

MARINHA DO BRASIL
CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA
CURSO DE APERFEIÇOAMENTO PARA OFICIAIS DE MÁQUINA
TURMA 1 – 15

ANDRÉ FELIPE MOSCÔSO DE ABREU

**COMO AS CONVENÇÕES E CÓDIGOS DA IMO SÃO ASSIMILADOS PELA
LEGISLAÇÃO BRASILEIRA**

Rio de Janeiro

2015

ANDRÉ FELIPE MOSCOSO DE ABREU

**COMO AS CONVENÇÕES E CÓDIGOS DA IMO SÃO ASSIMILADOS PELA
LEGISLAÇÃO BRASILEIRA**

Monografia apresentada ao Curso de Aperfeiçoamento para Oficiais de Máquinas do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha como parte dos requisitos para obtenção de Certificado de Competência Regra III/2 de acordo com a Convenção STCW 78 Emendada.

Orientador: Prof. Dr. Ricardo Barreto

Rio de Janeiro

2015

ANDRÉ FELIPE MOSCOSO DE ABREU

**COMO AS CONVENÇÕES E CÓDIGOS DA IMO SÃO ASSIMILADOS PELA
LEGISLAÇÃO BRASILEIRA.**

Monografia apresentada ao Curso de Aperfeiçoamento para Oficiais de Máquinas do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha como parte dos requisitos para obtenção de Certificado de Competência Regra III/2 de acordo com a Convenção STCW 78 Emendada. .

Orientador: Prof. Dr. Ricardo Barreto

Data da Aprovação: ____/____/____

Orientador: Prof. Dr. Ricardo de Lima Barreto

Assinatura do Orientador

NOTA FINAL: _____

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho a meu grande amigo
André Silva dos Santos da Silva pelo seu apoio
em todos esses anos de amizade.

AGRADECIMENTOS

Agradeço aos meus familiares pela dedicação e apoio em todos meus momentos de dificuldades, também, em especial, ao mestre Ricardo Barreto por todos seus ensinamentos, os quais carregarei comigo em toda minha vida profissional.

RESUMO

O presente estudo tem como objetivo abordar o tema: como as convenções e códigos da IMO são assimilados pela legislação brasileira. Para tanto, inicialmente tratou-se de descrever o significado da IMO para o transporte marítimo e também identificar onde o Brasil se enquadra no organograma da Organização Marítima Internacional. Em seguida, contemplou-se explicar como uma convenção é criada e como esta é incorporada ao ordenamento jurídico brasileiro. Desta forma, o referente trabalho trata da maneira como as convenções/resoluções da IMO são assimiladas na legislação brasileira utilizando-se da criação das referidas convenções que já foram ratificadas como MARPOL (73/78) e SOLAS (78). Para tal, mostra-se necessário também tratar das NORMAN's, as quais se referem a questões emergenciais, que abarcam uma configuração diferenciada em sua aprovação. O estudo conclui que para uma convenção da Organização entrar em vigor em território nacional esta deve passar por uma série de tramitação legal que será explicada mais adiante.

Palavras-chaves: IMO. Convenções. Brasil. Legislação. Marpol. Norman.

ABSTRACT

This study aims to address the issue: as the IMO conventions and codes are assimilated by Brazilian law. Therefore, initially tried to describe the meaning of the IMO for shipping and also identify where Brazil fits in the organization chart of the International Maritime Organization. Then it was considered explaining how a convention is created and how it is incorporated into the Brazilian legal system. Thus, the related work is the way the conventions / IMO resolutions are incorporated in Brazilian legislation using the creation of these conventions that have been ratified as MARPOL (73/78) and SOLAS (78). To do so, it must also be shown dealing with Norman's, which refer to emergency issues, covering a different configuration for your approval. The study concludes that for an Organization Convention enters into force in this country must go through a series of legal procedures that will be explained later.

Keywords: IMO. Conventions. Brazil. Legislation. Marpol. Norman.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES/FIGURAS

Figura 1 - Sede da IMO em Londres	12
Figura 2 - Pirâmide de Kelsen	22

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AJB – Águas Jurisdicionais Brasileiras;

BLG - Bulk Liquids and Gases (líquidos e gases a granel);

CCAIMO - Comissão Coordenadora dos Assuntos da Organização Marítima Internacional;

CCC - Sub-Committee on Carriage of Cargoes and Containers (Subcomitê de Transporte de cargas e recipientes).

COMSAR - Radio-communications and Search and Rescue (Comunicação via rádio e Busca e Salvamento);

DE - Ship Design and Equipment (Ship Design e Equipamentos);

DSC - Carriage of Dangerous Goods, Solid Cargoes and Containers (Transporte de Mercadorias Perigosas, cargas sólidas e Containers);

EMA - Estado Maior da Armada ;

EMA - Estado Maior da Armada;

FP - Fire Protection (Proteção contra Incêndio);

FSI - Flag State Implementation (Implementação Estado de pavilhão)

HTW - Sub-Committee on Human Element, Training and Watchkeeping (Subcomitê de Elemento Humano, Treinamento e Serviço de Quarto);

III - Sub-Committee on Implementation of IMO Instruments (Subcomitê de Implementação dos instrumentos da IMO);

IMO - International Maritime Organization (Organização Marítima Internacional);

MEPC - The Marine Environment Protection Committee (Comitê de Proteção do Meio Marinho);

MRE - Ministério das Relações Exteriores;

MSC - Maritime Safety Committee (Comitê de Segurança Marítima);

NAV - Safety of Navigation (Segurança da Navegação);

NCSR - Sub-Committee on Navigation, Communications and Search and Rescue (Subcomitê de navegação, comunicações e Busca e Salvamento);

OJB – Ordenamento Jurídico Brasileiro

PPR - Sub-Committee on Pollution Prevention and Response (Subcomitê de Prevenção e Resposta a Poluição);

RPB-IMO - Representação Permanente junto à Organização Marítima Internacional;

SDC - Sub-Committee on Ship Design and Construction (Subcomitê de Ship Design e Construção);

SLF - Stability and Load Lines and Fishing Vessels Safety (Estabilidade e Linhas de Carga e navios de pesca Segurança);

SSE - Sub-Committee on Ship Systems and Equipment (Subcomitê de Sistemas de navios e equipamentos);

STW - Standards of Training and Watchkeeping (Normas de Formação e serviço de quartos);

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	11
1.1	Tema abordado.....	11
1.2	Problema	11
1.3	Objetivos	11
1.3.1	Objetivo Geral.....	11
1.3.2	Objetivos Intermediários.....	11
2	Organização Marítima Internacional.....	12
2.1	Estrutura e posição do Brasil na IMO	13
2.1.1	Assembleia	13
2.1.2	Conselho.....	13
2.1.3	Comité de Segurança Marítima (MSC)	15
2.1.4	O Comité de Proteção do Meio Marinho (MEPC).....	15
2.1.5	Subcomitês	16
2.1.6	Comitê Jurídico	17
2.1.7	Comité de Cooperação Técnica	17
2.1.8	Comité de Facilitação.....	17
2.2	Importância da IMO para o Brasil	18
3	Incorporação de convenções ou tratados internacionais na legislação brasileira	19
3.1	O conceito de tratados internacionais	19
3.2	O procedimento de incorporação dos tratados internacionais.....	20
3.3	A posição hierárquica dos tratados internacionais no OJB.....	21
4	Normas da Autoridade Marítima	23
5	Conclusão.....	24
	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:	25

1 INTRODUÇÃO

1.1 Tema abordado

A Organização Marítima Internacional é uma agência especializada das Nações Unidas, que é responsável por medidas para melhorar a segurança do transporte marítimo internacional e prevenir a poluição causada por navios (IMO, 2015). Esta organização regula a atividade marítima por meio de convenções e códigos, elaborados e aprovados por ela mesma sendo ratificado ou não pelos Estados Membros. O presente trabalho tem como tema mostrar como as convenções e códigos da IMO são assimilados pela legislação brasileira.

1.2 Problema

Partindo dessa explanação, o trabalho procura responder a seguinte indagação: Como se dá o processo do *exequatur* das convenções?

1.3 Objetivos

O presente trabalho tem como objetivo analisar como uma convenção é criada pela IMO, demonstrar seu organograma e também, explicar como os códigos são assimilados pelo ordenamento jurídico brasileiro.

1.3.1 Objetivo Geral

Descrever todo o processo de incorporação de uma convenção ou código da IMO ratificada pelo Brasil.

1.3.2 Objetivos Intermediários

Tem como objetivos intermediários:

- Explicar o significado da IMO para o transporte marítimo;
- Identificar onde o Brasil se enquadra na IMO;
- Explicar como é criada uma convenção;
- Descrever como a convenção é incorporada na legislação brasileira.

2 ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL

Figura 1 - Sede da IMO em Londres



Fonte: Site da IMO

A Organização Marítima Internacional é uma agência especializada das Nações Unidas, que é responsável por medidas para melhorar a segurança de transporte marítimo internacional e prevenir a poluição por navios (IMO, 2015). Ela também está envolvida em questões legais, incluindo a responsabilidade e questões de compensação e à facilitação do tráfego marítimo internacional. Possui sua própria convenção, fundamentando assim sua criação. Esta celebrada em Genebra em 17 de março 1948 e reuniu-se pela primeira vez em janeiro de 1959.

Ela tem atualmente 170 Estados-Membros onde seu organismo máximo é a Assembleia. Esta é composta de todos os Estados-membros e reúnem-se normalmente uma vez a cada dois anos. Suas funções incluem adotar o orçamento para o próximo biênio juntamente com resoluções técnicas e recomendações formuladas por órgãos subsidiários, durante os dois anos anteriores. O Conselho, de 40 Estados Membros eleitos pela Assembleia, atua como órgão diretivo entre as sessões da Assembleia. Ele prepara o orçamento e o programa de trabalho para a Assembleia.

Quando a IMO começou a operar a sua principal preocupação foi desenvolver tratados internacionais e outras legislações em matéria de segurança e prevenção da poluição marinha.

No final de 1970, no entanto, este trabalho tinha sido praticamente concluído, embora foram adotadas uma série de instrumentos importantes nos anos mais recentes. A IMO concentra agora em manter a legislação atualizada e assegurar que ela seja ratificada pelo maior número de países possível.

Atualmente, a ênfase está em tentar assegurar que estas convenções e outros tratados sejam devidamente implementados pelos países que os aceitaram.

2.1 Estrutura e posição do Brasil na IMO

Segundo a própria convenção da Organização (IMO, 1948), esta é composta por uma Assembleia, um Conselho e cinco comitês principais: Comitê de Segurança Marítima; Comitê de Proteção do Ambiente Marinho; Comitê Jurídico; Comitê Técnico de Cooperação e do Comitê de Facilitação e um número de subcomitês que servem para apoiar o trabalho dos principais comitês técnicos.

2.1.1 Assembleia

Esta é a maior e mais importante Administração da Organização. É constituída por todos os Estados membros e se reúne uma vez a cada dois anos, em sessões regulares, mas pode também reunir-se em sessão extraordinária, se necessário. A Assembleia é responsável pela aprovação do programa de trabalho, votando o orçamento e determinar o funcionamento financeiro da Organização. A Assembleia elege também o Conselho.

2.1.2 Conselho

O Conselho é eleito pela Assembleia para mandatos de dois anos com início após cada sessão ordinária da Assembleia.

O Conselho é o órgão executivo da IMO e é responsável para supervisionar o trabalho da Organização. Entre as sessões da Assembleia, o Conselho realiza todas as funções da dela, exceto a função de fazer recomendações aos governos sobre a segurança marítima e a prevenção da poluição que está reservado para a Assembleia pelo artigo 15 (j) da Convenção.

Outras funções do Conselho são:

(A) coordenar as atividades dos órgãos da Organização;

(B) considerar o orçamento da Organização e submetê-lo à Assembleia;

(C) receber os relatórios e propostas das comissões e outros órgãos e submetê-los à Assembleia e aos Estados-Membros, com observações e recomendações, conforme apropriado;

(D) nomear o Secretário-Geral, sujeita à aprovação da Assembleia;

(E) celebrar acordos ou convênios relativos às relações da Organização com outras organizações, sujeito à aprovação pela Assembleia.

Os membros do Conselho para o biênio 2014-2015

Categoria (a): 10 Estados com o maior interesse na prestação de serviços de transporte marítimo internacional:

China, Grécia, Itália, Japão, Noruega, Panamá, República da Coreia, Rússia, Reino Unido, Estados Unidos.

Categoria (b): 10 outros Estados com os maiores interesses no comércio internacional marítimo:

Argentina, Bangladesh, Brasil, Canadá, França, Alemanha, Índia, Holanda, Espanha, Suécia.

Categoria (c): 20 Estados não eleitos nos termos do (a) ou (b) acima, que tenham interesses especiais no transporte marítimo ou na navegação e cuja eleição para o Conselho garanta a representação de todas as grandes áreas geográficas do mundo:

Austrália, Bahamas, Bélgica, Chile, Chipre, Dinamarca, Indonésia, Jamaica, Quênia, Libéria, Malásia, Malta, México, Marrocos, Peru, Filipinas, Singapura, África do Sul, Tailândia, Turquia.

2.1.3 Comité de Segurança Marítima (MSC)

A MSC é o mais alto órgão técnico da Organização. É constituída por todos os Estados-Membros. As funções do Comité de Segurança Marítima estão a "considerar qualquer assunto do âmbito da Organização relativo a ajuda à navegação, construção e equipamento de navios, a tripulação do ponto de vista de segurança, regras para a prevenção de colisões, manuseio de cargas perigosas, marítimo procedimentos e requisitos de segurança, informações hidrográficas, diários de bordo e registos da navegação, investigações de acidentes marítimos, de salvamento e de resgate e quaisquer outros assuntos que afetam diretamente a segurança marítima”.

O Comitê também é obrigada a fornecer máquinas para a realização de todos os direitos que lhe são atribuídas pela Convenção IMO ou qualquer dever dentro de sua face de trabalho que pode ser atribuído a ele por ou em qualquer instrumento internacional e aceito pela Organização. Ele também tem a responsabilidade de analisar e apresentar recomendações e orientações em matéria de segurança para possível aprovação pela Assembleia.

O MSC adota emendas a convenções tais como SOLAS e inclui todos os Estados-Membros, bem como os países que fazem parte de convenções tais como SOLAS, mesmo que não sejam Estados-Membros da IMO.

2.1.4 O Comité de Proteção do Meio Marinho (MEPC)

O MEPC, que consiste em todos os Estados-Membros, tem competência para examinar qualquer assunto do âmbito da Organização relativo à prevenção e controle da poluição por navios. Em particular, preocupa-se com a adoção e a alteração das convenções e outros regulamentos e medidas para assegurar a sua aplicação.

O MEPC foi criado como um órgão subsidiário da Assembleia e elevado a nível constitucional em 1985.

2.1.5 Subcomitês

O MSC e MEPC são assistidos no seu trabalho por um número de subcomitês que também são abertos a todos os Estados-Membros:

- Subcomitê de Elemento Humano, Treinamento e Serviço de Quarto (HTW);
- Subcomitê de Implementação dos instrumentos da IMO (III);
- Subcomitê de navegação, comunicações e Busca e Salvamento (NCSR);
- Subcomitê de Prevenção e Resposta a Poluição (PPR);
- Subcomitê de Ship Design e Construção (SDC);
- Subcomitê de Sistemas de navios e equipamentos (SSE) e;
- Subcomitê de Transporte de cargas e recipientes (CCC).

Até 2013 havia nove subcomitês da seguinte forma:

- Os líquidos e gases a granel (BLG)
- Transporte de Mercadorias Perigosas, cargas sólidas e Containers (DSC)
- Proteção contra Incêndio (FP)
- Comunicação via rádio e Busca e Salvamento (COMSAR)
- Segurança da Navegação (NAV)
- Ship Design e Equipamentos (DE)
- Estabilidade e Linhas de Carga e navios de pesca Segurança (SLF)
- Normas de Formação e serviço de quartos (STW)
- Implementação Estado de pavilhão (FSI)

2.1.6 Comitê Jurídico

O Comitê Jurídico está habilitado a lidar com quaisquer questões jurídicas no âmbito da Organização. O Comitê é composto por todos os Estados-Membros da IMO. Foi criado em 1967 como um órgão subsidiário para tratar de questões jurídicas que surgiram na sequência do desastre do Torrey Canyon.

O Comitê Jurídico também está habilitado a executar quaisquer funções no seu âmbito que podem ser atribuídos por ou em qualquer outro instrumento internacional e aceitos pela Organização.

2.1.7 Comitê de Cooperação Técnica

O Comitê de Cooperação Técnica é necessário para examinar qualquer assunto do âmbito da Organização relativo à implementação de projetos de cooperação técnica para que a Organização atue como órgão executor ou cooperador e quaisquer outros assuntos relacionados com as atividades da Organização em matéria de cooperação técnica.

O Comitê de Cooperação Técnica é composta por todos os Estados-membros da IMO, foi criada em 1969 como um órgão subsidiário do Conselho, e foi institucionalizada por meio de uma emenda à Convenção IMO, que entrou em vigor em 1984.

2.1.8 Comitê de Facilitação

O Comitê de Facilitação foi estabelecido como um órgão subsidiário do Conselho em maio de 1972, e tornou-se totalmente institucionalizado em dezembro de 2008 como resultado de uma alteração à Convenção IMO. É constituída por todos os Estados-Membros da Organização e lida com o trabalho da IMO na eliminação de formalidades desnecessárias e "burocracia" na navegação internacional através da implementação de todos os aspectos da Convenção sobre a Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional 1965 e qualquer assunto do âmbito da Organização preocupados com a facilitação do tráfego marítimo internacional. Em particular nos últimos anos, o trabalho da Comissão, em conformidade com os desejos da Assembleia, tem sido a de garantir o justo equilíbrio entre a segurança marítima e à facilitação do comércio marítimo internacional.

2.2 Importância da IMO para o Brasil

Antes da criação da IMO, cada país tratava da navegação segundo seus próprios interesses, o que dava margem a arbitrariedade por parte dos países que dominavam o controle do transporte marítimo. Contudo, estes países utilizavam-se da IMO para consolidar sua posição privilegiada no setor e através dela, impunham seus altos padrões de navegação aos demais países, para os quais, com carência de recursos financeiros e tecnológicos, tais padrões representam considerável sobrecarga econômica.

O Brasil para evitar que a IMO adote padrões internacionais de navegação que constituam obstáculo ao crescimento de sua Marinha Mercante deve participar ativamente de todas as fases dos trabalhos da Organização e agir segundo os interesses da nação.

Desde 2000, o Brasil possui uma Representação Permanente junto à Organização Marítima Internacional (RPB-IMO). Subordinada ao Estado Maior da Armada (EMA) e sediada na cidade de Londres / Reino Unido, a RPB-IMO foi criada pela Portaria nº 203/MB, de 7 de julho de 2000, posteriormente modificada pela Portaria nº 263/MB, de 10 de outubro de 2000, para desempenhar a tarefa até então exercida pelo Ministério das Relações Exteriores (MRE) e que foi atribuída à Marinha do Brasil pelo Decreto Presidencial nº 3.402 de 4 de abril de 2000 (CCAIMO, 2015).

Desta forma, A IMO tem uma importância significativa para o desenvolvimento econômico de qualquer país, visto que, através dela, o Brasil pode mostra-se internacionalmente como uma grande potência no ramo do transporte marítimo.

3 INCORPORAÇÃO DE CONVENÇÕES OU TRATADOS INTERNACIONAIS NA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA

O presente capítulo tem como objetivo analisar o método adotado pelo ordenamento jurídico brasileiro para o procedimento de incorporação dos tratados internacionais no ordenamento jurídico interno, a solução adotada para os casos de conflito entre tratados internacionais e normas internas e os efeitos da internalização dos tratados internacionais no ordenamento interno.

3.1 O conceito de tratados internacionais

Segundo Hidelbrando Accioly os tratados são considerados uma das fontes do Direito Internacional positivo e podem ser conceituados como todo acordo formal, firmado entre pessoas jurídicas de Direito Internacional Público, tendo por finalidade a produção de efeitos jurídicos.

A denominação ‘tratado’ é genérica, mas, de acordo com a sua forma, o seu conteúdo, o seu objeto ou o seu fim, podem ser adotadas outras denominações como, por exemplo, convenção, declaração, protocolo, convênio, acordo, ajuste, compromisso.

A Convenção MARPOL 73/78, surgiu da necessidade de combater a poluição causada por navios em todos os aspectos operacionais. O Brasil assinou a Convenção em 29 de janeiro de 1988 e esta entrou em vigor em 29 de abril de 1988.

Os tratados internacionais apenas serão aplicados entre os Estados que consentiram expressamente com a sua adoção no livre e pleno exercício de sua soberania, ou seja, os tratados não criam obrigações aos Estados que com eles não consentiram, mas apenas para os Estados partes; os tratados são, portanto, expressão do consenso.

3.2 O procedimento de incorporação dos tratados internacionais

Para que uma convenção da IMO tenha valor no âmbito jurídico brasileiro esta deve passar, em geral, por três fases distintas: negociação, conclusão e assinatura do tratado; as três fases são da competência do Poder Executivo pois segundo a Constituição Federal art. 84, inciso VIII, Compete privativamente ao Presidente da República celebrar tratados, convenções e atos internacionais, sujeitos a referendo do Congresso Nacional.

No ordenamento jurídico brasileiro o Presidente da República tem competência para celebrar o tratado e, posteriormente, o Congresso Nacional irá aprová-los, pois de acordo com a Constituição art. 49, inciso I é da competência exclusiva do Congresso Nacional resolver definitivamente sobre tratados, acordos ou atos internacionais que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional mediante decreto legislativo.

No Direito Internacional a assinatura de uma convenção faz parte do processo de negociação e, por si só, não gera obrigações. A assinatura do tratado, em regra, indica apenas mera aquiescência do Estado com relação à forma e conteúdo do tratado. Mesmo já estando assinada, a efetividade da convenção ficará condicionada, em regra, à sua aprovação pelo órgão legislativo e posterior ratificação pela autoridade do Poder Executivo.

Após a aprovação pelo Congresso Nacional, o tratado volta para o Poder Executivo para que seja ratificado. Com a ratificação do Presidente da República o tratado internacional deverá ser promulgado internamente através de um decreto de execução presidencial.

Com a expedição do decreto de execução presidencial é possível falar que o tratado internacional ingressou no plano da existência, isto é, o tratado está posto no mundo.

Diante do exposto é possível concluir que a concepção adotada pelo ordenamento jurídico brasileiro com relação à incorporação dos tratados no âmbito interno é a dualista moderada, uma vez que, apesar de não haver a exigência de que o tratado seja transformado em uma lei interna, exige-se um ato formal de internalização (decreto presidencial) para que o tratado passe a existir no âmbito interno.

De forma sucinta, segundo Carmem Tibúrcio o roteiro para internalização desses textos no Brasil é necessário que passem por um processo que envolve os poderes Executivo e Legislativo, que pode ser assim resumido:

- Negociação e assinatura do texto pelo presidente da República (ou por seu representante, denominado plenipotenciário), a quem incumbe privativamente manter relações com Estados estrangeiros e celebrar tratados, convenções e atos internacionais;
- Aprovação pelo Congresso Nacional por meio de decreto legislativo, cabendo-lhe apenas aprová-lo, com reservas ou não;
- Ratificação, ato de direito internacional realizado pelo presidente ou seu representante, perante a organização internacional que patrocinou a elaboração do tratado, que tem lugar quando o presidente assinou o texto original, ou adesão, quando o Estado brasileiro se torna parte do tratado, sem que o tivesse assinado anteriormente.

Após esses passos previstos na Constituição, o tratado entrará em vigor no plano internacional, em conformidade com os critérios previstos no próprio texto convencional.

3.3 A posição hierárquica dos tratados internacionais no OJB.

A "Pirâmide de Kelsen" ou "Pirâmide Kelseniana" é uma maneira visual de se representar a teoria do alemão Hans Kelsen que diz que toda lei precisa ter em outra lei superior o seu fundamento de validade. A lei inferior tem de estar de acordo com a lei superior que lhe dá validade. Nessa pirâmide, o topo é ocupado pela constituição, que dá validade a todas as outras leis que com ela estiverem em consonância. A constituição, por sua vez, tem sua validade apoiada na "lei fundamental", uma lei hipotética, que é usada apenas para dar consistência à teoria, e para impedir a necessidade de uma cadeia infinita de leis que validem outras leis.

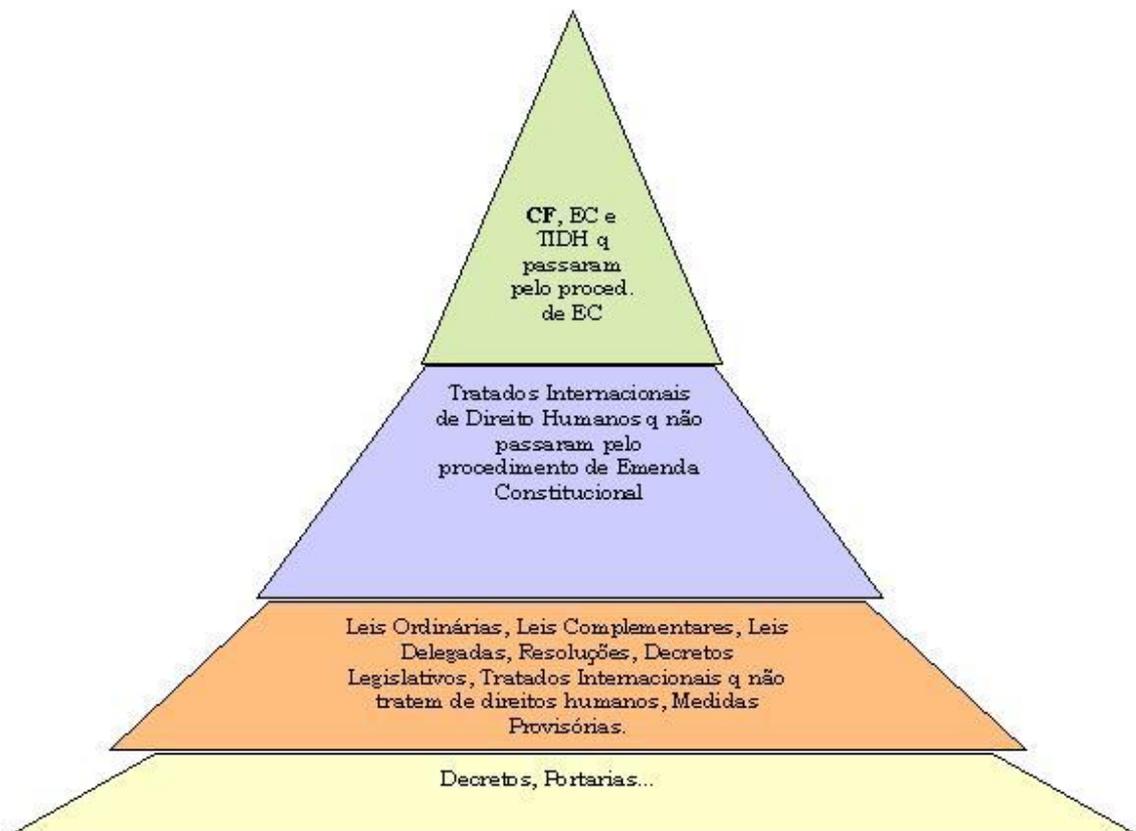
Desta forma, No Brasil segundo Kelsen, temos a Constituição Federal no topo, em conjunto com as Emendas Constitucionais.

Logo abaixo, temos os Tratados Internacionais de Direito Humanos que não passaram pelo procedimento de Emenda Constitucional (os tratados que passaram por procedimento de emendas constitucionais são emendas constitucionais e estão no topo da hierarquia em conjunto com a Constituição).

Em seguida, temos as Leis Ordinárias, Leis Complementares, Leis Delegadas, Resoluções, Decretos Legislativos, Tratados Internacionais que não tratem de direitos humanos e Medidas Provisórias.

Por último, estão os Decretos, Portarias e demais atos infra legais.

Figura 2 - Pirâmide de Kelsen



Fonte: Site direito no concursos

4 NORMAS DA AUTORIDADE MARÍTIMA

Como é sabida, a Autoridade Marítima exerce as suas atribuições normativas por intermédio das denominadas NORMAS DA AUTORIDADE MARÍTIMA (conhecidas pela sigla NORMAM).

A edição de uma NORMAM pela Autoridade Marítima deve compatibilizar-se com as convenções e demais instrumentos normativos internacionais ratificados pelo Brasil, como se pode verificar do disposto no art. 36 da LESTA, *in verbis*:

Art. 36. As normas decorrentes desta Lei obedecerão, no que couber, aos atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, especificamente aos relativos à salvaguarda da vida humana nas águas, à segurança da navegação e ao controle da poluição ambiental causada por embarcações. Portanto, verifica-se uma perfeita harmonia entre a legislação marítima nacional e as normas internacionais, sobretudo os instrumentos convencionais adotados sob os auspícios da Organização Marítima Internacional.

Conforme já foi abordado anteriormente no presente trabalho, todo tratado internacional, para que seja incorporado no ordenamento jurídico brasileiro, antes deve passar por trâmites legais e burocráticos, para poder assim ser aprovado pelos três Poderes (Executivo, Legislativo e Judiciário) conforme previsto na Constituição Federal. Contudo, uma vez que o Brasil, através da sua representação na IMO, assina algum tratado, devido aqueles trâmites, esses tratados podem levar um tempo muito longo para que sejam ratificados pelo nosso congresso. Desta forma, outra característica muito importante das Normas da Autoridade Marítima é a de garantir o cumprimento desses tratados enquanto eles estão em análise pelo congresso nacional.

5 CONCLUSÃO

Como visto anteriormente, a IMO legisla com o intuito de padronizar o comércio internacional marítimo, difundido suas diretrizes entre os países signatários e por esse meio garantindo os três pilares que sustentam essa organização: a salva guarda da vida humana, segurança da navegação e preservação do meio ambiente.

Contudo, tornasse membro da IMO pode ser, ao mesmo tempo, benéfico por um lado e muito oneroso por outro, pois adequar-se aos padrões da organização exige, entre outras coisas, grandes investimentos em infraestrutura e qualificação pessoal.

Quanto às convenções e códigos propostos pela organização, devido à burocracia prevista na própria Constituição Federal de 1988, muitas vezes, alguns tratados podem levar muitos anos para serem aprovadas em nossa legislação, com isso, podemos comprometer a eficiência de nossas transações internacionais bem como diminuir a segurança das operações e deteriorando nossa fiscalização em face dos novos regulamentos que deixariam de ser cumpridos. Felizmente, para minimizar esse aspecto, temos as Normas da Autoridade Marítima que podem fazer valer determinados tratados nas AJB mesmo que eles ainda não tenham sido aprovados pelo congresso.

Portanto, mesmo sendo oneroso ou até mesmo burocrático, ser um país signatário da IMO é muito importante para a Comunidade Marítima Mundial, visto que, um dos objetivos da IMO é fazer com que todos os países do mundo se filiem a organização.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

CARINA DE OLIVEIRA SOARES. Os tratados internacionais no ordenamento jurídico brasileiro: análise das relações entre o Direito Internacional Público e o Direito Interno Estatal. Disponível em:

<http://www.ambitojuridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=9431#_ftnref64> Acesso em 28 de abril de 2015.

Carmem Tiburcio, Vigência dos tratados: atividade orquestrada ou acaso? 4 de julho de 2013. Disponível em: <<http://www.conjur.com.br/2013-jul-04/vigencia-interna-internacional-tratados-atividade-orquestrada-ou-acaso>> Acesso em 28 de abril de 2015.

IMO. Convenção SOLAS – Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar. Londres, 1974/1988. Emendada em jul. 2014. Tradução de CCA-IMO. Disponível em: <https://www.ccaimo.mar.mil.br/sites/default/files/SOLAS_indice-2014_2.pdf>. Acesso em: 28 de abril de 2015.

MARPOL 73/78 - International Convention for the Prevention of Marine Pollution from Ships, 1973 as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78)

IMO. Convenções e Códigos. Disponível em: <<https://www.ccaimo.mar.mil.br/convencoes-e-codigos/convencoes>>