

**MARINHA DO BRASIL  
CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA  
ESCOLA DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE**

**MATEUS MACEDO MIRANDA**

**IMO: A regulamentação da Marinha Mercante**

**RIO DE JANEIRO  
2015**



**MATEUS MACEDO MIRANDA**

**IMO: A regulamentação da Marinha Mercante**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como exigência para obtenção do título de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Náutica da Marinha Mercante, ministrado pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Orientador (a): Professora Mestre Valeria Silva de Oliveira.

**RIO DE JANEIRO  
2015**

**MATEUS MACEDO MIRANDA**

**IMO: A regulamentação da Marinha Mercante**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como exigência para obtenção do título de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Náutica da Marinha Mercante, ministrado pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Data da Aprovação: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

Orientador (a): Professora Mestre Valeria Silva de Oliveira

---

Assinatura do Orientador

NOTA FINAL: \_\_\_\_\_

## **DEDICATÓRIA**

Dedico este trabalho à minha mãe Katia, meu irmão Miguel, minhas tias e meus avós, que me ajudaram em toda esta trajetória. Obrigado por serem minha base e por estarem sempre ao meu lado. À minha querida namorada, e aos meus amigos, por sempre me apoiarem e servirem de pilares na minha vida.

## **AGRADECIMENTOS**

A Deus por ter me feito chegar até aqui, pois sem Ele eu não teria conseguido e a minha família por ter me educado, me instruído e me apoiado em todos os momentos.

## **RESUMO**

Cerca de 95% do comércio internacional são transportados em navios. Para o transporte eficiente e eficaz, é indispensável a aplicação de regras de diferentes convenções fundamentais provenientes da Organização Marítima Internacional (IMO), como a Convenção Internacional para Prevenção de Poluição de Navios (MARPOL) e a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS). Suas aplicações objetivam convencionar procedimentos que visam, principalmente, a segurança do mar e a eficiência do transporte marítimo com todo seu potencial. Ao longo do desenvolvimento deste trabalho, são apresentadas definições sobre a IMO abrangendo os seus tópicos e características fundamentais, bem como sua estrutura, procedência, tratados e principais objetivos. Por fim, não se trata apenas de conceituar a IMO em geral, mas também de esclarecer sua atuação e relação com a Marinha Mercante, apresentando a importância desta Organização para o transporte marítimo.

Palavras-Chave: IMO, Marinha Mercante, Comércio Marítimo.

## **ABSTRACT**

About 95% of international trade is transported by ship. For efficient and effective transport, the application of different fundamental conventions from the International Maritime Organization (IMO), like the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL) and the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), is indispensable. Their applications aim at establishing procedures to guarantee safety at the sea and efficiency of maritime transport at their full capacity. Throughout the development of this work, it was presented discussions about IMO including its topics and key features as well as its organization, origin, documents and principal objectives. Finally, it isn't just about conceptualizing IMO in general, but also clarifying its role and relationship with the Merchant Marine, showing the importance of this organization for shipping.

**Keywords:** IMO, Merchant Marine, Maritime Commerce.



## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b>	<b>9</b>
<b>2</b>	<b>ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL</b>	<b>10</b>
<b>2.1</b>	<b>História geral da ONU e criação da IMO</b>	<b>10</b>
<b>2.2</b>	<b>Definição e objetivos da IMO</b>	<b>12</b>
<b>3</b>	<b>ETRUTURA DA IMO</b>	<b>13</b>
<b>3.1</b>	<b>Assembleia</b>	<b>13</b>
<b>3.2</b>	<b>Conselho</b>	<b>14</b>
<b>3.3</b>	<b>Comitês</b>	<b>14</b>
<b>3.3.1</b>	<i>MSC – Maritime Safety Committee</i> (Segurança Marítima)	<b>14</b>
<b>3.3.2</b>	<i>MEPC – Marine Environment Protection Committee</i> (Proteção do Meio Ambiente Marinho)	<b>15</b>
<b>3.3.3</b>	<i>TC – Technical Co-operation Committee</i> (Cooperação Técnica)	<b>15</b>
<b>3.3.4</b>	<i>LEG – Legal Committee</i> (Assuntos Jurídicos)	<b>15</b>
<b>3.3.5</b>	<i>FAL – Facilitation Committee</i> (Facilitação)	<b>15</b>
<b>3.4</b>	<b>Subcomitês</b>	<b>16</b>
<b>4</b>	<b>CONVENÇÕES E CÓDIGOS</b>	<b>17</b>
<b>4.1</b>	<b>Principais convenções</b>	<b>17</b>
<b>4.1.1</b>	Convenção SOLAS	<b>17</b>
<b>4.1.2</b>	MARPOL	<b>18</b>
<b>4.1.3</b>	Convenção STCW	<b>18</b>
<b>4.2</b>	<b>Outras convenções importantes</b>	<b>19</b>
<b>4.2.1</b>	COLREG	<b>19</b>
<b>4.2.2</b>	Convenção FAL	<b>19</b>
<b>4.2.3</b>	Convenção LL	<b>19</b>
<b>4.2.4</b>	Convenção SAR	<b>19</b>
<b>4.3</b>	<b>Principais códigos</b>	<b>20</b>
<b>5</b>	<b>PARTICIPAÇÃO BRASILEIRA NA IMO</b>	<b>21</b>
<b>5.1</b>	<b>Representação Permanente na IMO</b>	<b>21</b>
<b>5.2</b>	<b>Comissão Coordenadora de Assuntos da IMO</b>	<b>21</b>
<b>5.3</b>	<b>Secretaria Executiva da Comissão Coordenadora de Assuntos da IMO</b>	<b>22</b>
<b>6</b>	<b>A IMO E A MARINHA MERCANTE</b>	<b>24</b>

<b>7</b>	<b>REUNIÕES ATUAIS DA IMO</b>	<b>27</b>
<b>7.1</b>	<b>Projeto do Código IGF</b>	<b>27</b>
<b>7.2</b>	<b>Regulamentos para embarcações offshore</b>	<b>28</b>
<b>7.3</b>	<b>Outros itens na agenda da IMO</b>	<b>29</b>
<b>8</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b>	<b>30</b>
	<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b>	<b>31</b>

## 1 INTRODUÇÃO

O aumento da demanda do comércio marítimo internacional, resultou em um grande aumento da frota mundial, não só em tamanho, mas também em diversidade de tipos de navios. Navios cada vez maiores e mais velozes – embarcações altamente especializadas – surgiram para atender, em tempo e quantidade, às devidas necessidades dos consumidores ao redor do mundo. Justamente pelas suas características peculiares, a indústria da navegação está sujeita a todas as formas de regulamentações e padronizações.

A navegação é considerada uma das indústrias mais globalizadas do mundo, e também uma das mais perigosas. Para aumentar a segurança da navegação e do meio ambiente marinho foram criados regulamentações e tratados internacionais que devem ser seguidos pela Marinha Mercante em todo o planeta.

A padronização das atividades de Marinha Mercante no mundo foi possível graças à criação da Organização Marítima Internacional (IMO) que é um organismo especializado das Nações Unidas. Ela é constituída de uma estrutura sólida que procura abranger todo o universo marítimo, baseando-se principalmente em diversas convenções internacionais que buscam a solução de problemas inerentes à navegação, bem como a prevenção de acidentes.

Minha motivação, ao fazer este trabalho, foi proporcionar uma visão mais ampla e sugerir que o comércio internacional marítimo regulamentado é crucial para a sustentação da humanidade. Procurei exemplificar a IMO e seus bastidores, contendo um enorme elenco de leis, normas e convenções, que juntas dão origem a uma estrutura bem articulada com medidas preventivas e ações mitigadoras em busca da sustentabilidade da indústria da navegação.

Assim sendo, este trabalho tem como objetivo apresentar as principais atividades realizadas pela IMO, bem como sua origem, definição e objetivo. Falarei, também, sobre seus trabalhos atuais, demonstrando a sua inegável importância para a Marinha Mercante do Brasil e do mundo.

## 2 ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL

A Organização Marítima Internacional por sua natureza globalizada, é composta de vários países. O Brasil também participa ativamente desta organização, já que este necessita manter um vigoroso transporte marítimo internacional impulsionado pelo comércio exterior, visando o seu desenvolvimento econômico.

Neste capítulo falarei sobre a história, definição e objetivos da IMO, bem como sua trajetória até os dias atuais.

### 2.1 História geral da ONU e criação da IMO

Em 1º de Setembro de 1939, após a invasão da Alemanha à cidade de Dantzig (hoje chamada de Gdansk), eclodiu a Segunda Guerra Mundial. Essa guerra que abalou o mundo, por aproximadamente cinco anos, teve seu desenlace no dia 6 de junho de 1944. Foi nesta data que passou a ser conhecida como “O Dia D”, que as forças aliadas, comandadas pela Inglaterra e pelos Estados Unidos, desembarcaram no norte da França. Em 25 de agosto daquele ano, as tropas aliadas entraram em Paris, libertando a França do domínio alemão. O fim da Alemanha e o término da guerra era uma questão de tempo. O armistício foi firmado no dia 7 de maio de 1945. Assim, terminava a guerra na Europa. No entanto, no Pacífico, o Japão continuava resistindo. Nos dias 6 e 9 de agosto, os Estados Unidos lançaram duas bombas atômicas, uma em Hiroshima e outra em Nagasaki. Depois deste episódio, o Japão assinou sua rendição.

Esses conflitos mundiais que ocorreram no século XX desencadearam uma instabilidade política e econômica. Por isso, como consequência da guerra, houve a criação de um organismo internacional – denominado Organização das Nações Unidas (ONU) – com o propósito de manter a paz e a cooperação entre as nações. No entanto, a necessidade desse organismo e o interesse em criá-lo já tinha sido expressa durante a guerra, através da Carta do Atlântico de 1941, assinada pelos Estados Unidos e Inglaterra, a bordo do Navio Couraçado *HMS Prince of Wales*. Em resumo, os pontos principais deste documento eram:

1. Nenhum ganho territorial seria buscado pelos Estados Unidos ou pelo Reino Unido;
2. Os ajustes territoriais devem estar de acordo com os desejos do pessoal interessado;
3. As pessoas têm direito à autodeterminação;
4. Barreiras comerciais devem ser excluídas;

5. Há de ser uma cooperação econômica global e avanço do bem-estar social;
6. A liberdade de desejo e medo seria executada;
7. Há de ter a liberdade dos mares;
8. Desarmamento das nações agressoras em comum após a guerra.

Fonte: [pt.wikipedia.org/wiki/Carta\\_do\\_Atl%C3%A2ntico](http://pt.wikipedia.org/wiki/Carta_do_Atl%C3%A2ntico)

Em 26 de junho de 1945 foi assinada a Carta das Nações Unidas, depois de dois meses de discussões que reuniram representantes de 50 países na cidade de São Francisco na Califórnia. Em 24 de outubro, a carta entrou oficialmente em vigor. A nova instituição tinha como objetivos manter a paz e a segurança internacional, desenvolver relações amistosas entre as nações e conseguir a cooperação internacional para resolver os problemas socioeconômicos, culturais e humanitários. Em 1948, apenas três anos após a criação da ONU, já era possível perceber não só uma união à nível global, mas também a promessa de uma nova ordem mundial.

Criada em 1958, durante uma Conferência Internacional em Genebra, a Organização Marítima Internacional, com sede em Londres, na Inglaterra, realizou a sua reunião inaugural no ano seguinte. A IMO nasceu num mundo devastado pela Segunda Guerra Mundial, no qual as antigas potências coloniais ainda exerciam influência, tanto em termos econômicos quanto políticos. Consequentemente, elas também eram grandes potências marítimas e, enquanto tal, estabeleciam as suas próprias normas em matéria de construção de navios, segurança, efetivos, etc.

Atualmente não só os Governos Membros da IMO enviam os seus mais conceituados peritos para participar das várias reuniões técnicas da Organização. Organizações não governamentais e intergovernamentais especializadas, como por exemplo a *International Chamber of Shipping* e a *International Organization for Standardization*, também contribuem de forma expressiva no trabalho desenvolvido pela IMO. Representando todos os setores do transporte marítimo assim como um grande número de outros interesses da sociedade civil e geográfica, estas organizações desempenham um papel ativo e determinado nas vastas áreas de atuação da Organização Marítima Internacional.

Logo, a IMO é uma agência especializada das Nações Unidas que se ocupa exclusivamente de interesses marítimos visando promover a segurança da navegação e a prevenção da poluição marinha por navios.

## 2.2 Definição e objetivos da IMO

Com o aumento da demanda do comércio marítimo internacional, a construção de navios mais eficientes visava atender todas as necessidades dos consumidores ao redor do mundo. Assim, a indústria da navegação estava sujeita a todas as formas de regulamentações e padronizações.

Responsável pela proteção e segurança da navegação e a prevenção da poluição marinha por navios, a IMO era, originalmente, chamada de IMCO, Intergovernmental Organization Maritime Consultative, esta mudança ocorreu em 1982.

Uma razão pela qual as medidas da IMO terem tão ampla aceitação, é a necessidade de um sistema internacional de padronização e regulamentação do transporte marítimo, tendo em vista que a cadeia de propriedade e gestão de qualquer navio requer muitos países, e os navios se deslocam entre diferentes jurisdições, muitas vezes longe do país de registro. Outra razão é devido ao fato de, no seio da Organização, as decisões serem geralmente tomadas a partir do consenso de seus países-membros.

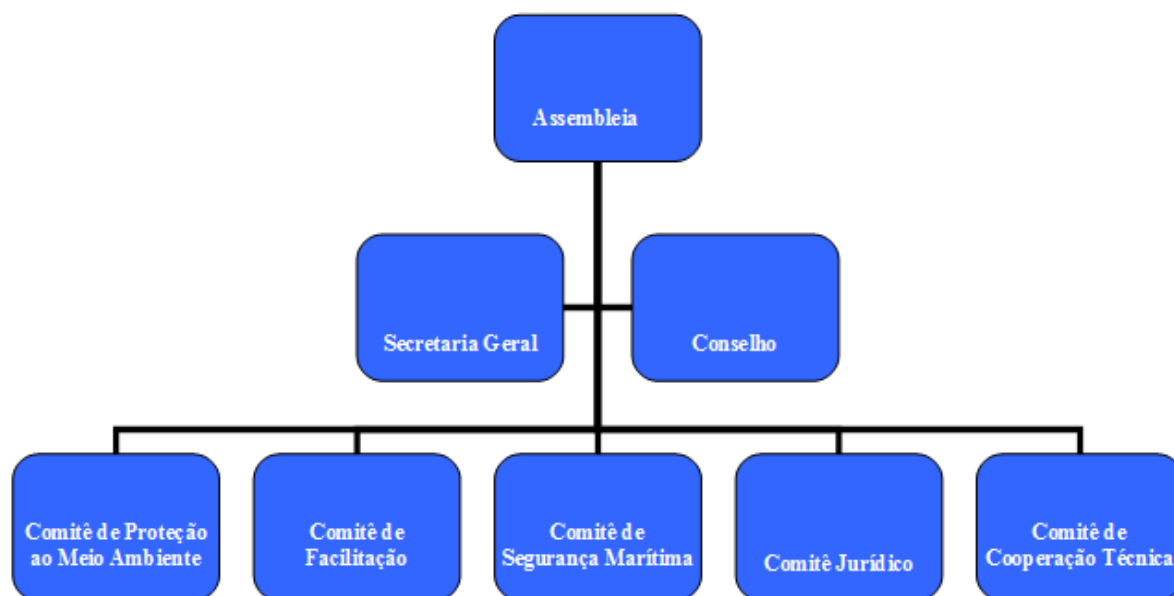
A IMO, sendo uma agência especializada das Nações Unidas, tem como objetivo instituir um sistema de colaboração entre governos no que se refere a questões técnicas que interessam à navegação comercial internacional, bem como encorajar a adoção geral de normas relativas à segurança marítima e à eficácia da navegação. Compete à Organização, igualmente, estimular o abandono de medidas discriminatórias aplicadas à navegação internacional, examinar questões relativas a práticas desleais de empresas de navegação, assim como tratar de assuntos relativos à navegação marítima apresentados por outros órgãos das Nações Unidas e promover o intercâmbio, entre os governos, de informações sobre questões estudadas pela Organização.

Conforme o 1º artigo da Convenção, os objetivos da Organização são para incentivar e facilitar a adoção geral dos mais altos padrões possíveis em matéria de segurança marítima, eficiência da navegação e prevenção e controle da poluição marinha causada por navios. A Organização também está habilitada para tratar de assuntos administrativos e jurídicos relacionados a esses fins.

Dentro destas questões técnicas, a IMO também trata da facilitação do tráfego marítimo internacional, visando uma maior padronização das formalidades portuárias. Outras questões tratadas pela Organização são: cooperação técnica e assuntos jurídicos, como a responsabilidade pelo transporte de substâncias nocivas ou perigosas e responsabilidade de indenização por danos causados por poluição ou colisões

### 3 ESTRUTURA DA IMO

A Organização, cujo Secretário-Geral atual é o senhor Koji Sekimizu, nascido em 03 de Dezembro de 1952, em Yokohama, Japão, é governada por uma assembleia de membros e administrada financeiramente por um conselho de membros eleitos pela assembleia. A IMO tem seus trabalhos conduzidos perante cinco comitês, conforme organograma abaixo, e apoiados por nove subcomitês.



Fonte: [www.ebah.com.br/content/ABAAAFsUAI/convencoes-normas-regulamentos-maritimos](http://www.ebah.com.br/content/ABAAAFsUAI/convencoes-normas-regulamentos-maritimos)

#### 3.1 Assembleia

Este é o mais alto órgão de Administração da Organização. É constituída por todos os Estados-Membros que se reúnem uma vez a cada dois anos em sessões regulares, mas também pode se reunir em sessão extraordinária, se necessário. A Assembleia é responsável por aprovar o programa de trabalho, votar o orçamento e determinar os arranjos financeiros da Organização.

Além disso, tem como funções principais eleger os Membros do Conselho, receber os seus relatórios, examiná-los e decidir sobre qualquer questão encaminhada por aquele órgão. A Assembleia também elege o Conselho.

### 3.2 Conselho

O Conselho, órgão executivo da IMO é responsável por supervisionar o trabalho da Organização. É eleito pela Assembleia para mandatos de dois anos, com início após cada sessão ordinária da mesma. Seus membros, divididos em três categorias, eleitos para o biênio 2014-2015, são:

- Categoria (a): Composto por 10 Estados com o maior interesse na prestação de serviços de transporte marítimo internacional. (China, Estados Unidos, Grécia, Itália, Japão, Noruega, Panamá, Reino Unido, República da Coreia e Rússia).
- Categoria (b): Composto por 10 outros Estados com o maior interesse no comércio marítimo internacional. (Alemanha, Argentina, Bangladesh, Brasil, Canadá, Espanha, França, Holanda, Índia, Suécia).
- Categoria (c): Composto por 20 Estados não eleitos para as categorias (a) ou (b), mas que tenham interesses especiais no transporte marítimo ou na navegação e cuja eleição para o Conselho garanta a representação de todas as principais áreas geográficas do mundo. (África do Sul, Austrália, Bahamas, Bélgica, Chile, Chipre, Dinamarca, Filipinas, Indonésia, Jamaica, Libéria, Malásia, Malta, Marrocos, México, Peru, Quênia, Singapura, Tailândia e Turquia).

Cabe ao Conselho examinar os programas de trabalho e orçamento, os relatórios, as propostas e as recomendações dos Comitês e outros órgãos da IMO, encaminhando-os à Assembleia para aprovação.

Ele realiza, também, todas as funções da Assembleia, exceto a função de fazer recomendações aos governos sobre a segurança marítima e a prevenção da poluição, que é reservado para a Assembleia.

### 3.3 Comitês

Os Comitês da IMO foram criados com o objetivo de melhorar as competências da Organização e, no momento, existem cinco comitês, que são explicados a seguir:

#### 3.3.1 MSC – *Maritime Safety Committee* (Segurança Marítima)

É o principal órgão técnico da Organização, a quem cabe examinar todas as questões que sejam da competência da IMO com relação ao auxílio à navegação, construção e equipamento



de navios, dotação do ponto de vista da segurança, regras para evitar colisões, manipulação de cargas perigosas, procedimentos e exigências relativos à segurança marítima, informações hidrográficas, diários e registros de navegação, investigação de acidentes marítimos, socorro e salvamento e quaisquer outras questões que afetem diretamente à segurança marítima.

### 3.3.2 MEPC – *Marine Environment Protection Committee* (Proteção do Meio Ambiente Marinho)

É o órgão encarregado de examinar todas as questões que sejam da competência da IMO, com relação à prevenção e controle de poluição marinha e do ar, originada de navios, incluindo a cooperação com outras organizações internacionais acerca de questões relativas ao meio ambiente.

### 3.3.3 TC – *Technical Co-operation Committee* (Cooperação Técnica)

Tem como atribuição principal o exame de todas as questões, dentro do escopo da IMO, relativas à implementação de projetos de cooperação técnica para os quais a Organização atue como órgão de execução ou de cooperação e quaisquer outras matérias relativas às atividades da IMO no campo da cooperação técnica.

### 3.3.4 LEG – *Legal Committee* (Assuntos Jurídicos)

É responsável pelo exame de todas as questões de ordem jurídica que sejam da competência da IMO, submetendo à consideração do Conselho os projetos de convenções internacionais e de emendas às convenções internacionais que o Comitê tenha desenvolvido.

### 3.3.5 FAL – *Facilitation Committee* (Facilitação)

É o Órgão responsável por todas as questões que visem facilitar o transporte marítimo, simplificando e minimizando as formalidades e as exigências de documentos e de procedimentos na chegada, estadia e partida de navios em viagens internacionais.

### 3.4 Subcomitês

Criados para apoiar os cinco Comitês na condução de seus trabalhos, visando uma melhor divisão de tarefas e, conseqüentemente, alcançando melhores resultados, os nove Subcomitês da IMO são:

- FP – *Subcommittee on Fire Protection* (Proteção contra Incêndio);
- DE – *Subcommittee on Ship Design and Equipment* (Projeto e Equipamento de Navio);
- COMSAR – *Subcommittee on Radiocommunications and Search and Rescue* (Comunicações, Busca e Salvamento);
- NAV – *Subcommittee on Safety of Navigation* (Segurança de Navegação);
- STW – *Subcommittee on Standards of Training and Watchkeeping* (Normas de Formação, Treinamento e Serviço de Quarto);
- DSC – *Subcommittee on Dangerous Goods, Solid Cargoes and Containers* (Mercadorias Perigosas, Cargas Sólidas e Contêineres);
- SLF – *Subcommittee on Stability and Load Lines and on Fishing Vessels Safety* (Estabilidade, Linhas de Carga e Segurança de Embarcações de Pesca);
- FSI – *Subcommittee on Flag State Implementation* (Implementação dos Instrumentos da IMO);
- BLG – *Subcommittee on Bulk Liquids and Gases* (Granéis Líquidos e Gases)

Para atender às diversas tarefas, a IMO possui esta estrutura organizacional. Suas despesas para o funcionamento da Organização são atendidas pelos Estados-Membros por intermédio das respectivas contribuições anuais, como as cotas do orçamento previamente aprovadas pela Assembleia.

## 4 CONVENÇÕES E CÓDIGOS

Os comitês e subcomitês especializados da IMO são o foco para que se desenvolva o trabalho técnico de atualização da legislação existente ou criação de regulamentos novos. O resultado é um corpo detalhado de convenções e códigos internacionais, apoiadas por centenas de regras que orientam cada particularidade do transporte marítimo.

### 4.1 Principais convenções

A maioria das convenções adotadas sob os auspícios da IMO para que a Organização seja responsável, se dividem em três categorias principais.

O primeiro grupo está preocupado com a segurança marítima, o segundo com a prevenção da poluição marinha, e o terceiro com responsabilidade e compensação, especialmente em relação aos danos causados pela poluição.

Além desses grupos principais, existem outras convenções que tratam de facilitação, a arqueação dos navios, atos ilícitos contra o transporte e salvamento, etc.

#### 4.1.1 Convenção SOLAS

A Convenção SOLAS, Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, nas suas formas sucessivas, é geralmente considerada como o documento mais importante de todos os tratados internacionais relativos à segurança dos navios mercantes. A primeira versão foi aprovada em 1914, em resposta ao desastre do Titanic, a segunda em 1929, a terceira em 1948, a quarta em 1960 e a quinta em 1974.

A versão de 1974 inclui o procedimento de aceitação tácita – que prevê que uma emenda entre em vigor na data especificada, salvo se, antes dessa data, objeções quanto à alteração sejam recebidas a partir de um número acordado de partes. Como resultado, a Convenção de 1974 foi atualizada e alterada em várias ocasiões. A Convenção em vigor hoje é muitas vezes referida como SOLAS de 1974.

O objetivo principal da Convenção SOLAS é especificar normas mínimas para a construção, equipamento e operação de navios, compatíveis com a sua segurança. Os Estados de bandeira são responsáveis por garantir que os navios sob a sua bandeira cumpram suas exigências, e um número de certificados são prescritos na Convenção como prova de que isso tenha sido feito.

#### 4.1.2 MARPOL

Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, de 1973, alterada pelo Protocolo de 1978 e pelo Protocolo de 1997 (MARPOL), é a principal convenção internacional que abrange a prevenção da poluição do ambiente marinho por navios devido a causas operacionais ou acidentais.

A Convenção MARPOL foi adotada em 02 de novembro de 1973 no âmbito da IMO. O Protocolo de 1978 foi adotado em resposta a uma série de acidentes com petroleiros em 1976-1977. Como a Convenção MARPOL 1973 ainda não tinha entrado em vigor, o Protocolo MARPOL 1978 absorveu a Convenção Mãe, que entrou em vigor em 02 de outubro de 1983. Em 1997, um protocolo foi adotado para alteração da Convenção e um novo anexo, anexo VI, foi acrescentado, entrando em vigor em 19 de maio de 2005.

A Convenção inclui disposições destinadas a prevenir e minimizar a poluição proveniente de navios, mesmo que acidental, além de incluir seis anexos técnicos.

#### 4.1.3 Convenção STCW

Convenção Internacional sobre Padrões de Instrução, Certificação e Serviço de Quarto para Marítimos (STCW), foi a primeira a estabelecer os requisitos básicos de formação, certificação e serviço de quartos para os marítimos a nível internacional.

Anteriormente, os padrões de formação, certificação e serviço de quartos de oficiais foram estabelecidas pelos governos individuais, geralmente sem referência às práticas de outros países. Como resultado, as normas e procedimentos variavam muito, apesar de o transporte marítimo ser a prática mais internacional de todas as indústrias.

A Convenção estabelece normas mínimas relativas à formação, certificação e serviço de quartos para os marítimos que os países são obrigados a atender. Uma das características principais da revisão foi a divisão do anexo técnico em regulamentos, dividido em capítulos, e um novo Código STCW, para onde muitos regulamentos técnicos foram transferidos. A Parte A do Código é obrigatória, enquanto a parte B é recomendatória.

Dividindo-se os regulamentos desta forma, torna a administração mais fácil e também torna a tarefa de revisá-los e atualizá-los mais simples. Essa atualização é importante tanto por razões processuais quanto por razões legais, uma vez que torna-se desnecessário convocar uma conferência cheia para fazer alterações em códigos.

## 4.2 Outras convenções importantes

### 4.2.1 COLREG

É uma Convenção sobre o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar (COLREG), cujo propósito é de estabelecer as regras para evitar colisões no mar, definir os direitos de passagem, apresentar procedimentos em canais e esquemas de separação de tráfego.

### 4.2.2 Convenção FAL

Trata-se de uma Convenção sobre a Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional (FAL), que tem o propósito de facilitar o transporte marítimo, simplificando as formalidades, as exigências de documentos e de procedimentos associados com a chegada, estadia e partida de navios engajados em viagens internacionais.

Os Países Signatários da Convenção incumbem-se de efetuar a uniformidade de procedimentos e a simplicidade na facilitação do tráfego marítimo

### 4.2.3 Convenção LL

A Convenção Internacional sobre Linhas de Carga (LL), tem o propósito de estabelecer regras e princípios uniformes relativos 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 no mar e da propriedade no mar

### 4.2.4 Convenção SAR

A Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimo (SAR), tem o propósito de estabelecer normas internacionais para as operações de busca e salvamento em casos de acidentes marítimos.

### 4.3 Principais códigos

Além das convenções, a IMO adotou diversas recomendações que tratam de uma larga gama de assuntos. Algumas delas constituem códigos, guias ou práticas recomendadas em assuntos importantes, os quais não são considerados apropriados para serem regulados por instrumentos formais, como convenções.

Embora as recomendações não estejam ligadas geralmente a governos, elas fornecem a orientação para desenvolver os regulamentos e normas nacionais. Muitos governos, de fato, aplicam as recomendações, incorporando-as, inteiramente ou em partes, na legislação nacional ou nos regulamentos. Em alguns casos, códigos considerados importantes tornaram-se obrigatórios baseando-se em referências para uma nova convenção. Seguem abaixo alguns exemplos de Códigos importantes, segundo o site da IMO:

- IMDG Code – Substâncias Perigosas;
- IBC Code – Produtos Químicos a Granel;
- ICG Code – Produtos Gasosos;
- Grain Code – Transporte de Grãos a Granel;
- ISM Code – Gerenciamento da Segurança;
- INF Code – Transporte de Combustível Nuclear;

## **5 A PARTICIPAÇÃO BRASILEIRA NA IMO**

O mar, ao contrário do que sua imensidão sugere, é um meio físico de integração dos povos, onde as distâncias envolvidas não representam uma barreira, mas sim uma ponte de intercâmbio de culturas e de riquezas.

O Brasil, que teve a sua história iniciada nas grandes navegações e que possui um litoral de sete mil e quatrocentos quilômetros, banhado pelo Oceano Atlântico, tem no mar, além de fonte de riquezas e de lazer, meio de transporte para cerca de noventa e cinco por cento do seu comércio exterior. Portanto, é extremamente importante para o Brasil participar de organismos relacionados ao mar, especialmente os multilaterais, como a Organização Marítima Internacional.

Os interesses brasileiros devem ser corretamente defendidos, pois a partir das decisões tomadas nesta organização, decorrem sérias implicações ao nosso desenvolvimento econômico e à preservação ambiental marinha.

### **5.1 Representação Permanente na IMO**

Em Londres há uma representação do Brasil para os assuntos da IMO que, em parceria com as delegações brasileiras para as sessões da Organização, defende os interesses do Brasil relacionados aos assuntos estabelecidos nas agendas das sessões.

Subordinada ao Estado-Maior da Armada (EMA), a Representação Permanente do Brasil (RPB-IMO) foi criada em 7 de julho de 2000, para desempenhar a tarefa até então exercida pelo Ministério das Relações Exteriores (MRE) e que foi atribuída à Marinha do Brasil em 4 de abril de 2000, representação que permanece até os dias atuais.

Assim a RPB-IMO, que é um componente da estrutura orgânica do Comando da Marinha, tem o propósito de permitir o exercício integral da representação dos interesses nacionais perante a Organização.

### **5.2 Comissão Coordenadora de Assuntos da IMO**

A Comissão Coordenadora dos Assuntos da IMO (CCA-IMO) é o componente da estrutura orgânica do Comando da Marinha que tem a finalidade de analisar, estudar e tratar os assuntos objeto das reuniões da Organização Marítima Internacional e das Conferências

Diplomáticas (CD) dessa Organização. Tem também o propósito de consolidar as posições a serem adotadas pelas delegações brasileiras naquelas reuniões, propor diretrizes e recomendar medidas para a adoção, no país, de compromissos assumidos pelo Brasil naquela Organização, bem como de resoluções aprovadas por aquele fórum e instruir a RPB-IMO na defesa das posições aprovadas no Brasil pela CCA-IMO.

Essa Comissão foi instituída no dia 18 de dezembro de 1998 e é composta por:

- a) Um Grupo Interministerial, formado por representantes da Marinha do Brasil e dos Ministérios da Justiça, das Relações Exteriores, dos Transportes, das Minas e Energia, do Orçamento e Gestão, do Meio Ambiente e das Comunicações. Esse grupo tem a tarefa de avaliar as propostas de posições elaboradas pela Secretaria-Executiva, estabelecendo as posições brasileiras para as sessões da Organização.
- b) Uma Secretaria Executiva, que acompanha os trabalhos em andamento na IMO, elabora as propostas de posições para as sessões da mesma e sugere medidas a serem implementadas no país.
- c) Um Fórum Consultivo, constituído por representantes da comunidade marítima e de outras instituições governamentais e não-governamentais, que se reúne com a finalidade de discutir e avaliar as posições que devam ser adotadas para os diversos temas constantes das agendas das sessões da IMO.

O Coordenador da CCA-IMO é o Chefe do Estado-Maior da Armada (CEMA), que terá como Coordenador Adjunto o Subchefe de Organização do Estado-Maior da Armada.

Inserida na organização administrativa do Comando da Marinha, a CCA-IMO é apoiada técnica e administrativamente pela Secretaria Executiva da Comissão Coordenadora dos Assuntos da Organização Marítima Internacional (SEC-IMO).

### **5.3 Secretaria Executiva da Comissão Coordenadora dos Assuntos da IMO**

Os assuntos tratados na Organização Marítima Internacional são analisados pela Secretaria Executiva da Comissão Coordenadora dos Assuntos da IMO (SEC-IMO), na Diretoria de Portos e Costas, que formula e submete as propostas de posição, ao Fórum Consultivo, um amplo colegiado composto por representantes de todos os segmentos da comunidade marítima, organizações governamentais e não governamentais do Brasil. As propostas de posição são, então, consolidadas pela Secretaria e encaminhadas para análise



política e aprovação final do Grupo Interministerial, no EMA. A posição final é, então, enviada ao Representante Permanente para a apresentação e negociação no plenário da IMO.

## 6 A IMO E A MARINHA MERCANTE

A Organização Marítima Internacional encontra-se justamente na convergência do técnico com o político. Fundada quando a Marinha Mercante dos países em desenvolvimento era apenas um simples projeto, a IMO vem mostrando amplo potencial para efetivo processo de negociação no que diz respeito às questões relativas ao progresso da marinha mercante em escala mundial e à proteção dos oceanos de possíveis danos que derivem dessa atividade.

Constata-se na atividade marítima a existência de dois interesses básicos e, ao mesmo tempo, contraditórios. São eles os interesses de cooperação e concorrência.

A cooperação apresenta-se de forma espontânea, como um meio natural de enfrentar as situações de perigos e adversidades do mar, sem discriminações. De fato, o espírito de solidariedade sempre foi intrínseco à comunidade marítima.

Já a concorrência decorre principalmente da função mercantil da navegação marítima internacional. Favorecendo o comércio, conseqüentemente, a atividade marítima proporciona um espírito de concorrência, o qual é responsável por inúmeros atos de hostilidade.

Em síntese, a coexistência da cooperação náutica e da concorrência comercial constitui a realidade do mundo da marinha mercante, que é refletida de maneira natural e no funcionamento de uma organização, neste caso a IMO.

Com o crescimento do comércio marítimo internacional, a necessidade de uniformizar as regras de navegação internacional aumentou. Em vista da inexistência de um órgão intergovernamental que se encarregasse dessa coordenação, ela era exercida, tanto no campo jurídico quanto no campo econômico, por entidades de natureza privada, como por exemplo:

“Associação de Direito Internacional – Fundada em Bruxelas, na Bélgica, em 1873, (...);  
Comitê Marítimo Internacional – Criado em 1897 e com sede em Antuérpia, na Bélgica (...);  
Câmara do Comércio Internacional – Criado em 1919, com sede em Paris, França, (...);  
Câmara Internacional de Transporte Marítimo – Criado em Londres, em 1921, (...)”

Fonte: [http://funag.gov.br/loja/download/100000-Organizacao\\_MarItima\\_Internacional\\_IMO.pdf](http://funag.gov.br/loja/download/100000-Organizacao_MarItima_Internacional_IMO.pdf)

Além dessas entidades de natureza privada, certas organizações intergovernamentais tratavam, de alguma forma, de aspectos da navegação marítima, mas com esfera de ação muito reduzida no setor, não chegando propriamente a exercer uma função coordenadora da atividade marítima mercante internacional.

As organizações existentes antes da criação da IMO não atendiam a necessidade de coordenação e cooperação no campo de atividade da marinha mercante internacional. Tendo em vista que as entidades destinadas à coordenação econômico-comercial eram todas de caráter privado.

Devido a este fato, para cada tema específico da atividade marítima em que se fazia necessária certa coordenação internacional, os governos mais interessados no assunto convocavam conferências diplomáticas destinadas, em geral, a adotar convenções sobre o tema em questão. O próprio governo do país-sede da conferência exercia os serviços de secretaria.

Acredita-se que a falta de um organismo intergovernamental central não só desestimulou a adoção de outras possíveis convenções, como também dificultou a divulgação e implementação das convenções aprovadas por conferências desordenadamente convocadas.

Além disso, a existência de várias organizações que se ocupavam de assuntos marítimos e a ausência de coordenação ou hierarquia entre elas já constituíam motivos suficientes para justificar a criação de um organismo que centralizasse esse assunto.

A marinha mercante britânica, que no final do século XIX detinha quase a metade de tonelagem da arqueação bruta mundial, apresentou, no decorrer do século XX, uma decadência constante. Com efeito, tal situação deu margem para que outras potências marítimas começassem a expressar suas opiniões quanto aos meios práticos de organizar a atividade marítima internacional. E isso ocorreu, sobretudo, durante a Segunda Guerra Mundial.

Após a guerra, época que se caracterizou pela criação de organismos internacionais destinados à cooperação e manutenção da paz, o panorama político parecia propício à criação de uma organização marítima mundial. Contudo, o projeto quanto à competência que deveria ser atribuída a essa organização, variava em função dos interesses de cada grupo de países.

De um lado, uma das maiores potências marítimas da Europa Ocidental pretendia tão somente, instaurar um sistema eficaz de coordenação em questões técnicas de segurança marítima. Uma organização marítima, internacional, segundo esses países, não deveria favorecer nenhum tipo de cooperação no campo econômico-comercial.

Do outro lado encontravam-se os países que praticamente não possuíam frotas mercantes, mas almejavam desenvolvê-la, dentre os quais se destacavam: Arábia Saudita, Argentina, Brasil, Chile, Egito, Índia, Indonésia, Israel, México e Turquia. Esses países tinham, como interesse, certa política protecionista como meio de alcançarem seus objetivos e

enfrentarem a concorrência, chocavam-se com os interesses das potências marítimas da Europa Ocidental.

Em resumo, delineava-se claramente uma dicotomia de interesses: de um lado, os países que se opunham a qualquer coordenação internacional de questões econômico-comerciais da marinha mercante; e, de outro lado, os países favoráveis não só à política protecionista de reserva de carga, mas também à fiscalização e ao controle, por parte de um organismo internacional, das práticas restritivas dos armadores tradicionais.

Na Segunda Guerra Mundial, ainda mais do que na primeira, revelou-se a necessidade de centralizar a coordenação das atividades marítimas. Com tal objetivo, quase seis meses depois da sua entrada na guerra, os Estados Unidos criaram com o Reino Unido a Junta de Ajustamento de Navegação Combinada (*Combined Shipping Adjustment Board*), que foi substituído por um organismo mais ambicioso, a Organização Marítima Unida (*United Maritime Authority – UMA*), com o objetivo de atuar como autoridade central de controle da marinha mercante dos países aliados.

O UMA funcionou até o dia 2 de março de 1946 e no dia seguinte a sua dissolução, seus países-membros assinaram o acordo que criou o Conselho Consultivo Marítimo Unido (*United Maritime Consultative Council – UMCC*), atuando como foro para o intercâmbio de informações e debates de problemas marítimos. O UMCC, porém, realizou apenas duas reuniões até hoje.

Logo os seus países-membros perceberam que havia a necessidade da criação de um organismo permanente, com objetivo primordial de coordenar as atividades marítimas, em geral. Resultando, finalmente na criação da IMO, em 1948.

Assim a marinha mercante ganhou um órgão internacional que, em seu seio, organizou, padronizou e facilitou a navegação marítima, permitindo seu avanço até o cenário que nos encontramos atualmente.

## 7 REUNIÕES ATUAIS DA IMO

Quando o assunto é segurança e prevenção da poluição, sejam elas no ar, no mar ou em terra, o trabalho nunca para, principalmente para a Organização Marítima Internacional.

Neste capítulo, falarei sobre os atuais trabalhos da IMO.

### 7.1 Projeto do código IGF

O projeto de Código Internacional de Segurança para Navios que utilizam gás ou outros combustíveis com baixo ponto de inflamação (Código IGF), acompanhado das alterações propostas para tornar o código obrigatório sob SOLAS, foram acordadas na sessão inaugural do Subcomitê de transporte de cargas e contentores em 2014.

Este código deverá fornecer disposições obrigatórias para a organização, instalação, controle e monitoramento de máquinas, equipamentos e sistemas de utilização de combustíveis de baixo ponto de inflamação, como o gás natural liquefeito (GNL), a fim de minimizar o risco para o navio, a sua tripulação e o ambiente de trabalho, tendo em conta a natureza dos combustíveis envolvidos.

O Código aborda todas as áreas que precisam de atenção especial para a utilização de combustíveis com baixo ponto de inflamação, a partir de uma abordagem baseada em metas, com objetivos e requisitos funcionais especificados para cada seção formando a base para o design, construção e operação de navios que utilizam este tipo de combustível.

Foi acordado que o novo Código IGF deve aplicar-se aos navios novos, enquanto que os navios existentes serão convertidos do uso de óleo combustível convencional para o uso de gases ou de outros combustíveis de baixo ponto de inflamação, a partir da data de entrada em vigor do Código. O Código IGF não se aplica aos navios de carga de menos de 500 toneladas de arqueação bruta, mas as disposições do Código IGF poderiam ser aplicada a estes navios, numa base voluntária, com base na legislação nacional.

Os projetos de alteração incluem uma nova Parte G, na Convenção SOLAS, Capítulo II-1 (Construção – Subdivisão e estabilidade, máquinas e instalações eléctricas), relacionados aos navios que utilizam combustíveis com baixo ponto de ignição (*flashpoint*). A exigência é que tais navios cumpram o Código IGF. Outra proposta de alteração seria atualizar a forma de certificados de segurança, incluindo uma referência junto à nova Parte G.

Uma vez que o projeto de código IGF destaca, como um primeiro passo, requisitos específicos para os navios que utilizam GNL como combustível, o Subcomitê também aprovou um plano de trabalho para a próxima fase de desenvolvimento do Código IGF, tendo em conta a necessidade de considerar propostas futuras para a utilização de combustíveis adicionais.

O Grupo de Correspondência IGF foi estabelecido para: desenvolver novas orientações para os navios que utilizam álcool etílico ou metílico como combustível; desenvolver medidas para células a combustível para inclusão no Código IGF, como e quando apropriado; desenvolver medidas para os navios que utilizam óleo diesel de baixo ponto de inflamação para inclusão no Código IGF, como e quando apropriado; e apresentar um relatório ao Subcomitê de Transporte de Cargas e Recipientes.

## **7.2 Regulamentos para embarcações offshore**

A IMO está cada vez mais perto de definir normas internacionais para o transporte de produtos químicos por embarcações de apoio offshore. Este conjunto de regulamentos podem ajudar a garantir requisitos iguais, aumentar a segurança a bordo e proteger o ambiente marinho.

Por dois anos, a Organização vem se esforçando para desenvolver normas internacionais para embarcações PSV (*Platform Supply Vessel*). Essa iniciativa foi causada pelo fato de que, no momento, apenas orientações estão disponíveis, o que dá origem a várias interpretações, que dão resultados inconvenientes e não desejados, quando se trata de segurança.

Além disso, as normas existentes estão desatualizadas. A indústria offshore está crescendo e os rebocadores PSV tem se tornado cada vez maiores, o que aumenta a quantidade de substâncias químicas transportadas a bordo. Assim, é de importância decisiva fazer exigências mais rigorosas para esse tipo de embarcação, a fim de garantir a segurança a bordo e proteger o ambiente marinho.

A IMO continuará trabalhando no novo conjunto de regulamentos na próxima sessão do Subcomitê de Prevenção e Resposta, a ser realizada em 2015.

### 7.3 Outros itens da agenda IMO

Outros itens importantes da agenda IMO são: gestão da água de lastro, para evitar a proliferação de alguma vida marinha fora de sua região e manter o equilíbrio na cadeia alimentar; o carbono negro, que é uma forma impura de carbono produzida durante a combustão incompleta de combustíveis fósseis, madeira (formando fuligem) ou de biomassa; o Código Técnico de NOx, que fiscalizará o controle das emissões de NOx de motores diesel; poluição por parafina em praias; e orientações sobre o uso de purificadores.

## 8 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Por seu caráter basicamente internacional e sua importância específica para a humanidade, a atividade marítima não poderia deixar de dispor de uma Organização destinada a coordenar a ação dos países nela envolvidos. Conforme se verificou, desde o início de sua criação, a IMO tem destacado como respostas às tentativas, por parte das potências marítimas, de utilização daquele foro como instrumento para a consolidação de uma estrutura internacional favorável aos armadores e prejudicial aos embarcadores, já que com a criação de regras e a padronização do transporte marítimo, os custos de um navio também aumentam.

Consciente da importância da Organização Marítima Internacional, este trabalho teve o propósito de demonstrar, entre outras coisas, que as ações voltadas para o aperfeiçoamento da Marinha Mercante Mundial, muito têm contribuído para a garantia de um tráfego marítimo seguro em oceanos mais limpos, num ambiente de cooperação e harmonia entre os marítimos. Essas garantias são provenientes dos inúmeros trabalhos que a IMO vem realizando.

Outro propósito deste trabalho foi apresentar o organograma e o funcionamento da Organização, que se estruturou em diversos setores, visando atender à demanda da Marinha Mercante.

A globalização transformou o comércio internacional. Novas potências emergiram no transporte marítimo e as inúmeras medidas foram elaboradas pela IMO. Assim os sessenta anos de transporte marítimo, permitiram lançar as bases necessárias para melhorar a segurança e a proteção do meio marinho num setor que continua a desenvolver-se e a prosperar.

Além disso, as atividades levadas a cabo pela Organização mostram, indubitavelmente, que as normas internacionais – elaboradas, adotadas de comum acordo, implementadas e aplicadas em todos os países – são o único meio eficaz de regular um setor tão diversificado e verdadeiramente internacional como é o do transporte marítimo.

Desse modo, podemos inferir que a Marinha Mercante em todo o mundo está sendo orientada por um órgão competente, que, embora não favoreça ainda a todas as nações, cumpre seu papel no setor marítimo, o qual tem evoluindo progressivamente num ritmo acelerado nos últimos anos.



## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

**FONSECA**, Luis Henrique Pereira – Organização Marítima Internacional, Br, Fundação Gusmão, 1989.

**CCAIMO**. Disponível em: <[www.ccaimo.mar.mil.br](http://www.ccaimo.mar.mil.br)> Acesso em: 27 de Abril de 2015.

**Diretoria de Portos e Costas**. Disponível em: <[www.dpc.mar.mil.br](http://www.dpc.mar.mil.br)> Acesso em: 27 de Abril de 2015.

**International Maritime Organization**. Disponível em: <[www.imo.org](http://www.imo.org)> Acesso em: 27 de Abril de 2015.

**Potencial Marítimo**. Disponível em: <[www.potencialmaritimo.com.br/2014/02/novos-regulamentos-da-imo-para](http://www.potencialmaritimo.com.br/2014/02/novos-regulamentos-da-imo-para)> Acesso em: 27 de Abril de 2015.

**Organização Marítima Internacional**. Wikipédia, a enciclopédia livre. Disponível em: <[https://pt.wikipedia.org/wiki/Organiza%C3%A7%C3%A3o\\_Mar%C3%ADtima\\_Internacional](https://pt.wikipedia.org/wiki/Organiza%C3%A7%C3%A3o_Mar%C3%ADtima_Internacional)> Acesso em: 16 de Maio de 2015.

**Carbono Negro**. Wikipédia, a enciclopédia livre. Disponível em: <[https://pt.wikipedia.org/wiki/Carbono\\_negro](https://pt.wikipedia.org/wiki/Carbono_negro)> Acesso em: 27 de Maio de 2015.

**KIMO International**. Disponível em: [www.kimointernational.org](http://www.kimointernational.org). Acesso em: 19 de Junho de 2015.

**Agência Nacional de Transportes Aquaviários**. Disponível em: [www.antaq.gov.br/portal/pdf/palestras/esg4junhoandreluis.pdf](http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/palestras/esg4junhoandreluis.pdf). Acesso em: 28 de Junho de 2015.

**Fundação Alexandre de Gusmão**. Disponível em: [www.funag.gov.br/loja/download/100000-Organizacao\\_MarItima\\_Internacional\\_IMO.pdf](http://www.funag.gov.br/loja/download/100000-Organizacao_MarItima_Internacional_IMO.pdf). Acesso em: 29 de Junho de 2015.

**Carta do Atlântico**. Wikipédia, a enciclopédia livre. Disponível em: <[http://pt.wikipedia.org/wiki/Carta\\_do\\_Atl%C3%A2ntico](http://pt.wikipedia.org/wiki/Carta_do_Atl%C3%A2ntico)> Acesso em: 10 de Julho de 2015.

Sâmara Pimy, **Convenções, Normas e Regulamentos Marítimos**. Disponível em: <<http://ebah.com.br/content/ABAAAFsUAI/convencoes-normas-regulamentos-maritimos>> Acesso em: 10 de Julho de 2015.