

CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA

SUPERINTENDÊNCIA DE ENSINO DE MÁQUINAS

CURSO DE APERFEIÇOAMENTO PARA OFICIAL DE MÁQUINAS

A IMO E A POLUIÇÃO MARÍTIMA AMBIENTAL

Por: Paulo Cesar de Almeida

Orientador
Délio Henriques de Almeida

Rio Janeiro
2009

CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA
SUPERINTENDÊNCIA DE ENSINO DE MÁQUINAS
CURSO DE APERFEIÇOAMENTO PARA OFICIAL DE MÁQUINAS

A IMO E A POLUIÇÃO MARÍTIMA AMBIENTAL

Monografia a Superintendência de Ensino de máquinas como requisito inicial para conclusão do curso de aperfeiçoamento para oficial de máquinas.

Por: Paulo Cesar de Almeida

Rio de Janeiro
2009

CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA
SUPERINTENDÊNCIA DE ENSINO DE MÁQUINAS

CURSO DE APERFEIÇOAMENTO PARA OFICIAL DE MÁQUINAS**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: _____

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho de monografia em primeiro lugar a minha esposa,
Minha maior incentivadora, minha família, meus pais e meus irmãos.
Fruto de muitos esforços, dedicado aos estudos e a pesquisa, viajando exercendo
minhas atividades profissionais, em casa quando em descanso e no momento
fazendo APMA.

A todos Muito obrigado

AGRADECIMENTO

Agradeço a Deus e a todos que contribuíram na formação desta monografia. Meus professores, instrutores e aqueles que todos os dias se esforçaram deixando parte de suas vidas diariamente, em forma de trabalho, contribuindo para a estrutura do CIAGA.

RESUMO

As pesquisas realizadas através de literaturas (livros, folhetos e revistas) contribuíram bastante para o enriquecimento deste trabalho. A poluição ambiental marítima está intrinsecamente ligada ao pessoal de bordo e portuários. Estão melhores preparados para contribuir com os com a IMO, que aperfeiçoa regras e normas aprovadas pela Assembléia dos países membros ou signatários, dando origem as convenções. Grandes acidentes com navios poluindo com óleo rios e mares, contribuíram para o aperfeiçoamento de novas convenções. A cada ano cresce o número de navios automatizados, a tonelagem por países também aumentam e com isso a probabilidade de incidência em acidentes eleva-se. A conscientização deve ser propagada em todas as camadas sociais, e todas as pessoas devem contribuir para amenizar a poluição ambiental marítima. A construção naval sob controle da legislação na fabricação de navios deveria projetar tanques específicos, conhecido como tanque slop, em todos os tipos de embarcações. Estar sobre a superfície do mar requer um tanque segregado e específico, o objetivo principal deste, é armazenar resíduos e águas oleosas. As instalações portuárias devem estar mais preparadas, como acontecem nos terminais onde atracam os navios do tipo petroleiro. Quando a embarcação aportar, seja qualquer tipo de carga, contêineres, químicos ou graneleiros essa instalação portuária deve estar preparada para receber carga do tanque segregado com resíduos (MARPOL: anexos I, II, III,IV, V e VI) que por mais tratado que esteja jamais deveria ser despejado no mar e

sim em reservatórios no cais do porto, pronto com conexões e canalizações para receber e armazenar esta carga residuosa que deve ser processada, reciclada e amenizada assim a sua nocividade no retorno para rios e mares contribuiria para preservação da vida marinha e humana que tanto depende da água.

Entende-se por substâncias nocivas: qualquer substância que se despeja no mar e é capaz de causar mal para saúde humana, danificar os recursos biológicos e a vida marinha, prejudicar as atividades recreativas ou interferir com outras utilizações legítimas do mar e incluir toda substância sujeita ao controle das convenções.

Há muitas convenções internacionais direcionadas aos assuntos da poluição marinha por óleo, as quais podem ser acessadas junto a própria IMO. A convenção sobre a responsabilidade civil em danos causados por poluição de óleo, realizada em Bruxelas em 1969, tem como objetivo principal estabelecer o limite de responsabilidade civil por danos a terceiros causados por derramamento de óleo no mar, excluindo-se os derivados claros como gasolina, óleo diesel e querosene, criando assim um sistema de seguro compulsório, que se aplica aos navios petroleiros dos países signatários a esta convenção. Ela está ratificada por setenta e nove países membros da IMO de acordo com a MARPOL (convenção internacional para a prevenção da poluição causada por navio).

A IMO através de sua convenção MARPOL toma algumas medidas acordadas que se aperfeiçoam com a situação dos fatos e acontecimentos mais recentes entre navios e poluição ambiental.. A necessidade de realizar vistorias iniciais, periódicas e intermediárias nos navios. Proibição da descarga de óleo ou misturas oleosas no mar, a menos que o navio esteja a mais de cinquenta milhas da costa terrestre mais próxima, navegando em sua rota, que o regime de descarga não exceda 60 litros por milhas náutica. A descarga poderá ser feita desde que o navio possua sistema de monitoramento e controle de descarga de óleo e separador de água /óleo em perfeito estado de operação. Proibição de descarga de óleo ou misturas oleosas no mar, para os demais navios com arqueação igual ou superior a 400 toneladas, provenientes dos tanques de combustível e porões de compartimentos de máquinas, a menos que estejam a mais de 12 milhas náuticas de terra mais próxima navegando em sua rota; que o conteúdo seja menor ou igual a 100 ppm (partículas por mil) e que possua em operação, sistema de monitoramento de filtragem de óleo entre suas instalações; necessidade de adotar, os petroleiros novos, isto é, cujo contrato de construção tenha sido assinado após 01/12/75, de tonelage superior ou igual a 70 mil de tanques de lastro segregados ou seja tanques diferenciados, completamente separados dos sistemas de

óleo descarga e combustível destinados ao transporte de lastro ou outras cargas que sejam óleo, mistura oleosa e substâncias nocivas. Obrigatoriedade de possuir o livro de registro de óleo seja como parte ou não do diário náutico (ou diário de máquinas) no qual serão feitas anotações relativas a todas as movimentações de óleo, lastro e misturas oleosas, inclusive as entregas efetuadas as instalações de recebimento. Este livro é válido para os petroleiros de arqueação bruta maior ou igual a 400 toneladas. Todas essas operações deverão ser assinadas pelo oficial responsável e registradas no Livro registro de óleo.

ABSTRACT

The research carried out through literature (books, brochures and magazines) will contribute substantially to the enrichment of this work. Environmental pollution at sea is inextricably linked to the crew and port. Are better prepared to contribute to the committees of the imo, perfecting rules and regulations adopted by the assembly of member states or signatories, giving origins conventions. Major accidents involving oil polluting rivers and seas, contributed to the development of new conventions. Each year a growing number of automated ships, the tonnage of countries also increase and with it the likelihood of impact in accidents amount. Awareness should be spread across all social strata, and everyone should contribute to mitigate the environmental pollution at sea. Shipbuilding under the control of legislation in the manufacture of ships should design septic tanks, known as slop tank, in all types of vessels. Being on the sea surface requires a segregated and specific tank. The main objective is to store waste and oily waters. The facilities should be more prepared, as happens in the terminals where ships dock-type tanker. When the boat dock, or any type of cargo, containers, or bulk chemicals such facility should be ready to receive cargo tank with segregated waste (marpol annexes i, ii, iii, iv, v and vi), which treated more that is should never be dumped at sea but in tanks on the docks, ready and plumbing connections to receive and store this waste load to be processed, recycled and thus mitigated the harm in their return to rivers and seas contribute to preservation marine life and the man who both depend on the

sea. The term harmful substances: any substance that falls into the sea and is capable of causing harm to human health, harm living resources and marine life, recreational activities harm or interfere with other legitimate uses of the sea and include any substance subject to control conventions. There are many international agreements directed to issues of marine pollution by oil, which can be accessed with their ownimo. The convention on the civil liability (clc) in damage caused by oil pollution, held in brussels in 1969. Its main objective is to establish the limit of liability for damage to others caused by oil spills at sea, excluding derivatives clear as gasoline, diesel and kerosene, thus creating a system of compulsory insurance, which applies to oil tankers the signatories to this convention. It is ratified by seventy-nine member countries of the imo in accordance with marpol (international convention for the prevention of pollution caused by ship). The imo through its marpol takes some agreed measures that enhance the situation of facts and events of the moment. The need to undertake initial surveys, periodicals and intermediate ships. Prohibition discharge of oil or oily mixtures into the sea unless the ship is more than fifty miles from the nearest coast inland, navigating your route, the discharge rate does not exceed 60 liters per nautical miles. The discharge may be made provided that the ship has system monitoring and control of discharge of oil and water separator / oil in perfect operation. Prohibition of discharge of oil or oily mixtures into the sea to other vessels with a tonnage less than 400 tonnes from the fuel tanks and holds the machinery spaces, unless they are more than 12 nautical miles from the nearest land navigating your route, the content is less than or equal to 100 ppm (parts per thousand) and has in operation, monitoring system for filtering oil from its facilities, the need to adopt the new oil, that is, whose contract construction has been signed after 01/12/75, tonnage greater than or equal to 70 thousand of segregated ballast tanks or different, completely separate systems and fuel oil discharge for the carriage of ballast or cargoes other than oil , mix oil and harmful substances. Obligation to keep a record book of oil, whether or not as part of daily sailing (daily or machines) in which they will be making notes on all movements of oil, ballast and oily mixtures, including deliveries made the reception facilities . This book is valid for tankers with a gross tonnage greater than or equal to 400 tons. All these operations must be signed by the responsible official and registered In oil record book.

LISTA DE SIGLAS

MSC – COMITÊ DE SEGURANÇA MARÍTIMA

MEPC – COMITÊ PARA PROTEÇÃO DO AMBIENTE MARÍTIMO

IMO/OMI – ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL

SOLAS – CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A SALVAGUARDA DA VIDA HUMANA NO MAR

BLG – GRANÉIS LÍQUIDOS E GASES

MARPOL - CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A PREVENÇÃO DA POLUIÇÃO POR NAVIOS

IMCO – ORGANIZAÇÃO INTERGOVERNAMENTAL

STCW - CONVENÇÃO DE CERTIFICAÇÃO E SERVIÇO DE QUARTO PARA MARÍTIMOS

OCI - ORGANIZAÇÃO DA AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL

UIT - UNIÃO INTERNACIONAL DAS TELECOMUNICAÇÕES

OMM - ORGANIZAÇÃO METEOROLÓGICA MUNDIAL

OMS - ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE SAÚDE

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	13
2. IMO.....	14
2.1 Estrutura da IMO.....	15
2.1.1 Assembléia.....	15
2.1.2 Conselho.....	15
3. OS MEMBROS DO CONSELHO.....	16
3.1 Comitê de Segurança Marítima (MSC).....	17
3.2 Comitê para proteção do Ambiente Marinho (MEPC).....	17
3.3 Subcomitês.....	18
3.3.1 Comitê Jurídico.....	18

3.3.2	Comitê de Cooperação Técnica.....	19
3.3.3	Comitê de Facilitação.....	19
4.	SECRETARIADO.....	19
4.1	Orçamento.....	21
5.	Convenções.....	21
5.1	Adoção de uma nova Convenção.....	22
5.2	Entrada em Vigor.....	23
5.3	Assinatura, Ratificação, Aceitação, Aprovação e Adesão.....	25.
5.3.1	Assinatura.....	25.
5.3.2	Assinatura Sujeita a Ratificação, Aceitação ou Aprovação.....	26.
5.4	Adesão.....	27
5.5	Alteração.....	27
5.6	Cumprimento das Convenções.....	28
5.6.1	Relações entre Convenções e Interpretações.....	30
5.6.2	Uniformes Lei e as Regras de conflito de Legislação.....	31
5.7	Convenções da IMO.....	32
5.8	Aceitação Tácita de Procedimento.....	32
6.	MARPOL.....	41
6.1	Anexo I: Prevenção da poluição por petróleo.....	41
6.2	Anexo II: Controle da poluição por substâncias líquidas nocivas.....	41
6.3	Anexo III: Prevenção da poluição por substâncias nocivas embaladas.....	41
6.4	Anexo IV: Prevenção da poluição por esgotos sanitários dos navios.....	45
6.5	Anexo V: Prevenção da poluição por lixo dos navios.....	45
6.6	Anexo VI: Prevenção da Poluição por Navios.....	45

6.7 CONCLUSÃO.....	46
REFERÊNCIAS.....	47

1. INTRODUÇÃO

O tema foi escolhido com o objetivo de mostrar o melhor possível sobre a importância da preservação ambiental sobre o mar, no momento e também para as futuras gerações. O esforço da organização marítima Internacional (IMO) formada por cento sessenta e seis membros e três associados, aumentando a cada ano, desde a sua fundação em 6 de março de 1948, na cidade de Genebra. Atualmente é um órgão técnico e especializado da ONU e está sediada na cidade de Londres, Inglaterra. Através de seus comitês e subcomitês buscam soluções para formação de suas convenções em termos de segurança, preservação ambiental, responsabilidade e compensação. Este trabalho estará focando a preservação ambiental, tentando na medida do possível mostrar o que está acontecendo nos mares, propondo soluções e buscando alternativas. O homem estará sendo ingrato a sua própria natureza, algo tão precioso que lhe foi concedido, ainda que por pouco tempo. Por que as suas vidas são apenas setenta anos, depois é só cansaço. Não resguardando com mais atenção ao maior patrimônio natural da humanidade, os mares e rios. Algumas fotos estarão neste trabalho para mostrar melhor o que se pretende passar a todos que estiverem ao alcance desta conclusão de curso. A metodologia básica esta focalizada nas bibliografias e

documentos. Teve início em agosto de 2008 quando foram iniciadas as pesquisas para a escolha do tema com cunho e orientação pedagógica e será concluído ao final da segunda fase do curso, que se iniciará em agosto de 2009 e conclusão com entrega da monografia.

Sede da IMO em Londres, Reino Unido.



2. IMO: Organização Marítima Internacional

É a agência especializada das Nações Unidas com a responsabilidade da pela segurança da Navegação e a prevenção da poluição marinha por navios. Com sede em Londres, Reino Unido.

2.1 A Estrutura da IMO

A organização é constituída por uma Assembléia, um Conselho e quatro principais comitês: Comitê de Segurança Marítima, o Comitê para a Proteção do Ambiente Marinho, o Comitê Jurídico e Comitê de Cooperação Técnica. Existe também um Comitê de Facilitação e um número de subcomitês apoiarem o trabalho das principais comissões técnicas.

Para os relatórios sumários sobre os trabalhos dos comitês e subcomissões, por favor, consulte as Reuniões seção.

2.1.1 Assembléia

Este é o órgão máximo de governo da Organização. É constituída por todos os Estados-membros e se reúne uma vez a cada dois anos em sessões regulares, mas pode também reunir-se em uma sessão extraordinária, se necessário. A Assembléia é responsável pela aprovação do programa de trabalho, a votação do orçamento e determinar as modalidades financeiras da Organização. A Assembléia elege também o Conselho.

2.1.2 Conselho

O Conselho é eleito pela Assembléia por dois anos termos início após cada sessão ordinária da Assembléia.

O Conselho é o órgão executivo do IMO, e é responsável no âmbito da Assembléia, para supervisionar o trabalho da Organização. Entre as sessões da Assembléia, o Conselho realiza todas as funções da Assembléia, exceto a função de fazer recomendações aos governos sobre a segurança marítima e prevenção da poluição, que é reservado para a Assembléia pelo artigo 15 (j) da convenção.

Outras funções do Conselho são as seguintes:

- (a) de coordenar as atividades dos órgãos da Organização;
- (b) considerar o projeto de programa de trabalho e orçamento estimativas da Organização e apresentá-los à Assembléia;
- (c) receber relatórios e propostas das comissões e outros órgãos e submetê-los à Assembléia e aos Estados-Membros, com comentários e recomendações, conforme adequado;

- (d) nomear o Secretário-Geral, sujeito à aprovação da Assembléia;
- (e) celebrar acordos ou convênios relativos à relação da organização com outras organizações, sujeitas a aprovação pela Assembléia.

3. OS MEMBROS DO CONSELHO PARA O BIÊNIO 2008/2009

Categoria (a): 10 Estados com o maior interesse em fornecer serviços internacionais de transporte marítimo:

China	Panamá
Grécia	República da Coréia
Itália	Federação Russa
Japão	Reino Unido
Noruega	Estados Unidos

Categoria (b): 10 outros Estados com o maior interesse no comércio marítimo internacional:

Argentina	Alemanha
Bangladesh	Índia
Brasil	Países Baixos
Canadá	Espanha
França	Suécia

Categoria (c): 20 membros não eleitos em (a) ou (b) acima, que têm interesses especiais no transporte marítimo ou de navegação, e cuja eleição para o Conselho assegurará a representação de todas as grandes áreas geográficas do mundo:

Austrália	Egito	Malta	Arábia Saudita
Bahamas	Indonésia	México	Singapura
Chile	Jamaica	Nova Zelândia	África do Sul
Chipre	Quênia	Nigéria	Tailândia

Dinamarca	Malásia	Filipinas	Turquia
-----------	---------	-----------	---------

3.1 Comitê de Segurança Marítima (MSC)

A MSC é o mais alto órgão técnico da Organização. É constituída por todos os Estados-Membros. A função do Comitê de Segurança Marítima é “analisar todas as questões no âmbito da Organização relacionados com ajuda à navegação, construção e equipamentos de navios, tripulações numa perspectiva de segurança, as regras para a prevenção de colisões, a movimentação de cargas perigosas marítimas, procedimentos e requisitos de segurança, informações hidrográficas, diários de bordo e de navegação, registros, acidente, investigações, socorro e salvamento e de quaisquer outros assuntos que afetam diretamente a segurança marítima.”

A comissão também é obrigada a fornecer máquinas para a execução de quaisquer funções que lhe são atribuídas pelo IMO convenção ou qualquer direito de enfrentar no seu trabalho que pode ser atribuído a ele ou ao abrigo de qualquer instrumento internacional e aceites pela Organização.

A MSC expandiu e adotou alterações às convenções, como a Convenção SOLAS e inclui todos os Estados-Membros, bem como os países que são partes de convenções, como SOLAS mesmo que não sejam Estados-Membros do IMO.

3.2 O Comitê para a Proteção do Ambiente Marinho (MEPC)

O MEPC, que consiste em todos os Estados-Membros, tem poderes para examinar qualquer questão do âmbito da Organização em causa com a prevenção e controle da poluição proveniente de navios. Em particular, está preocupado com a aprovação e alteração de convenções e outros regulamentos e medidas para assegurar a sua execução.

O MEPC foi estabelecido pela primeira vez como um órgão subsidiário da Assembléia e levantou para o pleno estatuto constitucional em 1985.

3.3 Subcomitês

O MSC e MEPC são assistidos no seu trabalho por nove sub-comissões, que também estão abertas a todos os Estados-Membros. Lidam com os seguintes temas:

Granéis líquidos e gases (BLG)

Transporte de Carga Perigosa, sólidos cargas e contêineres (DSC)

Fire Protection (FP)

Radio-comunicações e de busca e Salvamento (COMSAR)

Segurança da Navegação (NAV)

Ship Design e Equipamento (DE)

Estabilidade e Linhas de Carga de navios de pesca e Segurança (SLF)

Normas de Formação e quartos (STW)

Bandeira Estado Execução (FSI)

3.3.1 Comitê Jurídico

O Comitê Jurídico está habilitado para fazer face a eventuais questões jurídicas no âmbito da Organização. O comitê é constituído por todos os Estados-Membros do IMO. Foi criado em 1967 como um órgão subsidiário para tratar de questões jurídicas que surgiram no rescaldo do desastre do **Torrey Canyon**.

O Comitê Jurídico também está habilitado a executar quaisquer funções no seu âmbito de aplicação que podem ser atribuídas por força ou em qualquer outro instrumento internacional e aceito pela Organização.

3.3.2 Comitê de Cooperação Técnica

O comitê de Cooperação Técnica é exigido para considerar qualquer assunto no âmbito da Organização relacionado com a implementação de projetos de cooperação técnica para que a Organização atue como a execução ou cooperativas agências e quaisquer outros assuntos relacionados à Organização das atividades no domínio de cooperação técnica.

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

3.3.3 Comitê de Facilitação

O Comitê de Facilitação é um órgão subsidiário do Conselho. Foi criado em Maio de 1972, e lida com o trabalho da IMO em eliminar formalidades desnecessárias e “burocracia” na navegação internacional. A participação no Comitê de Facilitação é aberto a todos os Estados-Membros da IMO.

As alterações 1991 para a IMO, quando entrar em vigor, irá institucionalizar o Comitê de Facilitação, colocando-o no mesmo pé que as outras comissões. No entanto, essas alterações ainda não tenham recebido aceitação suficientes para entrar em vigor.

4. SECRETARIADO

O Secretariado do IMO é constituído pelo secretário-geral e quase 300 pessoas com base na sede da Organização, em Londres.

O Secretário-Geral da Organização é o Sr. E. Efthimios Mitropoulos da Grécia, que foi nomeado para o cargo, com efeitos a partir de 1 de Janeiro de 2004. Os titulares do cargo foram:

Ove Nielsen (Dinamarca)	1959-1961
William Graham (Reino Unido)	1961-1963
Jean Roullier (França)	1964-1967
Colin Goad (Reino Unido)	1968-1973
Chandrika Prasad Srivastava(Índia)	1974-1989
William A. O’Neil (Canadá)	1990-2003
Efthimios E. Mitropoulos (Grécia)	2004

4.1 Orçamento 2008-2009

A Assembléia do IMO, em Novembro de 2007 aprovadas dotações orçamentais de £ 49.827.300, para 2008-2009. Isto comparado com £ 49.730.300 para 2006-2007.

As contribuições para o orçamento do IMO são baseados em uma fórmula que seja diferente da utilizada nas outras agências das Nações Unidas: o montante pago por cada Estado-Membro depende principalmente da tonelagem da sua frota mercante.

Os dez principais contribuintes para 2008 foram avaliados os seguintes (os números mostram o montante a pagar em £ e com uma percentagem do orçamento total):

Panamá	4.683.032	19,20
Libéria	2.100.248	8,61
Bahamas	1.227.968	5,03
Reino Unido	1.146.457	4,70
Grécia	1.000.898	4,10
Ilhas Marshall	996.598	4,08
Singapura	994.487	4,08
Japão	841.854	3,45
China	797.893	3,27
Estados Unidos	790.016	3,24

5. Convenções

A revolução industrial dos séculos XVIII e XIX e ao aumento no comércio internacional que se seguiu, resultou na adoção de uma série de tratados internacionais relacionados com o transporte marítimo, incluindo a segurança. Os temas abordados incluíram tonelagem medição, a prevenção de colisões, sinalização e outros.

Até o final do século XIX tinha ainda sido feitas sugestões para a criação de um organismo permanente marítimo internacional para lidar com estas e as futuras medidas.

O plano não foi posto em prática, mas a cooperação internacional continuou no século XX com a adoção ainda mais desenvolvida internacionalmente tratada.

Até o momento da IMO entrou em existência em 1958, várias convenções internacionais importantes já haviam sido desenvolvidas, incluindo a convenção internacional para salva guarda da vida humana no mar, 1948, a convenção internacional para a prevenção de poluição do mar por óleo de 1954 e os tratados lidar com linhas de cargas e de prevenção de colisões no mar.

A IMO foi responsável por assegurar que a maioria destas convenções foram mantidas até a data. Também foi dada a missão de desenvolver novas convenções como e quando e como surgiu a necessidade.

A criação do IMO coincidiu com o período de grande mudança no mundo marítimo e da Organização, e foi mantido ocupado desde o início o desenvolvimento de novas convenções e de assegurar que os instrumentos existentes acompanharam o ritmo da evolução tecnológica no setor dos transportes marítimos. Ela é agora responsável por cerca de 50 convenções e acordo internacionais e adaptou numerosos protocolos e alterações.

5.1 Adoção de uma Convenção

Esta é a parte do processo com que a IMO como uma organização é mais intimamente envolvidos. IMO tem 6 principais órgãos envolvidos com a adoção ou a aplicação das convenções. A Assembléia e o Conselho são os principais órgãos e as comissões envolvidas são o Comitê de Segurança Marítima. Comitê para a proteção do ambiente marinho, o comitê Jurídico e o comitê de Facilitação. Desenvolvimentos no setor dos transportes marítimos e de outros setores conexos são discutidos pelos Estados-Membros nestes organismos, bem como a necessidade de uma nova convenção ou de alterações ás atuais convenções podem ser levantadas em qualquer uma delas.

Normalmente, a primeira sugestão é feita em uma das comissões, desde que estes cumpram com mais freqüência do que os principais órgãos. Se for alcançado um acordo na comissão, a proposta vai para o conselho e se necessário, para a Assembléia.

Se a Assembléia ou o conselho, conforme o caso, da autorização para prosseguir com o trabalho, a comissão em causa, considera o assunto em maior por menor e, por fim, elabora um projeto de instrumento. Em alguns casos o assunto pode ser submetido a uma subcomissão especializado para exame pormenorizado.

Trabalho nas comissões e subcomitês é realizado pelos representantes dos Estados-Membros da Organização. As opiniões e conselhos de organizações intergovernamentais e não governamentais internacionais que têm uma relação de trabalho com a IMO são igualmente bem acolhidos por estes organismo. Muitas destas organizações têm experiência direta nos diversos assuntos em análise e são, por tanto, capazes de auxiliar os trabalhos da IMO em formas práticas.

O projeto de convenção, que é acordado é relatado ao Conselho e Assembléia com uma recomendação de que seja convocada uma conferencia para analisar o projeto para aprovação formal.

Convite para assistir a estas conferências são enviados a todos os Estados-Membros da IMO, e também a todos os Estados que são membros da Organização das Nações Unidas ou de qualquer de suas agências especializadas. Estas conferências são, portanto, verdadeiramente global conferencias abertas a todos os Governos que normalmente participam de uma conferencia das Nações Unidas. Todos os governos participam em pé de igualdade. Além disso, as organizações do sistema das Nações Unidas e organizações oficiais, em relação com a IMO são convidados a enviar observadores para a conferencia de dar o benefício para a sua consultoria especializadas para os representantes dos Governos.

Antes de abrir a conferencia o projeto de convenção é distribuído aos Governos e Organizações convidadas para as suas observações. O projeto de convenção juntamente com os comentários a seu respeito dos governos e organizações interessadas é, então, analisados cuidadosamente pela conferencia e as mudanças necessárias sejam feitas de formas a produzir uma proposta aceitável para todos ou a maioria os governos

presentes. A convenção acordada assim é, então, aprovada pela conferência e depositada junto do secretário-geral, que envia cópias aos Governos. A convenção está aberta à assinatura pelos Estados, normalmente por um período de 12 meses. Signatários poderão ratificar ou aceitar a convenção, enquanto não signatários poderão aderir.

A elaboração e a adoção de uma convenção da IMO pode demorar vários anos a concluir, embora, em alguns casos, quando uma resposta é necessária para lidar com uma situação de emergência, os Governos têm-se manifestado disposto a acelerar este processo consideravelmente.

5.2 Entrada em vigor

É a adoção de uma convenção que marca a conclusão de apenas a primeira etapa de um longo processo. Antes de a convenção entrar em vigor – isto é, antes que se torne vinculativo para governos que ratificam a Convenção – tem de ser formalmente aceite por vários governos.

Cada convenção inclui disposições adequadas estipulando as condições que têm de ser cumpridas antes da sua entrada em vigor. Essas condições variam mais de modo geral, o mais importante e mais complexo do documento e as mais severas são as condições para sua entrada em vigor. Por exemplo, a Convenção Internacional para a salvaguarda da vida humana no mar, de 1974, desde que a entrada em vigor exige a aceitação de 25 Estados cujas frotas mercantes não compreendem menos de 50 por cento do consumo mundial de arqueação bruta, a Convenção Internacional sobre a Arqueação dos navios, e de 1969, a exigência foi aceita por 25 Estados cujas frotas mercantes combinadas representam pelo menos 65 por cento toneladas mundiais.

Quando as condições forem preenchidas, a convenção entrará em vigor para os Estado que tenham aceitado – geralmente após um período de graça destinado a permitir que todos os Estados a tomar as medidas necessárias para a execução.

No caso de algumas convenções que afetam alguns Estados ou lidam com assuntos menos complexos, a entrada em vigor requisitos não podem ser tão rigorosos. Por

exemplo, a Convenção Relativa à Responsabilidade Civil no Domínio do Transporte Marítimo de Material Nuclear, 1971, entrou em vigor 90 dias após ter sido aceito por 5 membros; o Especial Comércio Passageiros Navios e Acordo de 1971, entrou em vigor seis meses após três Estados (incluindo 2 com os navios nacionais envolvidos em especial trades) tinham aceitado.

Para o técnico importante de convenções é necessário que eles sejam aceitos e aplicados por uma grande parte da comunidade marítima. Por isso, é essencial que essas devam, a partir da entrada em vigor será aplicável a tantos dos estados marítimos quanto possível. Caso eles tendem a se confundir em vez de esclarecer, navegação prática.

Aceitando uma convenção não envolve apenas o depósito de um instrumento formal.

O Governo da aceitação de uma convenção necessariamente coloca sobre ela a obrigação de tomar as medidas exigidas pela Convenção. Muitas vezes a legislação nacional tem de serem aprovada ou alterada para cumprir as disposições da convenção, em alguns casos, instalações especiais poderão ter de ser prestadas; uma inspeção pode ter de ser nomeada ou treinada para realizar funções ao abrigo da convenção, e informação adequada deve ser dada aos armadores, construtores navais e interessados de modo a que façam ter em conta das disposições da convenção em seus atos e os seus planos futuros.

Atualmente a IMO convenções entram em vigor dentro de uma média de cinco anos após a sua adoção. A maioria destes instrumentos está agora em vigor, ou estão à beira de cumprir, requisitos para a entrada em vigor.

5.3 Assinatura, ratificação, aceitação, aprovação e adesão

Os termos assinatura, ratificação, aceitação, aprovação e adesão referem-se a alguns dos métodos pelos quais um Estado pode expressar o seu consentimento em ficar vinculado por um tratado.

5.3.1 Assinatura

O consentimento pode ser expresso por assinatura, quando:

- O tratado prevê que a assinatura deve ter esse efeito;
- É outra que a negociação estabelecida membros concordou que deveria ter assinatura esse efeito;
- A intenção do Estado para dar o efeito a partir da assinatura aparece plenos poderes dos seus representantes, ou foi expressa durante as negociações (Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados, de 1969, artigo 12.1).

Um Estado pode também assinar um tratado, “sujeito a ratificação, aceitação ou aprovação”. Numa situação dessas, a assinatura não significa o consentimento de um Estado em ficar vinculado pelo tratado, apesar de não obrigar o Estado a abster-se de atos que contrarias ao objeto e finalidade do tratado até ao momento e que fez a sua intenção clara de não se tornar parte do tratado (Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados, o artigo 18 (a)).

5.3.2 Assinatura sujeita a ratificação, aceitação ou aprovação

A maioria dos tratados multilaterais contém uma clausula que prevê que um Estado pode manifestar o seu consentimento em ficar vinculada pelo instrumento, assinatura sujeita a ratificação.

Numa situação dessas, a assinatura por si só não basta para obrigar o Estado, mas deve ser seguido pelo depósito de um instrumento de ratificação junto do depositário do tratado.

Esta opção de expressar consentimento de ficar vinculado por assinatura sujeita a ratificação, a aceitação ou aprovação originou numa época em comunicações internacionais não foram instantâneos, como o são hoje.

Era um meio de garantir que um Estado representante não excedesse os seus poderes ou instruções no que diz respeito à realização de um determinado tratado. A expressão "aceitação" e "aprovação" significam basicamente a mesma que ratificação, mas são menos formais e não técnico e pode ser preferida por alguns Estados que podem ter dificuldades constitucionais com o termo de ratificação.

Muitos Estados hoje escolhem esta opção, especialmente em relação às multinacionais tratadas, uma vez que lhes proporcionam uma oportunidade para garantir que qualquer legislação necessária é promulgada e outros requisitos constitucionais reunidos antes de entrar no tratado de compromisso.

Os termos de consentimento devem ser expressos por assinatura sobre reserva de aceitação ou de aprovação são muito semelhantes à ratificação dos seus efeitos. Este é corroborado pelo artigo 14.2 da Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados, que prevê que "o consentimento de um Estado para ser vinculado por um tratado é expressa pela aceitação ou aprovação em condições análogas às que se aplica a ratificação."

5.4 Adesão

A maioria das multinacionais é tratada aberta para assinatura de um período de tempo especificado. Adesão é o método usado por um membro para se tornar uma parte de um tratado que não assinar, enquanto o tratado foi aberto para assinatura.

Tecnicamente, a adesão exige que o Estado em questão para depositar um instrumento de adesão junto ao depositário. O artigo 15 da Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados de adesão prevê que o consentimento é possível quando o tratado normal assim o preveja, ou quando se estabeleceu que a outra negociação os membros fossem acordados ou posteriormente acordados que o consentimento por adesão poderia ocorrer.

5.5 Alteração

Para que as tecnologia e técnicas do setor marítimo se renovem. Como resultado, não só são exigidas novas convenções existentes, mais precisavam ser atualizados. Por exemplo, a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS) de 1960 foi dada seis vezes após ter entrado em vigor em 1965 em 1966, 1967, 1968, 1969, 1971 e 1973. Em 1974, uma completamente nova convenção foi adaptada a incorporar todas estas alterações (e outras pequenas alterações) e tem ela própria sido modificada em diversas ocasiões.

No início de convenções, alterações entraram em vigor só depois de uma percentagem dos Estados contratantes, normalmente de dois terços, tinha aceitado. Isso normalmente significa que mais aceitações foram obrigadas a alterar uma convenção que não foram originalmente necessárias pra trazê-lo em vigor em primeiro lugar, especialmente nos casos em que o numero de Estados que são partes de uma convenção é muito grande.

Esta percentagem é exigência, na prática levou a longas esperas em trazer alterações em vigor. Para remediar a situação de um novo procedimento de alteração foi concebida em IMO. Este procedimento foi utilizado no caso das convenções, como a Convenção sobre o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, de 1972, a Convenção Internacional para a prevenção da poluição por navios, 1973 e 1974 SOLAS, todos os que integram um processo que envolva a “aceitação tácita” de alteração pelos Estados.

Em vez de exigir que uma alteração entre em vigor depois de terem sido aceitas, por exemplo, dois terços das partes, a “aceitação tácita” processo que prevê uma alteração entrará em vigor num determinado momento, a não ser que antes dessa data, objeções a alterações são recebidas a partir de um determinado número de partes.

No caso da Convenção SOLAS de 1974, uma alteração para a maioria dos anexos (que constituem as partes técnicas da Convenção) “é considerado como tendo sido aceito no fim de dois anos a partir da data em que for comunicada aos Governos contratantes...” a menos que a alteração seja recusada por mais de um terço dos Governos contratantes, os Governos contratantes proprietários ou não inferior a 50 por cento do consumo mundial da arqueação bruta mercante. Este período pode ser alterado pelo Comitê de Segurança Marítima com um limite mínimo de um ano.

Como era de se esperar a “aceitação tácita” acelerou o processo de alteração. As alterações de 1981 SOLAS de 1974, por exemplo, entrou em vigor em 1 de Setembro de 1984. Relativamente a esta, nenhuma das alterações adaptadas para a Convenção SOLAS de 1960 entre 1966 e 1973 recebeu aceitação suficientes para satisfazer os requisitos para a entrada em vigor.

5.6 Cumprimento das Convenções

A aplicação das convenções da IMO depende dos Governos dos Estados-Membros.

Os governos contratantes aplicam as disposições das convenções da IMO, tanto quanto seus próprios navios estão em causa e também o conjunto de sanções por infrações, se estas forem aplicáveis.

Eles também podem ter certos poderes limitados no que diz respeito dos navios de outros governos.

Em algumas convenções são necessários certificados para ser transportada a bordo do navio para mostrar que eles tenham sido inspecionados e que tenham cumprido as normas exigidas. Esses certificados são normalmente aceitos como provas por

autoridades de outros Estados que o navio em causa atingiu o padrão exigido, mais em alguns casos, novas medidas podem ser tomadas.

A Convenção SOLAS de 1974, por exemplo, afirma que “a realização do controle oficial devem tomar tais medidas, e irá garantir que o navio não deverá navegar até que possa sair para o mar sem perigo para os passageiros ou a tripulação”.

Isto pode ser feito se “há motivos para acreditar que a condição do navio e do seu equipamento não corresponde substancialmente de acordo com as informações do certificado.”

Uma inspeção desta natureza seria, obviamente, ter lugar no âmbito da jurisdição do Estado do porto. Mais quando ocorre delito em águas internacionais, a responsabilidade de impor uma sanção cabe ao Estado de pavilhão.

Caso ocorra um crime dentro da jurisdição de outro Estado, no entanto, o Estado pode causar processos a serem tomados em conformidade com a sua própria lei ou dar detalhes do crime para o Estado de bandeira, para que este possa tomar as medidas adequadas.

Nos termos da Convenção de 1969 sobre a intervenção no alto do mar, os Estados contratantes têm poderes para agir contra os navios de outros países que tenham estados envolvidos em um acidente ou que tenham sido danificados em alto mar, se existir um risco grave de poluição por hidrocarbonetos ocorrendo como um resultado.

A forma em que esses poderes podem ser utilizados são muito bem definidos, e na maioria das convenções, o Estado de bandeira é a principal responsável para a aplicação de convenções, na medida em que os seus próprios navios e seu pessoal estão em causa.

A própria Organização não tem poderes para fazer cumprir as convenções.

No entanto, IMO, foi dada autoridade para analisar a formação, exames e procedimentos de certificação das partes contratantes da Convenção Internacional sobre Normas Certificação e Serviço de Vigia para os Marítimos (STCW), 1978. Esta foi uma das mais importantes alterações introduzidas em 1995 a emendas à Convenção que entrou

em vigor em 1 de Fevereiro de 1997. Os Governos terão de fornecer informações relevantes ao Comitê de Segurança Marítima da IMO, que irá julgar ou não o país em questão e preencher os requisitos da Convenção.

5.6.1 Relações entre Convenções e Interpretações

Alguns temas são cobertos por mais de um Tratado. A questão que então se coloca, uma prevalece. A Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados prevê, no artigo 30 para as regras relativas à relação entre sucessivos tratados relativos à mesma matéria. Respostas as questões relativas à interpretação dos Tratados podem ser encontrados nos artigos 31, 32 e 33 da Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados. Um Tratado deve ser interpretado de boa fé, de acordo com o sentido comum a atribuir aos termos do tratado no seu contexto e à luz do seu objeto e finalidade. Quando um tratado foi autenticado em duas ou mais línguas, o texto é igualmente autorizado, em cada língua, a menos que o tratado forneça ou as partes concordem que, em caso de divergência, prevalecerá um determinado texto.

5.6.2 Uniformes lei e as Regras de conflito de Legislação

Uma parte substancial do direito marítimo tem sido feita uniforme nos tratados internacionais. No entanto, nem todos os Estados é parte de todas as convenções, e as convenções existentes nem sempre cobrem todas as perguntas sobre um tema específico. Nos casos de conflitos de leis, pode ser encontrado em um Tratado ou, na maioria dos casos, na legislação nacional.



Estátua esculpida em bronze, encontra-se em frente a IMO simbolizando o homem que exerce sua atividade profissional no mar.

5.7 Convenções da IMO

A maioria das convenções sob os auspícios da IMO ou da Organização para a qual seja responsável, dividem-se em três categorias principais: STCW, MARPOL e SOLAS.

O primeiro grupo está preocupado com a segurança marítima, o segundo com a prevenção da poluição marinha, e o terceiro com a responsabilidade e compreensão, especialmente em relação aos danos causados pela poluição. Fora estes grandes grupos são uma série de outras convenções que tratam a facilitação, e tonelagem medição, os atos ilícitos contra a navegação marítima e salvamento, etc.

5.8 Aceitação Tácita de Procedimento

A alteração é um dos procedimentos contidos nas primeiras convenções a serem desenvolvidas sob os auspícios da IMO, foram tão lentas que algumas alterações aprovadas nunca entraram em vigor. Isto mudou com a introdução da “aceitação tácita”.

A aceitação tácita está agora incorporada na maioria dos técnicos da IMO convenções. Facilita a rápida e simples modificação de convenções para acompanhar a rápida evolução tecnológica no transporte marítimo mundial. Sem uma aceitação tácita, não teria sido possível manter atualizada as convenções da Organização Marítima Internacional e o papel do fórum internacional para as questões técnicas que envolvam transporte marítimo, teria sido colocada em perigo.

Na primavera de 1968, a IMO então ainda denominado IMCO, a Organização intergovernamental consultivo – comemorou o 20º aniversário da adoção da Convenção da IMO. Deveria ter sido uma ocasião para algumas felicitações. Mais tudo não está bem. Muitos dos da Organização dos Estados-Membros não estavam satisfeitos com os progressos que tinha sido feita até agora.

Muitos estavam preocupados com a organização da estrutura e sua capacidade de responder às mudanças em curso no setor dos transportes marítimos. Em março de 1967, o

petroleiro **Torrey Cânion** tinha ido e encalhou no largo da costa da Inglaterra, resultando no que era então a maior maré negra. A IMO foi chamada para tomar medidas para combater a poluição por petróleo e de lidar com as questões jurídicas que surgiram. Mais seria capaz de fazê-lo?

A inquietação foi geral, somados pelo Canadá em um documento apresentado a 20ª sessão do Conselho da IMO em Maio de 1968. Ele afirmou que “as antecipações de 20 anos atrás não tenham sido cumpridas” e passou a queixar-se do esforço exigido pelos Estados-Membros em participar das reuniões e lidar com os problemas técnicos levantados pela IMO. O documento foi discutido pelo Conselho, e concordaram em estabelecer um grupo de trabalho para preparar um projeto de declaração dos objetivos da IMO e de um inventário de mais objetivos, que a Organização poderia cumprir no domínio do transporte marítimo internacional.

Em Novembro de 1968, o grupo de trabalho notificado de volta ao Conselho. Nele se delineou uma lista de atividades, muito mais vasta do que os programas realizados pela IMO medida. Este foi aprovado pelo Conselho, que também concordaram que a IMO necessitaria para melhorar seus métodos de trabalho.

O grupo foi convidado a apresentar um relatório ao Conselho novamente em sua 22ª sessão, em maio de 1969. Neste tempo apresentou uma serie de propostas para melhoria dos métodos de trabalho da IMO, o mais importante dos quais diziam respeito ao processo de alteração das varias convenções que haviam sido adotadas no âmbito da Organização Marítima Internacional.

O problema da IMO foi que a maioria das sua próprias convenções só podiam ser atualizadas por meio do “clássico” procedimento de alteração. Emenda à Convenção SOLAS de 1960, por exemplo, entraria em vigor “doze meses após a data em que a alteração seja aceita por dois terços dos Governos Contratantes, incluindo os dois terços dos governos representados no Comitê de Segurança Marítima. Isto fez não parecer uma meta difícil quando a Convenção foi adotada, pois para entrar em vigor a Convenção tinha de ser aceita por apenas 15 países, 7 dos quais tinham frotas consistindo de pelo menos 1 milhão de toneladas brutas da marinha mercante.

Mas, no final dos anos de 1960, o número de Partes na Convenção SOLAS 80 tinha atingido o total e foi subindo o tempo todo, e novos países surgiram e começaram a desenvolver as suas atividades marítimas. O número de partes aumentou, de modo que o total necessário para alterar a Convenção era como tentar aumentar escalar uma montanha que foi sempre crescente e o maior problema foi agravado pelo fato de que os governos tiveram muito mais tempo para aceitar as alterações que eles fizeram e ratificar a convenção-mãe.

O Conselho aprovou a proposta do grupo de trabalho que “seria um primeiro passo útil para levar a cabo um estudo comparativo das convenções da IMO para os quais é depositário e instrumentos semelhantes para que os outros membros da família das Nações Unidas são responsáveis.”

Esta proposta foi apoiada pelo 6º Período Ordinário de Sessões da Assembléia da IMO, em Outubro de 1969 e do próprio estudo foi concluído a tempo de ser considerado pela Assembléia na sua 7ª sessão, em 1971.

Ele examinou os procedimentos de quatro outras agências da ONU: a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), a União Internacional das Telecomunicações (UIT), a Organização Meteorológica Mundial (OMM) e a Organização Mundial de Saúde (OMS).

Revelou que todas estas organizações foram capazes de alterar regulamentos técnicos e outros. Estas alterações tornaram-se vinculativas para os Estados-Membros, sem um novo ato de ratificação ou de aceitação a ser exigido.

Por outro lado, a IMO não tinha qualquer autoridade para aprovar, sem falar em alterar as convenções. O seu mandato é permitido apenas para “prevê a elaboração de convenções, acordos ou outros instrumentos, e para recomendar a esses Governos e aos organismos intergovernamentais e convocar essas conferências que possam ser necessárias.” O artigo 2º da convenção da IMA expressamente afirmada que as funções da IMO deviam ser “consultivo e de aconselhamento”.

A Organização poderia organizar uma conferência, mas foi até à conferência para decidir se a convenção em discussão deve ou não ser aprovada e para decidir como deve ser alterado. O estudo concluiu que “qualquer tentativa de trazer a IMO procedimento e

prática em consonância com outras organizações que, por conseguinte, implica uma mudança tanto na estrutura constitucional e institucional da Organização para si próprio ou no processo de prática de conferências diplomáticas que adotam as convenções da IMO.

O primeiro poderia implicar uma alteração da Convenção IMO. O segundo pode exigir que as conferências diplomáticas convocadas pela IMO devam conceder um maior poder para os órgãos da IMO no que diz respeito à avaliação e revisão dos instrumentos.

O estudo foi longamente discutido pela Assembléia. O Canadá sublinhou que as alterações aprovadas para Convenção SOLAS de 1960, em 1966, 1967, 1968 e 1969 não tinham de entrar em vigor e este “bastou para mostrar que a IMO seria doravante ter para enfrentar graves problemas institucionais”. Uma nota submetida à conferência pelo Canadá “a menos que a comunidade marítima internacional é uma resposta suficiente a estas novas circunstâncias, os Estados irão mais uma vez, reverter para a prática de decidir unilateralmente que as normas a aplicar a sua própria bandeira estrangeira e de navegação marítima visitando seus portos”.

O resultado foi à adoção da resolução A.249 (VII), que refere a necessidade de um procedimento de alteração, que está mais em consonância com o desenvolvimento de avanços tecnológicos e as necessidades sociais e que vai acelerar a aprovação das alterações”. Apelou para o comitê Jurídico e o comitê de Segurança Marítima para preparar um projeto de propostas para a apreciação pela Assembléia 8.

A urgência de crescimento foi acrescentado pelo fato da IMO estar preparando uma série de novas convenções para adoção durante os próximos anos. Conferências para considerar uma nova Convenção sobre o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar e uma Convenção Internacional para a Segurança dos Contêineres ambos foram programadas para 1972. Uma grande convenção para lidar com a Prevenção da Poluição por Navios de 1973 e uma conferência para revisar SOLAS foi agendada para 1976. Todos esses tratados são necessários para um novo processo de alteração.

O MSC debateu a questão alteração na sua sessão de 25 de março de 1972. Um grupo de trabalho foi formado para discutir o assunto em detalhe e concluiu que as atuais taxas de aceitação do requisito de "dois terços", meta necessária para alterar SOLAS de 1960 "não será

atingido... por muitos anos, possivelmente nunca." Além disso, qualquer alteração futura quase certamente sofreria o mesmo destino.

O grupo de trabalho informou: "Daí resulta que a única forma realista de trazer um melhor procedimento altera em vigor dentro de um período razoável de tempo é a de incorporá-lo.

Poucas semanas depois, o Comitê Jurídico, realizou a sua 12^a sessão. Entre os documentos preparados para a reunião foi um relatório sobre as discussões que tiveram lugar no MSC e um documento detalhado preparado pelo Secretariado. O documento analisou a entrada em vigor e a alteração dos processos de diversas convenções da IMO e referidos dois métodos possíveis que tinha sido considerado pela Assembléia, para acelerar o processo de alteração. A alternativa I, foi rever cada convenção para que uma maior autoridade para aprovar alterações poderiam ser delegadas aos órgãos IMO adequado. Alternativa II, foi a alteração da convenção da IMO e dar o poder de alterar Convenções.

O estudo considerou então a Alternativa I em maior detalhe. A principal razão para as alterações levou tanto tempo para entrar em vigor que foi o tempo necessário para ganhar aceitação por dois terços dos Governos Contratantes. Uma forma de reduzir este período seria de "especificar uma data... precisando da entrada em vigor após a aprovação pela Assembléia, a menos que a data da alteração seja explicitamente rejeitada por um determinado número ou a percentagem dos Governos Contratantes." O jornal disse que este processo "tem a vantagem de que todos os Governos Contratantes seriam capazes de fazer avançar os trabalhos preparatórios para a execução do regulamento modificado."

O Comitê instituiu um grupo de trabalho para analisar o assunto e preparou um estudo preliminar com base no seu relatório, que novamente se refere às desvantagens do sistema de alteração clássica. "O estudo continuou: "O remédio para isso, que provou ser viável na prática, em relação a uma série de convenções, é o que é conhecido como o" tácito "ou" processo de aceitação passiva". Isto significa que o corpo que adota a alteração ao mesmo tempo em que fixa um período de tempo em que as partes contratantes terão a oportunidade de comunicar, quer a sua aceitação ou a rejeição da emenda, ou de permanecer em silêncio sobre o assunto.

A idéia de aceitação tácita de imediato aprovou a sua popularidade. O Conselho, na sua reunião de maio, decidiu que a próxima reunião do Comitê Jurídico deve ser composta por técnicos, bem como juristas de modo que poderia ser dada prioridade à questão de alteração. O Comitê foi convidado a dar uma atenção especial para a aceitação tácita.

A idéia foi dada de apoio não-governamental pela International Chamber of Shipping, que tinha status consultivo junto da IMO e apresentou um documento afirmando que a falta de um procedimento de alteração efetiva criando incertezas é prejudicial ao planejamento eficaz por parte da indústria. O procedimento clássico também havia incentivado alguns governos para introduzir legislação unilateral que, por mais bem intencionada, foi "gravemente prejudicial para serviços de transporte internacional". O jornal disse que se outros governos fizeram o mesmo "as perturbações à navegação internacional e do comércio mundial, que serve se tornaria cada vez mais grave.

No momento em que o Comitê Jurídico, reuniu-se para a sessão 14 de Setembro de 1972, houve um acordo geral de que a aceitação tácita ofereceu o melhor caminho a seguir. Outras idéias, como a que altera a Convenção da IMO em si, tinha muitos inconvenientes e levaria muito tempo a introduzir. Havia alguma preocupação sobre o que aconteceria se um grande número de países que rejeitam uma alteração e os membros da Comissão concordou que a aceitação tácita devia aplicar-se apenas ao conteúdo técnico de Convenções, que foi muitas vezes contida em anexos. Os artigos técnicos não deverão continuar a ser sujeitas à clássica ou ("positivo") Processo de aceitação.

O Comitê geralmente aceita que os outros procedimentos alternativos para a alteração das disposições técnicas devem ser mantidos, mas não chegou a um consenso sobre outra questão: as alterações devem ser preparadas e aprovadas por um organismo IMO adequados, tais como o Comitê de Segurança Marítima ou pelas Partes Contratantes a Convenção em causa? Este foi um ponto importante no momento, uma vez que muitas partes Contratantes a Convenções ainda não eram membros da IMO e poderia ser objeto de tratados que haviam ratificado a ser alterada sem eles, mesmo sendo consultado.

Esta questão ainda era incerta quando a Conferência de Revisão do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, inaugurado em Outubro de 1972. O objetivo da conferência foi à atualização do Estatuto da colisão e separá-los da Convenção SOLAS (os regulamentos existentes foram anexados às SOLAS 1960).

O processo de alteração está prevista no artigo VI. Alterações ao Estatuto da colisão adotadas pelo MSC (por uma maioria de dois terços) têm de ser comunicadas às Partes Contratantes e os Estados-membros da IMO, pelo menos seis meses antes de ser considerado pela Assembléia. Se aprovada pela Assembléia (novamente por uma maioria de dois terços), as alterações entram em vigor na data fixada pela Assembléia se mais de um terço das Partes Contratantes notificarem a IMO da sua objeção. A entrada em vigor, qualquer emenda deve "para todas as partes contratantes que não tenham levantado objeções à alteração, substituição e invalida qualquer disposição anterior a que se refira."

Menos de dois meses depois, em 2 de dezembro de 1972 uma conferência realizada em Genebra, adotou a Convenção Internacional para a Segurança dos Contêineres, o artigo X, que contém procedimentos de alteração de qualquer parte ou partes da Convenção. O procedimento é o tradicional "sistema de aceitação positiva", em que as alterações entram em vigor doze meses depois de ser aprovada por dois terços das partes contratantes. Contudo, o artigo XI contém um procedimento especial para a alteração dos anexos técnicos que incorpora também a aceitação tácita. O procedimento é ligeiramente diferente do utilizado no Estatuto da colisão, uma diferença de que as alterações possam ser aprovadas pelo MSC "para que todas as partes contratantes devam ter sido convidadas a participar e votar". Isto responde à pergunta de como levar em conta os interesses das partes em convenções que não eram Estados-Membros da IMO.

A próxima convenção a ser considerado foi a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL), que foi adotada com sucesso em Maio de 1973. É, também, incorporado aos processos de admissão tácita de alteração dos anexos técnicos. Entretanto, a IMO estava se preparando para uma nova convenção SOLAS. Esta foi considerada necessária porque nenhuma das alterações adotadas para a versão 1960 tivesse entrado em vigor e não parece provável a fazê-lo em um futuro próximo. A Convenção de 1966, a linha de carga continha também um procedimento de alteração clássica e a intenção foi a de combinar os dois instrumentos de uma nova convenção, que estava programado para ser considerada em 1976.

O MSC discutida esta proposta na sua sessão de 26 de outubro-novembro, mas ficou claro que esta seria uma tarefa demorada e assustadora de tempo. O instrumento combinado

poderia ser uma boa idéia para o futuro - mas a verdadeira prioridade era fazer com que as emendas à Convenção SOLAS 1960 entrassem em vigor o mais rapidamente possível e para se certificar de que as alterações não seriam adiadas. Um grupo de trabalho foi criado para analisar às várias alternativas, mas a opinião começou a se mover em favor de uma proposta do Reino Unido, que a IMO deveria concentrar-se em uma convenção provisória destinada a pôr em vigor as alterações aprovadas desde 1960. A nova convenção, como foi sugerida, consistiria no texto de 1960, com a adição de um procedimento de aceitação tácita e da adição de alteração e a de alterações que já haviam sido aprovadas.

Outra vantagem, o Reino Unido salientou que a conferência foi chamada a adotar a Convenção revista "pode ser realizada consideravelmente mais cedo do que a preparação desde 1976 relativamente pouco seria necessário." O assunto foi novamente discutido na sessão de 27 a MSC na primavera de 1973 e, apesar de algumas delegações queria uma revisão mais abrangente, outros sentiram que a carga de trabalho seria tão grande que a conferência seria seriamente atrasada. Por uma votação de 12 a favor e 4 abstenções, a comissão decidiu convocar uma conferência com alcance limitado, como proposto pela Inglaterra.

Em 21 de Outubro de 1974, a Conferência Internacional sobre a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, inaugurado em Londres e no dia 1 de Novembro, uma nova Convenção SOLAS foi aprovada, que incorporou o processo de aceitação tácita.

O processo de alteração tácita sua aceitação foi incorporada na maioria das convenções técnicas da IMO e foi estendido para alguns outros instrumentos também. A sua eficácia pode ser visto mais claramente no caso da Convenção SOLAS de 1974, que foi alterada em várias ocasiões desde então. No processo, o conteúdo técnico da Convenção tem sido quase que completamente re-escrito.

6. MARPOL: Convenção Internacional para a Prevenção por Navios, de 1973, alterada pelo Protocolo de 1978

A Convenção MARPOL é a principal convenção internacional abrangendo a prevenção da poluição do meio marinho por navios operacionais ou causas acidentais. É uma

combinação de dois tratados adotados em 1973 e 1978, respectivamente atualizadas.

A Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL), foi aprovado em 2 de novembro de 1973 no âmbito da IMO e da poluição cobertos de petróleo, produtos químicos, substâncias nocivas em embalagens, esgoto e lixo. O Protocolo de 1978 relativos à Convenção Internacional de 1973 para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL Protocolo de 1978) foi aprovada em uma conferência sobre segurança dos navios petroleiros e Prevenção da Poluição em fevereiro de 1978, realizada em resposta a uma série de acidentes com petroleiros em 1976-1977. (Medidas relativas à concepção e operação de tanque também foram incorporados em um Protocolo de 1978 relativos à Convenção de 1974 sobre a Salvaguarda da Vida Humana no Mar).

Como a Convenção MARPOL 1973 ainda não tinha entrado em vigor, o Protocolo de 1978 MARPOL absorveu a Convenção-mãe. O instrumento combinado é referido como a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Marinha por Navios, de 1973, alterada pelo Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), que entrou em vigor em 2 de outubro de 1983.

A Convenção inclui disposições destinadas a prevenir e minimizar a poluição causada pelos navios - tanto a poluição acidental e que a partir de operações de rotina:

Anexo I Regras para a Prevenção da Poluição por Petróleo.

Anexo II Para o Controle da Poluição por substâncias líquidas nocivas a granel.

Anexo III Prevenção da Poluição por Substâncias Nocivas, transportadas embaladas.

Anexo IV Prevenção da Poluição por esgotos sanitários dos navios.

Anexo V Prevenção da Poluição por Lixo de Navios.

Anexo VI Prevenção da Poluição por Navios (entrada em vigor 19 de maio de 2005).

6.1 Anexo I: Prevenção da poluição por petróleo

Entrada em vigor: 2 de outubro de 1983

(Anexo I revisto entra em vigor em 1 de Janeiro de 2007).

A Convenção de 1973 manteve os critérios estipulados na descarga de petróleo de

1969, alterações à Convenção de 1954 da poluição por hidrocarbonetos, sem alterações substanciais, ou seja, que as descargas operacionais de óleo de navios petroleiros são permitidas nas seguintes condições:

- A quantidade total de óleo de um petroleiro que podem cumprir ao mesmo tempo em qualquer viagem em lastro em curso não deve ultrapassar 1 / 15, 000 do total de carga capacidade de carga do navio;
- A taxa na qual o óleo pode ser descarregada não deve ultrapassar 60 litros por milha percorrida pelo navio, e

Um livro de registro de óleo é exigido, no qual está registrado o movimento de carga de petróleo e seus resíduos de carga a descarga de um tanque-a-tanque base.

Além disso, na Convenção de 1973, a quantidade máxima permitida de petróleo para ser descarregado em uma viagem de lastro de navios petroleiros novos, foi reduzida de 1 / 15, 000 da capacidade de carga de 1 / 30.000 a quantidade de carga transportada. Estes critérios aplicados de igual modo tanto a persistente (preto) e óleos não persistente (branco).

Tal como acontece com as alterações OILPOL 1969, a Convenção de 1973 reconheceu a carga "em cima" (LOT) o sistema que havia sido desenvolvido pela indústria do petróleo na década de 1960. Em uma viagem em lastro do navio-tanque leva a água de lastro (lastro partida) em tanques de carga sujo. Outros reservatórios são lavados para assumir lastro limpo. A lavagem de tanques é bombeada para um tanque especial. Depois de alguns dias, o reator de saída líquida e fluxos de petróleo para o topo. Debaixo de água limpa é então decantado, enquanto a água de lastro nova chegada é assumido. A camada superior do reator de partida é transferida para os tanques de slop. Depois de repouso e decantação, a carga próxima é carregada em cima do óleo remanescente no tanque de resíduos, daí o termo de carga no topo.

Uma característica nova e importante da Convenção de 1973 foi o conceito de "zonas especiais", que são considerados muito vulneráveis à poluição por óleo que as descargas de óleo dentro delas foram totalmente proibidas, com pequenas e bem definidas exceções. A Convenção de 1973 identificou o Mar Mediterrâneo, o Mar Negro e o Mar Báltico, no Mar Vermelho e na área dos Golfos como zonas especiais. Todos os navios de transporte de

petróleo são necessários para ser capaz de operar o método de retenção de resíduos oleosos a bordo através da carga "no sistema de" cima ou para descarga para terra.

Isso envolve a montagem de equipamento adequado, incluindo um monitor de descarga de petróleo e de controlo, óleo-água que separa o equipamento e um sistema de filtragem, tanques de slop, tanques de lamas, de encanamentos e bombagem.

Petroleiros Novos (ou seja, aqueles para os quais o contrato de construção foi colocado depois de 31 de Dezembro de 1975) de 70.000 toneladas de porte bruto e superior, devem estar equipados com tanques de lastro segregado grande o suficiente para fornecer calado operacional adequada, sem a necessidade de transportar água de lastro em tanques de carga.

Em segundo lugar, os petroleiros novos são obrigados a cumprir certas condições e subdivisão de estabilidade em avaria para que, em quaisquer condições de carga, eles podem sobreviver após danos causados por colisão ou encalhe.

O Protocolo de 1978 fez uma série de alterações ao anexo I da Convenção-mãe. Tanques de lastro segregado (SBT) são obrigatórios em todos os petroleiros novos, de 20.000 toneladas de porte bruto e superior (no SBT convenção-mãe só foram necessários em novos navios petroleiros de 70.000 toneladas de porte bruto e acima). O protocolo prevê também a ser exigido SBT em localizações de protecção - isto é, eles devem ser posicionados de forma a que eles irão ajudar a proteger os tanques de carga, no caso de uma colisão ou encalhe.

Outra inovação importante causa lavagem com óleo cru (COW), que tinha sido desenvolvido pela indústria do petróleo na década de 1970 e ofereceu maiores benefícios. Sob COW, as cisternas não são lavadas com água, mas com o petróleo - a carga propriamente dita. Vaca foi aceita como uma alternativa ao SBT em petroleiros existentes, e é um requisito adicional a bordo de navios novos.

Para existentes petroleiros (construídos antes da entrada em vigor do Protocolo de) uma terceira alternativa foi autorizada por um período de dois a quatro anos após a entrada em vigor da MARPOL 73/78. Os tanques destinados a lastro limpo (CBT sistema) fez com que alguns tanques estão dedicados exclusivamente ao transporte de água de lastro. Este foi mais barato do que um sistema completo SBT desde que utilizado de bombeamento e tubulações

existentes, mas quando o período de carência tenha expirado outros sistemas devem ser usados.

Drenagem e dispositivos de descarga também foram alterados no protocolo, a regulamentação dos melhores sistemas de descascamento foi introduzida.

Alguns navios petroleiros operam exclusivamente no tráfego entre portos específicos que são fornecidos com instalações de recepção adequadas. Alguns outros não utilizam água como lastro. A Conferência TSPP reconheceu que esses navios não deve ser sujeito a todas as exigências da MARPOL e eles foram, conseqüentemente, excluídos do SBT, vaca e de TCC. É geralmente reconhecido que a eficácia das convenções internacionais depende do grau em que elas são obedecidas e este por sua vez, depende em grande parte a medida que elas são aplicadas. O Protocolo de 1978 da MARPOL, portanto, introduziu regras mais severas para a vistoria e certificação dos navios.

As alterações de 1992 ao anexo I tornaram obrigatório para os navios petroleiros de novo para ter casco duplo - e trouxe uma fase na programação dos petroleiros existentes, para atender navios de casco duplo, que foi posteriormente revisto em 2001 e 2003.

2.2 Anexo II: Controle da poluição por substâncias líquidas nocivas

Entrada em vigor: 6 de abril de 1987

(Anexo II revisto entra em vigor em 1 de Janeiro de 2007).

Detalhes do anexo II, o critério de alta e de medidas de controle da poluição por substâncias líquidas nocivas transportadas a granel.

Cerca de 250 substâncias foram avaliados e incluídos na lista anexa à Convenção. A descarga de seus resíduos só é permitida para instalações de recepção, até determinadas concentrações e condições (que variam com a categoria de substâncias) são respeitadas.

Em qualquer caso, não há descarga de resíduos contendo substâncias nocivas é permitido dentro das 12 milhas da terra mais próxima. Restrições mais rigorosas para o mar Báltico e do Mar Negro.

6.3 Anexo III: Prevenção da poluição por substâncias nocivas embaladas

Entrada em vigor: 1 de julho de 1992

O primeiro dos anexos facultativos da Convenção. Estados que a ratificarem a Convenção devem aceitar os anexos I e II, mas pode optar por não aceitar os outros três - e daí terem tomado muito mais tempo para entrar em vigor. O Anexo III contém os requisitos gerais para a emissão de normas detalhadas sobre a embalagem, marcação, rotulagem, armazenamento, as limitações de quantidade, exceções e notificações para a prevenção da poluição por substâncias nocivas.

O Marítimo Internacional de Mercadorias Perigosas (Código IMDG), desde 1991, incluídas poluentes marinhos.

6.4 Anexo IV: Prevenção da poluição por esgotos sanitários dos navios

Entrada em vigor: 27 de setembro de 2003

(Anexo IV revisto e aprovado em 2004.)

O Anexo IV contém requisitos para controlar a poluição do mar por esgoto, provenientes dos navios. As embarcações são providas de tanques específicos para recolhimento deste material e tratá-los, constantemente e após análise do seu conteúdo deve ser esgotado, dentro dos parâmetros de ppm (partículas por milhões) no mar.

6.5 Anexo V: Prevenção da poluição por lixo dos navios

Entrada em vigor: 31 de dezembro de 1988

Este lida com diferentes tipos de lixo e especifica as distâncias da terra e da forma em que eles podem ser eliminados. As exigências são muito mais rigorosas em um número de "zonas especiais", mas talvez a característica mais importante do anexo, é a completa proibição imposta sobre a imersão no mar de todas as formas de plástico.

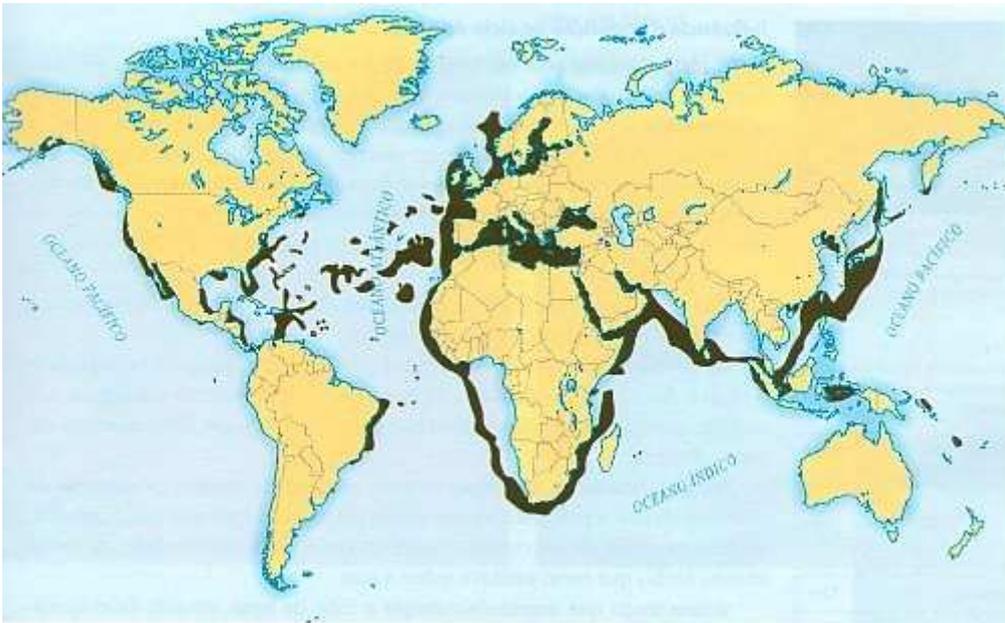
6.6 Anexo VI: Prevenção da Poluição por Navios

Conclusão: setembro 1997

Entrada em vigor: 19 de maio de 2005

A regulamentação do presente anexo estabelece limites máximos de emissões de óxido de enxofre e óxido de azoto de exaustão dos navios e proibir a emissão deliberada de substâncias que destroem o ozônio.

Poluição dos navios no mar, negligência? ou falta de recursos?



A poluição marítima resulta, sobretudo da ação humana, que faz dos oceanos a sua lixeira global.

7. CONCLUSÃO

A conclusão do fato deste tema devido à importância do meio ambiente marinho, quanto às gerações do momento e as do futuro. O quanto o mar deve ser preservado porque dele dependem, não somente os animais marinhos, mas o homem também foi por isso que o senso humano se organizou e criou-se a IMO. Atualmente tornou-se bastante conhecida, cada navio possui um número, cravejado na superestrutura, bem visível para todos verem (visão: princípio de organização e desenvolvimento). Isto marcou o início de uma nova era, para a organização marítima internacional e também para o mundo da navegação. A IMO através das suas convenções controla a poluição do mar por onde os navios singrarem ali estará a organização , inspecionando,fiscalizando ou criando regras e normas no sentido de controlar ou reter a poluição ambiental marinha.

O comprometimento dos governos dos países membros e signatários deve ser sempre constante, em assegurar a instalação de equipamentos e meios de recebimento de descarga de resíduos de óleo e misturas oleosas, como sobra de petroleiros e de outros navios, nos terminais de carregamento de petróleo e derivados, nos portos.

REFERÊNCIAS

Introdução à IMO -	site www.imo.org/ 23/11/08
Estrutura da IMO	site www.imo.org/ 23/11/08
Tanques de segurança	site www.imo.org 30/11/08
Reciclagem de navios -	site www.imo.org/ 30/11/08
Grupos de trabalho sobre demolições de navio -	site www.imo.org 23/12/08
Convenção Internacional para a Prevenção da poluição por navio -	site www.imo.org/conventions23/01/09