

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

**O CONTROLE DO NAVIO PELO ESTADO DO PORTO**  
**PORT STATE CONTROL**

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

Por: Marcelle Bueno Silveira

**CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA - CIAGA**

**CURSO DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE - EFOMM**

**AVALIAÇÃO**

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

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

BANCA EXAMINADORA (apresentação oral):

\_\_\_\_\_

Professor (nome e titulação)

\_\_\_\_\_

Professor (nome e titulação)

\_\_\_\_\_

Professor (nome e titulação)

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

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

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

\_\_\_\_\_

# DEDICATÓRIA

... Dedico aos meus pais, ao meu irmão Thiago, que sempre estão ao meu lado. Às minhas primas Adrielle e Camile. Às verdadeiras amizades que fiz na EFOMM e aos grandes amigos “lá de fora”. À todos que direta ou indiretamente contribuíram para meu desenvolvimento profissional na EFOMM...

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço primeiramente a Deus, por estar sempre no controle da minha vida e estar me abençoando a cada dia, me mostrando a direção a ser seguida! Quero agradecer aos meus familiares: pai, mãe e meu irmão por todo amor e dedicação. Aos meus amigos, em especial Pâmela, Roberta e Kelly, que sempre me ajudam e desde o começo me acompanham nesta caminhada.

## **RESUMO**

No meio marítimo cresce a cada dia a necessidade de interação e comunicação entre as nações. O Port State Control (PSC), Controle do Estado do Porto, é uma ferramenta que une os países com a finalidade de compartilhar informações sobre as embarcações que operam em determinado território.

O trabalho fala da OMI e da sua importância na criação do PSC. A OMI não se limitou no apoio a criação dos PSCs regionais, ela cria convenções baseadas nos seus objetivos principais que são: salvaguarda da vida humana no mar, segurança da navegação e preservação do meio ambiente. Estas convenções servem como instrumentos para o Port State.

No decorrer deste trabalho veremos os PSCs regionais, seus acordos e suas Autoridades Marítimas. Bem como, os procedimentos das inspeções, seus critérios, deficiências encontradas nas embarcações.

Para concluir a pesquisa foram usados dados retirados do Relatório anual do PSC do Memorandum of Understanding de Tóquio, as informações apresentam a situação atual no que diz respeito as inspeções, as detenções dos navios e as deficiências mais encontradas nos navios.

**PALAVRAS-CHAVE:** Organização Marítima Mundial, Controle do Estado do Porto, Memorandum of Understanding.

## **ABSTRACT**

In the marine environment is growing every day the need for interaction and communication between nations. The Port State Control (PSC) is a tool that unites the countries with the purpose of sharing information on vessels operating in the territory.

The work speaks about IMO and its importance in creation of the PSC. The IMO was not limited to support the creation of regional PSCs, it creates conventions based on its main objectives: safety of life at sea, safety of navigation and environmental protection. These conventions serve as instruments for the Port State Control.

In this work we will see regional PSCs, their agreements and their Maritime Authorities. As well, the procedures of inspections, their criteria, deficiencies found in the vessels.

To complete the survey were used data from the Annual Report of the PSC of the Tokyo Memorandum of Understanding, the information present the current situation regarding inspections, arrests of ships and deficiencies found in most ships.

**KEY-WORDS:** International Maritime Organization, Port State Control, Memorandum of Understanding.

## LISTA DE TABELAS

Nº	TÍTULO	PÁGINA
1	INSPEÇÕES E DETENÇÕES DE NAVIOS	27
2	DEFICIÊNCIAS ENCONTRADAS NAS INSPEÇÕES	28

# SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	10
CAPÍTULO 1 – ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL (OMI)	11
1.1 – O que é?	11
1.2 – Membros e Estrutura	11
1.3 – Convenções	12
CAPÍTULO 2 – CONTROLE DO ESTADO DA BANDEIRA (FLAG STATE CONTROL)	13
2.1 – O que é?	13
2.2 – Inspeções	13
2.3 – Conformidade	13
2.4 – Não Conformidade	14
2.5 – Não Conformidade Maior	14
CAPÍTULO 3 – CONTROLE DO ESTADO DO PORTO (PORT STATE CONTROL)	15
3.1 – O que é?	15
3.2 – Convenções	15
3.3 – Inspeções	16
CAPÍTULO 4 – OS MEMORANDOS DO PORT STATE CONTROL	19
4.1 – Tóquio MoU	20
4.2 – Acordo de Viña del Mar	21

4.3 – Paris MoU	21
4.4 – Indian Ocean MoU	22
4.5 –Mediterranean MoU	22
4.6 – Black Sea MoU	23
4.7 – Abuja MoU	23
4.8 – Caribbean MoU	24
4.9 –Riyadh MoU	24
4.10 – US Coast Guard MoU	24
CAPÍTULO 5 –RELATÓRIO ANUAL DO PORT STATE CONTROL	26
5.1 –Relatório Anual	26
5.2 – Dados do Relatório Anual	27
CONSIDERAÇÕES FINAIS	29
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	30

## INTRODUÇÃO

O número de navios substandard cresceu nas décadas de 80 e 90. Isto foi visto por muitos governos como uma ameaça à vida e ao meio ambiente. Portanto, a maioria dos governos membros da Organização Marítima Internacional acordaram em unir esforços para assegurar a conformidade com os regulamentos do OMI que estão em vigor, com a finalidade de eliminar os navios substandard.

A necessidade de um controle mais eficiente pelo Estado do Porto foi considerada necessária para salvaguardar os seus portos e águas. Conseqüentemente, os acordos regionais relativos ao Controle do Estado do Porto foram efetivados, resultando em um controle mais eficaz em todo mundo.

## **CAPÍTULO I**

### **ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL (OMI)**

#### **1.1-O que é:**

A Convenção da OMI, Organização Marítima Internacional, foi criada em 1948, em Genebra, mas só entrou em vigor em 1958. A OMI é um órgão da ONU, Organização das Nações Unidas que visa manter um sistema de cooperação entre os governos no campo da regulamentação e dos procedimentos governamentais, relacionados com assuntos técnicos de todos os gêneros que interessem à navegação comercial internacional. Assuntos esses como a adequação das dificuldades do tráfego marítimo, bem como a preservação do meio ambiente e o aperfeiçoamento da segurança marítima.

#### **1.2-Membros e Estrutura:**

A organização, que tem status de organização governamental, está sediada em Londres e é composta por 169 Estados membros e 3 Estados associados. O Brasil tornou-se membro da OMI em 1963.

A Organização consiste de uma Assembléia, um Conselho e de cinco Comitês principais: o Comitê de Segurança Marítima (MSC), o Comitê de Proteção ao Meio Ambiente Marítimo (MEPC), o Comitê de Facilidades (FAL), o Comitê Legal (LEG) e o Comitê Técnico. E ainda possui em sua estrutura uma série de Subcomitês que apóiam o trabalho dos Comitês Técnicos.

### **1.3-Convenções:**

A OMI tem promovido a adoção de cerca de cinquenta convenções e protocolos, e adotou mais de mil códigos e recomendações sobre segurança marítima e prevenção da poluição. A OMI tem como objetivos básicos a salvaguarda da vida humana no mar, a segurança da navegação e a preservação do meio ambiente. Logo, as convenções consideradas mais importantes da OMI são:

- SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea) – Convenção Internacional para Salvaguarda da vida humana no mar.
- MARPOL (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships) - Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios.
- STCW (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) – Convenção Internacional sobre Normas de Treinamento de Marítimos, expedição de certificados e serviços de quarto.

## **CAPÍTULO II**

### **CONTROLE DO ESTADO DA BANDEIRA (FLAG STATE CONTROL)**

#### **2.1-O que é:**

O Flag State Control é responsável por assegurar que as embarcações de bandeira nacional sejam inspecionadas de acordo com a legislação local e memorando internacional adequado aquela bandeira. O Flag State Control deve, através de vistorias, verificar se as unidades que operam no mar de bandeira nacional estão em conformidade com os requisitos mínimos para a atividade pretendida.

#### **2.2-Inspeções:**

O Flag State Control deve inspecionar um mínimo de 25% dos navios de mesma bandeira. As inspeções devem ser aleatórias e sem aviso prévio.

#### **2.3-Conformidade:**

Se durante a vistoria for constatado que a embarcação em questão está de acordo com a legislação em vigor, ou seja, em conformidade, a embarcação adquire um documento que

comprova tal cumprimento. Este comprovante é denominado de Certificado de Segurança da Navegação (CSN).

#### **2.4-Não conformidade:**

Caso haja não-conformidade o auditor ou inspetor deve mandar sanar as deficiências. O prazo máximo que o auditor pode dar para a correção das falhas é de três meses. Alguns exemplos de não conformidade são: ausência de grade nas lâmpadas ou ainda a falta de tapete de borracha em frente ao quadro elétrico.

#### **2.5- Não conformidade maior:**

Uma não conformidade maior requer uma ação corretiva imediata tendo em vista sua gravidade. Logo, na ocorrência de uma não conformidade maior, o auditor ou inspetor não pode dar prazo, é exigido que o navio interrompa suas atividades até corrigir o problema em questão. Podemos citar como exemplo de não conformidade maior: bomba de incêndio inoperante, baleeira com motor que não dá partida.

## **CAPÍTULO III**

### **CONTROLE DO ESTADO DO PORTO (PORT STATE CONTROL)**

#### **3.1-O que é:**

O Controle do Estado do Porto é um acordo intergovernamental para inspeção dos navios que freqüentam os portos dos países signatários (de um determinado acordo ou trato). A inspeção de navios estrangeiros em portos nacionais é feita com os mesmos princípios do Controle do Estado da Bandeira, para verificar se a condição do navio e de seu equipamento está dentro dos padrões dos requisitos das convenções internacionais, bem como analisar se o navio estrangeiro é gerenciado e operado segundo a legislação internacional. O objetivo do Controle do Estado da Bandeira é abolir as operações de navios substandard em seus portos.

#### **3.2-Convenções:**

As principais convenções utilizadas como base nos critérios e requisitos para inspeção são:

- SOLAS,
- MARPOL,

- STCW,
- BWMC (Ballast Water Management Convention),
- LOAD LINE 66 (Convenção Internacional sobre linhas de carga),
- RIPEAM 72 (Regulamento para evitar abalroamento no mar).
- Tonnage 69 (Convenção Internacional sobre arqueação bruta de navios, 1969).

### **3.3-Inspeções:**

Cada signatário concorda em inspecionar um mínimo de 25% dos navios estrangeiros que entram em seus portos. Assim como no Flag State Control, estas inspeções devem ser sem aviso prévio e aleatórias.

a) Inspetores Controladores do Estado do Porto (INCEP):

O Controle do Estado do Porto só pode ser realizado por inspetores qualificados que preencham os critérios estabelecidos pela OMI, estes critérios são encontrados na publicação da OMI, Procedures for Port State Control. Alguns desses critérios são:

- Experiência qualificação como inspetor do Controle do Estado da Bandeira (Flag State Control);
- Deve ser capaz de se comunicar em inglês com o Comandante, o Imediato e o Chefe de Máquinas;

Ainda dentro da qualificação, os Inspetores Controladores do Estado do Porto não devem ter nenhum interesse comercial, quer no porto de inspeção ou nos navios inspecionados. Isto porque, durante o exercício de suas funções, eles terão que usar seu julgamento profissional para avaliar a embarcação, agindo de forma imparcial.

E válido acrescentar que, quando a perícia não pode ser fornecida pelo INCEP, o INCEP pode ser assistido por qualquer outra pessoa com a experiência requerida aceitável pelo Controle do Estado do Porto.

b) Documentação:

Durante as vistorias, o Inspetor deve verificar, na medida do possível, se a documentação da embarcação esta validade. Existe uma lista que possui todos os certificados e documentos a ser checados, esta lista tem quarenta itens (alguns desses itens são para navios específicos), dentre eles:

- Certificado Internacional de Borda Livre (1966),
- Livro de Registro de Lixo,
- Plano de Gerenciamento de Lixo,
- Certificado Internacional de Prevenção de Poluição por Óleo,
- Tabela Mestra, Plano de controle de incêndio e Plano de controle de avaria (para navios de passageiros),
- Manual de peação da carga,
- Livro de Registro de Óleo, partes I e II,
- Documento de Conformidade (SOLAS 74 regra II),
- Certificado de Registro
- Relatório de inspeções anteriores do Port State Control.

c) Conduta das inspeções:

Visando cumprir os requisitos de saúde e segurança do navio, o inspetor deve utilizar Equipamento de Proteção Individual (EPI), e não pode tomar ou causar qualquer ação que comprometa sua segurança e a da tripulação. O inspetor deve apresentar seu cartão de identificação e aguardar um responsável pelo navio para transitar pelo mesmo.

O inspetor deve explicar a razão da vistoria, no entanto, nos casos em que a fiscalização é acionada por um relatório ou denúncia, a identidade da pessoa que denunciou não deve ser revelada.

Deve-se aplicar os procedimentos do PSC e os requisitos das convenções de uma forma consistente e profissional, solicitando que a tripulação demonstre o funcionamento dos equipamentos e das atividades operacionais, o inspetor não deve fazer testes por si.

As providências que o inspetor pode tomar no caso de encontrar deficiências podem ser: pedir para o Comandante sanar as deficiências antes da partida do navio, detenção do navio, etc. A princípio, todas as deficiências devem ser resolvidas antes da partida do navio. Compete ao inspetor decidir se ele deve ir a bordo numa outra ocasião para checar pessoalmente se as pendências foram resolvidas.

Caso não haja possibilidade das deficiências serem corrigidas no porto onde ocorreu a inspeção, a Autoridade Marítima do porto local pode autorizar o navio a proceder para outro porto, sujeito a quaisquer condições determinadas pela Autoridade Marítima do porto de partida. Nesse caso, uma segunda inspeção será feita no próximo porto.

Quando as irregularidades são claramente perigosas à segurança, saúde ou meio ambiente, as Autoridades Marítimas deverão se assegurar de que o perigo foi sanado antes do navio ser autorizado a seguir viagem e, ainda por esta razão elas podem até deter o navio ou emitir uma proibição formal de operação para o navio. O Estado da Bandeira do navio deve ser notificado sobre a situação do mesmo. O navio pode ser detido independente do tempo agendado para permanecer no porto.

Ao aplicar a detenção de um navio, o Inspetor notificará o armador ou o operador da embarcação na hora da detenção. Será pedido a assinatura do Comandante para confirmar esta informação. Além disso, todos os custos para o Estado do Porto, por conta da inspeção e detenção, serão assumidos pelo armador ou operador do navio. Não pode ser dada volta a uma detenção até que todo o pagamento seja efetuado. O armador ou operador do navio tem o direito de recorrer da decisão de detenção, porém, o recurso não garante liberação imediata da detenção.

Ao completar a inspeção, o inspetor deve explicar de forma clara as conclusões das inspeções e as ações corretivas necessárias, garantindo que o relatório de inspeção seja legível e compreensível.

## CAPÍTULO IV

### OS MEMORANDOS DO PORT STATE CONTROL

Os acordos também podem ser conhecidos como Memorandum of Understanding (MoU). Estes acordos surgiram através da OMI que encorajou o estabelecimento de organizações e acordos regionais de Controle do Estado do Porto. Assim esses MoUs foram criados e assinados por países cobrindo o território marítimo. Os acordos regionais são:

1. Tóquio MoU
2. Acordo de Viña del Mar
3. Paris MoU
4. Indian Ocean MoU
5. Mediterranean MoU
6. Black Sea MoU
7. Abuja MoU
8. Caribbean MoU
9. Riyadh MoU
10. US Coast Guard

Estes acordos são vantajosos tendo em vista que se as inspeções são bem coordenadas entre os países, o navio não precisa ser submetido a várias inspeções em um tempo curto. Por exemplo, um navio que demanda um porto em outro país normalmente visitará outros países na região durante sua viagem de volta, se esses países fazem parte do mesmo acordo, o navio apresenta a documentação alegando que ele já foi vistoriado no porto anterior.

Isto dá a possibilidade de se inspecionar a maior quantidade de navios possível e, ao mesmo tempo, prevenir que navios sejam atrasados por inspeções desnecessárias. A

responsabilidade primária dos padrões para os navios está sobre o Controle do Estado da Bandeira, mas o Controle do Estado do Porto provê uma rede de segurança com troca de informações para pegar os navios abaixo do padrão.

Um ato da OMI em apoio ao Port State Control foi a organização de oficinas financiadas pelo fundo de Cooperação Técnica da OMI. O objetivo era dar suporte para os Port State Control regionais através do estabelecimento de um plano de cooperação e promovendo fóruns para encontros de pessoas envolvidas neste meio para trocas de informações e experiências. Ainda em auxílio do Port State Control, a OMI recebe e analisa, por meio dos principais comitês da organização, recomendações práticas que precisam ser examinadas para serem desenvolvidas.

#### **4.1- Tóquio MoU:**

##### a) Histórico:

O memorando de Tóquio sobre o Port State Control na região da Ásia-Pacífico foi assinado no dia 1 de dezembro de 1993 e efetivado no dia 4 de abril de 1994. Possui um sistema computadorizado de informação, Asia-Pacific Computerized Information System (APCIS), que foi criado com o objetivo de trocar informações e armazenar dados sobre as inspeções do Port State Control.

O site central deste sistema está localizado em Moscou, e é controlado pela Administração Marítima da Federação Russa, ele disponibiliza dados às autoridades no que diz respeito as vistorias de navios em outros portos regionais, o que auxilia na seleção de navios estrangeiros à serem inspecionados.

##### b) Componentes:

O memorando tem um total de dezoito autoridades marítimas que aderiram a ele, são elas: Austrália, Canadá, Chile, China, Ilhas Fiji, Hong Kong (China), Indonésia, Japão, República da Coreia, Malásia, Nova Zelândia, Papua - Nova Guiné, Filipinas, Rússia, Singapura, Tailândia, Vanuatu e Vietnã. E ainda tem como autoridade membro co-operacional as Ilhas Marshall, e Macao (China) como autoridade observadora.

## **4.2- Acordo de Viña del Mar:**

### a) Histórico:

Em 05 de novembro de 1992, durante uma reunião entre as autoridades marítimas da América do Sul, o acordo Latino-Americano sobre o PSC foi aprovado pela Resolução de nº5. O Acordo foi inicialmente assinado por: Argentina, Brasil, Colômbia, Chile, Equador, México, Panamá, Peru, Uruguai e Venezuela.

O acordo de Viña Del Mar possui um sistema de informação que se baseia no Centro de Informação do Acordo Latino-Americano (CIALA). Este Centro armazena dados sobre as inspeções dos navios estrangeiros feitas pelas Autoridades Marítimas participantes, com a finalidade de prover informações entre as Autoridades para auxiliá-las na escolha dos navios para inspeção. O CIALA tem como funções: administrar as bases de dados do sistema, fornecer a informação atualizada requerida pelo Comitê, oferecer apoio técnico funcional aos membros do Acordo, assessorar a Secretaria em matéria de desenvolvimento de comunicação.

### b) Componentes:

Atualmente, treze autoridades marítimas fazem parte desse Acordo, são elas: Argentina, Bolívia, Brasil, Colômbia, Chile, Cuba, Equador, Honduras, México, Panamá, Peru, Uruguai e Venezuela.

## **4.3- Paris MoU:**

### a) Histórico:

Em 1978, um grupo de autoridades marítimas da Europa Ocidental desenvolveram um memorando, Memorando Hangué, que tinha como objetivo melhorar a vida e as condições de trabalho a bordo, como requerido na Convenção nº147 da Organização Mundial do Trabalho (ILO). O acordo entrou em vigor em março de 1978. Nesta mesma época, o petroleiro Amoco Cadiz naufragou na costa da Bretanha (França), causando um derramamento de óleo.

Após o incidente, as autoridades competentes foram pressionadas para que elaborassem uma regulamentação mais severa no que dizia respeito à segurança da navegação. Um novo memorando sobre Port State Control foi adotado em janeiro de 1982, inicialmente com catorze países europeus signatários, entrou em vigor em 1 de julho de 1982. O memorando já passou por diversas alterações para acomodar novos requisitos da OMI.

b) Componentes:

As autoridades marítimas que fazem parte deste Memorando são: Bélgica, Bulgária, Canadá, Croácia, Chipre, Dinamarca, Estônia, Finlândia, França, Alemanha, Grécia, Islândia, Irlanda, Letônia, Lituânia, Malta, Holanda, Noruega, Polônia, Portugal, Romênia, Rússia, Eslovênia, Espanha, Suécia e Reino Unido.

#### **4.4- Indian Ocean MoU:**

a) Histórico:

O conceito de um Memorando para o PSC foi debatido após uma convenção sobre a adequação da infra-estrutura da segurança marítima local, a convenção foi realizada durante o período de agosto até setembro de 2007. A partir daí, sentiu-se que a cooperação regional para os países da Bacia do Oceano Índico seria a solução para controlar os navios substandard na região. A primeira reunião preparatória sobre o desenvolvimento do memorando foi realizada de 13 a 17 de outubro de 1997, em Mumbai. O projeto do Memorando foi concluído em 05 de junho de 1998, entrando em vigor no dia 01 de abril de 1999.

b) Componentes:

As autoridades marítimas que compõem este memorando são: Austrália, França, Índia, Irã, Quênia, Maurício, África do Sul, Sri Lanka, Sudão, Tanzânia e Iêmen.

#### **4.5- Mediterranean MoU:**

a) Histórico:

Durante a Conferência Euro-Med, que ocorreu em Barcelona na data 28 de novembro de 1995, foi criado um projeto de PSC para países do sul e leste do Mediterrâneo. A elaboração do acordo foi feita em duas reuniões, a primeira foi realizada na Tunísia (de 25 à 29 de março de 1996) e a segunda foi realizada no Marrocos (de 10 à 14 de dezembro de 1996). A terceira reunião, em Malta no dia 8 de julho de 1997, foi feita para assinar o memorando confirmando a responsabilidade das autoridades marítimas no que dizia respeito as inspeções do PSC.

b) Componentes:

As autoridades marítimas que fazem parte deste memorando são: Argélia, Chipre, Egito, Israel, Jordânia, Líbano, Marrocos, Tunísia e Turquia.

#### **4.6- Black Sea MoU:**

a) Histórico:

Em setembro de 1999 na Bulgária, foi feito o primeiro encontro para discutir as diretrizes do memorando. A elaboração do texto foi concluída em março de 2000 na Turquia, o memorando foi assinado pelas autoridades no dia 01 de abril de 2000, também na Turquia.

b) Componentes:

É composta por: Bulgária, Geórgia, Romênia, Rússia, Turquia e Ucrânia.

#### **4.7- Abuja MoU (África Ocidental e Central MoU):**

a) Histórico:

O memorando foi assinado durante a Conferência Ministerial realizada em 22 outubro de 1999 na Nigéria. A Conferência foi organizada pela OMI numa parceria com o governo da República da Nigéria.

b) Componentes:

As autoridades marítimas que fazem parte deste memorando são: Angola, Benin, Camarões, Cabo Verde, Congo, Cote d' Ivoire, Gabão, Gana, Guiné, Guiné Equatorial,

Libéria, Mauritânia, Namíbia, Nigéria, Senegal, Serra Leoa, África do Sul, São Tomé, República Democrata do Congo, Guiné-Bissau, Gâmbia e Togo.

#### **4.8-Caribbean MoU:**

a) Histórico:

O Memorando sobre PSC na região do Caribe foi assinado em Barbados, em 09 de fevereiro de 1996. Foram anos de pesquisas e debates com o apoio da OMI para desenvolver o memorando. O memorando contou com algumas contribuições, como por exemplo: grande parte do memorando foi esboçada de acordo com o memorando de Paris, a Guarda Costeira dos Estados Unidos oferecem apoio a região assessorando nas inspeções.

b) Componentes:

Este acordo é formado pelas seguintes autoridades marítimas: Antígua e Barbuda, Barbados, Dominica, Granada, Guiana, Jamaica, Antilhas Holandesas, Suriname e Trinidad Tobago.

#### **4.9-Riyadh MoU:**

O memorando trata do PSC na região do Golfo, foi assinado em junho de 2004. Seus Componentes são: Barém, Omã, Kuwait, Qatar, Arábia Saudita e Emirados Árabes. Assim como outros memorandos e acordos, o Riyadh MoU teve o apoio da OMI na sua construção e elaboração, e segue os padrões adotados pela organização.

#### **4.10- US Coast Guard:**

A Guarda Costeira dos Estados Unidos tem uma estrutura diferente dos outros PSCs, é uma organização militar dentro do Departamento de Segurança Interna. O US Coast Guard não trata apenas das inspeções do navio, ele é muito mais abrangente, atua em atividades

como: busca e resgate, fixação de bóias, combate ao tráfico de drogas, investigação de acidentes marítimos, defesa da pátria.

A história da Guarda Costeira começou em 04 de agosto de 1790 quando o primeiro congresso autorizou a construção de dez navios para impor tarifas federais e leis de comércio e impedir o contrabando. O serviço recebeu seu nome atual em 1915 sob um ato do Congresso que se fundiu o Serviço de Receita com Serviço de Salva-Vidas, proporcionando assim, um serviço de aplicação de leis marítimas e de salvar vidas.

## CAPÍTULO V

### RELATÓRIO ANUAL DO PORT STATE CONTROL

#### **5.1- Relatório anual:**

Os Port States Control anualmente fazem um relatório sobre todas as inspeções que foram feitas durante este período. Obtemos nos relatórios dados como: número de navios inspecionados, número de navios detidos, número de deficiências encontradas no navio. A performance dos navios na inspeção também são encontradas neste relatório.

As performances são divididas em três grupos, conhecidos como: “Lista Negra”, “Lista Cinza” e “Lista Branca”. A “Lista Negra” é para bandeiras de navios que possuem as piores performances, são considerados navios de alto risco. A “Lista Cinza” engloba bandeiras nas quais o desempenho é razoável. Já a “Lista Branca” relaciona as bandeiras que possuem alta qualidade, com baixo índice de detenção de navios.

#### **5.2- Dados do Relatório anual:**

Os relatórios anuais podem ser encontrados nos sites dos PSCs regionais. As tabelas a seguir foram formuladas com informações obtidas dos Relatórios Anuais. É importante ter conhecimento destes tipos de dados porque o tripulante pode tentar detectar, prevenir ou corrigir esses erros antes mesmo do Port State Control, podendo evitar uma possível detenção. Manter o navio dentro dos critérios é uma vantagem para o tripulante, para o armador e para as autoridades que fiscalizam. Pois num ponto de vista do armador, quando o navio dele se torna um substandard, ele perde dinheiro. Um navio substandard engloba riscos ao ambiente e a vida.

- Os dados da tabela abaixo foram retirados do Relatório anual do Tóquio MoU, obtido no site oficial do Memorando:

TABELA 1

<b>Autoridade Marítima</b>	<b>Nº de navios inspecionados</b>	<b>Nº de navios detidos</b>
Austrália	2735	222
Canadá	436	5
Chile	696	14
China	4098	532
Ilhas Fiji	48	0
Hong Kong	731	21
Indonésia	1293	38
Japão	3721	239
Coréia	1832	205
Malásia	611	12
Nova Zelândia	490	13
Papua - Nova Guiné	163	3
Filipinas	1451	4
Federação Russa	766	30
Singapura	608	19
Tailândia	316	2
Vanuatu	0	0
Vietnã	818	52
<b>TOTAL</b>	<b>14536</b>	<b>1411</b>

- A listagem abaixo apresenta as deficiências mais encontradas durante as inspeções regionais do Tóquio MoU:

TABELA 2

<b>Deficiência</b>	<b>Quantidade</b>
Embarcação de salvatagem	198
Equipamento de filtragem de óleo (MARPOL-ANEXO I)	173
Bomba de emergência	163
Manutenção do navio e dos equipamentos	133
Fogo Amortecedores ( medidas de segurança contra incêndio)	128

- Listas Negra, Cinza e Branca do Relatório de 2010 do Tóquio MoU :
  - a) Lista Negra: Serra Leoa, Camboja, Geórgia, Coreia, Indonésia, dentre outros.
  - b) Lista Cinza: Índia, Barbados, Arábia Saudita, Egito, Itália, dentre outros.
  - c) Lista Branca: França, Japão, Grécia, Estados Unidos, Alemanha, Reino Unido, China.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com a revitalização dos portos e o crescimento da Marinha Mercante, podemos dizer que a sociedade marítima vive uma época de otimismo, mas devemos sempre estar atentos a medidas que possam prejudicar a qualidade de vida no mar e o desenvolvimento das atividades mercantes.

Com este trabalho constatei a importância do PSC para a Marinha Mercante, os países têm mostrado dedicação no que diz respeito a extinção de embarcações irregulares. As ações da OMI tem contribuído de forma significativa para a garantia de um tráfego marítimo mais seguro.

O PSC tem uma tarefa difícil no combate as embarcações irregulares, é um trabalho incessante. Os profissionais marítimos devem zelar pelas suas embarcações para que contribuam com esta tarefa, no final o benefício é de todos, do profissional marítimo, do armador e das Autoridades Marítimas.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. **Acordo Latino de Viña del Mar:** <http://www.acuerdolatino.int.ar>
2. **Black Sea MoU:** <http://www.bsmou.org/>
3. **International Maritime Organization:** <http://www.imo.org/Pages/home.aspx>
4. INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION, IMO, **Procedures for Port State Control**, ed. 2001, IMO Publication, London, 2001.
5. **Indian Ocean MoU:** [www.iomou.org](http://www.iomou.org)
6. **Mediterraneo MoU:** <http://www.medmou.org/PSC-main.htm>
7. **Paris MoU:** <http://www.parismou.org>
8. **Riyadh MoU:** <http://www.riyadhmo.org/>
9. ROCRAM, Acuerdo Latino americano sobre control del Buques por El Estado Rector del Puerto, Viña del Mar, Chile, 1992.
10. **Tokyo MoU:** [http://www.tokyo-mou.org /](http://www.tokyo-mou.org/)
11. **United States Coast Guard:** <http://www.uscg.mil/hq/g-m/pscweb/index.htm>







