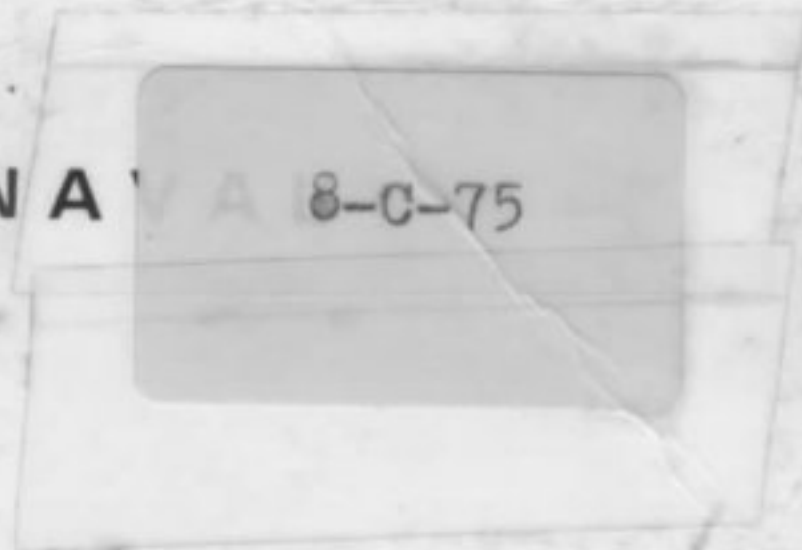


ESCOLA DE GUERRA NAVAL 8-C-75



04

Curso .C.-PEM/96.....

Partido-

Solução do P-III-7 (Mo).....

Apresentada por

.....RODOLFO DE OLIVEIRA SEGABINAZE.....

.....CAPITÃO-DE-MAR-E-GUERRA.....
NOME E POSTO



RIO DE JANEIRO

19..96....

**A ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL (IMO); A SUA
IMPORTÂNCIA PARA O DESENVOLVIMENTO DO TRÁFEGO
MARÍTIMO INTERNACIONAL DE INTERESSE DO BRASIL**

RODOLFO DE OLIVEIRA SEGABINAZE
Capitão-de-Mar-e-Guerra

MINISTÉRIO DA MARINHA
ESCOLA DE GUERRA NAVAL
1996

MM - EGN
BIBLIOTECA
DE 103/1997
Nº 4.540

GN-00011792-2

CAd. 71000
Ex. 85172

SEGABINAZE, Rodolfo de Oliveira, 1948 -

A Organização Marítima Internacional (IMO); a sua Importância para o Desenvolvimento do Tráfego Marítimo Internacional de Interesse do Brasil. - Rio de Janeiro: EGN, 1996.

Monografia: C-PEM, 1996.

47f.

Bibliografia: f.A-1 - A-5

1. Papel da IMO. 2. Mecanismos de Cooperação Técnica.
3. Participação do Brasil na IMO. I. Brasil. Escola de Guerra Naval.
II. Título

EXTRATO

Trata do papel da Organização Marítima Internacional, IMO, na segurança da navegação, da vida humana no mar e na prevenção da poluição do meio ambiente.

Destaca-se a cooperação técnica existente entre os Estados-Membros, o intercâmbio de informações e o papel do Brasil como país fornecedor de assistência e tecnologia.

Comenta as principais Convenções, Protocolo e Códigos que mais diretamente interferem no tráfego marítimo de interesse do Brasil, enfatizando as matérias mais significativas, no contexto de cada documento.

Apresenta a estrutura nacional de planejamento, o sistema atual de representação brasileira nas sessões e o grau de participação naquele foro internacional.

Comenta de forma concisa a situação atual da Marinha Mercante, apresentando seus óbices e perspectivas.

O trabalho conclui apresentando sugestões que estimulam o desenvolvimento do tráfego marítimo internacional de interesse do Brasil.

TEMA: A ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL (IMO); A SUA IMPORTÂNCIA PARA O DESENVOLVIMENTO DO TRÁFEGO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE INTERESSE DO BRASIL

Tópicos a abordar: A IMO. Seu papel na segurança da navegação, da vida humana no mar e na prevenção da poluição do meio-ambiente marinho;

A cooperação técnica auspiciada pela IMO. As possibilidades de intercâmbio. O papel do Brasil como país fornecedor de assistência e tecnologia;

A conveniência e o grau de participação nacional na IMO. O sistema atual de representação nas Sessões e Conferências, a estrutura nacional de planejamento, coordenação e controle dos assuntos pertinentes. A sua adequabilidade e eficácia; e

A constituição dos organismos ou grupos intergovernamentais como instrumento de expressão de interesses regionais junto à IMO. Sua validade e eficácia.

PROPOSIÇÃO: Estudar o papel da IMO na segurança da navegação, da vida humana no mar e na prevenção da poluição do meio-ambiente marinho, a partir dos mecanismos de cooperação existentes nas questões técnicas e no intercâmbio de informações. Com base nesse estudo, analisar a conveniência e o grau de participação nacional nas sessões e conferências daquele organismo, a fim de propor sugestões que estimulem o desenvolvimento do tráfego marítimo internacional de interesse do Brasil.

ÍNDICE

	FOLHA
Introdução	V
CAPÍTULO 1 - HISTÓRICO	1
CAPÍTULO 2 - ESTRUTURA E ORGANIZAÇÃO DA IMO	6
- SEÇÃO I - CAMPOS DE COMPETÊNCIA	6
- SEÇÃO II - ESTRUTURA	7
- SEÇÃO III - MEMBROS	7
- SEÇÃO IV - ASSEMBLÉIA	7
- SEÇÃO V - CONSELHO	8
- SEÇÃO VI - COMITÊS	8
Comitê de Segurança Marítima	9
Comitê Jurídico	9
Comitê de Facilitação	9
Comitê de Cooperação Técnica	10
Comitê de Proteção ao Meio-Ambiente Marinho	10
- SEÇÃO VII - SISTEMÁTICA DE FUNCIONAMENTO	10
CAPÍTULO 3 - PROGRAMA DE COOPERAÇÃO TÉCNICA	12
- SEÇÃO I - INTERCÂMBIO ENTRE PAÍSES	12
- SEÇÃO II - IMPLEMENTAÇÃO DAS NORMAS	12
- SEÇÃO III - CONVENÇÕES E OUTROS DOCUMENTOS DE INTERESSE DO SETOR MARÍTIMO BRA- SILEIRO	13
Convenção Internacional para Salva- guarda da Vida Humana no Mar (SOLAS- 74) e seu Protocolo (PROT-78)	14
Convenção sobre as Regras Internacio- nais para Evitar Abalroamento no Mar (RIPEAM)	16
Convenção Internacional para Preven- ção da Poluição por Navios e seu Pro- tocolo (MARPOL 73/78)	17
Convenção Internacional sobre Pronti- dão, Resposta e Cooperação em Casos de Poluição por Óleo (OPCR-78)	20
Convenção Internacional sobre a For- mação de Marítimos, Expedição de Certificados e Serviços de Quarto (STCW-78)	21

- SEÇÃO	IV - REDE OPERATIVA DE COOPERAÇÃO MARÍTIMA REGIONAL ENTRE AS AUTORIDADES MARÍTIMAS (ROCRAM)	22
- SEÇÃO	V - CONTRIBUIÇÕES DOS PROGRAMAS DA IMO NA MARINHA MERCANTE BRASILEIRA E SUAS ATIVIDADES CORRELATAS	24
	Segurança da Navegação	24
	Meio-Ambiente	25
	Material da Marinha Mercante	26
	Sistemas de Vistorias	27
	Tripulação	28
CAPÍTULO 4 - O BRASIL E A IMO		30
- SEÇÃO	I - MARINHA MERCANTE, SITUAÇÃO ATUAL, PERSPECTIVAS	30
	Construção Naval	30
	Portos	31
	Transporte Marítimo	33
	Nível de Empregos dos Marítimos	34
	Uso Sustentável dos Oceanos e Rios ..	35
- SEÇÃO	II - O BRASIL E A COOPERAÇÃO TÉCNICA .	36
- SEÇÃO	III - OS OBJETIVOS DO BRASIL NA IMO ...	37
- SEÇÃO	IV - FORMULAÇÃO DA POSIÇÃO BRASILEIRA	39
- SEÇÃO	V - GRAU DE PARTICIPAÇÃO BRASILEIRA NAS SESSÕES DA IMO	42
CAPÍTULO 5 - CONCLUSÃO E SUGESTÕES		44
BIBLIOGRAFIA		A-1

INTRODUÇÃO

Até o século dezenove a necessidade de formalizar antigos costumes de navegação, por meio de Acordos, não era considerada. O crescimento do comércio marítimo mundial que seguiu-se à Revolução Industrial, o aumento do tráfego de passageiros, o desenvolvimento do vapor e o número de acidentes ocorridos envolvendo perdas de vida, influenciaram a opinião pública e a classe política a conduzir o setor marítimo de forma mais segura.

Inicialmente, as ações de cooperação dependeram de iniciativas dos poucos países que dominavam o comércio marítimo e a navegação e, que sentiam a necessidade de uniformizar as regras de navegação internacional.

Após o término da Segunda Guerra Mundial, tornou-se necessário a existência de um organismo centralizador e coordenador para essas atividades que servisse de foro internacional para tratar de todas as matérias técnicas relacionadas com as questões marítimas.

Em 1948, a Conferência Marítima das Nações Unidas aprovou a Convenção Constitutiva da Organização Consultiva Marítima Internacional (IMCO), que posteriormente, em 1982, passou a ser denominada Organização Marítima Internacional (IMO).

A segurança no mar e a prevenção da poluição marinha provocada por navios constitui a parte prioritária do trabalho desenvolvido por essa Organização.

O propósito deste trabalho é apresentar aos leitores a cooperação técnica internacional existente entre os Países-Membros associados à IMO. Nas Convenções, Acordos e

Códigos de interesse do Brasil são analisadas matérias relacionadas à segurança da navegação, meio-ambiente, material da Marinha Mercante, sistema de vistorias, formação de pessoal e tripulação dos navios.

De forma concisa, o autor apresenta a situação atual, óbices e perspectivas da Marinha Mercante brasileira e atividades correlatas, comentando aspectos referentes à construção naval, à situação portuária, o transporte marítimo, o nível de empregos dos marítimos e o uso sustentável dos oceanos e rios.

O Brasil compartilha dos objetivos da IMO e, através de uma estrutura nacional de planejamento, contribui formulando posições coerentes que são levadas para serem analisadas pelos demais países componentes da Organização.

Na conclusão, são apresentadas sugestões que tornam mais eficazes as formas de atuação da representação brasileira naquele foro internacional e estimulam um maior desenvolvimento no tráfego marítimo internacional de interesse do Brasil.

CAPÍTULO 1

HISTÓRICO

A necessidade de cooperação internacional em navegação tem sido reconhecida por séculos. Antes da criação da **Organização Marítima Internacional (IMO)**, os critérios de navegação eram impostos por cada país, provocando arbitrariedades para aqueles que controlavam a economia dos transportes marítimos.

As primeiras tentativas de coordenação, no setor de navegação, remontam a 1863, quando a Grã-Bretanha e a França adotaram um código denominado "**Regulations for Preventing Collisions at Sea**".

O incremento do comércio marítimo internacional e as primeiras tendências internacionais de cooperação nas áreas de telecomunicações e meteorologia, estimularam as nações ao aperfeiçoamento da segurança marítima, havendo uma tentativa de criar-se uma instituição internacional permanente em transporte marítimo.

Em 1889, ocorreu em Washington uma conferência internacional cujo propósito era a montagem de um organismo internacional permanente para tratar de assuntos de navegação. O intuito não logrou êxito, pelo fato de alguns países suspeitarem que haveria controle em suas atividades e conseqüentemente restrição ao comércio. Essa suspeita perdurou até a metade do século XX.

O afundamento do TITANIC, em 1912, mais uma vez mostrou ao mundo a inexistência de regras padrões de segurança marítima e a necessidade de ações concernentes.

Reconhecia-se que medidas teriam que ser introduzidas pela comunidade marítima em sua totalidade, porque qualquer ação realizada por um país impondo rigorosas exigências a seus próprios navios, acarretaria aumento de despesas e o colocaria em desvantagem em relação aos concorrentes.

Durante as duas Guerras Mundiais sentiu-se, como nunca antes, a necessidade de uma organização intergovernamental para a navegação marítima, pois os problemas logísticos requeriam uma coordenação eficaz desta navegação.

Na I Guerra Mundial, um Conselho denominado "**Allied Maritime Transport Council**", foi estabelecido e formulava recomendações referentes à repartição de fretes, funcionando até 1920.

No período entre as guerras, a Assembléia da Liga da Nações convocou, em 1921, uma conferência com vistas ao estabelecimento de uma **Organização das Comunicações e do Trânsito**, composta de sete subcomissões: navegação aérea, energia elétrica, transporte ferroviários, navegação interior, portos marítimos e navegação, transportes rodoviários e questões jurídicas.

A Liga das Nações não chegou a criar, assim, um organismo autônomo para tratar das questões marítimas, mas contentou-se com subcomissões. A Subcomissão de Portos Marítimos e Navegação não representou papel relevante na cooperação marítima internacional.

Com a II Guerra Mundial, sentindo-se a necessidade de centralizar a coordenação das atividades marítimas, os Estados Unidos da América e o Reino Unido criaram, em

1942, a **"Combined Shipping Adjustment Board"**.

Após o desembarque das tropas na Normandia, em 1944, a necessidade de transportar mantimentos para a região era um fator que justificava plenamente a cooperação marítima internacional. Desta forma, o **"Combined Shipping Adjustment Board"** foi substituído por um organismo mais ambicioso, a **"United Maritime Authority" (UMA)**.

Chegou-se a reunir as frotas de 18 países, cerca de 90% da tonelagem aliada total. O Brasil aderiu a UMA. Antes de dissolver-se, em 1946, a UMA recomendou aos governos dos países-membros que constituíssem um conselho consultivo, a fim de possibilitar a coordenação da atividade marítima, ainda por algum tempo.

Os países-membros criaram, em março de 1946, o **"United Maritime Consultative Council" (UMCC)**, para funcionar como foro de debates em assuntos marítimos. Duas reuniões foram suficientes para que os países dessem conta da necessidade de um organismo permanente, idéia que resultou, finalmente, na criação da **Organização Marítima Consultiva Intergovernamental (IMCO)**.

Por ocasião da segunda reunião da UMCC, em Washington, a 24 de outubro de 1946, os grupos de trabalho redigiram o anteprojeto de Convenção da IMCO, que viria a servir de documento-base da Conferência Marítima das Nações Unidas, tendo o Brasil participado da elaboração deste.

Fruto das negociações, em outubro de 1946, as seguintes recomendações foram entregues ao Secretário-Geral das Nações Unidas:

- a) instituição da IMCO;

b) gestões junto aos países-membros, com vistas à convocação, pelas Nações Unidas, de uma conferência para aprovar a Convenção; e

c) criação de um conselho provisório consultivo de navegação marítima.

O Secretário-Geral, em abril de 1947, convocou a Conferência Marítima das Nações Unidas, que veio a reunir-se em fevereiro de 1948, tendo o Brasil participado deste evento.

Em 6 de março de 1948 a **Convenção** da IMCO foi aprovada, mas só entraria em vigor no momento em que a ela aderissem vinte e um países.

Apesar do papel exclusivamente consultor previsto para a Organização, alguns países estavam temerosos da criação de uma espécie de Parlamento Marítimo Internacional, o que poderia comprometer a liberdade de comércio e a soberania dos países. A Convenção levou mais de dez anos para colher as ratificações.

Os países em desenvolvimento temiam que o estabelecimento de um organismo elitista propiciasse a manutenção do status quo, em que o setor marítimo mundial seria dominado por um pequeno número de países, enquanto os demais estariam impossibilitados, legalmente, de desenvolver a sua indústria marítima.

O posicionamento do Brasil era pela necessidade de atribuir, à Organização, poderes para impedir a concorrência desleal e as praxes discriminatórias.

A Organização destinada a disciplinar o tráfego marítimo internacional, só entrou em vigor dez anos após sua

elaboração.

A primeira **Conferência** da IMCO foi em 1960, e ficou claro que essa nova Agência da ONU teria pela frente muito trabalho técnico, para estabelecer, mediante consenso entre seus Estados-Membros, padrões internacionais no campo do transporte marítimo e garantir a universalidade de sua aplicação.

O Brasil depositou o instrumento de aceitação da Convenção, ao Secretário-Geral das Nações Unidas, em 1963.

A denominação do organismo foi mudado, em 1982, para Organização Marítima Internacional (IMO).

CAPÍTULO 2

ESTRUTURA E ORGANIZAÇÃO DA IMO

SEÇÃO I- CAMPOS DE COMPETÊNCIA

A IMO promove mecanismos de cooperação, entre os Estados, nas **questões técnicas** relacionadas com o tráfego marítimo, especialmente em assuntos de segurança da navegação, de salvaguarda da vida humana no mar e da prevenção e controle da poluição do meio-ambiente marinho.

Para que esses mecanismos possam ser adotados de forma eficaz, faz-se necessário um perfeito intercâmbio de informações entre os países-membros, e que os documentos elaborados pela organização sejam efetivamente formalizados, implementados e controlados pelas **Autoridades Marítimas**.

Analisando sua Convenção constitutiva resumimos seus objetivos ou campos de competência da seguinte forma:

- a) estabelecer um sistema de cooperação, quanto às questões técnicas ligadas à navegação internacional;
- b) incentivar a adoção de **padrões mais elevados** de segurança marítima, eficácia da navegação, prevenção e controle da poluição marinha;
- c) examinar as questões levadas a seu conhecimento por outro órgão do sistema da ONU; e
- d) permitir o intercâmbio de informações, sobre as questões estudadas na organização.

Para atingir seus objetivos, são confiadas à IMO as seguintes atribuições:

- a) emitir pareceres e recomendações;

b) elaborar projetos de Convenções e de Acordos recomendando-os aos interessados; e

c) convocar Conferências e instituir um sistema de consulta e de troca de informações.

O êxito da IMO se deve à sua posição pragmática e efetiva ao adotar o slogan "navegação mais segura e mares mais limpos".

SEÇÃO II- ESTRUTURA.

A IMO possui sede em Londres, e para a consecução de seus objetivos possui, em sua estrutura organizacional, uma **Assembléia**, um **Conselho**, uma **Secretaria Geral** e cinco **Comitês**. Os Comitês são divididos em **Subcomitês**, para tratar de assuntos específicos.

SEÇÃO III- MEMBROS.

Atualmente a IMO é composta de 153 Estados-Membros e dois Estados Associados (Territórios que têm suas relações externas a cargo de um Estado-Membro).

À luz da convenção, qualquer Estado pode tornar-se membro da organização, determinando, assim, o caráter intergovernamental da entidade. Organizações Governamentais e Não-Governamentais (ONG) podem ser autorizadas a participar, como observadores, sem direito a voto. A Assembléia possui, atualmente, 60 **ONGs** com status consultivo.

SEÇÃO IV- ASSEMBLÉIA.

É o órgão principal de direção, constituído por representantes de todos os Estados-Membros.

Decide sobre os programas de trabalho, aprova as recomendações encaminhando-as aos países para implementá-

las, decide sobre o orçamento, aprova os regulamentos financeiros, elege os membros do Conselho e do Comitê de Segurança Marítima, examina os relatórios do Conselho e do Comitê e aprova a nomeação do Secretário-Geral.

A Assembléia reúne-se ordinariamente a cada dois anos e, extraordinariamente, quando surge uma forte razão que justifique.

SEÇÃO V- CONSELHO.

O Conselho é composto por 32 membros, eleitos na reunião ordinária da Assembléia precedente à sua posse, para um período de 2 anos. Reúne-se, normalmente, duas vezes por ano, sendo o órgão de direção da IMO entre as sessões da Assembléia.

Como órgão executivo, emite recomendações passíveis de serem ratificadas, rejeitadas ou emendadas pela Assembléia, supervisiona os trabalhos da organização e indica o Secretário-Geral.

Para a composição do Conselho considera-se três categorias de Estados-Membros: aqueles com maior interesse no fornecimento de serviços marítimos internacionais; aqueles com maior interesse no comércio marítimo e os não enquadrados acima, mas que representam as principais áreas geográficas do mundo.

O Brasil tem sido reeleito, anualmente, para o Conselho.

SEÇÃO VI- COMITÊS.

A convenção originalmente adotada em 1948, previa a existência de apenas o Comitê de Segurança Marítima. Os demais foram criados posteriormente como órgãos auxilia-

res, passando a seguir a comitês técnicos, e encontram-se dentro da estrutura no mesmo nível hierárquico do Comitê de Segurança Marítima.

Apresentam um tipo semelhante de estrutura básica e são compostos por todos os membros, devendo reunir-se pelo menos uma vez por ano, submetendo à consideração do Conselho minutas de regulamentos, recomendações e relatórios. O que os diferencia é a natureza de suas funções.

Comitê de Segurança Marítima

Suas atividades estão mais diretamente ligadas às razões da criação da própria organização.

Produz as minutas de recomendações sobre segurança da navegação, projetos e equipamentos de navios, regras para evitar abalroamentos no mar, implementação de instrumentos, proteção contra incêndio, comunicações e salvamento, padrões de treinamento e serviços de quarto e outros assuntos relacionados à segurança marítima.

O comitê cria subcomitês especializados, à medida que se fazem necessários, para levar a efeito os trabalhos de questões técnicas específicas.

Comitê Jurídico

Trata dos assuntos jurídicos do interesse da organização.

Comitê de Facilitação

Trata preferencialmente de assegurar a uniformidade nos procedimentos de despacho de embarcações, com a finalidade de remover entraves ao tráfego marítimo, mormente em seus terminais.

Comitê de Cooperação Técnica

Assegura a existência de atividades de cooperação técnica e examina as questões relativas à execução de projetos, com fundos previstos pelos programas pertinentes e através de contribuições.

A **Universidade Marítima Mundial (UMM)**, na Suécia, é um exemplo dessa cooperação internacional e destina-se a oferecer treinamento de alto nível àqueles que se propõem assumir maiores responsabilidades no transporte marítimo.

A UMM possui vinculados a si, Centros Regionais localizados em diversos países do mundo com o propósito de instruir sobre temas recomendados pela IMO. Da ação desse comitê originou o projeto conjunto Brasil/IMO para formação e treinamento do pessoal da Marinha Mercante.

O comitê conta ainda com a **Academia Marítima Internacional** e com o **Instituto de Direito Marítimo Internacional**.

Comitê de Proteção ao Meio-Ambiente Marinho

Trata, primordialmente, de questões relacionadas a danos que os navios possam provocar ao mar. O derramamento de óleo é a causa maior da concentração de esforços desse Comitê, que vem trabalhando no sentido da adoção de medidas mais eficazes contra a poluição.

SEÇÃO VII- SISTEMÁTICA DE FUNCIONAMENTO

A seqüência normal dos trabalhos se inicia com a apresentação da matéria, pelo Estado-Membro, à Secretaria da Organização, que se encarrega de transmiti-la, em forma de notas, aos demais membros.

A matéria é previamente estudada pelos interessados e a seguir constitui-se Grupo de Trabalho(GT), a nível de subcomitê, para a discussão do assunto. Posteriormente, os documentos elaborados são encaminhados ao Comitê para exame.

O Comitê produzirá propostas de regulamentos ou de emendas, recomendações ou relatórios, os encaminhará ao Secretário para divulgação e ao Conselho para apreciação. As propostas examinadas e aprovadas pela Assembléia são recomendadas, normalmente, em forma de resoluções.

Alguns assuntos podem gerar uma conferência internacional, da qual é esperado que se produza um instrumento a nível de Convenções e Protocolos.

CAPÍTULO 3

PROGRAMA DE COOPERAÇÃO TÉCNICA

SEÇÃO I- INTERCÂMBIO ENTRE OS PAÍSES

Através de seu Programa de Cooperação Técnico Integrado, a IMO oferece à Comunidade Marítima Internacional informações, assistência técnica e legal.

O programa abrange, basicamente, as áreas de segurança marítima, proteção ao meio-ambiente marinho, legislação e facilitação do tráfego marítimo internacional.

A IMO, através de seminários técnicos, simpósios, cursos e serviços de consultoria, tem promovido uma forma eficaz de colaboração entre as partes, e fornecido assistências àqueles que a requerem.

O propósito é garantir que todos os engajados nas atividades marítimas estejam capacitados e dispostos a agir em consonância com os padrões internacionais, a fim de promover o mais alto nível viável de segurança na navegação, a prevenção e o controle da poluição.

É competência da IMO desenvolver os padrões internacionais e a adoção das Convenções, além de envidar esforços no sentido de promover a mais completa cooperação internacional. Naturalmente que o sucesso requer empenho e ajuda dos países, nos mais variados aspectos da atividade.

SEÇÃO II- IMPLEMENTAÇÃO DAS NORMAS

Considerar, acatar, implementar e adaptar a legislação nacional às convenções, resoluções, códigos e outros documentos elaborados, é da total responsabilidade dos Estados-Membros.

Armadores, Vistoriadores, Inspetores e Sociedades

Classificadoras encontram-se diretamente envolvidos no processo de implementação dessas normas, todavia tem sido detetado que armadores inescrupulosos são os responsáveis pela postergação do período de manutenção ou pela má execução dos reparos dos navios.

Os armadores só agem desta forma se o Estado assim o permitir e é este o maior responsável pela garantia de que as Convenções serão implementadas e cumpridas. Essa garantia dar-se-á pela fiscalização exercida pelo **Estado da Bandeira** e pelo **Estado do Porto**.

Estruturalmente, a divisão de responsabilidades está bem definida e o autor está convencido que essa sistemática não custa barato e o país que pretende desenvolver uma Marinha Mercante (MM) eficaz deve estar, financeiramente, em condições de investir em infra-estrutura.

SEÇÃO III - CONVENÇÕES E OUTROS DOCUMENTOS DE INTERESSE DO SETOR MARÍTIMO BRASILEIRO

A profusão de documentos adotados pela organização acaba desvirtuando o caráter internacional a que se propõe, porque a maioria dos membros têm dificuldades em absorver e ratificar tais instrumentos.

Tentando minimizar este óbice, a sistemática de aceitação tácita possibilita que as Emendas entrem em vigor em uma determinada data, a não ser que sejam especificadamente rejeitadas por um terço das partes contratantes ou pelas partes contratantes, cujas frotas somadas representam mais de 50% da tonelagem mundial. Tal sistemática agilizou a entrada em vigor dos documentos, evitando a demora ocasionada pela ratificação de um número significativo de partes contratantes.

Face à quantidade de convenções, emendas, protocolos, resoluções e códigos existentes, o autor comentará, a seguir, somente aqueles que, a seu juízo, mais diretamente interferem no tráfego marítimo de interesse do Brasil, enfatizando as matérias mais significativas no contexto de cada Convenção.

Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS-74) e seu Protocolo (PROT-78)

A Convenção estabelece os padrões mínimos para a construção segura de navios e para os equipamentos básicos de segurança que devem existir a bordo, tais como os de combate a incêndio, de navegação, de salvatagem e de radiocomunicações. Contem, ainda, instruções operacionais que se referem a procedimentos de emergência, estabelece as inspeções regulares que devem ser feitas e regula a emissão de certificados.

Destaco a matéria que trata da adoção do **Sistema Marítimo Global de Socorro e Segurança (GMDSS)**, moderno sistema de comunicações eletrônicas por satélite para operações de busca e salvamento. Para a sua consecução, o novo sistema divide os oceanos em áreas, considerando a atual configuração dos equipamentos de comunicação existentes nos navios mercantes.

A DPC introduziu esse assunto nos currículos escolares e expediu Portarias, em 1991 e 1992, estabelecendo normas para a instalação das **Radiobalizas Indicadoras de Posição em Emergência (EPIRB)** e para a recepção do serviço **NAVTEX** internacional, respectivamente. A introdução do GMDSS levará ao abandono gradual a radiotelegrafia morse, cedendo lugar à telegrafia de impressão direta.

Outro assunto relevante é o que trata do **Código Internacional de Gerenciamento de Segurança (ISM CODE)** visando a gestão pela qualidade total a bordo e na companhia armadora. Esse gerenciamento atribuirá maiores responsabilidades aos proprietários e às companhias de navegação, que deverão implementar, em sua estrutura organizacional, um **Sistema de Gerenciamento de Segurança (SMS)**, que aborde: uma política de segurança e de proteção ao meio-ambiente; normas para a participação de acidentes; instruções para enfrentar emergências; procedimentos para a realização de auditorias internas; e revisão administrativa.

A fim de possibilitar práticas seguras de operacionalidade dos navios, as empresas deverão possuir, em seu quadro funcional, técnicos capazes de monitorar todos os aspectos de segurança e de prevenção de poluição pelos navios, bem como apoiar os Comandantes com os meios materiais e de pessoal necessários.

Com relação às **Normas para Concessão de Licença de Construção, Alteração e Reclassificação de Embarcações**, a DPC simplificou-as, através de Portaria, em 1994. Como resultado, as licenças de construção de embarcação passaram a ser concedidas pelas Capitânicas e os planos de construção poderão ser apreciados e aprovados, opcionalmente, por uma Sociedade Classificadora credenciada, acarretando desta forma uma redução significativa no tempo de emissão dessa licença.

A DPC normatizou, em 01 de dezembro de 1994, o **Sistema de Controle de Navios pelo Estado do Porto (Port State Control, PSC)** possibilitando a inspeção dos certificados e

da situação geral e operacional dos navios nacionais e estrangeiros surtos nos portos nacionais. A crescente preocupação com os navios em condições de segurança abaixo dos padrões mínimos, "**substandard**", no tráfego marítimo mundial fazem valer as prerrogativas do PSC como um eficaz elemento inibidor da presença desses navios, quase sempre arvorando bandeiras de conveniência.

A fim de tornar essas inspeções mais eficazes, fez-se necessário a preparação de vistoriadores, através de cursos de formação.

Com o propósito de evitar a fraude, a IMO desenvolveu um esquema de numeração de **identificação de navios** e a DPC, através de Portaria de 1995, tornou obrigatória essa identificação para navios de passageiros e para os de carga, enquadrados nas classes de navegação de longo curso e de grande cabotagem. A exceção é feita aos navios de guerra ou de tropa, embarcações de esporte e recreio, navios de madeira, aerobarcos, diques flutuantes, etc.

Convenção sobre as Regras Internacionais para Evitar Abalroamento no Mar (RIPEAM)

A Convenção, de ampla aceitação, está em vigor no Brasil desde 1977, e estabelece as regras básicas de **trânsito no mar**, como ações para evitar colisões, direitos de passagem, velocidade segura e procedimentos em canais estreitos e sob condições de baixa visibilidade.

A contribuição dessa convenção para diminuir os riscos de colisão é inegável.

O CIAGA, em convênio com a Petrobrás, adquiriu em 1992 um "full bridge simulator", simulador de manobra composto de equipamentos que simulam um passadiço moderno

de navio mercante, que possibilita aos praticantes de práticos e aos alunos do EPM exercitarem manobrabilidade, atracação e desatracação, manobras assistidas por rebocador, manobras em canais restritos, navegação eletrônica, treinamento de colisões, regras de governo, etc.

Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios e seu Protocolo (MARPOL 73/78)

No contexto das preocupações para que tenhamos nossos mares, portos, rios e lagos, isentos de violações nocivas a seu equilíbrio ecológico, percebe-se a importância de adotar medidas preventivas e planos de contingência, visando a contenção dos efeitos danosos da poluição.

MARPOL, estabelece regras para a preservação do meio-ambiente dos mares e costas contra a poluição, através da eliminação completa da poluição do ambiente marinho por óleo e outras substâncias nocivas e a minimização dos despejos acidentais de tais substâncias. O Brasil ratificou a Convenção em 1988.

Os acidentes poluidores têm provocado, através da mídia, um grande impacto internacional, devido a divulgação em tempo real dos acontecimentos, o que faz aumentar a sensibilidade pública perante as agressões ao meio-ambiente.

A IMO, as Organizações Governamentais e as ONG vêm realizando esforços consideráveis no sentido de identificar os problemas que mais afetam o setor, delinear as estratégias de atuação em busca de soluções para a prevenção do risco de acidentes, conceber as melhores técnicas de combate à poluição e apelar para a cooperação entre os Estados.

Recentemente, o Rio de Janeiro foi palco da II Conferência das Nações Unidas para o Meio-Ambiente e Desenvolvimento. Dentro dos assuntos debatidos na ocasião, destacamos o que trata de poluição.

Além da Conferência ter revelado uma conscientização e preocupação com os fatores ambientais, ela enfatizou o princípio básico, que o meio-ambiente constitui um problema que interessa a toda a humanidade e está acima dos interesses políticos.

No universo das medidas que devem ser tomadas para reduzir ou eliminar a poluição marinha, o autor considera três grandes áreas de intervenção: a prevenção, o combate e a legislação aplicável.

Na área da prevenção: a formação e treino das tripulações, instalações para recepção de resíduos em terra, vigilância marítima e aérea, estabelecimento de estações de tratamento de águas residuais, fiscalização, etc

Na área de combate à poluição: planos setoriais de intervenção, meios e equipamentos de intervenção, exercícios, desenvolvimento de tecnologias, Acordos de Cooperação, identificação de áreas sensíveis, etc

Na área de legislação aplicável: estabelecimento de ordenamento jurídico rigoroso e regulamentação das Convenções e Acordos .

A maioria dos acidentes graves nos últimos anos, aconteceu com navios petroleiros, por razões que vão desde a idade desses navios e a manutenção deficiente do casco e tanques, até a ausência de sistemas de segurança contra incêndio.

Uma tendência atual é a construção de navios de duplo casco e com sistemas modernos de segurança contra incêndios. Alguns países desenvolvidos têm proibido a entrada de petroleiros sem duplo casco em suas águas.

A DPC dando prosseguimento aos esforços de cooperação técnica que vêm sendo desenvolvidos pela IMO, conduziu o Seminário Nacional Marpol 1995 no CIAGA. Fruto desse seminário, algumas recomendações deverão ser implementadas no sentido de minimizar este assunto tão importante, que é a manutenção de nossos mares, portos, rios e lagos isentos de violações nocivas a seu equilíbrio ecológico, assegurando desta forma o desenvolvimento sustentável.

A DPC e as entidades de classe trabalham na divulgação das regras da Marpol, e os empresários conscientizam os marítimos, apresentando dados estatísticos atualizados relativos a acidentes ocorridos, independente das fiscalizações. Cursos estão sendo desenvolvidos, no sentido de formar e treinar vistoriadores capacitados à verificação do cumprimento das regras Marpol.

A fim de proteger nossas hidrovias da poluição, devemos adequar a legislação nacional pertinente às regras internacionais em vigor.

A legislação brasileira, relativa à proteção do meio ambiente, a partir de 1967, deu grandes passos no que se refere à poluição das águas.

A Lei nº 5357 de 17 de novembro de 1967 estabeleceu penalidades às embarcações e terminais marítimos e fluviais que lançarem detritos ou óleo em águas brasileiras. Na realidade, esta Lei encontra-se desatualizada porque não tem acompanhado a evolução da legislação

internacional que trata do assunto.

As deficiências observadas nessa Lei, levou o Poder Executivo a criar um GT para elaborar um Projeto de Lei(PL), que colocasse a legislação brasileira sobre poluição das águas, em sintonia com a legislação internacional. O PL encontra-se tramitando na Câmara.

No Brasil, a Carta Magna de 1988 trata a preservação do meio-ambiente como dever de todos: União, Estados, Município e cidadania.

Ressalto a Lei nº 6938 de 1981 que criou a Política Nacional do Meio-Ambiente e seus aditamentos, marcando importante mudança de rumo na prevenção e fiscalização da poluição e dos danos ecológicos.

Convenção Internacional sobre Prontidão, Resposta e
Cooperação em Casos de Poluição por Óleo (OPCR-90)

A "Estratégia para a Proteção do Meio Ambiente", vem desenvolvendo amplas ações e esforços, através dos comitês técnico-científico, para realçar a OPCR-90.

Conhecida como a " **Convenção da Cooperação**", estabelece uma espécie de plano de emergência internacional a ser usado de imediato em caso de acidente com derramamento de petróleo. O plano é baseado na cooperação internacional entre os Estados e na assistência mútua, desde a comunicação do acidente até a transferência de tecnologia, para reduzir os danos causados ao meio-ambiente.

Para tornar esta estratégia mais eficaz, a IMO adotou o " **Programa Global para a Proteção do Ambiente Marinho**", que fornece as bases para a coordenação das atividades de assistência técnica entre os países.

Seminários, treinamentos e troca de informações são os pontos mais importantes do programa, que possui como objetivos assistir os países em desenvolvimento a aumentar sua capacidade de proteger o meio-ambiente nas áreas marinhas e, melhorar a capacidade administrativa, científica e técnica de resolver os problemas ambientais relacionados às operações de navios.

A OPCR-90 serviu de base para as medidas que foram adotadas, em 1991, para combater a gigantesca poluição ocorrida no Golfo Pérsico, quando da guerra. O Brasil ainda não ratificou essa Convenção.

Convenção Internacional sobre a Formação de Marítimos, Expedição de Certificados e Serviços de Quarto (STCW-78)

A Convenção STCW-78 tem o propósito de padronizar, harmonizar, aperfeiçoar e ordenar as atividades de formação, certificação e habilitação do pessoal que opera as embarcações.

Esta Convenção de 1978 entrou em vigor, no Brasil em 1984. Reconhece-se que a segurança não depende exclusivamente das condições estruturais dos navios e de seus equipamentos mas também, e principalmente, do grau de preparo de suas tripulações.

A Convenção padroniza os requisitos internacionais de conhecimentos mínimos aceitáveis, que os marítimos devem possuir para tripular com segurança as embarcações.

A preocupação com os acidentes marítimos ocorridos ultimamente, ocasionados por erro humano, principalmente pela má formação ou pelo treinamento deficiente dos marítimos, aliado à necessidade de melhorar o processo de

expedição dos **Certificados de Habilitação**, levou os países membros a atualizarem a Convenção de 1978.

Para tal, em 1995, foi constituído um GT, do qual o Brasil fez parte, tratando de alterar a Convenção em vigor em sua forma de apresentação, elaborando um novo texto mais simples e anexando um código contendo prescrições de caráter técnico.

Alguns assuntos, listados a seguir, não chegaram a consenso nesse GT, tendo inclusive o Brasil se posicionado contrariamente:

- à "certificação alternativa", reduzindo o tempo do curso de formação do Oficial de máquinas; e
- o guarnecimento do passadiço por um só homem.

Entre as principais conclusões destacamos:

- uso de simuladores na formação do marítimo;
- adoção de processos de ensino padronizado; e
- maior credibilidade aos certificados de habilitação.

O Brasil confiante que as emendas aprovadas contribuirão para aumentar a segurança da navegação, adotou fevereiro de 1997 para a entrada em vigor da nova Convenção (STCW-95).

SEÇÃO IV- REDE OPERATIVA DE COOPERAÇÃO MARÍTIMA REGIONAL ENTRE AS AUTORIDADES MARÍTIMAS (ROCRAM)

A ROCRAM, instituída em 1983, é a segunda vinculação internacional, em importância, dos interesses brasileiros nos campos da segurança marítima, proteção do meio-ambiente marinho e cooperação técnica. O seu propósito

básico é a cooperação dos países da região, ante os problemas e fatos que lhes são peculiares.

Atualmente a **ROCRAM** está constituída dos países da América do Sul (exceto Guiana e Suriname), México, Panamá e Cuba. As Autoridades Marítimas latino-americanas reúnem-se regularmente a cada dois anos, no país sede de sua Secretaria, escolhida rotativamente por igual período.

A REDE tem realizado um grande número de eventos importantes, utilizando-se de financiamentos obtidos através do Programa Global da IMO para o Meio Ambiente, de recursos do Programa de Desenvolvimento das Nações Unidas (PNUD), e do apoio financeiro de países desenvolvidos.

O esforço conjunto dos países-membros em tratar temas como legislação marítima, ensino profissional marítimo, operações em terminais de petróleo, vistorias e certificações, prevenção da poluição marinha, transporte de mercadorias perigosas, planos de contingência em caso de acidentes de poluição e controle de navios pelo Estado do Porto, apresentam interesse direto e relevante para as atividades desenvolvidas pela DPC.

Um dos temas que se evidencia, diante do elenco listado acima, é o Sistema Regional de Controle de Navios pelo Estado do Porto, atuando em conformidade com os interesses e peculiaridades próprios dessa região.

À semelhança com o PSC, o propósito do sistema de controle, acordado em 1992 na VI Reunião da ROCRAM, em Viña del Mar, é inibir a operação de navios "substandard", em face da ameaça que representam. O acordo é de caráter operativo, dando prioridade aos procedimentos de inspeção em navios de passageiros, roll-on/roll-off, graneleiros,

petroleiros, gaseiros, quimiqueiros, etc.

Esses procedimentos de inspeção são conduzidos por pessoal qualificado, a nível de inspetores, com formação profissional superior.

Para esse processo dinâmico de controle, faz-se necessário a existência de uma Secretaria e de um Centro de Informações, a fim de manter as Autoridades Marítimas informadas sobre as inspeções realizadas e seus resultados.

**SEÇÃO V- CONTRIBUIÇÕES DOS PROGRAMAS DA IMO NA MARINHA
MERCANTE BRASILEIRA E SUAS ATIVIDADES CORRELATAS**

Segurança da Navegação

Compete à DPC supervisionar os inquéritos administrativos, instaurados pelas Capitânicas ou Delegacias, em primeira instância. O Tribunal Marítimo faz o julgamento técnico das causas e pune administrativamente seus responsáveis.

O propósito desses inquéritos é apurar as responsabilidades em casos de acidentes como naufrágio, encalhe, colisão, abalroamento, explosão, incêndio, alteração de rota, má estivagem da carga acarretando risco, recusa de socorro, etc.

É da responsabilidade da DPC aumentar a eficácia desses inquéritos, para a obtenção das estatísticas de acidentes e, conseqüentemente, melhorar as atividades preventivas.

É oportuno mencionar, com relação à segurança da navegação interior, o esforço que a DPC vem realizando para reduzir os acidentes com embarcações, principalmente, na

Região Amazônica.

Essa navegação, por suas peculiaridades, levou a Diretoria a elaborar dispositivos reguladores da navegação interior compatíveis com o tipo de transporte fluvial, adequados e fundamentados nas Convenções, Acordos e Códigos existentes.

A praticagem, outra atividade, também importante para a segurança da navegação, exige atualmente dos práticos uma formação profissional compatível com a moderna tecnologia disponível nos navios.

É competência da Polícia Naval (PN), as ações de fiscalização do cumprimento do Regulamento para o Tráfego Marítimo (RTM), normas decorrentes, Convenções, Acordos internacionais sobre navegação e poluição. Não é competência da PN a execução de ações preventivas e repressivas da alçada de outros órgãos federais, sem prejuízos da colaboração eventual, quando solicitada.

A ação da PN dar-se-á em águas sob jurisdição nacional e abrangerá o pessoal da Marinha Mercante, os armadores, as embarcações nacionais e estrangeiras e as obras às margens dessas águas, no que concerne à segurança da navegação, à defesa nacional e aos interesses navais.

Meio-Ambiente

A agressão aos oceanos e rios, por substâncias poluentes, prejudica os mecanismos que tornam a vida em nosso planeta possível.

Estudos oceanográficos têm demonstrado, que os oceanos não são apenas uma parte essencial da biosfera, mas deles provêm as mais essenciais interações biológicas, para

manter o equilíbrio na Terra.

Medidas de impacto deverão ser adotadas no sentido da preservação, dos oceanos e rios, contra a poluição causada pelo homem.

A DPC fiscaliza o cumprimento da Lei 5357/67 e do RTM, visando coibir o lançamento de óleo e detritos em águas nacionais. Podemos ainda citar dentre as mais importantes Convenções que tratam dessa matéria: a London Convention (LC-72); a Marpol 73/78; a Civil Liability Convention (CLC-69); e a OPCR.

No Brasil, é digno de registro o trabalho que a Petrobrás vem desenvolvendo na preservação do meio ambiente. A empresa destaca-se pelo melhor desempenho, dentre as maiores companhias de petróleo do mundo, no que diz respeito a combate a acidentes ecológicos com navios-tanque.

É animador saber que estudos conduzidos por grupos de especialistas internacionais concluíram, que na última década houve uma redução do nível de poluição causada pelo derrramamento de petróleo, em comparação com a década anterior.

Os mecanismos internacionais de prevenção à poluição têm contribuído para a educação ambiental e para a redução da poluição dos oceanos e rios.

Material da MM

Como já citado anteriormente, a SOLAS74 discrimina as dotações mínimas dos equipamentos, as medidas de precauções e as especificações de equipamentos de salvatagem, combate a incêndio, navegação e radiocomunicação.

A rápida evolução tecnológica do material de bordo, obriga às constantes atualizações de equipamentos e às novas especificações e dotações, em prol da segurança.

Situações peculiares na navegação interior exigem adaptações da legislação internacional.

O material da MM, constituído pelas embarcações brasileiras, estaleiros, carreiras, diques, etc é cadastrado pela DPC, a fim de permitir a manutenção de um banco de dados, permanentemente atualizado, de forma a atender às solicitações da Comunidade Marítima e possibilitar definir as **Normas Técnicas** e os testes, a que os materiais deverão ser submetidos, para obter o competente Certificado de Aprovação.

Sistemas de Vistorias

As vistorias servem para aferir os padrões de segurança dos navios e embarcações e para verificar se os mesmos cumprem os requisitos de segurança.

Visando tornar as vistorias mais eficientes, algumas medidas foram levadas a efeito pela **Autoridade Marítima**:

- consolidação das instruções e normas relativas às vistorias nas Normas para Navegação Marítima e Navegação Interior;

- obrigatoriedade dos Oficiais, designados para servir nas Capitânicas, Delegacias e Agências, participar de cursos no CIAGA;

- transferência, para as Sociedades Classificadoras credenciadas, das vistorias e emissão de Certificados relativos às Convenções e Códigos internacionais, ratificados pelo Brasil;

- criação de cursos de formação de inspetores, patrocinados pela ROCRAM;
- exigência de vistorias, por ocasião dos afretamentos; e
- obrigatoriedade de vistoria para navios com mais de 18 anos.

Tripulação

Nos últimos anos, tem havido uma tendência para reduzir as tripulações dos navios, isso faz sentido do ponto de vista econômico, mas nem todos estão convencidos de que essa é a solução correta.

Para impedir que a tripulação seja reduzida ao ponto de comprometer a segurança da navegação, a DPC fixa uma dotação de segurança, sendo que cada navio recebe uma dotação em função de suas características, idade e tipo de serviço a que se destina.

A DPC vem adequando os Cartões de Tripulação de Segurança (CTS) da frota mercante nacional de longo curso e de grande cabotagem às normas da IMO, considerando ainda o nível de automação do navio. Grande parte dos navios da Fronape, Docenave e Flumar já tiveram suas tripulações de segurança adequadas à essas normas, possibilitando as empresas competirem no mercado internacional.

A Diretoria, em 1994, implantou um novo "Sistema de Pessoal da Marinha Mercante" (SISPES), informatizado, que está em operação nas Capitânicas, Delegacias e Agências, proporcionando um controle sobre toda a carreira do pessoal.

Da mesma forma, a DPC vem habilitando os marítimos e fluviários, em conformidade com a STCW-78, através do CIAGA, do CIABA e das seções do Ensino Profissional Marítimo (EPM) das Capitânicas, Delegacias e Agências. A notável evolução da tecnologia de simulação, faz hoje dos simuladores um extraordinário recurso de ensino, capaz de substituir em parte o treinamento no mar.

Ainda no campo de treinamento marítimo, o Brasil atendendo a STCW-78 presta cooperação técnica internacional oferecendo bolsas de estudo a estrangeiros.

É oportuno lembrar, que visando uma melhor formação dos fluviários, o Fundo do Desenvolvimento do EPM tem custeado a construção de Agências-Escolas Flutuantes para atender os programas de treinamento e reciclagem de aquaviários, parte prática, cursos básicos e de aperfeiçoamento de convés e máquinas na Região Amazônica.

CAPÍTULO 4

O BRASIL E A IMO

SEÇÃO I-MARINHA MERCANTE, SITUAÇÃO ATUAL, PERSPECTIVAS

A atual crise na MM brasileira se manifesta por uma frota mercante operando com custos elevados, portos ineficientes e uma indústria naval desestruturada.

Os seguintes assuntos encontram-se em pauta e estão sendo discutidos, inclusive em plenário da Câmara, a fim de se definir um rumo para a MM brasileira: a indústria de construção naval; o sistema portuário; o transporte marítimo; o nível de emprego dos marítimos; o uso sustentável dos oceanos e rios; a Política para MM; os encargos sociais; a competitividade com outras bandeiras; a frota mercante; os incentivos ao setor; a tecnologia; o comércio exterior e interior; a navegação interior, etc

Dentro desse elenco de assuntos o autor passará a descrever aqueles que considera mais relevantes.

Construção Naval

Após quase vinte anos de evolução e prosperidade, a década de 70 e os primeiros anos de 80, período em que os estaleiros brasileiros encontravam-se praticamente em igualdade de condições com os melhores parques industriais do mundo, o setor industrial naval mergulhou em uma crise que atingiu níveis desastrosos. Essa fase difícil acarretou milhares de trabalhadores desempregados, uma frota envelhecida e um enorme atraso tecnológico, chegando finalmente a uma situação insustentável.

Nenhuma contratação de navios, obras em atraso, empresas sem saber o que planejar, tudo isso ocasionado

pelos equívocos do Estado e dos próprios empresários.

Felizmente esse quadro está se modificando, ainda que de modo acanhado e não muito previsível, através das mãos de arrojados empresários de navegação que estão arrendando estaleiros e construindo seus próprio navios, o que demonstra que a tão aguardada renovação da frota não pode mais ser adiada.

O Estado, consciente da necessidade de incentivar esse setor reiniciou o financiamento de navios pelo BNDES, com prazo de 15 anos e melhores taxas, reduziu as alíquotas para a importação de navipeças e reduziu o imposto para aquisição de máquinas nacionais.

O Brasil não pode almejar ser competitivo no comércio exterior sem dispor de uma frota mercante adequada e, para tal, a interferência do Estado, a meu juízo, é essencial seja através de subsídios ou por mecanismos protecionistas.

Portos

Sabe-se, que embora grandes esforços tenham sido realizados pelo Estado para modernizar os portos ao longo dos últimos 20 anos, o sistema portuário sempre foi um gargalo no desenvolvimento econômico do país.

As medidas que estão sendo discutidas para a modernização dos portos brasileiros, prevêm a privatização, o arrendamento de áreas portuárias, a modernização das facilidades portuárias, a reestruturação dos órgãos fiscalizadores de mão-de-obra e o treinamento dos portuários.

É oportuno fazer um comentário sobre os esforços do Congresso Nacional e demais autoridades na desregulamenta-

ção portuária. Com a extinção da Portobrás, pretendeu-se descentralizar o controle dos portos, em benefício dos Governos Estaduais e da iniciativa privada.

No intuito de acelerar a implantação da Lei nº 8630 de 25 de fevereiro de 1993, que "dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências", foram criados: o **Grupo Executivo de Modernização dos Portos (GEMPO)**; o **Conselho de Autoridade Portuária (CAP)**; e o passo seguinte será a constituição do **Órgão Gestor de Mão-de-Obra (OGMO)**.

Os efeitos da nova ordem portuária já começaram a ser sentidos, precisamente a partir da instalação do CAP, foro onde a iniciativa privada tem influenciado nas decisões das administrações portuárias.

A nível de controle de pessoal, o GEMPO já efetuou um árduo trabalho de cadastramento. Sabe-se hoje que são cerca de 60 mil os trabalhadores avulsos ou com vínculos na orla.

Prevê-se um maior interesse do setor privado na exploração dos portos ou das instalações portuárias dentro dos portos organizados, após superados os transtornos iniciais provocados quando das grandes mudanças estruturais. É esperado também que os armadores, exportadores, importadores, transportadores, agências marítimas e operadores de terminais concorram para assegurar uma fatia da área portuária, visando atuar como operadores portuários em toda sua plenitude.

Pretende-se iniciar a implementação das modificações, no setor portuário, através dos portos do Rio de Janeiro,

Santos (pilar do Mercosul), Paranaguá, Rio Grande e Vitória, de forma que sirvam de modelo para a nova organização das administrações dos demais portos.

Transporte Marítimo

Em se tratando da navegação mercante brasileira, um tema bastante polêmico e que encontra-se em evidência é a abertura da cabotagem às empresas estrangeiras.

É conhecido que em todo mundo a cabotagem recebe a proteção governamental por razões econômicas, logísticas e estratégicas. Mesmo nos EUA e em países da União Européia a cabotagem é vetada à concorrência internacional.

Considerada um equívoco, a abertura da cabotagem é tida como mais uma desinformação dos políticos, sendo a origem do problema a adoção de políticas que privilegiaram, no passado, o transporte rodoviário.

O Governo deixando, na década de 50, de investir em portos e ferrovias, além de ter subsidiado o combustível, desprestigiou a cabotagem, que perdeu assim o transporte de carga geral e de passageiros para o setor rodoviário. O custo portuário e a ineficiência da mão-de-obra avulsa também contribuíram para a derrocada da atividade da cabotagem.

Tempos mudaram e o Governo já não dispõe mais dos fartos recursos para investir na construção de novas estradas e mantê-las, assim sendo, o transporte marítimo volta a ser uma opção barata, dependendo apenas de vontade política e empresarial para incentivar esse setor.

A modernização dos portos, a introdução dos OGMO, o estabelecimento de regras estáveis de financiamento para a

construção naval e o promissor comércio com os países do Mercosul, a meu juízo, reativarão o transporte de cabotagem no país.

Nível de Emprego dos Marítimos

A categoria dos marítimos vem sendo penalizada, atualmente, pela falta de emprego.

Crise de aspecto político que responsabiliza também em parte os armadores, pelo fato de estarem optando por outra bandeira, no intuito de diminuir os encargos sociais de seus tripulantes.

Na verdade, acabamos reféns do corporativismo ou ditadura sindical da infra-estrutura portuária do país, que obstruiu as tentativas de modernização dos portos brasileiros, inviabilizou o transporte marítimo de carga e provocou desemprego.

Podemos afirmar que a falta de racionalidade da estrutura fiscal e os elevados encargos sociais vigentes também têm acarretado sérias consequências à navegação, podendo ser considerados como sendo as razões motivadoras do crescimento do uso da **Bandeira de Conveniência**.

Tal uso permite que o operador de um navio selecione tripulantes pertencentes a qualquer nacionalidade, assim o marítimo que pedir um menor salário certamente terá maiores chances de ser contratado.

O uso de tripulações multinacionais tem sido uma prática comum, em virtude de estar ocorrendo uma evasão da profissão de marítimo e devido aos altos encargos sociais.

A falta de emprego e as incertezas das perspectivas de uma carreira, são fatores que causam impacto no homem

do mar, em decorrência, os empregos em terra vêm exercendo uma atração maior sobre os marítimos, do que as perspectivas inerentes a de seu próprio emprego embarcado.

Essa crise social tenderá a minimizar, pois acredito que a classe será beneficiada com o desenvolvimento da navegação interior, com a reativação do parque industrial naval, com a criação do segundo registro e quando o Governo resolver subsidiar uma parcela dos custos das tripulações.

Uso Sustentável dos Oceanos e Rios

Mesmo considerando a defasagem tecnológica existente entre as grandes potências e os demais países, todos são unânimes em concordar que os oceanos e os rios estão poluídos e é preciso soar o sinal de alarme, para que providencias sejam tomadas, no sentido do uso sustentável dos oceanos e rios.

No domínio da poluição marítima devido a acidentes com navios petroleiros, como já dito anteriormente, a tendência recente aponta para uma diminuição. Contudo, o petróleo, sua produção, transporte e utilização merecem, ainda, reiteradas preocupações.

Na área das substâncias químicas nocivas, a crescente conscientização internacional e o trabalho desenvolvido pela IMO, tem conduzido a que programas de recuperação de extensas áreas ambientais venham a ser levadas a efeito.

A recuperação dos rios e outros cursos de água, a nível das substâncias químicas nocivas é bem mais complexa, aumentando o efeito da contaminação sobre a vida local.

Medidas de impacto deverão ser conduzidas para fazer

cessar, tão cedo quanto possível, as fontes poluidoras na sua emissão. Defendo também a opinião, que em todos os níveis do ensino, devem-se ministrar conhecimentos e informações detalhadas sobre a matéria.

Torna-se necessário determinação política para efetuar as devidas alterações às legislações existentes e impor medidas punitivas rigorosas.

Representantes de 35 países debatem atualmente o problema na Comissão Mundial Independente sobre Oceanos (IWCO), convocada pela ONU, com o objetivo de formular sugestões que possam subsidiar uma revisão da Convenção dos Direitos do Mar, referendada pela ONU em 1992 e endossada por mais de cem países.

SECÃO II- O BRASIL E A COOPERAÇÃO TÉCNICA

É importante o Brasil continuar apoiando as medidas adotadas pela IMO, desde que possibilitem um incremento da capacitação de nossa MM.

Com essa orientação, o Brasil desenvolveu graças à cooperação técnica da IMO e o apoio do PNUD, dois estabelecimentos de ensino profissional marítimo respeitados por toda a comunidade marítima internacional, o CIAGA e o CIABA.

Ambas as instituições destinam-se à formação de Oficiais da MM e ao recrutamento e treinamento de mão-de-obra profissional de graduados e subalternos.

Os cursos do EPM são divulgados a cada ano através do Programa de Ensino Profissional Marítimo (PREPOM) e tem como público alvo os armadores, as empresas de navegação e os sindicatos de classe ligados às atividades marítimas.

O CIAGA foi eleito em 1988 Centro Regional da Universidade Marítima Mundial, permitindo dessa forma uma padronização de treinamento marítimo à nível internacional. O CIAGA tem recebido alunos oriundos do Paraguai, Venezuela, Angola, Argentina, Bolívia, etc e administrado aulas, utilizando-se de modernas técnicas de ensino e de simuladores computadorizados de última geração.

Esse excelente trabalho de cooperação técnica possibilita a formação de pessoal, atualizando-os e aperfeiçoando-os nas várias fases da carreira, formando técnicos graduados e subalternos e ministrando um vasto programa de cursos atendendo às exigências internacionais.

Ressalto que a DPC e a Universidade Federal do Rio de Janeiro assinaram um Contrato de Cooperação e de Intercâmbio Científico e Tecnológico visando o desenvolvimento do EPM e o aperfeiçoamento profissional do pessoal da MM.

SEÇÃO III- OS OBJETIVOS DO BRASIL NA IMO

É interesse do Brasil a preservação de seu litoral livre da poluição e, na medida do possível, elevar os padrões técnicos de sua MM.

O Brasil compartilha os objetivos da IMO, tais como definidos no artigo primeiro da Convenção constitutiva que estabelece: "incentivar a adoção dos padrões mais elevados, desde que factíveis, de segurança marítima, eficácia da navegação e prevenção e controle da poluição marinha".

Todavia o Brasil, por atualmente contar com uma frota mercante reduzida e, ainda não dispor de tecnologia própria para a fabricação de equipamentos marítimos mais sofisticados, orienta sua atuação na IMO, no sentido de evitar que o mau uso da organização, por parte das potên-

cias marítimas, venha a constituir mais um obstáculo ao crescimento das atividades marítimas nacionais.

As potências marítimas, valendo-se do controle que exercem sobre os mecanismos da organização, têm levado a IMO a exigir certos padrões, os quais os países em desenvolvimento não têm acesso, obrigando-os assim a importar equipamentos ou adquirir a licença para a sua fabricação em território nacional.

Os países em desenvolvimento são praticamente compelidos a seguir as recomendações da IMO, apesar de muitas delas representarem ônus financeiro, por uma série de razões: se não o fizessem, seus navios não seriam registrados nas Sociedades Classificadoras; por ocasião da exportação de navios de construção nacional é necessário que estejam incorporados os requisitos técnicos e inovações tecnológicas recomendadas pela IMO; e a aceitabilidade dos certificados emitidos, em conformidade com as Convenções.

Atualmente, tem-se observado por ocasião dos trabalhos na IMO, uma certa cisão entre os países aliados aos EUA e os países Escandinavos, o que a meu juízo pode vir a minimizar a ação influenciadora existente por parte das potências marítimas. A criação da ROCRAM possibilitou a coordenação conjunta de um bloco de países, igualmente engajados nas metas de crescimento de suas MM, que certamente também exercerão influência nos programas de trabalho da Organização.

Em que pese o ônus financeiro ou outras inconveniências que possam representar as normas da IMO, há de se reconhecer a vantagem de se dispor de uma Organização

Internacional para o estabelecimento de critérios comuns de navegação.

Se inexistissem esses critérios internacionais, os países mais fracos correriam o risco de sofrer arbitrariedades, resultantes de exigências imprevisíveis e variáveis das Autoridades Marítimas dos países mais fortes.

O Brasil deve ter a plena consciência de que as condições convencionais entre os países são bem menos drásticas do que exigências unilaterais, e para tal é necessário que continue participando cada vez mais ativamente dos trabalhos da IMO.

SEÇÃO IV- FORMULAÇÃO DA POSIÇÃO BRASILEIRA

A participação do Governo brasileiro junto à IMO é exercida, somente, pelo Embaixador do Brasil em Londres com a assessoria de um Oficial da MB, como Conselheiro para Assuntos Marítimos, que atua na estrutura da Embaixada.

O Conselheiro tem assento também no Conselho de Representantes da Universidade Marítima Mundial e participa das reuniões da Assembléia, Conselho, Comitês, e Subcomitês técnicos da IMO.

O Ministério das Relações Exteriores (MRE) é "o órgão político administrativo encarregado de auxiliar o Presidente da República na política exterior do Brasil, assegurar sua execução e manter relações com os Governos estrangeiros e os Organismos internacionais".

Em 1965, foi criado o Grupo de Trabalho Interministerial para assuntos da IMO (GTI-IMO). Este órgão colegiado composto por representantes de diversas entidades e

Ministérios é coordenado pelo MRE, através de sua Divisão de Transporte Serviços e Comunicação.

Os propósitos do **GTI-IMO** são:

- adotar as providências necessárias para que os assuntos tramitem com a devida urgência pelos órgãos competentes;

- estudar os assuntos, propondo medidas relativas às posições a serem defendidas pelo Brasil; e

- preparar as instruções para as delegações brasileiras que comparecem às reuniões.

Os assuntos são conduzidos pelo GTI-IMO em dois níveis: técnico e político.

No âmbito do Ministério da Marinha, esses assuntos são conduzidos em conformidade com a Armadainst 10-01B, sendo o Estado-Maior da Armada (EMA) o responsável pela supervisão da participação das OM envolvidas e pela elaboração da posição final da MB.

Compete à DPC coordenar, junto à Comunidade Marítima, os assuntos técnicos e, para tal, antes de cada Assembléia, Conselho, Comitês e Subcomitês, realiza reuniões técnicas preliminares, para que os representantes das organizações públicas e privadas interessadas tenham a oportunidade de analisar os temas em pauta, antes da reunião final para fechamento da posição.

Tem-se observado, por ocasião das reuniões técnicas, um desinteresse por parte de algumas representações, o que tem prejudicado a condução dos trabalhos e retardado o estabelecimento da solução ou posição final.

Por outro lado, é digno de registro a participação da

Petrobrás e Docenave nessas reuniões, possibilitando inclusive uma mudança de postura brasileira na IMO, pois temos elaborado "papers" e os transmitido à Organização, a fim de serem analisados pelos demais Estados-Membros.

Convém ressaltar que a organização da DPC está voltada não apenas para cumprir as normas internacionais, mas para adaptá-las e, se for o caso, simplificá-las para a navegação de cabotagem e interior. Em se tratando dos rios internacionais, são feitos Acordos com os países envolvidos, em que as Convenções e Códigos da IMO são referências fundamentais.

A nível político, a coordenação pertence ao MRE que, elaborará a posição, a qual será apresentada pela Representação Brasileira.

Para cada posição é esperado haver, pelo menos, uma reunião a nível técnico na DPC e outra a nível político no MRE.

Embora a IMO seja um organismo eminentemente técnico, a responsabilidade pela direção dos trabalhos coordenadores da posição no foro, compete a um órgão político o MRE, o que lhe atribui o papel de conciliador e árbitro, no caso de eventuais posições divergentes e, a garantia de coerência da posição brasileira com a adotada nos demais organismos intergovernamentais.

Depois que uma Convenção Internacional é assinada no âmbito da IMO, o MRE a remete para a aprovação do Congresso Nacional, ratificação e promulgação pelo Presidente da República, quando da entrada em vigor a nível internacional.

Após esse trâmite, a legislação internacional marítima

ma se incorpora à legislação nacional, de modo a permitir que a Comunidade Marítima Brasileira adote os mesmos parâmetros que são utilizados em todo o mundo e com força de Lei, em nosso país.

SEÇÃO V- GRAU DE PARTICIPAÇÃO BRASILEIRA NAS SESSÕES DA IMO

Historicamente, o Brasil só aceitou a Convenção constitutiva da IMO 15 anos após sua assinatura. Entretanto, desde que começou a participar das sessões, o fez de forma coerente e construtiva, a despeito das pressões exercidas pelas potências marítimas naquele foro internacional.

Devemos considerar que a participação das potências marítimas tem sido mais ativa e eficaz do que a dos países em desenvolvimento, o que lhes garante senão permanência pelo menos rotatividade nos órgãos decisórios da IMO.

O elevado nível técnico das reuniões tem colocado os países em desenvolvimento em situação de desvantagem e, as potências marítimas em posição de superioridade técnica, por disporem de tecnologia avançada e conseqüentemente estabelecerem os "padrões mais elevados" nas resoluções.

A meu juízo, a participação brasileira atual junto à IMO está abaixo do desejável e atribuo a um dos fatores, que de certo modo dificulta a atuação parlamentar do Brasil, à insignificante participação de funcionários brasileiros na estrutura da Organização, provavelmente, por contenção de despesas.

Naturalmente, que a existência de mais funcionários na parte administrativa não seria decisiva na defesa de nossas posições, entretanto facilitaria sobremaneira a

atuação parlamentar e agilizaria a tramitação e análise de documentos de nosso interesse.

A solução ideal, apesar de ser descartada por considerações de ordem financeira, seria a manutenção, tanto no Brasil quanto em Londres, de uma equipe numerosa formada por Oficiais da MB e da MM, peritos, técnicos, juristas e representantes dos Sindicatos, todos sob a coordenação do Ministério da Marinha, no trato de assuntos técnicos.

Ressalto a conveniência do Brasil continuar se fazendo presente em todas as sessões daquele foro internacional, para evitar a imposição de critérios internacionais que não correspondam aos nossos interesses.

CAPÍTULO 5

CONCLUSÃO E SUGESTÕES

Na presente monografia, tecemos considerações sobre a Organização Marítima Internacional, ressaltando sua estrutura, seu programa de cooperação técnica e a participação do Brasil junto àquela Organização.

É notória a contribuição prestada, à nível internacional, pelas medidas adotadas relativas à segurança da navegação, à vida humana no mar e à prevenção da poluição do meio-ambiente marinho. As Convenções e Códigos ratificados pelo Brasil têm influenciado significativamente nossa Marinha Mercante, tornando-a mais segura e menos poluidora.

Apesar da disparidade tecnológica existente, entre as potências marítimas e os demais Estados-Membros, é preciso que estes Estados se dêem conta da necessidade de atuarem, sem inibições ou constrangimentos, e encarem as realizações e experiências dos desenvolvidos como dados concretos da realidade, e não como obstáculos ou desestímulos às suas legítimas aspirações de participação e mudança.

Existe um forte apelo e disposição da Comunidade Marítima Brasileira em melhorar os setores da construção naval, do transporte marítimo e fluvial, do sistema portuário e da formação de pessoal, porque novos mercados estão surgindo e a competitividade é fundamental nessas áreas.

Com relação à classe política, é preciso que o Estado estabeleça novas regras que permitam tal competitividade, frente aos armadores estrangeiros e, em última instância, à renovação da frota, além de priorizar a votação de Leis

que ora se encontram tramitando no Congresso e que beneficiam o setor marítimo.

Para viabilizar o transporte marítimo e torná-lo atraente, em relação ao transporte rodoviário, alguns segmentos já se sensibilizaram e reduziram os preços das tarifas portuárias e da mão-de-obra avulsa.

Os primeiros passos foram dados para a consolidação do transporte marítimo e já surtiram efeitos, como a inauguração de serviços portuários beneficiando, principalmente, o Mercosul.

Nessas condições, este trabalho tentou demonstrar que é importante o Brasil prosseguir participando, cada vez mais intensamente das atividades da IMO, a fim de evitar que os critérios adotados internacionalmente representem obstáculos ao crescimento das atividades marítimas brasileiras.

Com a finalidade de otimizar o aproveitamento da IMO, e conseqüentemente melhorar o tráfego marítimo internacional de interesse do Brasil, julgo pertinente alinhar algumas sugestões:

- Fomentar o recrutamento de funcionários de nível superior para servir na estrutura da IMO;
- Destinar uma verba anual ao Conselheiro de Assuntos Marítimos, para representação e atendimento de suas necessidades básicas;
- Estimular a armação nacional, as empresas de construção naval e demais segmentos marítimos, para que tenham participação mais ativa nas reuniões técnicas realizadas na DPC;

- Acelerar a tramitação dos documentos oriundos da IMO, através de correio eletrônico ou datafax, de forma a possibilitar a apresentação da posição brasileira em tempo hábil;

- Incentivar/subsidiar a indústria à nacionalização de equipamentos recomendados pela IMO;

- Reavaliar a posição brasileira diante das Convenções ainda não ratificadas;

- Evitar a inércia administrativa existente entre os diversos órgãos dos setores público e privado, no trato dos assuntos da IMO;

- Incentivar à pesquisa e o desenvolvimento de novos produtos e equipamentos marítimos;

- Investir na formação de recursos humanos de alta qualidade;

- Delinear estratégias de atuação, na busca das melhores soluções para a prevenção do risco de acidentes e concepção de novas técnicas de combate à poluição;

- Promover uma campanha de conscientização, junto à opinião pública, dos riscos que a poluição representa;

- Tornar mais atrativa a profissão de marítimo;

- Promover o desenvolvimento de Centros de Estudos Marítimos, com o propósito de desenvolver trabalhos sobre as potencialidades das aquavias e criar banco de dados;

- Conduzir uma política de alianças com outros Estados-Membros, visando exercer uma maior influência nos trabalhos da IMO;

- Efetivar o funcionamento dos OGMO e do CAP;

- Recuperar e incentivar o crescimento dos setores ligados à navegação marítima;

- Criar um curso superior de formação de executivos para a atividade marítima;

- Aumentar o número de vistoriadores de navios; e

- Fomentar o treinamento dos portuários.

Finalmente, cabe acentuar que os propósitos da IMO não poderiam nunca ser atingidos pelos países individualmente, por mais poderosos que fossem. Os objetivos só podem concretizar-se quando resultantes de ações concertadas da Comunidade Marítima Internacional.

Para tanto, como a monografia tenta demonstrar, a IMO deve esforçar-se na busca do ponto de equilíbrio entre os padrões mais elevados e aqueles internacionalmente factíveis.

BIBLIOGRAFIA

1. ANUÁRIO PORTOS E NAVIOS 90/91. Rio de Janeiro: Portos e Navios, 1991.
2. ANUÁRIO PORTOS E NAVIOS 93/94. Rio de Janeiro: Portos e Navios, 1994.
3. ACORDO DE VIÑA DEL MAR. Acordo de Viña Del Mar... Rio de Janeiro: Diretoria de Portos e Costas, 1992.
4. ARAÚJO, Fernando S. N. de. 11 de junho: Também Marinha Mercante. Revista do Clube Naval, Rio de Janeiro, v.300, p. 39-45, 1996.
5. BALANÇO mostra novidades. Portos e Navios, Rio de Janeiro, p.12-16, jan, 1996.
6. BRASIL, Constituição. Constituição: República Federativa do Brasil, 1988. Brasília: Senado Federal, Centro Gráfico, 1988.
7. BRASIL. Decreto nº 87648, de 24 de setembro de 1982. Aprova o Regulamento para o Tráfego Marítimo (RTM). Diário Oficial da [República Federativa do Brasil], Brasília, 25 set.1982.
8. _____. Decreto nº 1265, de 11 de outubro de 1994. Aprova a Política Marítima Nacional (PMN). Diário Oficial da [República Federativa do Brasil], Brasília, 13 out. 1994. Seção 1. Publicada no Bol. MM n. 10/94. Tomo I.
9. _____. Decreto-Lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1969. Dispõe sobre a Organização da Administração Federal, estabelece diretrizes para a reforma administrativa e dá outras providências. Diário Oficial da [República Federativa do Brasil], Brasília, 27 de fev. 1967.
10. BRASIL. Escola de Guerra Naval. EGN-215A. Guia para elaboração de teses e monografias. Rio de Janeiro, 1981.

11. BRASIL. Estado-Maior da Armada. ARMADAINST n° 10-01B de 21 de julho de 1993. Participação da Marinha nos Trabalhos da Organização Marítima Internacional (IMO).
12. BRASIL. FI-219A. Guia para elaboração de referências bibliográficas. Rio de Janeiro, 1992.
13. BRASIL. Lei n° 5357, de 17 de novembro de 1967. Estabelece penalidades para embarcações e terminais marítimos ou fluviais que lançarem detritos ou óleo em águas brasileiras e dá outras providências. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], Brasília, 22 nov. 1967. Publicado no Bol. do MM n.50/67.
14. _____. Lei n° 6938, de 31 de agosto de 1981. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio-Ambiente seus fins e mecanismos de formulação e aplicação e dá outras providências. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], Brasília, 02 set. 1981.
15. _____. Lei n° 7573, de 23 de dezembro de 1986. Dispõe sobre o Ensino Profissional Marítimo. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], Brasília, 30 dez. 1986.
16. _____. Lei n° 8630, 25 de fevereiro de 1993. Dispõe sobre o regime jurídico de exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], Brasília, 26 fev. 1993. Seção 1. Publicada no Bol. do MM n. 03/93. Tomo I.
17. _____. Lei Complementar n° 69, de 23 de julho de 1991. Dispõe sobre as normas gerais para a organização, preparo e o emprego das Forças Armadas. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], Brasília, 24 jul. 1991.
18. BRASIL. Ministério da Marinha. Diretoria de Portos e Costas. Boletim Informativo Marítimo, Rio de Janeiro v. 2, n.4, p.1-71, out./dez.1994; v.3, n.1, p.1-58, jan./mar.1995; n.2, p.1-54, abr./jun.; n.3, p.1-54, jul./set.; n.4, p.1-66, out./dez.; v.4, n.1, p.1-55, jan./mar. 1996.

19. BRASIL, Ministério da Marinha. Diretoria de Portos e Costas. Portaria nº 011 de 31 de março de 1993. Aprova as instruções específicas para o reconhecimento de entidade, empresas ou organismos que representarão o Governo brasileiro na realização de vistorias, inspeções e respectiva emissão de certificados relativos às Convenções Marítimas Internacionais das quais o Brasil é signatário, que a esta acompanham.
20. _____. Ministério da Marinha. Diretoria de Portos e Costas. Portaria nº 023 de 13 de maio de 1994. Aprova as normas para o emprego de rebocadores que a esta acompanham.
21. _____. Ministério da Marinha. Diretoria de Portos e Costas. Portaria nº 034 de 4 de agosto de 1994. Aprova as normas para a concessão de licença de construção, alteração e reclassificação de embarcações que a esta acompanham.
22. _____. Ministério da Marinha. Diretoria de Portos e Costas. Portaria nº 040 de 18 de novembro de 1994. Institui um Sistema de Controle de Navios pelo Estado do Porto. Publicada no Bol. do MM nº 12/94. Tomo I
23. _____. Ministério da Marinha. Diretoria de Portos e Costas. Portaria nº 007 de 09 de março de 1995. Determina que sejam realizadas vistorias de condição, por Sociedades Classificadoras reconhecidas pelo Governo brasileiro, em todos os navios graneleiros construídos há mais de 18 anos.
24. _____. Ministério da Marinha. Diretoria de Portos e Costas. Portaria nº 008 de 09 de março de 1995. Determina que sejam realizadas vistorias de condição, por Sociedades Classificadoras reconhecidas pelo Governo brasileiro, em todos os navios de passageiros estrangeiros afretados por empresa nacional, para operar exclusivamente em águas brasileiras.
25. _____. Ministério da Marinha. Diretoria de Portos e Costas. Portaria nº 011 de 11 de março de 1995. Aprova as normas e procedimentos para a navegação interior que a esta acompanham.

26. _____. Ministério da Marinha. Diretoria de Portos e Costas. Portaria nº 020 de 28 de abril de 1995. Aprova as normas e procedimentos que devem ser adotados para o acompanhamento do tráfego de navios mercantes na área de responsabilidade marítima SAR no Brasil. Publicado no Bol. do MM nº 05/95. Tomo I.
27. _____. Ministério da Marinha. Diretoria de Portos e Costas. Portaria nº 050 de 18 de outubro de 1995. Aprova os procedimentos para aquisição de identificação de navios.
28. BRASIL. Ministério da Marinha. Estado-Maior da Armada. Portaria nº 019 de 22 de janeiro de 1996. Aprova o Regulamento da Diretoria de Portos e Costas. Publicado no Bol. do MM nº 01/96. Tomo I.
29. BRASIL terá Secretaria de Transporte Aquaviário. O Globo, Rio de Janeiro, 13 jul. 1995. Economia, p.34.
30. CABOTAGEM tem prejuízos com navios estrangeiros. Jornal do Comércio, Rio de Janeiro, 3 fev. 1994, p.12.
31. CONVENÇÃO Internacional para Prevenção da Poluição por Navios (1973). Protocolos etc., 1978. 17 fev.
32. CONVENÇÃO Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (1974). Protocolos etc., 1978. 17 fev.
33. CONVENÇÃO Internacional sobre normas de treinamento de marítimos, expedição de certificados e serviços de quarto (1978).
34. CONVENÇÃO sobre o Regulamento Internacional para Evitar o Abalroamento no Mar (1972).
35. DIAS, Caetano. Poluição. Anais do Clube Militar Naval, Lisboa, v. 123, n. 10/12, p. 725-756, out./dez. 1993
36. EM fase de expectativas. Portos e Navios, Rio de Janeiro, p. 23-26, jan. 1996.
37. FH cria grupo para intervir em portos. O Globo, Rio de Janeiro, 27 abr. 1995.

38. FH garante: Lei dos Portos será cumprida. O Globo, Rio de Janeiro, 28 abr. 1995. Economia, p. 24.
39. FONSECA, Luiz Henrique Pereira da. Organização Marítima Internacional (IMO): visão política de um organismo especializado das Nações Unidas. Brasília: Ministério das Relações Exteriores, 1989.
40. OBINO, José Luiz Feio. A DPC nos dias atuais. Revista do Clube Naval, Rio de Janeiro. v. 299, p.19-21, 1996.
41. _____, José Luiz Feio. A atuação da Diretoria de Portos e Costas. Rio de Janeiro, EGN, 1996. Palestra proferida na EGN em 09 abr. 1996.
42. _____, José Luiz Feio. O papel da Diretoria de Portos e Costas no contexto do Sistema de Mobilização Setorial da Marinha: situação atual, óbices e perspectivas. Rio de Janeiro, EGN, 1996. Palestra proferida na EGN em 20 jun. 1996.
43. ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL. Message from the Secretary-General of IMO on the occasion of world maritime day 1995, Londres, 1995.
44. SEM bons momentos. Portos e Navios, Rio de Janeiro, p.18-20, jan. 1996.
45. SIANO, Luiz Roberto Leven. A IMO e o problema da poluição causada por navios. Navegação, Rio de Janeiro, v.7, n. 71, p. 27-29, jul./ago. 1992.
46. TEIXEIRA, Jorge Leão. S.O.S. da Marinha Mercante. Problemas brasileiros, São Paulo, v. 32, n.308, p.4-11, mar./abr. 1995.
47. TORREALBA, Gonçalo Borges. Os rumos da Marinha Mercante brasileira. Revista do Clube Naval, Rio de Janeiro, v. 299, p. 12-13, 1996.

ESTE LIVRO DEVE SER DEVOLVIDO
NA ÚLTIMA DATA CARIMBADA

24 ABR 1997

25/05/2000

13 JUL 2000

09 MAR 2002

24 SET 2003



00116540004540

A Organizacao Maritima Internaci
8-C-75

MINISTÉRIO DA MARINHA
ESCOLA DE GUERRA NAVAL

Biblioteca



00116540004540

A Organização Marítima Inte

8-C-75

09 MAR 2002 CC/Cervellh. Nch
24 SET 2003 CC Polido

Segabinaze, Rodolfo de Oliveir
a

A Organização Maritima Interna
cional (IMO) a sua importancia
para o desenvolvimento do tra
8-C-75

(4540/97)