

**CENTRO DE INSTRUÇÃO  
ALMIRANTE GRAÇA ARANHA - CIAGA  
ESCOLA DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA  
MARINHA MERCANTE - EFOMM**

**A IMPORTÂNCIA DA IMO PARA A MARINHA MERCANTE**

**Por: Taiane Cruz Rocha**

**Orientador**

**Prof. Laura Salette Loureiro Tavares**

**Rio de Janeiro**

**2012**

**CENTRO DE INSTRUÇÃO  
ALMIRANTE GRAÇA ARANHA - CIAGA  
ESCOLA DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA  
MARINHA MERCANTE - EFOMM**

**A IMPORTÂNCIA DA IMO PARA A MARINHA MERCANTE**

Apresentação de monografia ao Centro de Instrução Almirante Graça Aranha como condição prévia para a conclusão do Curso de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Náutica (FONT) da Marinha Mercante.

Por: Taiane Cruz Rocha

**CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA - CIAGA**  
**CURSO DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE - EFOMM**

**AVALIAÇÃO**

PROFESSOR ORIENTADOR (trabalho escrito): \_\_\_\_\_

NOTA - \_\_\_\_\_

BANCA EXAMINADORA (apresentação oral):

\_\_\_\_\_  
Prof. (nome e titulação)

\_\_\_\_\_  
Prof. (nome e titulação)

\_\_\_\_\_  
Prof. (nome e titulação)

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

DATA: \_\_\_\_\_

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

## **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.

## DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho aos meus pais Roberto e Márcia, meu irmão Hebert e meus avôs, que me ajudaram em toda esta trajetória. Obrigada por serem a minha base e por estarem sempre ao meu lado. Ao meu querido namorado, aos meus amigos e as minhas companheiras dos camarotes X-321 e X-222.

## **RESUMO**

Esta monografia tem como propósito mostrar o objetivo e a fundamental atuação da Organização Marítima Internacional no comércio marítimo, afinal 95% do comércio internacional são transportados em navios. Sendo indispensável a aplicação de regras das convenções e códigos provenientes da IMO, para melhor tráfego e segurança da navegação.

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**

This monograph aims to show the purpose and fundamental operation of the International Maritime Organization in maritime trade, after all 95% of international trade is transported by ship. Being essential to apply the rules of the conventions and codes from the IMO, to improve traffic and safety of navigation.

Throughout the development of this work definitions of the IMO are presented covering topics and their fundamental characteristics, as well as its structure, origin, treated and main goals.

Finally, it is not about to appraise the IMO in general, but also to clarify their role and relationship with the Merchant Marine, showing the importance of the Organization for maritime transport.

Keywords: IMO, Merchant Marine, Maritime Trade.

## SUMÁRIO

Introdução	9
1. Organização Marítima Internacional	11
1.1 Definições	11
1.2 Objetivos	11
2. A IMO e a Marinha Mercante	12
3. Estrutura	16
3.1 Assembléia	16
3.2 Conselho	16
3.3 Comitês	17
3.4 Subcomitês	18
4. CCA-IMO	19
5. RPB-IMO	21
6. Códigos e Convenções	22
6.1 Principais Códigos	22
6.2 Principais Convenções	25
7. O Brasil e a IMO	26
CONSIDERAÇÕES FINAIS	28
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	29
ANEXOS	30
ANEXO A	30
ANEXO B	35

## INTRODUÇÃO

O transporte marítimo talvez seja o mais importante e um dos mais perigosos da indústria mundial. Haja vista que a melhor maneira para aumentar a segurança no mar seria a adoção de normas e regulamentos internacionais a serem cumpridos por todas as nações envolvidas com o transporte marítimo, essa necessidade deu origem à criação da Organização Marítima Internacional (IMO).

A IMO sempre foi reconhecida como a melhor maneira de melhorar a segurança no mar, através do desenvolvimento de normas internacionais que são seguidas por todas as nações marítimas desde meados do século 19. A partir desta data uma série de tratados foram adotados por vários países, proposto que um corpo internacional permanente deve ser estabelecido para promover a segurança marítima de forma mais eficaz, além de outras necessidades.

Após cem anos do naufrágio do RMS Titanic, que foi o tema do Dia Mundial Marítimo deste ano, a IMO fez um balanço da evolução da segurança marítima. Uma das consequências do naufrágio, em 1912, do Titanic, na qual mais de 1.500 pessoas perderam suas vidas, foi o despreparo da tripulação para orientar corretamente os passageiros seguido da quantidade insuficiente de botes salva-vidas e coletes, eles não tinham sequer um Plano de Contingência.

Destaca-se também o acidente com o navio petroleiro “Torrey Canyon”, que despertou a atenção da IMO, originando-se assim uma série de Convenções destinadas a prevenir e combater a poluição dos mares.

Mediante a tantos fatos que colocavam em risco a vida a bordo e ameaçava ao meio ambiente, entre outras discrepâncias, foi necessária a criação de normas e regras que estabelecessem padrões de segurança e outros assuntos relacionados a navegação, para que

acidentes maiores pudessem ser evitados. Surgindo assim, dois anos mais tarde, a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (Convenção SOLAS).

A primeira tarefa da IMO, quanto a sua criação, foi atualizar a Convenção SOLAS, o primeiro, e até hoje, o mais importante tratado internacional relacionado à segurança marítima.

Muitos outros instrumentos foram adotados a seguir, tais como convenções e códigos destinados a evitar abalroamentos no mar, padronizar a formação de marítimos, regulamentar o serviço de busca e salvamento, facilitar o tráfego marítimo internacional e regulamentar o transporte de mercadorias perigosas, bem como determinar as linhas de carga e estabelecer a medida de arqueação bruta dos navios.

Hoje, nós vivemos em uma sociedade fundamentada por uma economia global, que simplesmente não funcionaria se não fosse pelo transporte. A IMO desempenha um papel chave ao assegurar-se de que as vidas no mar não sejam colocadas em risco e que o ambiente marinho não seja poluído pelas embarcações, como resumido na indicação da missão da IMO: Transporte seguro e eficiente em oceanos limpos.

Com as medidas da IMO entrando em vigor e sendo implementadas nas nações, o desenvolvimento tecnológico e as lições tiradas de acidentes do passado criam a necessidade de criar emendas às regras já existentes, de modo a manter toda a regulação da IMO atualizada com as atividades desenvolvidas no transporte marítimo.

Assim sendo, este trabalho tem como objetivo apresentar as principais atividades realizadas pela IMO, bem como sua origem, definição e objetivo, demonstrando a sua inegável importância para a Marinha Mercante do Brasil e do mundo. Além de proporcionar uma visão mais ampla, onde não existem dúvidas de que o comércio internacional marítimo é crucial para a sustentação da humanidade, havendo nos bastidores um enorme elenco composto 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.

# CAPÍTULO I

## Organização Marítima Internacional

### 1.1 Definição

O aumento da demanda do comércio marítimo internacional teve como consequência óbvia um grande aumento da frota mundial, não só em tamanho, mas também em diversidade de tipos de navios. Navios cada vez mais vorazes e velozes, embarcações altamente especializadas 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 Organização Marítima Internacional, conhecida pela sigla IMO, é a agência especializada das Nações Unidas, criada em 1948 numa Conferência Internacional em Genebra.

OMI, do inglês “International Maritime Organization”, originalmente chamava-se IMCO, Inter-Governmental Organização Marítima Consultiva, esta mudança ocorreu em 1982. A Convenção entrou em vigor em 1958 e tem sede em Londres, na Inglaterra, e no ano seguinte a Organização se reuniu pela primeira vez. A IMO – denominada na sua origem Organização Consultiva Marítima Intergovernamental (IMCO) - realizou a sua reunião inaugural em Londres, em 1959.

Desde a sua criação há umas décadas atrás, a IMO percorreu um longo caminho. A Organização nasceu num mundo devastado pela guerra e no qual as antigas potências coloniais ainda tinham influência, fosse em termos de prosperidade ou fosse no plano das trocas a nível mundial. Por consequência, elas eram também grandes potências marítimas e, enquanto tal, estabeleciam, regra geral, as suas próprias normas em matéria de construção de navios, de segurança, de efetivos, etc. No entanto, em 1948, apenas três anos após a criação

da Organização das Nações Unidas, soprava já um novo espírito de unidade mundial e perfilavam-se no horizonte as premissas de uma nova ordem mundial.

A necessidade de dispor de um organismo internacional incumbido de regular o transporte marítimo decorre do fato de, provavelmente, ser este sector, entre todos os outros, o mais internacional à escala mundial.

Não só os Governos Membros da IMO enviam os seus mais conceituados peritos para participar das várias reuniões técnicas da Organização, como também organizações não governamentais e intergovernamentais especializadas contribuem largamente no processo. 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 atividade da IMO e a sua contribuição para o sucesso da Organização é altamente apreciada.

Outra das razões pelas quais as medidas da IMO têm uma tão larga aceitação é o fato de, no seio da Organização, as decisões serem geralmente tomadas por consenso.

## **1.2 Objetivos**

Os objetivos da Organização, como resumido pelo artigo 1º da Convenção, são para fornecer mecanismos de cooperação entre os governos no domínio da regulamentação e das práticas governamentais relacionados com assuntos técnicos de todos os tipos que interessem à navegação comercial internacional, 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.

A frota Mercante Mundial, segundo dados de 2005 da Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD) está composta por quarenta e seis mil duzentos e vinte e dois navios de carga, totalizando 597.709.000 toneladas brutas, distribuída

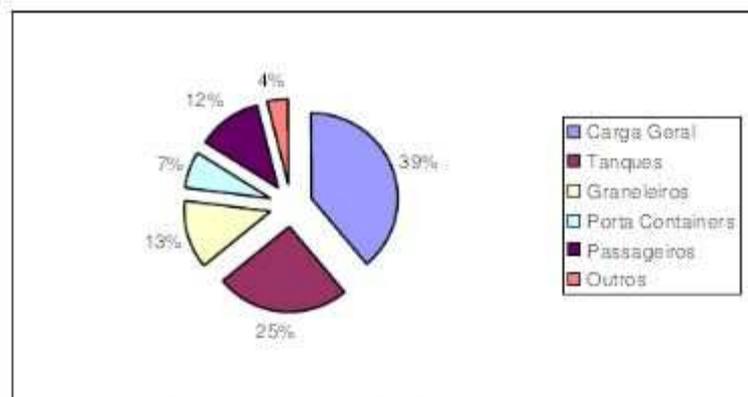
por cerca de 150 países e tripulada por milhões de homens do mar das mais diversas nacionalidades.

Ano	OLEO			Minério de Ferro	Carvão	Grãos	5 principais tipos de carga seca	Outros tipos de carga seca	Total Mundial
	Cru	Derivados	Cru Derivadas*						
1970	5597	890	6487	1093	481	475	2049	2118	10654
1975	8882	845	9727	1471	621	734	2828	2810	15363
1980	8385	1020	9405	1613	952	1087	3652	3720	16777
1985	4007	1150	5157	1675	1479	1004	4480	3428	13065
1990	6261	1560	7821	1978	1849	1073	5259	4041	17121
2000	8180	2085	10265	2545	2509	1244	6638	6790	23693
2001	8074	2105	10179	2575	2552	1322	6782	6930	23891
2002	7848	2050	9898	2731	2549	1241	6879	7395	24172
2003	8390	2190	10580	3025	2810	1273	7454	7810	25844
2004	8910	2325	11235	3415	2965	1325	8065	8335	27635

Fonte: Modificado de Fearnleys Review (2004)

\* Inclui: trigo, milho, cevada, aveia, centeio, sorgo e soja.

Os valores acima apresentados fornecem uma clara visão do volume de navios e suas cargas que cruzam os oceanos. Esse dimensionamento se torna importante para definir o exato tamanho das possibilidades de risco em que se encontra o transporte marítimo internacional e a partir daí, equacionar e estabelecer metas de controle dos aspectos e impactos da atividade.



Fonte: Modificado de Lloyd's Register Fairplay (2005).

Estes valores são acompanhados já há algumas décadas pela Organização Marítima Internacional, órgão das Nações Unidas formada por países de todos os continentes e que regulamenta, desde 1959, o transporte e as atividades marítimas no que diz respeito à segurança, através da Convenção Internacional para Salva-guarda da Vida Humana no Mar (SOLAS) e da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição no Mar causada por Navios (MARPOL). As deliberações relativas à segurança são de responsabilidade do Comitê

de Segurança Marítima (MSC), sendo o responsável pela poluição, o Comitê de Proteção ao Meio Ambiente Marinho (MEPC).

Dentro destas questões técnicas, a IMO além da segurança marítima e proteção ao meio ambiente marítimo como já citado, trata também da facilitação do tráfego marítimo internacional (maior padronização das formalidades portuárias), cooperação técnica e assuntos jurídicos, como responsabilidade pelo transporte de substâncias nocivas ou perigosas e responsabilidade e indenização por danos causados por poluição ou colisões.

## CAPÍTULO II

### A IMO e a Marinha Mercante

A Organização Marítima Internacional, a IMO, é um organismo especializado das Nações Unidas que se ocupa exclusivamente de interesses marítimos visando promover a segurança da navegação e a poluição marinha.

A Organização Marítima internacional encontra-se justamente na confluência 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 as 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 competência.

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

Já a concorrência decorre da principalmente da função mercantil da navegação marítima internacional. Propiciando 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 competição comercial constitui a realidade do mundo da marinha mercante, que é refletida de maneira natural e automaticamente no funcionamento de uma organização, neste caso a IMO. Falaremos, pois, mais especificamente sobre a origem desta Organização.

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

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 internacional.

As organizações existentes antes da criação da IMO não atendiam a necessidade de coordenação e cooperação no campo de atividade marítima internacional. Haja 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 convocam 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.

Ademais, a existência de várias organizações que se ocupavam de assuntos marítimos e a ausência de coordenação ou hierarquia entre elas já constituíam motivos e a ausência suficientes para justificar a criação de um organismo que centralizasse o tratamento da matéria.

A marinha mercante britânica, que no final do século XIX detinha quase a metade de tonelagem da arqueação bruta mundial, vem apresentando. No decorrer do século X, uma decadência constante. Com efeito, tal situação deu margem a 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 segunda guerra mundial, época que se caracterizou pela criação de organismos internacionais destinados à cooperação e manutenção a paz e a, o panorama político parecia propício à criação de uma organização marítima mundial. Contudo, a concepção quanto à competência que deveria ser atribuída a essa organização variava em função dos interesses década grupo de países.

De um lado, uma das maiores potências marítimas da Europa Ocidental pretendiam 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. Que 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 o 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, o UMA, United Maritime Authority, com o objetivo de atuar como autoridade central de controle da marinha mercante dos países aliados.

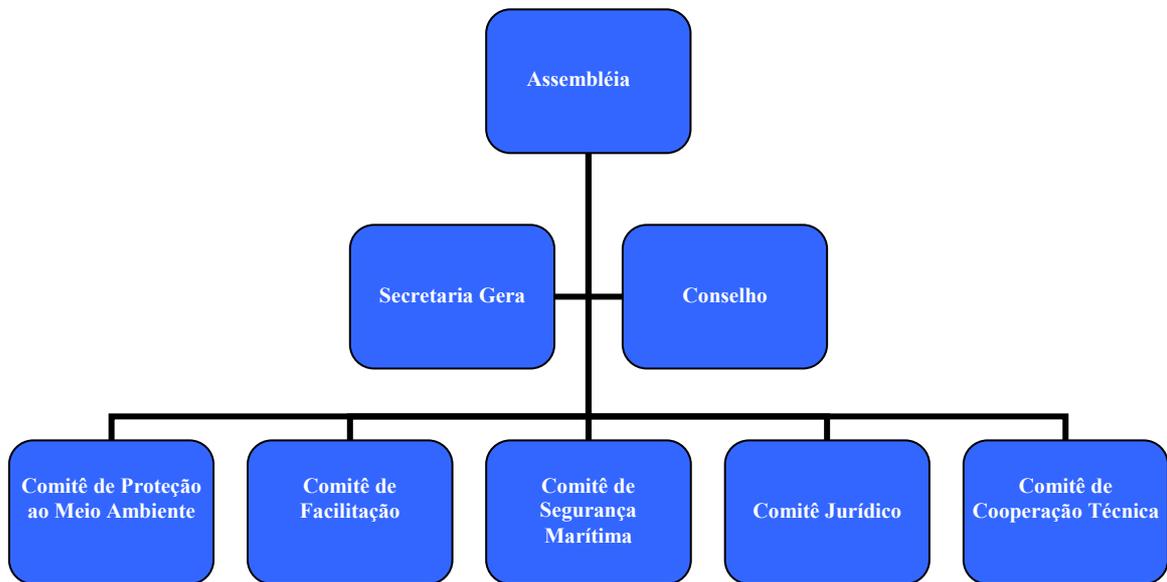
O UMA funcionou até o dia 2 de março de 1946 e no dia seguinte a sua dissolução, seus países membros assinaram o acordo que criou o United Maritime Consultative Council (Conselho Consultivo Marítimo Unido), o UMCC, atuando como foro para o intercâmbio de informações e debates de problemas marítimos.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

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

## **CAPÍTULO III**

### **Estrutura**

A Organização é constituída por uma Assembléia, um Conselho e cinco Comitês principais: o Comitê de Segurança Marítima, o Comitê de Proteção do Meio Marinho, do Comitê Jurídico, o Comitê de Cooperação Técnica e da Comissão de Facilitação e uma série de Sub-Comitês de apoiar o trabalho de as principais comissões técnicas.



### 3.1 Assembléia

Este é o mais alto órgão de Administração da Organização. É constituída por todos os Estados-Membros e que se reúne uma vez a cada dois anos em sessões regulares, mas também pode se reunir em sessão extraordinária, se necessário.

A Assembléia é responsável pela aprovação do programa de trabalho, votando o orçamento e determinar as modalidades financeiras da Organização.

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 Assembléia também elege o Conselho.

### **3.2 Conselho**

O Conselho é o órgão executivo da IMO e é responsável, sob a Assembléia, para supervisionar o trabalho da Organização. O Conselho é eleito pela Assembléia para mandatos de dois anos com início após cada sessão ordinária da Assembléia.

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 Assembléia para aprovação.

O Conselho realiza todas as funções da Assembléia, exceto a função de fazer recomendações aos governos sobre a segurança marítima e a prevenção da poluição que é reservado para a Assembléia pelo artigo 15 da Convenção.

### **3.3 Comitês**

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.

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.

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.

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.

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**

- 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)

## **CAPÍTULO IV**

### **CCA-IMO**

A Comissão Coordenadora dos Assuntos da Organização Marítima Internacional (CCA-IMO) é o componente da estrutura orgânica do Comando da Marinha que tem por finalidade:

- Analisar, estudar e tratar os assuntos objeto das reuniões da IMO e das Conferências
- Diplomáticas (CD) dessa Organização.

- Consolidar as posições a serem adotadas pelas Delegações brasileiras naquelas reuniões.
- Propor diretrizes e recomendar medidas para a internalização no País de compromissos assumidos pelo Brasil naquela Organização, bem como de resoluções aprovadas por aquele fórum.
- Instruir a Representação Permanente do Brasil junto à IMO (RPB-IMO) na defesa das posições aprovadas no Brasil pela CCA-IMO.

A CCA-IMO foi instituída pela Portaria Interministerial nº 367, no dia 18 de dezembro de 1998, ela é composta por:

Um Grupo Interministerial, composto 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, que avalia, politicamente, as propostas de posições elaboradas pela Secretaria-Executiva, estabelecendo as posições brasileiras para as sessões da IMO.

Uma Secretaria Executiva, que acompanha os trabalhos em andamento na IMO, elabora as propostas de posições para as sessões da IMO e sugere medidas a serem implementadas no país.

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).

## **CAPÍTULO V**

### **RPB-IMO**

Em Londres, Sede da IMO, há uma Representação do Brasil para os assuntos da IMO (RPB-IMO), que, juntamente com as delegações brasileiras para as sessões da IMO, defende os interesses do Brasil relacionados aos assuntos estabelecidos nas agendas das sessões.

A Representação Permanente do Brasil junto à Organização Marítima Internacional (RPB-IMO) é o componente da estrutura orgânica do Comando da Marinha que tem o propósito de permitir o exercício integral da representação dos interesses nacionais perante a Organização Marítima Internacional (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, em 7 de julho de 2000, posteriormente modificada pela Portaria nº 263/MB, em 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.

## **CAPÍTULO VI**

### **Códigos e Convenções**

Os comitês e sub-comitês 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 internacionais, apoiadas por centenas de regras que orientam cada particularidade do transporte marítimo.

## **6.1 Principais Convenções**

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

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

Fora esses agrupamentos principais são uma série de outras convenções que tratam de facilitação, a arqueação dos navios, atos ilícitos contra o transporte e salvamento, entre outras.

### **6.1.1 Convenção SOLAS**

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

A versão 1974 inclui o procedimento de aceitação tácita - que prevê que uma emenda entra em vigor na data especificada, salvo se, antes dessa data, objeções quanto à alteração são recebidos 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, conforme alterada.

O objetivo principal da Convenção SOLAS é de 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 cumprimento de suas exigências, e um número de certificados são prescritos na Convenção como prova de que isso tenha sido feito.

### **6.1.2 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 de 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 que entrou em vigor em 19 de maio de 2005.

A Convenção inclui disposições destinadas a prevenir e minimizar a poluição proveniente de navios, tanto de poluição acidental e que a partir de operações de rotina e, atualmente, inclui seis anexos técnicos.

### **6.1.3 Convenção STCW**

Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os 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 e foram estabelecidas pelos governos individuais, geralmente sem referência às práticas de outros países. Como um resultado de normas e procedimentos variou muito, apesar de transporte é o 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 ou exceder. Uma das características principais da revisão foi a divisão do anexo técnico em regulamentos, dividido em capítulos como antes, e um novo Código STCW, a que muitos regulamentos técnicos foram transferidos. A Parte A do Código é obrigatória, enquanto a parte B é recomendatória.

Dividindo-se os regulamentos se, desta forma torna a administração mais fácil e também torna a tarefa de revisar e atualizar-los mais simples: por razões processuais e legais, não há necessidade de convocar uma conferência cheia de fazer alterações em códigos.

#### **6.1.4 COLREG**

Convenção sobre o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar (COLREG), 1972

#### **6.1.5 Convenção FAL**

Convenção sobre a Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional ( FAL ), 1965

#### **6.1.6 Linhas de Carga**

Convenção Internacional sobre Linhas de Carga (LL), 1966

#### **6.1.7 Convenção SAR**

Convenção Internacional sobre Marítimo de Busca e Salvamento (SAR), 1979

### **6.2 Principais Códigos**

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

Embora as recomendações não estejam ligadas geralmente a governos, 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 foram tornados obrigatórios baseando-se em referências de em uma convenção.

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

## **CAPÍTULO VII**

### **O Brasil e a IMO**

Possuidor de uma costa oceânica de mais de sete mil quilômetros de extensão, o Brasil é um país de natural vocação marítima e conseguiu desenvolver nos últimos anos a construção de embarcações próprias e, por conseguinte, sua capacidade de transporte de carga marítima.

Embora o Brasil tenha uma condição de país em desenvolvimento, tem grande destaque hoje em dia e é possuidor de uma frota mercante de grande importância. A frota

mercante brasileira ocupou o 1º lugar na América Latina e 19º no mundo, comparação esta que foi realizada no ano de 1983.

É notório, portanto, que a política de proteção ao transporte marítimo nacional funcionou, sobretudo, como um incentivo ao melhor aproveitamento das condições de competitividade usufruídas pelo Brasil no setor, pois há disponibilidade de mão-de-obra relativamente barata e participação de certa relevância no comércio exterior.

Este crescimento na atividade marítima brasileira repercute favoravelmente não apenas na economia do país em geral, mas também na segurança militar nacional. Com o objetivo da implementação de estratégias que visam manter este ritmo de crescimento, é fundamental que o Brasil esteja atento a fim de evitar qualquer tipo de contrariedade levantado pelas potências marítimas, receosas do surgimento de novos concorrentes no mercado.

Os principais fatores condicionantes da posição do Brasil na IMO provém de sua situação de país em desenvolvimento, com frota mercante emergente, porém sem dispor ainda de tecnologia própria para a fabricação de equipamentos mais sofisticados. Por isso o Brasil orienta sua atuação naquele foro de forma a evitar que o mau uso da Organização, por parte das potências marítimas venha a construir obstáculos ao crescimento das atividades marítimas nacionais.

#### **Evolução da Construção Naval Brasileira (1959 – 1980)**

<b>Período</b>	<b>Construções de Navios</b>				<b>Exportações</b>	<b>Total</b>
	<b>(a)1959/60</b>	<b>(b)1960/70</b>	<b>(c)1971/74</b>	<b>(d)1975/80</b>	<b>(e)1959/80</b>	<b>a+b+c+d+e</b>
<b>Total de Embarcações</b>	<b>(a)17</b>	<b>(b)254</b>	<b>(c)200</b>	<b>(d)765</b>	<b>(e)85</b>	<b>1236</b>

**Evolução da Frota Mercante Nacional**

---

<b>Anos</b>	<b>Número de Navios</b>	<b>Em 1000 TPB (toneladas de porte bruto)</b>
<b>1964</b>	<b>461</b>	<b>1424</b>
<b>1972</b>	<b>529</b>	<b>2559</b>
<b>1974</b>	<b>748</b>	<b>4205</b>
<b>1977</b>	<b>875</b>	<b>5613</b>
<b>1980</b>	<b>1165</b>	<b>8069</b>
<b>1982</b>	<b>1375</b>	<b>9384</b>
<b>1983</b>	<b>1440</b>	<b>9229</b>

---

## 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 sido reflexo das 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.

Consciente da importância da Organização Marítima Internacional, este trabalho teve o propósito de demonstrar 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.

A globalização transformou o comércio internacional, novas potências emergiram no transporte marítimo e as inúmeras medidas elaboradas pela IMO, durante estes sessenta anos passados ao serviço do transporte marítimo, permitiram lançar as bases necessárias para melhorar a segurança e a proteção do meio marinho num sector que continua a desenvolver-se e a prosperar.

Além disso, as atividades levadas a cabo pela Organização mostraram, 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 sector 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, vem

cumprindo seu papel no setor marítimo, o qual vem evoluindo num ritmo acelerado nos últimos anos.

## **REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

- FONSECA, Luis Henrique Pereira – Organização Marítima Internacional, Br, Fundação Gusmão, 1989.
- <http://www.ccaimo.mar.mil.br>
- <http://www.dpc.mar.mil.br>
- <http://www.imo.org>

COMMITTEE ON SHIP BALLAST OPERATION, 1996. Disponível em: <<http://www.imo.org/newroon/mainframe.asp>>. Acesso em: 22 de Fevereiro de 2006.

## **ANEXOS**

### **ANEXO A – CONVENÇÕES**

#### Segurança Marítima

##### SOLAS

International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974/1988

Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974/1988

##### LL

International Convention on Load Lines, 1966

Convenção Internacional sobre Linhas de Carga, 1966

##### COLREG

Convention on International Regulations for Preventing Collisions At Sea, 1972

Convenção sobre o Regulamento Internacional para evitar Abalroamentos no Mar, 1972

##### CSC

International Convention for Safe Containers, 1977.

Convenção Internacional sobre segurança de containeres, 1977.

##### INMARSAT (IMSO)

Convention on International Mobile Satellite Organization (Inmarsat), 1976

Convenção da Organização Internacional de Telecomunicações Móveis por Satélite (Inmarsat), 1976

##### SFV

The Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977

Convenção Internacional sobre Segurança de embarcações de pesca, 1977

## STCW

International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978

Convenção Internacional sobre Padrões de Instrução, Certificação e Serviço de Quarto para Marítimos, 1978

## SAR

International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979.

Convenção Internacional Sobre Busca e Salvamento Marítimo, 1979.

## STCW\_F

International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel, 1995.

Convenção Internacional sobre Padrões de Instrução, Certificação e Serviço de Quarto para Tripulantes de Embarcações de pesca, 1995.

## Prevenção da Poluição Marinha

### INTERVENTION

International Convention Relating to Intervention on the High Seas In Cases of Oil Pollution Casualties, 1969.

Convenção Internacional relativa à Intervenção em Alto-Mar em caso de Acidentes por Óleo, 1969.

### LC

Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and other Matter, 1972.

Convenção sobre a Prevenção de Poluição Marinha por Alijamento de Resíduos e outras matérias, 1972.

#### AFS

International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ships, 2001  
Convenção Internacional sobre Controle de Sistemas Antiincrustantes Danosos em Navios, 2001

#### OPRC

International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-Operation, 1990.  
Convenção Internacional Sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo, 1990.

#### BWM

International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004  
Convenção Internacional para o Controle e Gerenciamento da Água de Lastro e Sedimentos dos Navios, 2004

#### SRC

International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009.  
Convenção Internacional para a Reciclagem Segura e Ambientalmente Adequada de Navios, 2009

#### MARPOL

International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973  
Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973

#### Responsabilidade Civil

#### CLC

International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969.

Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo, 1969.

#### HNS

International Convention on Liability and Compensation for Damage in connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996.

Convenção Internacional sobre responsabilidade e compensação por danos relativos ao transporte por mar de substâncias potencialmente perigosas e nocivas, 1996.

#### BUNKER

International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001.

Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por danos causados pela poluição por combustíveis de Navios, 2001.

#### LLMC

Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976.

Convenção Internacional sobre a Limitação das Indenizações Relativas às Reclamações Marítimas, 1976.

#### PAL

Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage By Sea, 2002.

Convenção de Atenas sobre o Transporte Marítimo de Passageiros e suas bagagens por mar, 2002.

#### NUCLEAR

Convention Relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material, 1971.

Convenção Relativa à Responsabilidade Civil no Campo de Transporte Marítimo de Material Nuclear, 1971.

#### FUND

International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971.

Convenção Internacional para o Estabelecimento de um Fundo para Compensação de Danos Causados por Poluição por Óleo, 1971.

#### Outras Convenções

##### WRC

Convention on the Removal of Wrecks, 2007

Convenção sobre Remoção de Destroços, 2007

##### FAL

Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1967

Convenção sobre Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional, 1967

##### TONNAGE

International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.

Convenção Internacional sobre Arqueação de Navios, 1969.

##### SUA

Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation, 1988

Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos Contra a Segurança da Navegação Marítima, 1988

##### SALVAGE

International Convention on Salvage, 1989.

Convenção Internacional sobre Salvamento, 1989.

IMO

Convention establishing the International Maritime Organization  
Convenção relativa à criação da Organização Marítima Internacional

## **ANEXO B – CÓDIGOS**

ALARMS AND INDICATORS CODE

Code on Alarms and Indicators

Código sobre Alarmes e Indicadores

BCH CODE

Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk

Código para a Construção e Equipamento de Navios que Transportam Produtos Químicos

Perigosos a Granel

BLU CODE

Code of Practice for the Safe Loading and Unloading of Bulk Carriers

Código de Prática para Carregamento e Descarregamento Seguros de Graneleiros

CIC CODE

Code for the Investigation of Marine Accidents and Incidents

Código para a Investigação de Acidentes e Incidentes Marítimos

CODE OF PRACTICE

Code of Practice for the investigation of crimes of Piracy and Armed Robbery against Ships

Código sobre os procedimentos para a investigação de crimes de Pirataria e Roubo Armado  
contra navios

#### CSS CODE

Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing

Código de Procedimento Seguro para Estivagem e Peiação da Carga

#### DIVING CODE

Code of Safety for Diving Systems

Código de Segurança para Sistemas de Mergulho

#### DSC CODE

Code of Safety for Dynamically Supported Craft (DSC Code)

Código para embarcações dinamicamente suportadas

#### FSS CODE

International Code For Fire Safety Systems

Código Internacional para Sistemas Seguros contra Incêndio

#### FTP CODE

International Code for Application of Fire Test Procedures

Código Internacional para o Uso de Procedimentos de Testes de Incêndio

#### GBS

International Goal-Based Ship Construction Standards for Bulk Carriers and Oil Tankers.

Normas Internacionais para Construção de Novos Navios com Base em Metas, para Graneleiros e Petroleiros.

#### GRAIN CODE

International Code for the Safe Carriage of Grain in Bulk

Código Internacional para o Transporte Seguro de Grãos a Granel

#### HSC CODE

International Code of Safety for High-Speed Craft

Código Internacional de Segurança para Embarcações de Alta Velocidade

#### IAMSAR

Manual International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (Vol III)

Manual Internacional Aeronáutico e Marítimo de Busca e Salvamento (Vol III)

#### IBC CODE

International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk

Código Internacional para a Construção e o Equipamento de Navios Transportadores de Produtos Químicos Perigosos a Granel

#### IGC CODE

International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk

Código Internacional para Construção e Equipamento de Navios Transportadores de Gás Liquefeito a Granel

#### IMDG CODE

International Maritime Dangerous Goods

Código Marítimo Internacional de Produtos Perigosos

#### IMP

Code for Implementation of Mandatory IMO Instrument, 2011  
Código para Implementação dos Instrumentos Obrigatórios da IMO

#### IMSBC CODE

International Maritime Solid Bulk Cargoes Code  
Código Marítimo Internacional para Cargas Sólidas à Granel

#### INF CODE

International Code for the Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes on Board Ships  
Código Internacional para Transporte Seguro de Combustível Nuclear Irrradiado, Plutônio e Resíduos com elevado Nível de Radioatividade, embalados, a Bordo de Navios

#### IS CODE e IS CODE - 2008

Code on Intact Stability e International Code on Intact Stability - 2008  
Código sobre Estabilidade Intacta e Código Internacional sobre Estabilidade Intacta - 2008

#### ISM CODE

International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention  
Código Internacional para o Gerenciamento da Operação Segura de Navios e para a Prevenção da Poluição

#### ISPS CODE

International Ship and Port Facility Security Code  
Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias

#### LSA CODE

International Life-Saving Appliance Code  
Código Internacional de Dispositivos Salva-Vidas

#### MODU CODE

Code for the Construction and Equipment of Mobile Offshore Drilling Units  
Código para Construção e aparelhamento de Unidades Móveis de Perfuração Marítima

#### NLBS CODE

Code on Noise Levels on Board Ships  
Código sobre Níveis de Ruído a Bordo de Navios

#### NOX CODE

Technical Code on control of emissions of nitrogen oxides from diesel marine engines  
Código técnico para controle de emissões de óxidos de nitrogênio por motores diesel marítimos

#### NUCLEAR CODE

Code of Safety for Merchant Ships with Propulsion Nuclear  
Código de Segurança para Navios Mercantes com Propulsão Nuclear

#### OSV CODE

Code of Safe Practice for the Carriage of Cargoes and Persons by Offshore Supply Vessels  
Código de Prática Segura para o Transporte de Cargas e Pessoas por embarcações de Apoio Marítimo

#### SFV CODE

Code of Safety for Fishermen and Fishing Vessels  
Código de Segurança para Pescadores e Barcos de Pesca

**SIGNALS CODE**

International Code of Signals

Código Internacional de Sinais

**SPS CODE**

Code of Safety for Special Purpose Ships

Código de Segurança para Navios de Propósitos Especiais

**STCW CODE**

Seafarers' Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers

Código de Instrução, Certificação e Serviço de Quarto para Marítimos

**TIMBER CODE**

Code of Safe Practice for Ships Carrying Timber Deck Cargoes

Código de Prática Segura para Navios Transportando Carga de Madeira no Convés, 1991