por outra Autoridade Marítima.
- Um relatório ou queixa feita pelo comandante da embarcação, tripulante ou qualquer pessoa ou organização com interesse legítimo na operação segura da embarcação, a não ser nos casos em que a Autoridade Marítima julgar o relatório ou a queixa como sem fundamento.
- Informação ou evidência que o comandante ou a tripulação não estão familiarizados com as operações essenciais de bordo relativas à segurança de navios ou à prevenção da poluição, ou que tais operações não foram realizadas.
- Indícios de que os principais membros da tripulação não são capazes de se comunicarem entre si ou com outras pessoas a bordo.
- A embarcação tenha sido acusada de uma suposta violação de algum requisito relacionado à descarga de substâncias tóxicas e nocivas ao meio ambiente.
- A embarcação tenha se envolvido em um caso de abalroamento, encalhe ou qualquer acidente da navegação durante sua rota ao porto.
- Emissão de alerta de socorro falso, sem que tenha sido seguido pelos procedimentos de cancelamento adequados.
- Durante a conferência dos certificados e documentos do navio, imprecisões tenham sido reveladas, ou os mesmos não foram mantidos devidamente atualizados a bordo ou, ainda, está incompleto ou é falsamente mantido.

- Evidência de que existe deterioração grave do casco ou estrutural ou deficiências que podem colocar em risco a integridade estrutural, da estanqueidade à água ou ao tempo do navio.
- Existência de deficiências graves nos equipamentos de segurança, de prevenção de poluição, ou de navegação, bem como a ausência de equipamento principal ou arranjos prescritos pelas convenções.
- Qualquer outra indicação de deficiências sérias relacionadas à embarcação.

Além disso, o controle sobre o cumprimento dos requisitos operacionais de bordo podem ser incluídos no processo de inspeção do PSC, particularmente se o inspetor tiver razões para acreditar que a tripulação demonstra proficiência insuficientes para a operação da embarcação.

Com relação a denúncias recebidas pelo PSC oriundas do comandante ou tripulante de qualquer embarcação, a Autoridade do Estado que recebe tal informação tem a obrigação de não revelar a fonte da denúncia, ou seja, comandantes e tripulantes não correm o risco de sofrer represálias por conta da informação passada às autoridades.

Caso a embarcação se encontre em conformidade ao final da inspeção, o inspetor irá emitir um relatório sem nenhuma observação ou deficiência registrada para o comandante da embarcação. A seguir, as informações dessa inspeção serão inseridas no sistema de gerenciamento de informações da Autoridade Marítima para futuras conferências e utilizações.

Por outro lado, caso exista algum indício claro para acreditar que o navio não está em conformidade com alguma convenção internacional, de forma que seja considerado que o navio representa um perigo para a segurança e/ou meio ambiente, o inspetor conduzirá uma inspeção mais detalhada, de forma a checar as reais condições do navio e seus equipamentos.

4.5. Detenção de Embarcações

Sempre que deficiências são encontradas durante uma inspeção, sua natureza e as ações de correção correspondentes são preenchidas no relatório do inspetor. A sequência de ação seguida pelo inspetor ao encontrar deficiências em uma embarcação são, em ordem ascendente de gravidade:

1. Deficiências podem ser retificadas dentro de 14 dias, para infrações menores.
2. Sob certas condições específicas, as deficiências podem ser retificadas até a chegada do navio ao próximo porto.
3. Deficiências devem ser corrigidas antes que o navio seja autorizado a sair do porto.

A princípio, todas as deficiências devem ser corrigidas antes da saída do navio do porto. Fica a critério do julgamento técnico dos inspetores do PSC a decisão se o mesmo deve ir a bordo da embarcação para uma nova inspeção, de forma a conferir pessoalmente se as correções foram, de fato, realizadas satisfatoriamente.

Caso as deficiências não possam ser corrigidas no porto onde as inspeções do PSC foram realizadas, e caso exista o entendimento técnico de que a embarcação têm plenas condições de prosseguir sem nenhum tipo de risco para a segurança, saúde ou meio ambiente, a Autoridade Marítima poderá liberar o navio para prosseguir até o próximo porto, sujeita a quaisquer condições por ela determinadas.

As informações sobre a inspeção e o tempo dado pelo inspetor para que as correções sejam realizadas são cadastradas em um banco de dados comum, utilizado por todas as Autoridades Marítimas participantes do MoU, de forma que todo os Estados membros do acordo podem acessá-la. Nesse caso, as inspeções posteriores de acompanhamento serão normalmente realizadas no próximo porto.

Nos casos onde as deficiências são consideradas graves e perigosas à segurança, saúde e ao meio ambiente, as Autoridades Marítimas irão assegurar-se de que o perigo foi corrigido antes que o navio seja liberado para seguir viagem e, para esse propósito, o PSC pode deter o navio ou emitir uma proibição formal para que a embarcação continue sua operação.

Após o recebimento do “pronto” por parte do navio em relação a correção das deficiências, a Autoridade Marítima irá ou inspecionar novamente a embarcação utilizando um inspetor próprio, ou solicitar um relatório de inspeção à uma sociedade classificadora de forma a verificar a correção realizada.

No caso de detenção, todos os custos acumulados pelo PSC para sua inspeção serão cobrados do armador, operador da embarcação ou junto a seu representante no Estado do porto, de forma que a detenção não será removida enquanto o pagamento integral dos custos não tiver sido realizado (ou garantia suficiente não tenha sido dada para o reembolso dos custos). Cabe ressaltar que o armador ou operador da embarcação tem o direito de recorrer

legalmente contra a detenção da embarcação pelo PSC, porém a entrada de um recurso não resulta na suspensão imediata da detenção.

A detenção de uma embarcação é o último recurso que pode ser adotado pelo inspetor após encontrar uma deficiência grave a bordo, e toda detenção deve ser reportada o mais brevemente possível ao Estado da bandeira do navio, bem como à sua sociedade classificadora e à IMO.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conforme abordado no Capítulo 1 deste trabalho, as inspeções realizadas pelo PSC são essenciais para a aplicação dos requisitos internacionais a bordo, complementando os esforços realizados por cada Estado de bandeira. Reflexos positivos desse sistema podem ser percebidos em termos de melhoria das condições de habitabilidade e trabalho para o pessoal marítimo e no aumento da segurança das operações marítimas nos portos e terminais.

Infelizmente, ainda nos dias atuais, existem embarcações que não alcançam os requisitos mínimos considerados necessários para uma operação segura, quer por descuido do pessoal de bordo, quer por falta de apoio ou motivação por parte de armadores ou operadores, ou ainda de forma proposital, através do registro da embarcação em Estados não signatários de convenções internacionais essenciais, entre outros motivos.

Por princípio, tanto o inspetor quanto o armador ou operador da embarcação não desejam que a mesma seja detida por longos períodos no porto. Para o inspetor, a ameaça oferecida pela embarcação afeta a condição do porto, e o armador ou operador entende que o navio somente é capaz de gerar recursos para a empresa quando no mar. Nenhuma das partes deve ter a intenção de manter o navio detido por períodos extremamente longos.

Os regimes de PSC atendem no combate a pontos críticos relacionados à ameaça a vida humana no mar e ao meio ambiente. Em primeiro lugar, o regime utiliza uma base legal clara para suas atividades de inspeção e controle de navios. Em segundo lugar, a evolução dos regimes atualmente em vigor tem, ao longo do tempo, tem melhorado a quantidade e a qualidade das informações disponíveis sobre navios de baixo padrão operacional, cruzando tais informações com Estados de bandeira, sociedades classificadoras, tipos de navio, etc.

Em terceiro lugar, o PSC demonstra que pela atuação em conjunto, na forma de grupos regionais, os Estados tem conseguido reduzir os custos empregados individualmente no esforço de identificação de navios de baixo padrão, ao mesmo tempo reduzindo o impacto das atividades de inspeção em termos comerciais para os armadores, ao passo que os países deixam de atuar individualmente, reduzindo atividades de inspeção duplicadas.

É notória a participação dos regimes de PSC na eliminação de embarcações *substandard* dos mares, entretanto, deve-se reforçar que este papel cabe principalmente aos Estados da bandeira, de forma que a atuação do PSC não seja entendida como algo que retira,

ou substitui a responsabilidade deste Estado. Dessa forma, a solução do problema de navios de baixo padrão operacional requerer tanto a atuação conjunta dos Estados, quanto à atuação dos armadores, operadores, tripulantes, organizações e demais atores envolvidos no sentido de não aceitar nem contribuir para sua manutenção ou existência.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABUJA MOU. **About the Abuja Memorandum of Understanding**. Abuja MoU on PSC. 2012. Disponível em: <<http://www.abujamou.org/index.php?pid=63d7s92j239sds7dh>>. Acesso em: 12 Ago. 2013.

ABUJA MOU. **Annual Report 2012**. Abuja MoU on PSC. 2013. Disponível em: <http://abujamou.org/assets/annual_report_2012.pdf>. Acesso em: 12 Ago. 2013.

ABUJA MOU. **Code of Good Practice for Port State Control Officers**. Abuja MoU on PSC. 2012. Disponível em: <<http://www.abujamou.org/index.php?pid=shr3fj78d7hs7dh6sdsy>>. Acesso em: 12 Ago. 2013.

ACUERDO DE VIÑA DEL MAR. **Acuerdo Latinoamericano sobre control de buques por el Estado rector del puerto, Viña del Mar – 1992**. Acuerdo de Viña del Mar. 2012. Disponível em: <<http://www.acuerdolatino.int.ar/ciala/index.php>>. Acesso em: 13 Ago. 2013.

ACUERDO DE VIÑA DEL MAR. **Informe Anual 2011**. Acuerdo de Viña del Mar. 2012. Disponível em: <http://www.acuerdolatino.int.ar/ciala/informes/ES/INFORME_ANUAL_2011.rar>. Acesso em: 13 Ago. 2013.

AMOCO Cadiz. **We Are Change Brest**. s.d. Disponível em: <<http://wearechangebrest.jimdo.com/o-o-bretagne/finistère/>>. Acesso em: 29 Set. 2013.

BAERE, K.; VERSTRAELEN, H. Port State Control. In: NORWEGIAN CENTRE FOR MARITIME MEDICINE. (Org.). **Textbook of Marine Medicine**. 2. ed. online. s.l.: NCMM, 2013. Disponível em: <<http://textbook.ncmm.no/organisationadministration/6-ship-control>>. Acesso em: 15 Set. 2013.

BLACK SEA MOU. **Annual Report 2012**. Black Sea MoU on PSC. 2013. Disponível em: <<http://www.bsmou.org/downloads/annual-reports/2012ANNUALREPORT.zip>>. Acesso em: 20 Set. 2013.

CARIBBEAN MOU. **About us**. CMOU on PSC. 2010. Disponível em: <<http://www.caribbeanmou.org/aboutus.php>>. Acesso em: 12 Ago. 2013.

CARIBBEAN MOU. **Annual Report 2012**. CMOU on PSC. 2013. Disponível em: <http://www.caribbeanmou.org/docs/annual_report_2012.pdf>. Acesso em: 20 Set. 2013.

GERMANISCHER LLOYD. **Port State Control Quick Guide: Achieving compliance**. Hamburg: Germanischer Lloyd, 2011.

GREENAWAY, C. **Port State Control: A Guide to Members**. London: Thomas Miller & Co, 1998. (UK P&I Club Publications)

GRIECO, A. **Proteção Contra Incêndios**. Curso de Inspectores e Vistoriadores Navais. 2011. 257 slides, color.

INDIAN OCEAN MOU. **Annual Report 2012**. IOMOU on PSC. s.d. Disponível em: <<http://iomou.org/php/xmldata/annrep12.pdf>>. Acesso em: 18 Set. 2013.

INDIAN OCEAN MOU. **History of the Indian Ocean MoU**. IOMOU on PSC. s.d. Disponível em: <<http://iomou.org/historymain.htm>>. Acesso em: 18 Set. 2013.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREGs)**. International Maritime Organization. s.d. Disponível em: <<http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/COLREG.aspx>>. Acesso em: 10 Set. 2013.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974**. International Maritime Organization. s.d. 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: 10 Set. 2013.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)**. International Maritime Organization. s.d. Disponível em: <[http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx)>. Acesso em: 10 Set. 2013.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **International Convention on Load Lines**. International Maritime Organization. s.d. Disponível em: <<http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Load-Lines.aspx>>. Acesso em: 10 Set. 2013.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW)**. International Maritime Organization. s.d. Disponível em: <[http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-\(STCW\).aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-(STCW).aspx)>. Acesso em: 10 Set. 2013.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **International Convention on Tonnage Measurement of Ships. International Maritime Organization**. s.d. Disponível em: <<http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Tonnage-Measurement-of-Ships.aspx>>. Acesso em: 10 Set. 2013.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **Port State Control**. International Maritime Organization. s.d. Disponível em: <<http://www.imo.org/OurWork/Safety/Implementation/Pages/PortStateControl.aspx>>. Acesso em: 10 Set. 2013.

MARINHA DO BRASIL. **Convenções e Códigos**. Comissão Coordenadora dos Assuntos da IMO (CCA-IMO). 2010. Disponível em: <https://www.ccaimo.mar.mil.br/convencoes_e_codigos>. Acesso em: 12 Ago. 2013.

MARINHA DO BRASIL. **Quem somos**: SEC-IMO. Comissão Coordenadora dos Assuntos da IMO (CCA-IMO). 2010. Disponível em: <https://www.ccaimo.mar.mil.br/secimo/quem_somos/quem_somos>. Acesso em: 05 Set. 2013.

MARINHA DO BRASIL. **ROCRAM: A Rede Operativa de Cooperação Regional de Autoridades Marítimas das Américas.** Comissão Coordenadora dos Assuntos da IMO (CCA-IMO). 2010. Disponível em: <<https://www.ccaimo.mar.mil.br/secimo/ROCRAM>>. Acesso em: 05 Set. 2013.

MEDITERRANNEAN MOU. **Memorandum of Understanding on Port State Control in the Mediterranean Region.** Mediterranean MoU on PSC. 2000. Disponível em: <<http://medmou.org/>>. Acesso em: 15 Ago. 2013.

MEDITERRANNEAN MOU. **Introduction to the Mediterranean MoU.** Mediterranean MoU on PSC. 2000. Disponível em: <<http://medmou.org/>>. Acesso em: 15 Ago. 2013.

MEDITERRANNEAN MOU. **Inspection Database.** MedMoU Information Centre Casablanca Morocco. 2007. Disponível em: <http://www.medmouic.org/search_result.asp>. Acesso em: 15 Ago. 2013.

PARIS MOU. **Annual Report 2012.** Hague: Paris MoU on PSC, 2013. Disponível em: <https://www.parismou.org/Publications/Annual_report/>. Acesso em: 12 Ago. 2013.

PARIS MOU. **Organization.** Paris MoU on PSC. 2013. Disponível em: <<https://www.parismou.org/Organization/>>. Acesso em: 12 Ago. 2013.

RIYADH MOU. **About Ryiad MoU.** Riyadh MoU on PSC. 2009. Disponível em: <<http://www.riyadhmo.org/about.html>>. Acesso em: 12 Ago. 2013.

SILVA, A. M. **Controlo pelo Estado do Porto: Port State Control.** Paço de Arcos, Oeiras: Escola Superior Náutica Infante D. Henrique, 2000.

TOKIO MOU. **Annual Report 2012.** Tokio MoU. 2013. Disponível em: <<http://www.tokyo-mou.org/doc/ANN12.pdf>>. Acesso em: 20 Set. 2013.

UK MARITIME AND COASTGUARD AGENCY. **Port State Control Expanded Inspections.** Maritime and Coastguard Agency. 2012. Disponível em: <<https://www.gov.uk/maritime-and-coastguard-agency-port-state-control-expanded-inspections>>. Acesso em: 02 Set. 2013

UNITED NATIONS. **United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships.** Admiralty and Maritime Law Guide. 2010. Disponível em: <<http://www.admiraltylawguide.com/conven/registration1986.html>>. Acesso em: 23 Ago. 2013.

WIKIPEDIA. **Port State Control.** Wikipedia Article. 2013. Disponível em: <<http://en.wikipedia.org/w/index.php?oldid=567995541>>. Acesso em: 20 Ago. 2013.

CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA

MARINHA DO BRASIL
CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA

