

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

Curso C-PEM/85

Partido

Solução do P-III-5 (Mo) MONOGRAFIA

Apresentada por

MAURO GUIMARÃES CARVALHO LEME

CAPITÃO-DE MAR-E-GUERRA

NOME E POSTO



RIO DE JANEIRO

19.85

CAD 23801
EX. 202803

MM - EGN
BIBLIOTECA
13/10/1985
N.º 1

TEMA: A ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL (IMO)

INFLUÊNCIAS SOBRE O PODER MARÍTIMO BRASILEIRO.

Objetivos e metas da IMO.

- A ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL (IMO) -
E SUAS INFLUÊNCIAS SOBRE O PODER MARÍTIMO
BRASILEIRO

MAURO GUIMARÃES CARVALHO LEME
Capitão-de-Mar-e-Guerra

MINISTÉRIO DA MARINHA
ESCOLA DE GUERRA NAVAL

1985



GN-00000638-1

MM-EGN
BIBLIOTECA
13/06/1986
N: 71

CAd. 82801
Ex. 103623



TEMA: A ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL (IMO) E SUAS INFLUÊNCIAS SOBRE O PODER MARÍTIMO BRASILEIRO.

Pontos a abordar: Objetivos ostensivos e velados da IMO.

Capacidade de impingir tecnologia; as possibilidades da indústria nacional frente ao produto estrangeiro "sugerido" pela IMO.

Atuação do MRE; a atuação da MB.

Reflexos sobre a Marinha Mercante.

As convenções internacionais; o Memorando de Paris.

Os Centros de Instrução (CIAGA e CIABA); o papel do PNUD.

Custo-benefício para o Brasil.

PROPOSIÇÃO - Apresentar os objetivos e a atuação da Organização Marítima Internacional (IMO), analisando seus reflexos sobre o Poder Marítimo Brasileiro através da participação de nossa Marinha Mercante.

Concluir, apresentando as possibilidades do Brasil influenciar tal Organização, segundo os interesses nacionais.



ÍNDICE

	FOLHA
PROPOSIÇÃO	II
INTRODUÇÃO	IV
CAPÍTULO 1 - HISTÓRICO	1
CAPÍTULO 2 - ESTRUTURA, OBJETIVOS E ATIVIDADES DA IMO ...	5
Considerações Iniciais	5
A Estrutura da IMO	6
Os Comitês e suas Atividades	8
Os Programas de Assistência Técnica	11
A Afinidade entre a IMO e o Sistema da ONU .	15
CAPÍTULO 3 - AS CONVENÇÕES INTERNACIONAIS: O TRABALHO MAIS IMPORTANTE DA IMO	19
- SEÇÃO I - INTRODUÇÃO	19
- SEÇÃO II - ADOÇÃO DOS INSTRUMENTOS	19
- SEÇÃO III - A RATIFICAÇÃO DOS CONVÊNIOS	20
- SEÇÃO IV - IMPLANTAÇÃO	20
- SEÇÃO V - AS EMENDAS	21
- SEÇÃO VI - AS CONVENÇÕES INTERNACIONAIS	21
A segurança no mar	21
A prevenção da poluição do mar	27
A participação da IMO em outros assuntos ...	31
As atividades da IMO no campo de assistên cia técnica	32
As atividades da IMO no futuro	33
CAPÍTULO 4 - O BRASIL E A IMO	34
- SEÇÃO I - INTRODUÇÃO	34
- SEÇÃO II - A PARTICIPAÇÃO DE NOSSA MARINHA	34
Estrutura junto à IMO	34
A afinidade DPC/IMO	35
Os centros de instrução	36
O Conselheiro Marítimo	38
- SEÇÃO III - ATUAÇÃO DO MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTE RIORES	39
- SEÇÃO IV - REFLEXOS SOBRE A MARINHA MERCANTE	40
A Marinha Mercante e sua atuação internacio nal	40
A indústria nacional e os requisitos estabe lecidos pela IMO	42
A transferência de tecnologia	42
Sociedades Classificadoras	44
CAPÍTULO 5 - CONCLUSÃO	46
ANEXO - A -	A-1
ANEXO - B -	A-5
ANEXO - C -	A-8
BIBLIOGRAFIA	A-9

INTRODUÇÃO

Há séculos existe o costume de se estabelecer regulamentos e normas para a adequada segurança da vida humana e de navios, no mar.

Algumas vezes tivemos atitudes unilaterais de algum governo, e em outras foram adotados acordos entre dois ou mais países.

Entretanto, somente após o término da Segunda Guerra Mundial, sentiu-se necessidade da existência de um organismo internacional atuando como coordenador das atividades intergovernamentais neste campo.

Assim, por decisão do Conselho Econômico e Social das Nações Unidas foi convocada em 1948, em Genebra, a Conferência Marítima das Nações Unidas. Na ocasião decidiu-se que deveria ser criado um organismo internacional no sistema das Nações Unidas, com a finalidade de considerar exclusivamente os assuntos relativos à navegação e demais questões marítimas.

Desta forma a Conferência aprovou a Convenção Constitutiva da Organização Consultiva Marítima Intergovernamental, que é a carta constitucional do novo organismo, que posteriormente seria denominado Organização Marítima Internacional (IMO), conforme veremos em nosso trabalho.

A segurança no mar e a prevenção da poluição marinha ocasionada por navios, constituem a parte mais importante do trabalho realizado pela IMO até a presente data.

Considerando a importância da IMO para a comunidade marítima internacional, a presente monografia tem o propósito de apresentar seus objetivos e sua organização, analisando sua influência sobre o Poder Marítimo Brasileiro, através da participação de nossa Marinha Mercante.

Inicialmente, após um breve histórico, teceremos algumas considerações sobre a estrutura e principais objetivos da Orga

nização. Em seguida consideraremos as principais convenções e laboradas até a presente data, observando também os programas de assistência técnica e a participação da IMO junto aos demais organismos da ONU.

Na conclusão, citaremos algumas sugestões que, em nossa opinião, podem contribuir para que o Brasil influencie tal Organização segundo os interesses nacionais.

CAPÍTULO 1

HISTÓRICO

A Navegação Marítima iniciou sua história, quando o homem, sentindo a necessidade de transportar objetos com peso superior a sua capacidade de locomoção, observou que isto seria possível, se utilizasse rios e mares como vias de transporte para seus objetivos.

Partindo do princípio que pesadas toras de madeira flutuavam sem o menor problema, faltando apenas uma maneira de guiã-las pelos mais diversos caminhos, o homem utilizou o sistema rudimentar de orientar precárias embarcações com as próprias mãos. Após este primeiro passo, o aprimoramento da arte de navegar progrediu dia após dia. Ao homem faltava apenas um voto de confiança por parte dos embarcadores e seguradores para viabilizar definitivamente este tipo de transporte.

Temos conhecimento que, no século XVII, foi fundada uma sociedade atuante no comércio marítimo chamada LLOYD REGISTER OF SHIPPING, para regulamentar este tipo de transporte.

Com o passar dos tempos surgiram diversas entidades, com o mesmo objetivo, visando, antes de tudo, dar maior segurança à carga e à navegação, sendo que podemos citar as seguintes, como as mais importantes:

IMO - INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION

Organização Marítima Internacional

UNCTAD - UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT

Conferência das Nações Unidas para o Comércio e Desenvolvimento.

ITF - INTERNATIONAL TRANSPORT WORKER'S FEDERATION

Federação Internacional de Trabalhadores em Transportes.

OIT - Organização Internacional do Trabalho.

ISF - INTERNATIONAL SHIPPING FEDERATION

Federação Internacional de Navegação.

ICHCA - INTERNATIONAL CARGO HANDLING AND COORDINATION AS
SOCIATION

Associação Internacional para Manipulação e Coor
denação de Carga.

CENSA - COMMITTEE OF EUROPEAN NATIONAL SHIPOWNERS

Comitê de Associações Nacionais de Armadores Europeus.

COMLOSA - COMMITTEE OF LINERS OPERATORS SOUTH AMERICA

Comitê de Operadores de Linhas Regulares da América
do Sul.

CES - COMMITTEE OF EUROPEAN SHIPOWNERS

Comitê de Armadores Europeus.

Assim, entendemos que há séculos existe o costume de se estabelecer regulamentações e normas para implementar a segurança da vida humana, dos navios, e dos carregamentos, no mar.

Algumas vezes determinados Governos tomavam decisões unilaterais em relação ao assunto, e em outras ocasiões eram estabelecidos acordos entre duas ou mais Nações.

Posteriormente, os países sentiram necessidade da existência de um Organismo das Nações Unidas especializado exclusivamente em assuntos marítimos, sendo que a idéia inicial estava dirigida principalmente para a aprovação de instrumentos relativos à segurança no mar. (27:1)

Tal motivação era perfeitamente compreensível, por dois motivos. Em primeiro lugar, o trabalho do homem do mar sempre foi uma das ocupações mais perigosas. Em segundo lugar, tendo em vista o caráter internacional da indústria naval, havia um consenso, há algum tempo, que as medidas destinadas a implementar a segurança da navegação marítima, seriam mais efetivas se adotadas em um nível internacional, pois permitindo-se a sua

iniciativa a cada país, atuando por conta própria, não se te
ria a necessária coordenação entre as nações.

Apesar da existência de um importante acervo de acordos
internacionais aprovados, muitos estados sentiam a necessidade
de um organismo permanente com competência para coordenar e
promover novas medidas, e que realmente permitisse uma conti
nuidade dos trabalhos.

Entretanto, somente após o término da Segunda Guerra Mun
dial, houve um reconhecimento mais efetivo, por parte dos paí
ses, de tal necessidade.

Neste contexto, por decisão do Conselho Econômico e So
cial das Nações Unidas, foi convocado em Genebra, em 1948, a
Conferência Marítima das Nações Unidas. Na ocasião, foi decidi
do que deveria ser criada uma organização internacional sobre
o assunto, atuando como um organismo especializado dentro do
sistema das Nações Unidas. (27:1)

Assim, foi aprovada a convenção constitutiva da Organização Marítima Consultiva Intergovernamental (IMCO), que é a carta
constitucional do novo organismo, o primeiro a nível interna
cional dedicado exclusivamente a assuntos do mar. A IMCO ini
ciou seus trabalhos em 17 de março de 1958, quando a convenção
entrou em vigor.

A Assembléia inaugural foi realizada em julho de 1959, em
Londres, que passou a ser a cidade sede da Organização, único
componente especializado das Nações Unidas localizado na In
glaterra.

Durante os dez anos que transcorreram entre a aprovação
do convênio e sua entrada em vigor, em 1958, outros problemas
relacionados com a segurança despertaram também a atenção in
ternacional, mesmo quando exigiam um enfoque relativamente di
ferente. Destes problemas, um dos mais importantes foi a amea
ça de contaminação do mar pelos navios, em particular as causa

das pelo óleo transportado nos navios tanque. Assim, em 1954, quatro anos antes da fundação da IMCO, foi adotada uma convenção internacional sobre esta matéria. A Organização assumia desde o começo de seus trabalhos, em janeiro de 1959, a responsabilidade de administrar e promover tal convênio. Desta forma, desde o início, a segurança marítima e a prevenção da contaminação do mar têm sido os objetivos mais importantes da IMCO. Na atualidade, quase todos os estados marítimos costeiros pertencem à organização, representando virtualmente a totalidade da frota marítima mundial, sendo que a maioria de seus membros é constituída por países em desenvolvimento.

O Brasil ingressou na IMCO em 1963, e os assuntos da Organização são tratados em nosso país por um Comitê Coordenador, instituído em 1965 e integrado por representantes dos Ministérios das Relações Exteriores, Marinha e Transportes.

Em 1980 foi constituído um Grupo de Trabalho Interministerial, sob a coordenação do Itamaraty, com a finalidade de implementar nossa participação nas convenções da IMCO.

A Organização, a partir de maio de 1982, ocasião em que entraram em vigor as emendas de 1975 à Comissão Constitutiva, adotou a denominação de Organização Marítima Internacional (IMO), mais adequada e descritiva de sua nova condição de agência especializada da ONU.

Desde que foi instituída, a IMO desenvolve junto aos governos-membros um notável trabalho para aumentar a segurança marítima e para minimizar a poluição marinha proveniente dos navios, além de atuar em outros setores.

Em sua história, ficará o registro da luta constante por uma navegação mais segura e por oceanos mais limpos.

CAPÍTULO 2

ESTRUTURA, OBJETIVOS E ATIVIDADES DA IMO

CONSIDERAÇÕES INICIAIS.

No contexto das Nações Unidas, é a IMO o agente especializado em assuntos técnicos de Marinha Mercante, tendo por objeto formal a salvaguarda da vida humana no mar e a preservação do patrimônio material e ecológico.

Cuida da navegação mercante e da eficácia de seus navios, como instrumento do transporte modal por mar. Preocupa-se com a valorização do homem do mar, através da formação profissional do marítimo.

Exerce na prática a assessoria técnica do desenvolvimento nacional de países que queiram fomentar sua indústria de construção naval e implementar suas frotas mercantes, dentro dos padrões de coexistência operativa, internacionalmente conveniados.

Assim, o principal objetivo da IMO é o de promover a co operação entre os Governos em matéria relativa à navegação in ternacional, de modo a garantir os mais altos níveis de segu rança e de eficiência. Outra importante tarefa da Organização é a de prevenir e controlar a poluição do meio ambiente marinho.

A IMO ocupa-se ainda, do fornecimento de assistência téc nica, da negociação de convenções e acordos relativos à navegação, e da agilização dos transportes marítimos.

Para a consecução de seus objetivos a IMO se coordena, quando necessário, com as outras agências especializadas das Nações Unidas.

No que diz respeito a objetivos velados da Organização, muitos citam que ela é um grande "forum" para transação de interesses comerciais dos países desenvolvidos.

Entretanto o fato dos países desenvolvidos procurarem ob

ter o maior número de vantagens em relação aos sub-desenvolvidos, é uma constante no mundo.

Efetivamente, isto também ocorre na IMO.

Um país que seja grande produtor de balsas infláveis, por exemplo, procura defender a idéia de que os navios sejam equipados com o maior número de balsas possível.

Entretanto, é importante mencionar que a Organização trabalha com seriedade, sendo bastante consagrada junto às Nações Unidas.

A ESTRUTURA DA IMO

Para a consecução de seus propósitos, a IMO está estruturada com uma Assembléia, um Conselho, e cinco Comitês.

A Assembléia, órgão supremo da organização, é composta por representantes de todos os estados-membros, e se reúne a cada dois anos. Aprova o programa de trabalho, adota recomendações sobre questões diversas, e as envia para os países, a fim de que sejam adotadas e aplicadas.

Também aprova o orçamento, cujos fundos são constituídos com a participação de todos os estados-membros, de acordo com uma escala de quotas estabelecida, elege o Conselho e aprova a nomeação do Secretário Geral.

O Conselho compõe-se de 24 representantes dos estados-membros, eleitos pela Assembléia por um período de dois anos, e normalmente realiza duas reuniões anuais, sendo o órgão que dirige a IMO no intervalo entre as sessões da Assembléia.

É a seguinte a composição atual do Conselho:

Categoria A - Governos de Estados com grande expressividade de no tráfego marítimo (Estados Unidos da América, Grécia, Japão, Noruega, Reino Unido e União Soviética).

Categoria B - Governos de Estados com expressividade no tráfego marítimo (Brasil, Canadá, Itália,

França, Índia e República Federal da Alemanha).

Categoria C - Governos de Estados não eleitos nas categorias A e B, que tenham especial interesse no comércio ou na navegação marítima, e cuja eleição ao conselho assegure a presença de representantes das principais áreas geográficas do mundo (Arábia Saudita, Egito, Espanha, Jamaica, Libéria, México, Nigéria, Panamá, Polônia, Líbano e Bangladesh).

O Brasil é membro do Conselho desde seu ingresso na IMO, tendo iniciado na categoria C. Em 1975 passou à categoria B, para a qual foi reeleito nas reuniões seguintes com o apoio da maioria dos países votantes.

A IMO também conta com um secretariado, para proporcionar o apoio necessário na parte administrativa e conduzir o desenvolvimento dos assuntos determinados pelos diversos comitês e subcomitês.

O Secretário Geral atual é de origem indiana, e possui especial vivência na área do tráfego marítimo.

Consta que é grande amigo do Brasil, procurando sempre que possível, facilitar tudo aquilo que lhe diga respeito.

Recentemente, ofereceu um cargo no secretariado para o Brasil. (18:8)

O organograma do secretariado contém as seguintes divisões:

Divisão de Segurança Marítima

Divisão de Proteção ao Meio Ambiente

Divisão de Assuntos Legais e Relações Externas

Divisão Administrativa

Divisão de Conferência

Divisão de Cooperação Técnica.

OS COMITÊS E SUAS ATIVIDADES

Os principais órgãos de trabalho da IMO são os seguintes comitês: Comitê de Segurança Marítima, Comitê Jurídico, Comitê de Proteção ao Meio Ambiente e Comitê de Cooperação Técnica.

Existe também o Comitê de Facilitação, que, como órgão auxiliar do Conselho, é responsável pelo trabalho da IMO no que diz respeito à facilitação do tráfego marítimo internacional.

O Comitê de Segurança Marítima é o mais antigo e o mais importante, tendo em vista a gama de assuntos que congrega. Normalmente reúne-se duas vezes por ano e se ocupa de questões técnicas tais como: a segurança da navegação de uma maneira geral, regras de segurança para os navios pesqueiros, auxílio à navegação, construção de navios e seus equipamentos, regras para evitar o abalroamento no mar, cargas a granel (incluindo-se grãos, minerais e produtos químicos), manejo de cargas perigosas, adoção de normas para a formação do homem do mar, busca e salvamento, e outros procedimentos ou recomendações referentes à segurança marítima. Para o desempenho de suas múltiplas atividades, o comitê em questão se apoia em vários sub-comitês que realizam reuniões a cada oito meses.

Os sub-comitês de Estabilidade, Linhas de Carga e Segurança de Barcos de Pesca, foram reunidos em um só grupo, pois cada um deles não tinha muitos assuntos a tratar, justificando portanto tal medida, que resultou em economia de meios e redução de despesas.

Do grupo, o setor relativo à Estabilidade originou uma série de alterações na construção naval e funciona bem.

O Sub-Comitê de Linhas de Carga perdeu muito de sua autonomia após a convenção de Linhas de Carga realizada em 1969, enquanto a segurança de barcos de pesca é considerada como assunto secundário.

Os demais sub-comitês são: Proteção Contra Incêndios, Pro

jetos de Navios e Equipamentos, Segurança da Navegação, Rádio Comunicações, Equipamentos e Aparatos de Salvamento, Treinamento de Serviço de Quarto, Transporte de Cargas Perigosas, Contenedores e Cargas.

O Comitê Jurídico ou Legal foi criado em 1967, inicialmente para atender aos problemas jurídicos resultantes do acidente com o navio Torrey Canyon, super petroleiro que partiu-se no Canal da Mancha, poluindo todo o litoral Atlântico europeu, da Holanda até Portugal.

Na época, houve uma catástrofe ecológica, gerando grande problema internacional, principalmente no aspecto relativo a indenizações. Até hoje o Comitê Jurídico ainda responde a muitos assuntos ligados ao acidente. Recentemente, várias prefeituras francesas receberam ressarcimentos superiores a um milhão de dólares, além de pessoas físicas que também receberam uma compensação.

Atualmente o comitê tem por objetivo examinar, duas vezes por ano, os assuntos jurídicos no âmbito da Organização, entre os quais cabe salientar: responsabilidade e compensação por danos causados por poluição ou por colisões; situação de passageiros clandestinos; estudo de plataformas; e responsabilidade pelo transporte de substâncias nocivas ou perigosas.

O Comitê de Proteção ao Meio Ambiente tem por objetivo examinar todos os assuntos de competência da Organização relativos à prevenção e ao controle da poluição marinha causada por navios. Dedicar-se à obtenção de dados científicos e técnicos, à proposição de regras e à adoção de medidas para a implementação das convenções sobre sua égide, e à cooperação com organizações regionais e internacionais interessadas em assuntos do meio ambiente.

O Comitê de Cooperação Técnica foi criado por proposta do Brasil. Costuma reunir-se duas vezes por ano, quando examina

as questões relativas à execução de projetos de cooperação técnica com fundos previstos pelo programa pertinente das Nações Unidas, ou com outros fundos proporcionados voluntariamente à Organização. No Brasil, em decorrência da ação deste comitê, foi criado o Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (CIABA), em Belém, para a formação de pessoal da marinha mercante.

O Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA) foi aprovado, anteriormente, por uma comissão técnica ainda não a nível de comitê, que providenciou as verbas necessárias à sua construção.

O Comitê de Facilitação realiza reuniões anuais, das quais participam os países membros que são partes da convenção sobre Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional.

Seu objetivo é o de agilizar o transporte pela simplificação e redução da documentação e formalidades relativas a atracções, permanência nos portos e partida de navios mercantes.

Na realidade tem pouca participação na IMO, mas ambiciona chegar a um manifesto de carga único mundial, e a um sistema de despacho de navio internacional.

Efetivamente isto é muito complicado, pois a IMO chegou a cinco modelos básicos, através de reuniões do comitê, para tentar reduzir a burocracia existente no tráfego marítimo internacional. Tais modelos não vêm sendo utilizados, pois muitos países argumentam que por suas legislações são obrigados a incluir determinados dados nos modelos, que para alguns países, principalmente os nórdicos, que são extremamente simplificados, não são necessários. Assim, a obtenção de um acordo internacional sobre o assunto, no comitê, é algo realmente muito difícil.

Todos os comitês estão abertos à participação dos países-membros, em regime de igualdade.

OS PROGRAMAS DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA

Estabelecendo um amplo programa de assistência técnica, a IMO concede preferência máxima à formação náutica, cooperando com os países em desenvolvimento através a criação de instituições nacionais e regionais de formação marítima. Tal programa se constitui atualmente em uma parte importante das atividades da Organização.

Por outro lado, com a orientação da IMO, os países recebem assistência em praticamente todos os setores do transporte marítimo, da segurança à navegação, da administração marítima, de prevenção à poluição do mar, de construção naval, de reparos navais, de auxílios à navegação, de legislação marítima, de radiocomunicações e de questões técnicas relacionadas com a administração e ampliação dos portos.

O Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD) é a principal fonte financeira que apoia a IMO neste aspecto, tendo também a Organização à sua disposição, certos fundos para serem utilizados em projetos relacionados com a proteção do meio ambiente mundial, procedentes do Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente (PNUMA).

Muitas nações desenvolvidas contribuem com ajuda financeira à IMO, possibilitando a execução de projetos de assistência técnica nos países em desenvolvimento.

Entre tais nações, estão a Bélgica, Noruega, República Federal da Alemanha e Suécia..

Diversos projetos requerem a compra de equipamentos especiais, como por exemplo simuladores de radar, laboratórios de idiomas ou equipamentos para auxílio à navegação. A colaboração da IMO neste aspecto, compreende o envio de informações sobre os diversos equipamentos existentes no mercado e a ajuda para sua aquisição. Por outro lado, foi organizado um programa de ensino, no qual estudantes procedentes das nações em desen

volvimento recebem instrução em outros países.

No desenvolvimento de suas atividades, a IMO concentra na Divisão de Cooperação Técnica recursos crescentes, os quais progressivamente tem significado: assessoria especializada "in loco" ou provida regionalmente; avaliação de situações e levantamento de problemática pertinente; provimento de bolsas e estágios; sugestões para implementação de soluções exeqüíveis, adequadas e aceitáveis; visitaçõ de conferencistas; organizaçõ de seminários; projetos e assessoria na organizaçõ e na conduçõ de estabelecimentos de ensino profissional marítimo ou de escritórios técnicos de construção naval.

Como exemplo, podemos citar a Universidade Marítima Mundial, localizada em Malmoe, Suécia, criada pela IMO em 1983 com a finalidade de ser utilizada pelos seus países membros, permitindo a pós-graduaçõ na atividade marítima. (18:1)

Tal universidade normalmente recebe 140 alunos, aos quais oferece um corpo permanente de 6 professores, mais a docência de 148 professores visitantes.

O custo de cada aluno, durante os dois anos de curso, é orçado em 10.000 dólares, sendo que vários países e entidades internacionais, oferecem bolsas de estudo a candidatos de países em desenvolvimento. (18:2)

Para sua manutençõ, tal universidade utiliza um capital de giro de quatro milhões de dólares anuais, dos quais metade provém de contribuiçõ do Governo Sueco e do Fundo das Nações Unidas para o Desenvolvimento. ^(PNM D) Atualmente o Secretário Geral da IMO está promovendo a criaçõ do FUNDO MALMOE, que terá o valor de 40 milhões de dólares e deverá gerar os recursos necessários à manutençõ da Universidade.

Conforme já mencionado, nossa Marinha utilizou a cooperaçõ técnica oferecida pela IMO na implantaçõ dos estabelecimentos de ensino profissional marítimo, CIAGA e CIABA, conside

rados modelares pela própria Organização.

Ainda neste aspecto, a IMO prestou assessoria técnica, cessão de instrutores e fornecimento de acessórios de ensino, a academias de marinha mercante localizadas na Argentina, em Bangladesh, na Índia, na Costa do Marfim, em Gana, na Nigéria e no Egito.

Também participando das atividades da IMO, a Superintendência Nacional de Marinha Mercante representou a parte brasileira no Projeto RLA/72/069, o qual teve a finalidade de proporcionar o apoio administrativo e de infraestrutura ao primeiro escritório regional da IMO fora de Londres, o qual funcionou no Rio de Janeiro no período de 18/3/76 a 31/12/80, como Representação ou Assessoria Regional da Organização para a América Latina.

Atualmente, a IMO mantém dois assessores especializados em combate à poluição no Chile, um assessor para assuntos jurídicos no Peru, e um assessor para segurança marítima na Colômbia.

Assim como o fez para a América Latina, mantém a IMO dois assessores permanentes na Ásia e Oceania, e dois no Continente Africano.

Ainda neste aspecto, a Organização está em condições de enviar de Londres, para onde for necessário, assessores especialistas em transporte de mercadorias perigosas, máquinas, assuntos de náutica ou assuntos portuários.

O Centro de Hidrodinâmica em Varna, Bulgária, foi construído com assessoria da IMO, que também teve participação na criação de um Centro de Treinamento de Combate à Poluição, em Malta, e na construção de um estaleiro na Coreia do Sul.

Com relação a esclarecimento de assuntos técnicos e temas de conferências internacionais, tem a IMO organizado seminários que atendem, regionalmente, a países das Américas, Ásia,

África e Europa. Em 1980, no Rio de Janeiro foi realizado o Seminário Rio, com a finalidade de apresentar o tema Segurança de Petroleiros e Prevenção da Poluição do Mar por Óleo, que contou com a participação da Petrobrás e da Sunamam.

Em relação a este assunto, é conveniente mencionar que a IMO, através do Comitê Permanente Especializado na Proteção do Ambiente Marinho, preocupa-se com a poluição do mar por navios, desenvolvendo esforços no sentido de coibir a poluição operacional e minimizar a resultante de acidentes no mar.

O Brasil, em 6/5/84, beneficiou-se de um projeto patrocinado pela IMO, para a instituição de um centro de treinamento para combate à poluição do Mar por óleo, em São Sebastião. A Organização obteve quinhentos mil dólares do programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD), sendo que a Petrobrás e Cetelb contribuíram com duzentos e cinquenta mil dólares.

No desenvolvimento de suas atividades, a IMO, através sua organização e metodologia de trabalho, funciona também como órgão consultivo intergovernamental, participando do preparo de conferências diplomáticas sobre temas que refletem a problemática relativa a assuntos de navegação mercante, cuja solução escapa às recomendações técnicas ou resoluções da alçada da Assembleia da Organização.

Os problemas relativos à marinha mercante e construção naval, no âmbito das Nações Unidas, são avaliados pela organização técnica da IMO que, por meio de trabalho consultivo de seus membros associados, ou de partes contratantes de convenções, é aberta à participação ampla e irrestrita de países em diferentes graus, níveis e etapas de desenvolvimento.

Estes países, com suas contribuições e opiniões, possibilitam ao trabalho convencionado condições de exeqüibilidade, adequabilidade e aceitabilidade internacionalmente concordadas.

Entretanto, conforme veremos no Capítulo 3, o trabalho mais importante da IMO é o relativo a convenções que de fato tenham entrado em vigor.

A AFINIDADE ENTRE A IMO E O SISTEMA DA ONU

A IMO coopera estreitamente com as Nações Unidas, seus organismos e comissões. Entre os muitos aspectos que consubstanciam esta cooperação, colocamos em evidência o notável relacionamento entre a Organização e as comissões econômicas, no campo de assistência técnica.

Atualmente, temos no secretariado da IMO um representante permanente do PNUD.

Anualmente é enviado um relatório completo das atividades da IMO ao Conselho Econômico e Social das Nações Unidas.

Além disto, a Secretaria das Nações Unidas recebe o programa de trabalho da IMO e o distribui para os diversos órgãos componentes do sistema.

A Organização também estabeleceu vínculos com outros órgãos das Nações Unidas, sendo pertinente mencionar que o PNUD facilita o apoio financeiro para a maioria dos projetos que são realizados em cumprimento ao programa de trabalho da IMO.

Existem muitos outros organismos das Nações Unidas que têm interesse nos diversos aspectos da navegação marítima e do mar.

O Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente (UNEP) tem interesse particular em combater a poluição do mar, sendo que as duas organizações já elaboraram um memorando com a finalidade de reforçar os vínculos existentes, aprimorando os estudos nesta área.

O Centro Regional de Combate à Poluição por Óleo no Mar Mediterrâneo é fruto da colaboração entre as duas Organizações. O Centro, situado em Malta, é muito bem organizado, ten

do todos os recursos que possam ser imaginados para o combate à poluição marinha. (26:11)

Além de exercer ação de prevenção permanente, com recursos em todas as partes do mar Mediterrâneo para combate à poluição, conta o Centro de Malta com todos os meios necessários à execução de suas tarefas.

Qualquer alerta de poluição ocasiona a movimentação de aviões, helicópteros, navios ou lanchas e normalmente todos os problemas de poluição do mar Mediterrâneo são solucionados.

Ainda no campo da poluição, foi estabelecido um outro grupo de trabalho, com a finalidade de avaliar os aspectos científicos da poluição das águas do mar, sendo que as reuniões foram realizadas com a participação de técnicos da IMO, das Nações Unidas, da FAO, da Organização das Nações Unidas para Educação, Ciência e Cultura (UNESCO), da Organização Meteorológica Mundial (OMM), da Organização Mundial da Saúde (OMS) e do Organismo Internacional de Energia Atômica (OIEA).

A IMO, a Organização para Agricultura e Alimentação (FAO) e a Organização Internacional do Trabalho (OIT) formaram um grupo de técnicos para estudar os assuntos relativos à segurança de barcos pesqueiros.

Também foram desenvolvidas atividades junto à conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD), a qual tem particular interesse nos aspectos econômicos e comerciais da navegação marítima. Foi criada uma comissão permanente IMO/UNCTAD para estudar vários aspectos de interesse mútuo, entre os quais ressaltamos: a hipoteca naval, o arresto de navios e privilégios navais.

A UNCTAD tem um Comitê Marítimo que se reúne a cada semestre e trata fundamentalmente de aspectos econômicos do "shipping": estabelecimento de fretes, fraudes marítimas, hipotecas navais e privilégios navais. A parte de privilégios navais en

volve uma série de assuntos de formação jurídica entre armadores e as organizações que financiam a armação.

Os assuntos econômicos normalmente têm influência no campo técnico, e por outro lado, muitos assuntos técnicos interferem com os econômicos. Para solucionar tal problema, foi criado um grupo de trabalho permanente da IMO e da UNCTAD, sendo que alguns componentes da IMO assistem às reuniões do Comitê Marítimo, enquanto participantes da UNCTAD acompanham as reuniões dos comitês da IMO.

Também a ICAO, na organização da aviação comercial internacional, tem realizado várias reuniões com a IMO para discutir a questão de heliportos em navios. Por outro lado, o Bureau Hidrográfico Internacional (BHI), tem cooperado na questão relativa a levantamentos hidrográficos de países em desenvolvimento, participando das atividades que são desenvolvidas pelo sub-comitê de segurança à navegação, da IMO.

A ISO, que é uma organização internacional de "standardização", tem contribuído para a adequada padronização de "containers", assunto que está sendo estudado pela Convenção Internacional para a Segurança de Contêdores.

A IMO também participou de diversas conferências da ONU, das quais destacamos a sobre o Direito do Mar.

CONCLUSÃO

Conforme vimos neste capítulo, a IMO tem como principal objetivo facilitar a cooperação entre os governos dos países membros, no que diz respeito a assuntos técnicos de interesse da navegação internacional, com a finalidade de procurar atingir os melhores padrões possíveis de segurança marítima e eficiência da navegação.

A Organização dedica uma especial atenção à proteção do ambiente marinho. Também acompanha os assuntos jurídicos relacionados com a navegação internacional, e proporciona assistên

cia técnica em assuntos marítimos aos países em desenvolvimento.

Em nossa opinião, um país que aspira ao "status" de potência marítima, deve acompanhar atentamente a evolução das normas sobre o transporte marítimo e comércio internacional, procurando participar e influir, sempre que possível, na correta estruturação dessas normas, a fim de que sejam atendidos os seus interesses econômicos e políticos.

CAPÍTULO 3

AS CONVENÇÕES INTERNACIONAIS: O TRABALHO MAIS IMPORTANTE DA IMO

SEÇÃO I - INTRODUÇÃO

Os convênios e outros instrumentos multilaterais, naturalmente criam obrigações internacionais a serem cumpridas.

Os governos que os ratificam ou aceitam concordam em modificar suas leis ou normas, a fim de que estas sejam compatíveis com os tratados considerados.

O propósito dos instrumentos da IMO é o de estabelecer normas que sejam aceitas pela maioria dos países, as quais devem ser adequadamente implantadas, para que seja obtido um procedimento uniforme por parte das nações.

Desde sua criação, em 1959, a IMO adotou tratados multilaterais relativos a uma série de assuntos, sendo conveniente ressaltar os que dizem respeito à segurança da navegação e à prevenção da poluição dos mares. A maioria dos instrumentos elaborados denominam-se convênios, e os demais protocolos ou acordos, todos com o mesmo valor jurídico.

SEÇÃO II - ADOÇÃO DOS INSTRUMENTOS

As propostas encaminhadas para a elaboração de um tratado internacional podem ter origem em qualquer setor da IMO, sendo apreciadas e aprovadas pela Assembléia ou pelo Conselho, neste caso quando enviadas no período entre as sessões do órgão supremo da Organização.

Posteriormente, um projeto de tratado é elaborado em um dos comitês ou sub-comitês, e quando aprovado, é submetido a uma conferência diplomática internacional, para a qual são convidados todos os membros das Nações Unidas e de seus organismos especializados.

As conferências diplomáticas da IMO são realizadas duran

te o período de duas a quatro semanas, ao término das quais é aprovado e adotado oficialmente o texto definitivo de um convênio ou de outro instrumento convencional.

SEÇÃO III - A RATIFICAÇÃO DOS CONVÊNIOS

O período entre a adoção e a entrada em vigor de um convênio é função do tempo que os governos julgem necessário para promover sua ratificação. Efetivamente, os países que concordam com a ratificação de determinado convênio, são obrigados a cumprir o que nele está estabelecido.

A aceitação do cumprimento de um convênio, dependendo do desejo do país interessado, é definida por uma ratificação, aceitação, aprovação, ou adesão, sendo que de uma maneira geral se utiliza a palavra "ratificação".

Os tratados da IMO entram em vigor quando são ratificados por um determinado número de Estados, os quais devem representar uma certa proporção da tonelagem da frota mercante mundial.

Um governo que ratifica um tratado, antes de fazê-lo, deve certificar-se que sua própria legislação nacional se adapta às disposições nele contidas.

Após satisfeitos os requisitos necessários à ratificação de um tratado, existe um determinado intervalo até sua efetiva entrada em vigor. Tal período, que varia de alguns meses a cerca de um ou dois anos, possibilita aos governos a adoção de medas legislativas ou administrativas pertinentes.

SEÇÃO IV - IMPLANTAÇÃO

Esta é a etapa mais importante, pois a eficácia de um tratado depende fundamentalmente da maneira com que os Estados encarregados de sua implantação façam cumprir o que nele está determinado.

A IMO não tem autoridade nem meios para implantar convê

nios, e sua ação neste aspecto se resume a sugerir medidas a serem adotadas pelos governos interessados. Quando necessário, coordena uma assessoria técnica, ou mesmo proporciona um auxílio, contribuindo para que os convênios sejam adequadamente implantados.

SEÇÃO V - AS EMENDAS

Todos os tratados multilaterais da Organização contêm disposições para a consecução de suas próprias emendas. Isto é particularmente importante no caso dos instrumentos convencionais de índole técnica adotados sob os auspícios da IMO, já que devem ser atualizados e modificados para que possam acompanhar todos os aspectos relativos à evolução do transporte marítimo.

Em alguns tratados, para que as emendas sejam adotadas e possam entrar em vigor, há necessidade da aceitação por determinada proporção das partes contratantes. Tal procedimento tem a denominação de "aceitação expressa".

Em outros casos se utiliza o sistema denominado "aceitação tácita", o qual significa que as emendas adotadas entram em vigor em uma data fixada, a menos que um número estipulado de partes contratantes apresente objeções julgadas relevantes.

O procedimento da "aceitação tácita" foi definitivamente adotado pela IMO em 1972 quando se observou que o outro sistema não estava adequado, pois tornava quase que impossível a entrada em vigor das emendas.

Todos os principais convênios técnicos da IMO, adotados a partir daquela data, estabelecem em seu texto que para as emendas deve ser cumprido o procedimento de "aceitação tácita".

SEÇÃO VI - AS CONVENÇÕES INTERNACIONAIS

A SEGURANÇA NO MAR

Em 1948, uma conferência convocada pelo Reino Unido adotou um convênio internacional sobre segurança no mar, o qual

com o correr dos anos ficou desatualizado.

Posteriormente, uma conferência da IMO aprovou, em 1960, um novo convênio sobre o assunto, substituindo o instrumento de 1948, o qual contém em seu texto uma série de medidas destinadas a melhorar a segurança do transporte marítimo. Entre elas podemos mencionar as relativas aos seguintes aspectos: estabilidade; instalações de máquinas, instalações elétricas, prevenção, deteção e extinção de incêndios; dispositivos de salvamento; radiotelegrafia e radiotelefonia; segurança da navegação; transporte de grãos; transporte de mercadorias perigosas; e navios nucleares.

Este texto dedicado à segurança da vida humana no mar é conhecido, de forma abreviada, pela sigla inglesa SOLAS, sendo o instrumento internacional básico para todos os assuntos relativos à segurança marítima.

O convênio recebeu diversas emendas a fim de acompanhar a evolução tecnológica, que entretanto não chegaram a adquirir obrigatoriedade internacional, tendo em vista a dificuldade em cumprir os requisitos pertinentes à sua adoção.

A fim de solucionar tal problema, a IMO convocou um novo convênio internacional sobre segurança da vida humana no mar, o qual além de incorporar as emendas anteriormente aprovadas, recebeu novas modificações, mantendo-se perfeitamente atualizado.

Na ocasião foi considerado que seria mais fácil elaborar um novo convênio do que procurar obter a aprovação das diversas emendas.

Conforme já mencionado, existem condições específicas para que as convenções entrem em vigor. Estas condicionantes não são as mesmas para todos os acordos, e vão depender sobretudo da complexidade do documento.

A convenção SOLAS 1974 previu a necessidade mínima de que

25 países membros, possuindo 50% do total da tonelagem mundial, aderissem ao protocolo.

O convênio em questão, aprovado em 1974 entrou em vigor em 1980, mantendo-se atualizado através de emendas, apreciadas e aprovadas pelo sistema de "aceitação tácita".

Assim, o Protocolo aprovado em 1978 entrou em vigor em maio de 1981, e a primeira, de uma série de importantes emendas, foi apreciada em novembro de 1981, entrando em vigor em setembro de 1984.

O convênio SOLAS 1974 foi aprovado pelo nosso Congresso, sendo traduzido e publicado pela Diretoria de Portos e Costas (DPC). As emendas de 1983 entrarão em vigor em julho de 1986, e no momento estão em fase de tradução pela Diretoria em questão.

O Protocolo de 1978 atualmente está em nosso Congresso para aprovação. Outra convenção importante é a que estabelece a marcação de linhas de carga, sendo realizada em 1966, atualizando um antigo instrumento internacional adotado em 1930.

A convenção internacional sobre Borda-Livre entrou em vigor a partir de 1968, sendo aprovada por nosso Congresso em 1969.

Ainda em relação ao aspecto que está sendo abordado, sabemos que o sistema que se utiliza para arquear um navio é fundamental para o requisito segurança. A tonelagem é utilizada para avaliação dos direitos e impostos, e dependendo da forma com que se realiza seu cálculo, é provável a modificação no projeto de um navio, reduzindo-se sua tonelagem de arqueação, sem diminuir a capacidade de carga. Entretanto, normalmente isto é conseguido em prejuízo da estabilidade e segurança do navio.

Ao longo dos anos tivemos diversos sistemas de arqueação, mas nenhum contou com o reconhecimento universal, pois o tema

é de natureza complexa e controvertida.

Entretanto, em 1969 foi adotado pela primeira vez um convênio internacional regulamentando a matéria, denominado convenção sobre Medidas de Arqueação.

A convenção, para sua adoção, necessitava da adesão de 25 estados membros, totalizando pelo menos 65% da tonelagem mercante mundial. Tal valor somente foi obtido em meados de 1980, e a convenção entrou em vigor em julho de 1982, sendo aprovada em nosso país por Decreto Legislativo.

Por outro lado, alguns assuntos foram solucionados com relativa facilidade, como por exemplo o Acordo sobre Navios de Passageiros que prestam Serviços Especiais, adotado pela IMO em 1971 com a finalidade de proteger navios e passageiros na atividade de transporte de passageiros.

Os abalroamentos figuram entre as causas mais freqüentes de acidentes no mar, e algumas medidas para evitá-los estão contidas no convênio de 1960, já considerado anteriormente. A importância do assunto fez com que a IMO em 1972, adotasse outro instrumento abordando aspectos novos, entre os quais ressaltamos as regras sobre separação de tráfego, que inicialmente foram aplicadas como recomendações em várias regiões do mundo.

A utilização destes dispositivos após a entrada em vigor do convênio, em 1977, reduziu consideravelmente o número de abalroamentos em diversas zonas marítimas.

Nas águas do noroeste da Europa, por exemplo, tivemos 156 acidentes entre 1956 e 1961, número este que foi reduzido para 45 no período de 1976 a 1981. O Regulamento Internacional para Evitar o Abalroamento foi aprovado por novo Congresso em 1970, tendo o seu texto e o das Emendas de 1981, traduzidos pela DPC.

Outro convênio adotado pela IMO, em 1972, diz respeito

aos contêdores, que se constituem um importante setor do comércio marítimo internacional. O tratado foi adotado com a finalidade de agilizar o tráfego, através a utilização de regras internacionais uniformes, e considera também os aspectos de segurança no transporte dos contêdores.

A Convenção Internacional para Segurança de Contêdores, em vigor desde 1971, está sendo estudada pelo nosso Ministério da Indústria e do Comércio e pelo Grupo Interministerial para Transporte Multinacional, existindo atualmente a intenção de se criar uma lei nacional a respeito do assunto. O fato de tal convênio ter sido considerado necessário, na época em que foi adotado, representou uma indicação da rápida transformação que estava surgindo na esfera do transporte marítimo. É interessante citar que os contêdores foram inventados em data próxima a da que a IMO foi estabelecida.

Ainda no aspecto segurança no mar, existe um tratado em vigor, que é a Convenção Instituidora da Organização Internacional de Telecomunicações Marítimas por Satélite (INMARSAT). Efetivamente, a utilização de satélites espaciais é um avanço de grande importância, tanto no aspecto comercial como no relativo ao apoio às operações no mar. Sua grande vantagem consiste em oferecer maior segurança aos navios, pois proporciona comunicações eficientes. O convênio entrou em vigor em julho de 1979, sendo que no Brasil a EMBRATEL se constitui como órgão responsável pelo acordo operativo INMARSAT.

Em contraste com a tecnologia espacial, a pesca é uma das atividades mais antigas. Entretanto, até 1977 não se realizou qualquer convênio dedicado especialmente à segurança de barcos pesqueiros. Uma das razões de tal demora é a natureza extremamente variada e complexa da indústria pesqueira, que é tão diferente das outras modalidades de atividades marítimas, que vários convênios adotados pela IMO não podem ser aplicados aos

barcos pesqueiros. Por exemplo, em que outro tipo de tráfego marítimo os navios se fazem ao mar com suas escotilhas fechadas e seus porões vazios, e iniciam a faina de carregamento em pleno oceano?

O convênio de 1977 será aplicado aos barcos pesqueiros novos de comprimento igual ou superior a 24 metros, e quando entram em vigor, deverá contribuir de forma objetiva para melhorar a segurança de tais barcos.

Em última análise, a segurança depende muito mais das tripulações do que dos próprios navios. Há muito tempo existe o entendimento de que o nível de segurança marítima seria bem melhor se os navios fossem guarnecidos por homens com uma adequada formação.

Devido a tal fato, a IMO convocou em 1978 uma conferência cujo resultado foi a aprovação do primeiro convênio que se conhece sobre normas de formação para os homens do mar, que entrou em vigor em abril de 1984, tendo o propósito de estabelecer determinados requisitos mínimos aplicáveis na instrução das tripulações, com aceitação internacional. O convênio não foi imaginado como um modelo ao qual todas as nações devam sujeitar-se para estabelecer os requisitos a serem exigidos de suas tripulações, já que em muitos países tais requisitos são mais restritos do que os estabelecidos no próprio convênio.

Assim, sua intenção é eliminar os requisitos inadequados, ou mesmo complementar quando necessário aqueles considerados insuficientes, além de assessorar os países com menor experiência marítima, com suas frotas em processo de crescimento, indicando-lhes quais as normas internacionalmente adotadas em relação ao assunto.

No aspecto relativo a busca e salvamento, muitos países contam com seus próprios planos para as ações a serem desenvolvidas neste setor, mas havia a necessidade de um acordo que

permitisse a adoção de procedimentos com validade internacional.

Assim, em 1979 a IMO instituiu a Convenção Internacional de Busca e Salvamento, que entrou em vigor em junho de 1985, sendo em nosso país aprovada por Decreto Legislativo.

A elaboração de convênios como os acima mencionados, constitui provavelmente a parcela mais importante das atividades da IMO, cujo trabalho também deve ser considerado nos outros aspectos. A Organização, além dos convênios, elaborou numerosos códigos, recomendações e outros instrumentos relacionados com a segurança, os quais, mesmo não possuindo a mesma força legal dos tratados, podem ser utilizados por qualquer governo como base ou orientação para sua legislação nacional. Como exemplos de tais instrumentos, podemos citar os que se referem a cargas de grãos, segurança para pescadores e barcos pesqueiros, transporte de mercadorias perigosas e de produtos químicos, gases liquefeitos, plataformas de perfuração, níveis de ruído a bordo e navios mercantes nucleares.

A PREVENÇÃO DA POLUIÇÃO DO MAR

O convênio sobre prevenção da poluição das águas do mar por óleo, de 1954, foi a primeira ação importante por parte das nações marítimas, no sentido de diminuir as conseqüências da poluição do mar.

Em vinte anos, a quantidade de petróleo transportado por via marítima aumentou cerca de 700%, alcançando o valor de um bilhão e setecentos milhões de toneladas. A frota mundial de navios petroleiros cresceu de 35 milhões de toneladas, em 1954, para cerca de 340 milhões, na atualidade. O tamanho dos navios também aumentou de forma extraordinária, pois em 1959 o maior navio do mundo tinha cerca de 30.000 toneladas, e hoje em dia estão em serviço navios com mais de 500.000 toneladas. Assim, não é de se estranhar que desde o início de suas atividades,

a IMO tenha dedicado especial atenção ao problema da poluição do mar.

A Convenção Internacional para Prevenção da Poluição do Mar por Óleo (MARPOL) recebeu uma emenda em 1962, mas foi o naufrágio do navio Torrey Canyon que alertou o mundo sobre o assunto. Considerando-se aquele desastre, a IMO elaborou uma série de convenções e outros instrumentos, sendo que em 1969, o tratado de 1954 recebeu nova emenda.

Dois novos convênios foram adotados neste mesmo ano, um dos quais delega às nações o direito de intervenção no caso de fatos ocorridos no alto mar, que possam ocasionar poluição por óleo. O outro trata da responsabilidade civil do proprietário do navio ou da carga, quanto aos danos sofridos em consequência de um acidente que tenha causado poluição por óleo. Tal convênio, que entrou em vigor em 1975, tem o propósito de procurar garantir às vítimas, uma indenização adequada, transferindo para o proprietário a responsabilidade pelos danos causados. Segundo alguns delegados, os limites de responsabilidades fixados pela conferência eram demasiadamente baixos, e por conseguinte havia a possibilidade de que a indenização não fosse adequada em certos casos. Este fato fez com que a IMO convocasse nova conferência em 1971, a qual aprovou um convênio sobre a criação do Fundo de Compensação de Danos por Poluição de Óleo (FUND-1971).

O FUND 1971 entrou em vigor em 1978, tendo sua sede em Londres, e visa complementar a indenização atribuída a determinado acidente, quando esta ultrapassar o limite estabelecido pelo convênio de Responsabilidade Civil.

O FUND é constituído por contribuições dos importadores de petróleo, e sua ação proporciona uma divisão equitativa da indenização, entre o armador e o importador.

Os três convênios sobre o assunto consideram especifica

mente os aspectos jurídicos da poluição ocasionada por óleo. Posteriormente houve a necessidade de se observar também os aspectos técnicos, pois em alguns casos a poluição alcançou proporções tais, que originou uma séria preocupação pelo futuro do meio marinho, não somente pela eventualidade de acidentes, mas também como consequência das operações normais de todos petroleiros, em particular as relativas à limpeza dos tanques.

Em 1971 o convênio de 1954 foi novamente modificado, recebendo uma emenda destinada a prover uma proteção especial à Grande Barreira de Coral da Austrália. A conferência realizada em 1973, discutiu todos os aspectos relativos à poluição do mar por navios e aprovou a convenção sobre a Prevenção da Poluição Marinha pelo Lançamento de Resíduos e outras Matérias, a qual considera os danos causados não só pelo óleo, como também por resíduos, águas sujas, produtos químicos e outras substâncias prejudiciais. Este convênio reduz consideravelmente a quantidade de óleo que os navios podem lançar no mar, e proíbe totalmente que sejam realizadas descargas em certas zonas, como o Mar Negro, o Mar Vermelho, e outras áreas. O mesmo tratado deu respaldo legal a certos procedimentos operacionais, como o de "carga sobre resíduos", que reduz a quantidade de misturas que devem ser descarregadas após a limpeza dos tanques, e também o de utilizar tanques de lastro separados. Na prática a necessidade de solucionar certos problemas de caráter técnico, originou uma determinada lentidão no processo de ratificação deste convênio, mas os acidentes ocorridos com navios petroleiros no inverno de 1976/77 deram um impulso nas ações desenvolvidas em relação ao assunto. Como resultado, em 1978 o Conselho da IMO aprovou novas medidas para aumentar a segurança dos navios-petroleiros. Provavelmente esta foi uma das conferências mais importantes da IMO, e as medidas aprovadas modificaram as técnicas operacionais de tais navios, e influenciaram

também em aspectos relativos a sua parte estrutural, pois na vios de determinado porte devem possuir tanques de lastro sepa rados.

A IMO também tem cooperado com vários outros projetos que tenham a finalidade de reduzir a ameaça da poluição do mar por óleo, como por exemplo o relativo ao Centro Regional de Luta Contra a Poluição ocasionada por Óleo, situado em Malta, e construído com o apoio do Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente. O propósito do Centro é coordenar as atividades destinadas a evitar a poluição da região, e também contribuir para a formulação de planos de emergência que sejam executados quando necessário.

O Mediterrâneo é particularmente vulnerável à poluição, e um acidente neste mar com um navio petroleiro de determinado porte, poderia causar uma catástrofe.

A IMO também participou da realização de projetos em de terminadas áreas, como no Caribe e na África Ocidental.

A posição de nosso país em relação aos convênios interna cionais relativos à poluição do mar, é a seguinte:

- Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios - Está atualmente em mãos do Ministério das Rela ções Exteriores, para envio ao Congresso.
- Convenção sobre a Prevenção da Poluição Marinha pelo Lançamento de Resíduos e outras Matérias - Aprovada em 1982.
- Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos causados por Poluição por Óleo - Assinada em 1970.
- Convenção Internacional relativa à Intervenção em Alto Mar em casos de Incidentes causados por Poluição de Ó leo - Nesta convenção realizada em Bruxelas, a IMO com pareceu como órgão consultivo. Foi assinada por 48 paí ses, inclusive pelo Brasil.

- Convenção Internacional para Estabelecimento de um Fun
do Internacional de Compensação de Danos de Poluição de
Óleo Bruto - O Brasil não assinou esta convenção.

Os Convênios e Protocolos da IMO, com as respectivas emen
das, estão contidos no documento que constitui o anexo ALFA.

Ainda em relação a convênios, seria conveniente citar o
Memorando de Paris, firmado pelos Estados europeus do Mar Mediter
râneo, Mar do Norte e Mar Báltico, que entrou em vigor em
1982. Exige o cumprimento por parte dos navios que frequentem
os portos de tais Estados, de convenções sobre Segurança Maríti
ma, Prevenção da Poluição e Treinamento de Marítimos, que este
jam vigorando internacionalmente.

A PARTICIPAÇÃO DA IMO EM OUTROS ASSUNTOS

A segurança da navegação e a poluição do mar, são assun
tos considerados prioritários pela IMO, que entretanto participa
de muitos outros. Um deles é a facilitação do tráfego maríti
mo, aspecto que mereceu determinada atenção, pois nas últi
mas décadas a falta de instrumentos normativos internacionais
sobre documentação, motivou uma demasiada permanência dos na
vios nos portos, causando prejuízos para o pessoal de bordo e
de terra.

A IMO começou a trabalhar na solução deste problema logo
após ter sido estabelecida, e em 1965, adotou a convenção so
bre Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional, a qual en
trou em vigor em 1967.

Os principais objetivos deste convênio são: agilizar o
tráfego marítimo, estimular a cooperação entre os países e con
tribuir para uma uniformidade de procedimentos.

A emenda de 1973 entrou em vigor em junho do corrente
ano, sendo que o Brasil ratificou tanto a convenção como a ci
tada emenda.

A IMO também aprovou convênios relacionados com os dife

rentes aspectos da responsabilidade. Assim, em 1971 realizou uma conferência, a qual deu origem à convenção relativa à Responsabilidade Civil no Transporte Marítimo de Material Nuclear.

Em 1974, a IMO atenta aos problemas de passageiros e suas bagagens, adotou um convênio que estabelece um regime de responsabilidade sobre os ocasionais prejuízos daqueles que utilizam o transporte marítimo. A convenção de Atenas relativa ao Transporte de Passageiros e suas Bagagens, ainda não se encontra em vigor.

AS ATIVIDADES DA IMO NO CAMPO DA ASSISTÊNCIA TÉCNICA

No passado, a aprovação de convênios, códigos e recomendações, foi a atividade mais importante da IMO, mas nos últimos anos a Organização dedicou especial atenção à tarefa de implantar de uma maneira efetiva, e em escala mundial, todas essas medidas.

Como resultado, o trabalho da Organização na esfera de assistência técnica tornou-se importante, e em 1975 foi criado o comitê de cooperação técnica, sendo a IMO o primeiro organismo das Nações Unidas a ter uma iniciativa neste setor.

O propósito do programa de assistência técnica é ajudar os Estados, principalmente os que estejam em fase de desenvolvimento, na execução das tarefas necessárias para a ratificação e implantação dos diversos convênios ou outros instrumentos. Tal programa considera as questões relativas a administração da segurança marítima, legislação marítima, poluição do mar, formação de pessoal de convés e máquinas, aspectos técnicos dos portos e transporte de mercadorias perigosas.

Através do programa de assistência técnica, a IMO também está em condições de cooperar na aquisição de equipamentos e na obtenção de bolsas de estudos.

Em alguns casos, tal programa proporciona um auxílio fi

nanceiro aos Estados em desenvolvimento, através de organismos tais como o Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente.

AS ATIVIDADES DA IMO NO FUTURO

No decorrer dos anos, a IMO procurou evoluir a fim de manter uma atualização em relação a todos os aspectos a ela pertinentes. Inicialmente, sua principal preocupação foi a elaboração de convênios e códigos internacionais. Hoje, este trabalho praticamente já atinge seu objetivo. São muito poucos os convênios que necessitarão de modificações no futuro, e estes estarão sempre atualizados através da revisão, ou mesmo da adoção de emendas, quando necessário.

A curto prazo, a tarefa principal da IMO será assegurar-se de que os convênios, códigos e demais instrumentos já adotados, estão definitivamente implantados.

Tal implantação recebeu um reconhecimento oficial, com a aprovação pela Assembleia da Resolução A. 500, em 1981. Considerando a importância desta resolução para o futuro da Organização, seu texto foi incluído no presente documento constituindo o anexo BRAVO.

CAPÍTULO 4

O BRASIL E A IMO

SEÇÃO I - INTRODUÇÃO

No presente capítulo, vamos tecer algumas considerações sobre nossa participação junto à Organização Marítima Internacional, comentando a atuação da Marinha do Brasil e do Ministério das Relações Exteriores, e também os reflexos da Organização em relação à Marinha Mercante.

Efetivamente, entendemos que tal participação é importante sob todos os aspectos, e seu custo atual de US\$160.000 por ano é plenamente recompensado por tudo aquilo que recebemos ou aprendemos junto à Organização e a seus países membros.

A qualificação do homem do mar, por exemplo, é um benefício de grande valor para um país como o nosso, pois significa um investimento social, aproveitado para fortalecimento da componente civil do poder marítimo, no caso, a marinha mercante.

SEÇÃO II - A PARTICIPAÇÃO DE NOSSA MARINHA

ESTRUTURA JUNTO À IMO

As posições de nosso Governo junto à IMO são coordenadas pelo MRE através um comitê constituído de representantes do MRE, Ministério da Marinha e SUNAMAM, o qual conta com a participação eventual dos seguintes órgãos: Ministério dos Transportes, Ministério das Comunicações, Ministério da Fazenda, Secretaria Especial do Meio Ambiente, Instituto de Resseguros do Brasil, Petrobrás, Sindicato Nacional de Armadores, Sindicato Nacional de Construção Naval, Vale do Rio Doce Navegação S/A e Associação Brasileira de Direito Marítimo.

A representação de nossa Marinha junto ao Comitê Coordenador dos Assuntos da IMO é exercida pelo EMA e pela DPC, sendo complementada pelo nosso Conselheiro Marítimo, que exerce o cargo de assessor da Representação Especial do Brasil junto

aos Organismos Econômicos Multilaterais com sede em Londres (REBRASLON). A Marinha acompanha todos os assuntos da IMO e relata ao Comitê os trabalhos que dizem respeito diretamente à sua área de competência. O EMA coordena o sistema e define a posição da Marinha, sendo que a DPC desenvolve os assuntos tratados nos diversos Comitês da Organização, em coordenação com as demais Diretorias técnicas e entidades civis que tratam de trabalhos correlatos. (10:3)

Ainda no que diz respeito à nossa participação, o CON e a DACM acompanham o desenvolvimento dos aspectos considerados no Sub-Comitê de Comunicações, e a DHN atua de forma idêntica no Sub-Comitê de Segurança da Navegação.

A AFINIDADE DPC/IMO

Tendo em vista a afinidade de suas atribuições com as da IMO, a DPC participa das reuniões de trabalho relativas à Segurança Marítima e à Padronização de Treinamento e Normas para o Serviço de Quarto.

Entretanto, a recente entrada em vigor da convenção MARPOL motivou sua participação nas sessões do Comitê e Proteção do Ambiente Marinho, que acompanha a implementação dessa convenção. Por outro lado, a Diretoria sentiu necessidade de manter um acompanhamento dos trabalhos sobre navegação eletrônica e rede de comunicações por satélite, tendo em vista a implantação em futuro próximo, de um sistema global de socorro marítimo. No seu Departamento de Material, são considerados todos os assuntos relativos a equipamento salva-vidas, proteção contra incêndio, novos projetos e inovações tecnológicas, estabilidade e linhas de cargas.

Atualmente, a DPC tem pleiteado para si uma representação permanente em Londres, a fim de acompanhar adequadamente os trabalhos técnicos e procedimentos operativos da IMO em sua própria sede, e também para transferir para o Brasil uma série

de dados e informações úteis ao desenvolvimento de nossa marinha mercante e indústria de construção naval.

A absorção de tecnologia transferida, assunto que será abordado com mais detalhes na Seção IV, seria de grande utilidade na adequação de especificações contratuais na ocasião de encomendas de novos navios, nos currículos de formação profissional especializada, na condução aperfeiçoada de material a avançado e em procedimentos operacionais especiais.

Ainda no desenvolvimento de suas atividades, a DPC é a autoridade marítima nacional que certifica o material de marinha mercante, procede vistorias e inspeções e expede cartas de habilitação do pessoal marítimo, sendo reconhecida pela IMO como a contraparte funcional brasileira dentro da Organização. Quanto ao acompanhamento das sessões da IMO pela DPC, ressaltamos que em 1985 serão realizados 25 conclaves, cabendo à Diretoria processar e aproveitar a massa de informações produzidas.

Tendo em vista os aspectos considerados, entendemos que para um melhor aproveitamento da IMO, seria importante ampliar a estrutura da Diretoria em questão, a fim de permitir um acompanhamento efetivo dos assuntos técnicos relativos às diversas convenções e também para possibilitar que sejam otimizados os contatos com o empresariado ligado à atividade marítima brasileira.

OS CENTROS DE INSTRUÇÃO

A grande expansão da Marinha Mercante, no período de 1964 a 1974, trouxe consigo uma substancial demanda de mão-de-obra marítima, e a partir de 1967 foram tomadas diversas providências, as quais caracterizam a fase inicial do ensino profissional marítimo (EPM). Assim, foi planejada a construção de dois centros de instrução, com a finalidade de implantar de uma forma definitiva o nosso EPM.

Os projetos relativos aos citados centros de instrução, CIAGA e CIABA, foram resultantes de acordos internacionais possibilitados pela ONU, através o PNUD como entidade de participação financeira, a IMO na parte técnica e o Governo Brasileiro como executor. (28:1)

A filosofia de tais projetos possibilitou o fortalecimento do ensino no CIAGA e CIABA, através da implantação de um complexo de laboratórios destinados ao aprendizado marítimo e fluvial, bem como a transferência da tecnologia necessária ao emprego desses laboratórios. O CIAGA que foi resultado do projeto BRA/71/554, recebeu a ajuda de US\$ 1.627.090 sendo que a contribuição brasileira atingiu o montante de US\$ 1.941.013. (18:2)

A Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante do Rio de Janeiro funciona neste centro de instrução, que tem a capacidade para 800 alunos, e também é o local onde são realizados cursos de aperfeiçoamento para Oficiais e para formação e aperfeiçoamento de subalternos.

Quanto ao CIABA, tem a capacidade para 350 alunos e desenvolve em Belém atividades semelhantes às de sua OM irmão, sendo que nele também são realizados cursos para fluviários da Baía Amazônica.

A OM em questão foi construída através do projeto BRA/76/015, sendo a parte exterior de US\$ 1.634.000 e a parte nacional de US\$ 6.550.081. (18:2)

Particularmente, o patrimônio tecnológico implantado no CIABA, se traduz na mais recente geração de equipamentos, capaz de oferecer, ao campo da aprendizagem do setor marítimo-fluvial, a sua manutenção e constante atualização, que se impõem ao desenvolvimento da esplêndida região amazônica, onde sabiamente foi colocado o projeto.

Em março deste ano, uma comitiva da IMO visitou os dois

centros de instrução, considerados modelares pela própria Organização.

Portanto, o Brasil soube, de fato, aproveitar o potencial de cooperação técnica proporcionado pela IMO, sendo que o CIAGA e o CIABA representam pleno êxito à campanha da prática de cooperação efetiva, promovida pela Organização.

O CONSELHEIRO MARÍTIMO

O cargo de Conselheiro Marítimo, criado em outubro de 1982 por decreto presidencial, é atualmente exercido por um Oficial Superior de nossa Marinha, possuidor do Curso de Comando e Estado-Maior da EGN, e com experiência na área da DPC.

O Conselheiro é vinculado à REBRASLON, sendo portanto um funcionário diplomático do Brasil. No desempenho de suas funções, acompanha as sessões da IMO, elabora os relatórios pertinentes, providencia o recebimento e distribuição de toda a documentação, e também representa o Brasil junto à Universidade de Malmoe.

Normalmente o Conselheiro Marítimo não encontra dificuldades em participar do plenário da Assembléia da IMO, mas o mesmo não ocorre quando necessita discutir assuntos técnicos nos diversos sub-comitês, muitas vezes por uma natural falta de conhecimento do assunto na adequada profundidade. Neste aspecto tal representante em determinadas sessões carece de uma assessoria técnica que contribua para a defesa de nossos interesses. Seria conveniente mencionar que o sub-comitê onde o Brasil melhor se faz representar é o de Radiocomunicações, pois há quatro anos nossa Marinha nele conta com a participação do CF (EN) José Leite Pereira Filho, Oficial com grande experiência no assunto, tendo portanto condições técnicas totais para opinar nas sessões. Atualmente um dos assuntos importantes em pauta é o relativo ao sistema global de busca e salvamento.

Efetivamente, a criação do cargo de Conselheiro Marítimo

foi um importante passo dado no sentido de contribuir para um melhor aproveitamento da IMO.

SEÇÃO III - ATUAÇÃO DO MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES

Na atual sistemática, os assuntos relativos à IMO são coordenados pelo MRE através a REBRASLON, órgão chefiado por um Ministro de 2a. classe, tendo autonomia total e verbas próprias, sendo mesmo considerado uma embaixada especial. Esta Representação do Brasil trata de todos os assuntos econômicos relativos a diversas organizações internacionais, tais como as do açúcar, café e cacau, e acompanha nossa Marinha Mercante, também sob o enfoque econômico. Assim, a REBRASLON ao mesmo tempo que estuda assuntos econômicos no Comitê Marítimo da UNCTAD, participa das reuniões da IMO, nas quais diversos aspectos técnicos são considerados.

A prática nos mostra que normalmente a atenção dos representantes diplomáticos está dirigida para os organismos internacionais relativos a nossos produtos de exportação, e desta forma, os assuntos técnicos da IMO permanecem em segundo plano.

Por outro lado, alguns aspectos não são adequadamente acompanhados, possivelmente porque falta aos nossos representantes a necessária sensibilidade para avaliar a prioridade devida, fato que às vezes causa determinados prejuízos a nossa Marinha Mercante. (18:8)

Normalmente o Itamaraty prefere os acordos marítimos bilaterais, se opondo aos mecanismos multilaterais.

Esta linha de ação não permitiu ao MRE perceber a tempo o Memorando de Paris, pois não estando perfeitamente atualizado em relação às atividades da IMO, desconhecia o que se passava no "shipping" internacional. Assim, a atitude de países europeus do Mediterrâneo, Mar do Norte e Báltico, exigindo dos navios que frequentam seus portos os requisitos contidos nas convenções em vigor, surpreendeu nossos navios. (38:14)

Ainda em relação à atuação do MRE, sabemos que algumas vezes as convenções não transitam com a devida agilidade, fazendo com que nossos armadores tenham que utilizar recursos próprios para cumprir exigências das quais estariam dispensados caso o Brasil já tivesse ratificado tais instrumentos, pois contaríamos com o apoio da SUNAMAM, através financiamentos, para a implementação dos requisitos decorrentes de convenções aceitas.

A Convenção MARPOL 73/78 por exemplo, deve, em nossa opinião, ser aprovada pelo Brasil a fim de que nossos navios não sejam prejudicados no exterior, já existindo a intenção de alguns países em procurar dificultar o afretamento de navios petroleiros, tendo em vista que ainda não ratificamos tal Convenção.

Por outro lado, muitas vezes a participação de nosso Conselho Marítimo em plenário, não é adequada, pois as instruções necessárias para o seu comportamento, enviadas pelo MRE, são recebidas na véspera, ou mesmo no próprio dia de uma sessão.

O Itamaraty procura atualmente melhor conhecer a IMO, e entendemos que sua atuação tenderá a ser otimizada, pois é eficiente a ação do Ministro Nuno Alvaro Guilherme D'Oliveira que está na Divisão de Transporte e Comunicações há cinco anos, e tem um interesse especial nos assuntos da Organização. (18:2)

SEÇÃO IV - REFLEXOS SOBRE A MARINHA MERCANTE

A MARINHA MERCANTE E SUA ATUAÇÃO INTERNACIONAL

Atualmente constatamos com satisfação a presença eficaz da frota brasileira no transporte internacional, em cujo tráfego operam mais de 30.000 navios mercantes. Observamos também que em nossa indústria de construção naval e no desenvolvimento da frota mercante, não tem a Política Nacional de Marinha Mercante considerado os padrões convencionados através a IMO como impeditivos ou restritivos à exportação do produto nacional em navio

com nossa bandeira. A presença de navios brasileiros "liners" no clube fechado da conferência de fretes, e o tráfego de petroleiros nas zonas especiais de prevenção rigorosa da poluição, constituem fatos que demonstram nosso adequado entendimento dos procedimentos operativos da IMO.

Por outro lado, a abertura de portos e terminais a operadores gabaritados internacionalmente, o prêmio do ritmo acelerado do navio modernamente equipado. e sua compensadora rotatividade no porto ou terminal. são fatores que têm animado armadores e construtores a se anteciparem aos padrões da IMO, através a assessoria da Sociedade Classificadora, ou a informação ou aconselhamento do Agente no exterior. Interessa outrossim aos armadores de longo curso o benefício do financiamento governamental que lhes é proporcionado quando na implantação de requisitos que constam de convenções ratificadas pelo Brasil ou que são exigidos por meio de instrução própria de nossa Marinha, através a DPC.

A frota mercante Brasileira é a 18a. nas estatísticas do Lloyd's Register, e nossa construção naval tem uma posição de relevo depois do Japão e Coreia do Sul, ficando em companhia da Espanha, Suécia, Noruega e Inglaterra.

Neste contexto, a Marinha desenvolveu o Ensino Profissional Marítimo e lhe deu idoneidade, trazendo confiabilidade no desempenho de tal frota.

No comércio marítimo internacional, portanto, a bandeira brasileira ostenta idoneidade na formação de nosso pessoal, marítimo, confiabilidade na condução e desempenho de nossa navegação mercante e credibilidade exportada no bojo de nossos próprios navios.

Com tal expressividade, fomos elevados ao Conselho Diretor da IMO onde formamos no grupo de 32 países, eleitos entre os 125 membros que atualmente compõem o plenário daquela Orga

nização.

A INDÚSTRIA NACIONAL E OS REQUISITOS ESTABELECIDOS PELA IMO

As indústrias subsidiárias que fornecem os equipamentos para nossos navios procuram sempre que possível nacionalizar seus produtos. Entretanto, o tamanho de nossa frota mercante não representa incentivo a firmas cuja linha de produção seja aproveitada exclusivamente para colocação a bordo do produto acabado. A exportação de navios também não significa atrativo compensador, pois o comprador normalmente recebe financiamentos para aquisição de equipamentos no exterior.

Assim, não houve, portanto, mercado necessário à implantação e ao prosseguimento das atividades dessa indústria subsidiária, apesar dos esforços desenvolvidos, conforme nos mostra o documento que constitui o anexo CHARLIE.

A IMO procura incentivar a busca de equivalentes, o que significa que cada país poderá, a seu critério, produzir seu próprio equipamento, de desempenho equivalente ao já aprovado internacionalmente e constante de convenção em vigor. No Brasil, o setor de equipamentos salva-vidas tem encontrado um mercado compensador, remunerando a contento o investimento para sua implantação, sendo portanto um exemplo de promoção de "equivalente". Observando o contido no anexo CHARLIE, podemos inferir que a indústria nacional tem capacidade para produzir vários equipamentos que são necessários a nossos navios, desde que receba incentivos para tal.

A TRANSFERÊNCIA DE TECNOLOGIA

O desempenho de atividades duradoras, de constante exercício, parece justificar que sejam incrementadas as relações funcionais da DPC com a IMO, através do nosso Conselheiro Marítimo, objetivando aproveitar para o Brasil a tecnologia sobre maninha mercante disponível na citada Organização. Efetivamente,

esse manancial técnico-didático seria de grande utilidade para o desenvolvimento de nossa marinha mercante.

O levantamento dessa tecnologia e o estabelecimento, pela DPC, de seu aproveitamento funcional pelos demais órgãos públicos e entidades ligadas às atividades da Marinha Mercante, viria dotar nosso meio marítimo das necessárias condições para uma transferência de tecnologia altamente desejável a um país em desenvolvimento.

De fato, é exeqüível a transferência de tecnologia aludida, pois se encontra pronta, na sede da IMO toda uma biblioteca técnico-didática, disponível para ser reproduzida e distribuída. O seu aproveitamento ou utilidade seria estabelecido no âmbito da DPC, após o crivo e critério a que se teria que sujeitar a matéria a ser divulgada, a fim de que esta seja considerada conveniente e oportuna.

Assim, ao invés de improvisar soluções, seria mais racional e nada dispendioso observar-se para utilização do que fosse conveniente e oportuno, os informes técnicos ou operativos de procedência de países de diversos graus de desenvolvimento, transformados em informações desde seu surgimento; as tendências de sua evolução, os aspectos de exeqüibilidade técnica e aceitabilidade financeira; as necessidades de treinamento especial de pessoal; as influências dos concorrentes, de Organizações governamentais e não governamentais; o processamento que resulta em Convenção Internacional a vigorar para países de diversos graus de desenvolvimento; a atualização da problemática suscitada por meio de emendas; inovações em perspectiva; procedimentos adequados à descoberta de novas atividades. Enfim, compilação racional do existente, e dinâmica abrangente a qual quer sintoma de inovação emergente, processando os aspectos técnicos e formais a medida que surgem, evoluem, desenvolvem-se e se fixam em convenções, alteram-se com emendas ou se

transformam em novas convenções ante a problemática a ser atualizada.

A absorção dessa tecnologia em transferência, poderia também contribuir para que tivéssemos melhores índices de nacionalização de projetos e equipamentos.

As associações de classe, tanto da armação nacional como da indústria de construção naval, motivadas pelo manancial de conhecimentos e informações a seu dispor, poderiam animar-se a participar ativamente dos trabalhos da IMO.

SOCIEDADES CLASSIFICADORAS

No universo marítimo, são as Sociedades Classificadoras os órgãos que determinam as regras de construção de navios mercantes, de acordo com o estabelecido nas convenções da IMO.

Nossos estaleiros utilizam os serviços de algumas das principais do mundo, entre as quais citamos: Bureau Veritas (FRANÇA), American Bureau of Ships (EUA), Lloyd's Register (INGLATERRA), Norske Veritas (NORUEGA), Germanischer Lloyd's (ALEMANHA) e Nippon Lloyd's (JAPÃO). A falta de um organismo nacional semelhante faz com que fiquemos subordinados aos interesses das grandes sociedades, que em última análise são os mesmos de seus países de origem. Por outro lado existe o custo dos serviços prestados além de que uma sociedade brasileira poderia permitir a manutenção do sigilo a respeito de algum tipo de compartimentação especial ou equipamento moderno, ainda não conhecido por outros países.

A título de ilustração, podemos citar que a União Soviética possui sua própria Sociedade Classificadora, a qual orienta a construção naval no sentido de que seus navios sejam equipados com material semelhante ao existente nos navios de guerra, principalmente na parte relativa à eletrônica e radiocomunicações, a fim de que possam ser mobilizados a curto prazo. Também a Coréia, que hoje compete na área de construção naval,

criou a sua sociedade, classificando todos os seus navios segundo regras próprias.

Mesmo no recesso da construção naval, tal órgão é importante, pois sendo responsável pela inspeção periódica dos navios tem uma atuação constante neste aspecto, além de emitir certificados com validade internacional, os quais tem um determinado custo.

Os nossos navios mercantes de longo curso, normalmente, utilizam duas coletâneas de certificados, uma de sociedade classificadora reconhecida internacionalmente e outra da DPC, a fim de evitar algum tipo de problema nos portos do exterior, pois em determinadas ocasiões é colocada em dúvida a autenticidade de certificados do governo brasileiro, normalmente por falta de tradição nesta área. Atualmente, os novos documentos da DPC estão adquirindo "status" internacional, principalmente porque são elaborados em dupla língua.

Quanto à nacionalização deste setor, temos conhecimento que um organismo nacional semelhante está em formação, pretendendo atuar na cabotagem e navegação interior.

O Bureau Colombo, única sociedade classificadora brasileira que existia, atuando na pequena cabotagem, hoje está fechado por falta de clientes.

Assim, a existência de um órgão nacional para classificar os navios de longo curso, seria um passo importante para nossa construção naval e também para a frota mercante, pois continuariam a ser seguidas as convenções da IMO, mas segundo as nossas próprias regras, possibilitando a defesa de nossos interesses.

CAPÍTULO 5

CONCLUSÃO

No presente trabalho, tecemos considerações sobre a Organização Marítima Internacional ressaltando sua estrutura, suas atividades principais, e a nossa participação junto a tal Organização.

Entendemos que é muito difícil determinar com precisão a eficácia das numerosas medidas relativas à segurança da navegação e à luta contra a poluição marinha que foram aprovadas pela IMO desde 1959. Entretanto, a comunidade marítima internacional reconhece a contribuição dada pela Organização nestes dois aspectos.

Não há dúvida que ainda existe muito trabalho a se realizar e também que o papel da IMO como "forum" da já citada comunidade marítima, é, hoje em dia, muito mais importante do que no passado.

A influência da Organização sobre nosso Poder Marítimo é realizada através da Marinha Mercante Brasileira, de forma a fazê-la cada vez mais segura e menos poluidora, por intermédio de seus convênios e resoluções, os quais normalmente são entendidos e aceitos por nossa comunidade marítima.

Assim, se o petróleo há que ser buscado no mar de outros países cujos terminais se encontram em zonas especiais como o Mar Negro, Mediterrâneo, Báltico, Vermelho, Golfo Pérsico e Arábico, obviamente têm os nossos petroleiros que se apercebem conforme os ditames locais. E eles o percebem e atendem aos requisitos estabelecidos.

Também se a exportação em navio brasileiro se destina a porto ou terminal fechado, esse somente se abrirá aos que lhes atendem seus reclames nacionais. E nossos "liners" e graneleiros já o fazem.

Se exportar é preciso, a navegação tem que ser a solução,

e o procedimento internacionalmente convencionado é, em nossa opinião, o caminho mais favorável. A indústria naval e os armadores isso já o sabem, pelas informações atualizadas do agente no porto estrangeiro, ou por intermédio da Sociedade de Classificação no estaleiro construtor, que se antecipam em divulgar o que será exigido no exterior. Neste aspecto, seria conveniente citar que enquanto o Brasil não ratifica uma convenção, não existe concessão de financiamento governamental para a execução dos implementos convencionados. Nesta situação, cabe ao armador arcar com os custos para a prontificação do navio, e ele realmente o faz, pois no porto estrangeiro a rotatividade estará prejudicada enquanto não for atendida a implementação estabelecida.

Portanto, entendemos ser necessário que tanto a Marinha como a comunidade marítima brasileira se façam mais presentes perante a IMO, a fim de que possamos de alguma forma influenciá-la segundo os interesses nacionais.

Com a finalidade de otimizar o aproveitamento da Organização, julgamos pertinente alinhar as seguintes sugestões:

- Estimular através a DPC, a armação nacional, empresas de construção naval e demais órgãos interessados, para que tenham participação mais efetiva nos assuntos IMO, contribuindo desta forma para o progresso da Marinha Mercante;

- Estimular a criação de Sociedades Classificadoras nacionais, capazes de gerar normas brasileiras de construção naval, equipamentos e classificação;

- Incentivar a indústria nacional para o projeto e fabricação de "equivalentes" próprios, de acordo com os requisitos de desempenho técnico-operativo recomendados internacionalmente;

- Promover a participação de nosso Conselheiro Marítimo nas reuniões da UNCTAD em que sejam considerados aspectos eco

nômicos da marinha mercante;

- Desenvolver ações no sentido de que seja realizada a transferência de tecnologia da IMO para a DPC, de onde seria difundida à comunidade marítima brasileira;

- Ampliar o setor da DPC relativo aos assuntos da IMO, utilizando de preferência oficiais da RRM com experiência na área, os quais podendo permanecer mais tempo na função, contribuiriam de uma forma efetiva para que os aspectos técnicos dos instrumentos internacionais fossem adequadamente estudados, avaliados e acompanhados; e

- Prover, através a DPC, subsídios ao Conselheiro Marítimo a fim de que este conheça o pensamento de nossa comunidade marítima, e receba a necessária assessoria técnica para uma participação efetiva nas reuniões da IMO.

Entendemos, finalmente, que a Organização Marítima Internacional é um organismo efetivamente importante para o universo marítimo.

Entretanto, para que um país possa defender seus interesses perante a Organização e a comunidade marítima mundial, é necessário que participe de uma forma objetiva de todas as sessões da Assembléia ou do Conselho, com representantes tecnicamente capazes, que conheçam todos os aspectos relativos aos diversos instrumentos.

Quanto ao Brasil, acreditamos que, aprimorando sua estrutura, motivando sua comunidade marítima, e acompanhando adequadamente todos os assuntos da IMO, conseguirá influenciar tal Organização na defesa dos interesses nacionais.

ANEXO ALFA

AS CONVENÇÕES DA IMO

TÍTULO	ÂMBITO INTER NACIONAL	PLANO NACIONAL
Regulamento Internacio nal para Evitar Abalro amentos no Mar COLREG 1972	Em vigor des de 15/07/77	Aprovado pelo Congres so D. Leg. de 1974 Promulgado pelo Decre to nº 80.068 de 02/08/77
Emendas de 1981	Em vigor: 01/06/83	Traduzidas pela DPC - sua impressao sendo providenciada pelo CIAGA. Divulgada pela DHN em Aviso aos Nave gantes.
Convenção Internacio nal sobre Borda-Livre. LL 1966	Em vigor: 21/07/68	Aprovada D. Lei nº 650 de 25/06/69 Promulgada Dec. 66.103 de 22/01/70
Emendas de 1971, 75 e 79	Não estão em vigor	1971 - não se prosse guiu na DPC - ao seu estudo; 1975 - Aprova da pelo D. Lei nº 69 de 1977; 1979 - parecer favorá vel do EMA ao GTI (MRE)
Convenção Internacio nal para Salvaguarda da Vida Humana no Mar SOLAS 1974	Em vigor: 25/05/80	Aprovada pelo Congres so D. Leg. nº 11 de 16/04/80 Promulgada pelo Dec. nº 87.186 de 18/5/82. Traduzida/Public./DPC
Emendas de 1983	Em vigor: 01/09/84	Traduzidas e publica das pela DPC
Emendas de 1983	Entrarão em vigor: 1986 em 1 de julho	Tradução em andamento pela DPC
Protocolo de 1978 à SOLAS-1974	Em vigor: 01/05/81	No Congresso para a provação. Traduzido e publicado pela DPC.
Emenda de 1981	Em vigor: 01/09/84	Traduzida e publicada pela DPC.

TÍTULO	ÂMBITO INTER NACIONAL	PLANO NACIONAL
Convenção Internacio nal para Prevenção da Poluição por Navios 1973/1978 (MARPOL 73/78) (O Protocolo de 1978 foi integrado à Con venção de 1973)	Em vigor: 02/10/83 Em vigor apenas o Anexo 1 (Óleo); o Anexo 2 (Prod. Químicos) entra rá em vigor em 02/10/86 Anexos 3, 4 e 5 serão facultati vos.	Em mãos do MRE para envio ao Congresso
Convenção Internacio nal sobre Padroniza ção de Treinamento, Certificação e Servi ços de Quarto de Marí timos 1978.	Em vigor: 28/04/84	Aprovada pelo Con gresso em 05/12/83.
Organização Interna cional do Trabalho, OIT nº 147 ou Conven ção de 1976.	Em vigor.	Área do M. Trabalho Está sendo providen ciada a ratificação. A DPC cuidou do as sunto por meio de Listas de Verifica ção nas Capitâneas.
Convenção Internacio nal sobre Medição da Arqueação, de 1969	Em vigor: 12/07/82	Aprovada pelo D. Le gislativo nº 57 de 09/09/70.
Convenção sobre Faci litação do Tráfego Ma rítimo Internacional 1965. Emenda de 1973.	Em vigor: 05/03/67 Em vigor: 02/06/84	Ratificação deposita da na IMO em 22/8/77 Ratificação deposita da na IMO em 06/7/78
Convenção Instituído ra da Organização In ternacional de Telecom unicações Marítimas por Satélite, 1976. INMARSAT - Acordo Ope rativo	Em vigor: 16/07/79	Ratificação deposita da na IMO em 10/7/79 No Brasil a EMBRATEL se constitui como ór gão responsável pela operação do INMARSAT
Convenção Internacio nal para a Segurança de Contêdores, 1972.	Em vigor: 06/09/77	Área do M. Indústria e Comércio e do Gru po Interministerial para Transporte Multimodal (M. Transportes). Há in tenção de se criar lei nacional a respeito.

TÍTULO	ÂMBITO INTERNACIONAL	PLANO NACIONAL
Convenção Internacional de Torremolinos para Segurança de Embarcações de Pesca, 1977.	Não se encontra em vigor; houve 6 adesões; o quorum para entrada em vigor é de 15.	Tradução feita pela DPC. A Superintendência do Desenvolvimento da Pesca não tem interesse na ratificação da Convenção.
Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimo, 1979	Entrará em vigor em 22/06/85	Aprovada pelo D. Legislativo nº 34 de 1982.
Convenção sobre a Prevenção da Poluição Marítima pelo Lançamento de Resíduos e outras Matérias, 1972. Emenda de 1978.	Em vigor: 30/08/75 Não está em vigor.	Promulgada pelo Dec. 87.566 de 16/09/82.
Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos causados por Poluição por Óleo, 1969. CLC-1969. Protocolo de 1976, estendendo a responsabilidade civil a outras substâncias que não óleo. Protocolo de 1984, atualizando os valores da CLC-1969.	Em vigor: 19/06/75. Em vigor: 08/04/81 Não se encontra em vigor.	Promulgada pelo Dec. nº 79.437 de 28/3/77 _____ _____
Convenção Internacional para o Estabelecimento de um FUNDO de Compensação de Danos por Poluição por Óleo, 1971 FUND-1971. FUND Protocolo 1976, estendendo a responsabilidade a outras substâncias que não óleo. Protocolo de 1984, atualizando os valores do FUND 1971.	Em vigor: 06/10/78. Não se encontra em vigor. Não se encontra em vigor.	_____ _____
Convenção relativa à Responsabilidade Civil no Transporte Marítimo de Material Nuclear, 1971.	Em vigor: 15/07/75.	_____

TÍTULO	ÂMBITO INTERNACIONAL	PLANO NACIONAL
<p>Convenção Internacional relativa à Intervenção em Alto-Mar, 1969.</p> <p>Protocolo relativo à Intervenção em Alto-Mar nos casos da Poluição Marinha por outras Substâncias que não o Óleo, 1973.</p>	<p>Em vigor: 06/05/75</p> <p>Em vigor: 30/03/83.</p>	<p>_____</p> <p>_____</p>
<p>Acordo sobre Navios de Passageiros que Prestam Serviços Especiais, 1971.</p> <p>Idem de 1973.</p> <p>Trata-se de transporte de peregrinos muçulmanos para Meca.</p>	<p>Em vigor: 02/01/74.</p> <p>Em vigor: 02/06/77.</p>	<p>_____</p> <p>_____</p>
<p>Convenção de Atenas relativa ao Transporte de Passageiros e suas Bagagens, 1974.</p> <p>Protocolo de 1976 a essa Convenção.</p>	<p>Não se encontra em vigor.</p> <p>Não se encontra em vigor.</p>	<p>_____</p> <p>_____</p>
<p>Convenção sobre Limitação de Reclamações Marítimas, 1976.</p>	<p>Não se encontra em vigor.</p>	<p>_____</p>

RESOLUÇÃO A 500 (XII)

OBJETIVOS DA ORGANIZAÇÃO PARA OS ANOS 80

A ASSEMBLÉIA

Relembrando que dedicou um razoável período de suas ses
sões para incentivar a implantação das normas e regras inter
nacionais relativas à segurança no mar e prevenção da polui
ção do mar por navios.

Reconhecendo os contínuos esforços desenvolvidos pelo
Secretário Geral para incentivar a implantação mundial destas
normas, e os resultados conseguidos até esta data.

Reconhecendo também que durante o biênio 1980/81 a Orga
nização recebeu de seus Estados Membros mais de 300 ratifica
ções e aceitações relativas a convênios internacionais da IMO.

Reconhecendo que muitos assuntos receberam prioridade
máxima no programa de trabalho da Organização, ou porque fa
ziam parte do processo de implantação dos instrumentos da IMO,
ou porque os problemas nele contidos eram importantes e exi
giam soluções imediatas multilaterais, e que tais assuntos por
si sô seriam suficientes para absorver o tempo e os esforços
dos comitês durante o restante do presente decênio.

Considerando o informe do Secretário Geral, apoiado pelas
declarações de vários delegados durante a realização das 11a.
12a. sessões da Assembléia, em que se ressalta que, tendo em
vista as diferenças existentes entre os Estados Membros, seus
recursos técnicos e seus processos legislativos, há necessida
de de tempo, para que as administrações marítimas formulem re
gulamentações nacionais que permitam a implantação efetiva
dos convênios da IMO, e para seu cumprimento por parte da in
dústria marítima.

Considerando também as deliberações do Conselho em relação à necessidade de que os diversos comitês considerem que é adequado não emendar os convênios até que estes tenham sido aplicados durante um razoável período.

Desejosa de estabelecer uma medida institucional que assegure a consecução de determinados objetivos da IMO, mantendo por sua vez uma flexibilidade que permita fazer frente a contingências.

Considerando o pequeno número de sessões da Assembléia, e também as funções do Conselho, conforme estão definidas no Artigo 27 da Convenção constitutiva da IMO.

1 - Recomenda ao Conselho que coordene o trabalho dos comitês e de seus órgãos auxiliares, atribuindo graus de prioridade entre os assuntos de caráter geral, solução de controvérsias e divulgação de objetivos dos programas de trabalhos, estabelecendo os procedimentos e requisitos necessários para que sejam atingidos os objetivos da Organização, de acordo com a presente resolução, ou através de outras soluções, ou decisões pertinentes da Assembléia;

2 - Recomenda também ao Conselho que, no desempenho desta função de coordenação, considere o parecer dos comitês quanto aos graus de prioridade e suas responsabilidades no que diz respeito a questões técnicas e jurídicas importantes;

3 - Recomenda ao Conselho e aos Comitês que somente estudem propostas de novos convênios ou de emendas aos existentes, quando se demonstra de forma clara e bem documentada que existe uma necessidade imperiosa de tal estudo, considerando que não é aconselhável modificar convênios que ainda não estejam em vigor, nem emendar convênios já existentes, a menos que estes tenham sido utilizados durante um razoável período, e que se tenha adquirido uma experiência com sua aplicação, conhecendo os gastos da indústria marítima para sua implantação, e

também a provável carga para os recursos legislativos e administrativos dos estados membros.

4 - Recomenda que os Comitês desempenhem suas funções ba seando-se no princípio de que as disposições de novos convênios ou de emendas a convênios existentes, relativos a estru tura de navios, só se apliquem aos navios construídos depois da entrada em vigor do instrumento ou instrumentos em questão, e que outras disposições não se apliquem aos navios construí dos antes da entrada em vigor do instrumento ou instrumentos sobre o assunto, a menos que haja necessidade imperiosa de fa zê-lo e depois de considerar plenamente os gastos e os bene fícios de tais medidas;

5 - Convida os Governos Membros a que ressaltem a seus re presentantes, que assistem às sessões da Organização, a impor tância da presente resolução.

PADAR DE NAVEGAÇÃO	Também em 1971, a NICROELAB, genuína mente brasileira, a JRC (Japonesa), e em seguida a SALT (Belga), tentaram a produção no Brasil de componentes ra dar. Com o apoio governamental, desistiram.
TELÉGRAFO DE MÁQUINAS	É feito no Brasil.
ECORATIMETRO	A Philips e a Varinha do Brasil em ciaram estudos para a fabricação das se equiparam em no Brasil e não em outras guisas.
AUTOMATIC RADAR PLOTTING AIDS (ARPA)	Com o objetivo de desenvolver o plotagem radar é necessário de no outubro de 1971, a Varinha do Brasil, apoiado pelo Brasil, e de fabricação das se equiparam em no Brasil, em 1971, com a SALT, a JRC, a NICROELAB, a ARPA e a SALT.
RAZÃO	A falta de representatividade de certos países no Conselho de Navegação Nacional, que não tiveram início a fabricação integralmente nacional, de equipamentos náuticos.
RAZÃO	A falta de equipamentos náuticos de fabricação nacional, que não tiveram início a fabricação integralmente nacional, de equipamentos náuticos.

ANEXO CHARLIE

A INDÚSTRIA NACIONAL E A FABRICAÇÃO DE EQUIPAMENTOS PARA NAVIOS

EQUIPAMENTO	SITUAÇÃO
RÁDIO-COMUNICAÇÕES EM GERAL	Em 1971, com o 1º plano de construção naval, a Telefunken do Brasil e a DEREK, firma alemã, tiveram interesse na fabricação de equipamentos marítimos, construindo o Console Naval Rádio. Depois desistiram da fabricação de equipamentos marítimos de rádio comunicações quando cessaram os indetivos governamentais dados em apoio à implantação dessa indústria. Atualmente o armador tem liberdade para importar o equipamento completo.
RÁDIO-TELEFONIA	Na rádio-telefonia que opera na faixa de 2 a 10 Mhz, e na faixa de serviço Móvel Marítimo (VHF), há fabricantes nacionais de rádio-comunicações em geral produzindo esse equipamento marítimo.
RADAR DE NAVEGAÇÃO	Também em 1971, a MICROLAB, genuinamente brasileira, a JRC (Japonesa), e em seguida a SAIT (belga), tentaram a produção no Brasil de componentes radar. Cessado o apoio governamental, desistiram.
TELÉGRAFO DE MÁQUINAS	É feito no Brasil.
ECOBATÍMETRO	A Phillips e a Marinha do Brasil iniciaram estudos para a fabricação desse equipamento; os estudos não prosseguiram.
AUTOMATIC RADAR PLOTTING AIDS (ARPA)	O dispositivo automático de plotagem radar é obrigatório desde setembro de 1984. É um mini-computador acoplado ao radar, e os fabricantes desse equipamento, que tem representantes no Brasil, são: DECCA, RAYTHEON, SELEMAR, e KELVIN HUGHES.
AGULHA MAGNÉTICA	A pouca representatividade do consumo desse equipamento em nossa construção naval fez com que não tivesse êxito a fabricação inteiramente nacional de agulhas magnéticas.
EQUIPAMENTOS SALVA-VIDAS	O setor de equipamentos salva-vidas tem encontrado mercado compensador, remunerando a contento seu investimento de implantação.

BIBLIOGRAFIA

1. BARROS, Geraldo Luiz Miranda de. A Organização Marítima Internacional. Brasília, EMA, 1985. Palestra proferida no EMA em 20 jun. 1985.
2. BRASIL. Diretoria de Portos e Costas. Boletim de divulgação de assuntos de Marinha Mercante. Rio de Janeiro, DPC, 1980.
3. _____. Ofício nº 01698 de 27 de abril de 1982 ao Estado-Maior da Armada. Participação da Marinha nas atividades da IMO.
4. _____. Programa de ensino profissional marítimo, 1983. Rio de Janeiro, 1983.
5. _____. Relatório de execução do projeto BRA/76/015. Rio de Janeiro, 1983.
6. BRASIL. Diretoria-Geral de Navegação. Ofício nº 0257 de 17 de novembro de 1982 ao Ministro da Marinha. Designação de Oficial para a IMO.
7. BRASIL. Escola de Guerra Naval. FI-219. Guia para elaboração de referências bibliográficas. Rio de Janeiro, 1981.
8. _____. EGN 215-A, Guia para elaboração de teses e Monografias. Rio de Janeiro, 1981.
9. _____. Uma política para o Mar. Rio de Janeiro, 1983, Simposio realizado na EGN de 8 a 19 ago. 1983.
10. BRASIL. Estado-Maior da Armada. ARMADAINST 108203. Participação da Marinha nos trabalhos da IMO. Rio de Janeiro, 1982.
11. _____. Ofício nº 2537 de 10 de dezembro de 1982 ao Ministro da Marinha. Participação da Marinha na IMO.
12. _____. Ofício nº 2222 de 22 de outubro de 1984 ao Ministro da Marinha. Participação de representantes da DPC no Grupo de Trabalho Interministerial para assuntos da IMO.
13. BRASIL. Leis, decretos, etc. Decreto nº 8.228 de 5 de setembro de 1969. Diário Oficial, Brasília, 8 set. 1969 p. 1988. Cria o fundo do ensino profissional marítimo.
14. BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. Memorando s/n de 2 de setembro de 1981 da REBRASLON ao Conselheiro Marítimo. Instruções para o Conselheiro para Assuntos Marítimos.
15. COELHO, Naylorthon Amazonas, O dia marítimo mundial. Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro, 78(4/6): 55-61. abr./jun. 1979.
16. DINIZ, Fernando Carlos Chagas. A carreira do Oficial de náutica da Marinha Mercante do Brasil. Rio de Janeiro, EGN, 1984. Monografia apresentada no C-PEM, 1984.

17. LONGO, Airton Ronaldo. Os interesses marítimos brasileiros e a terceira conferência sobre o direito do mar. Rio de Janeiro, EGN, 1984. Monografia apresentada no C-PEM, 1984.
18. MUNRO, John Anderson. A Organização Marítima Internacional. Rio de Janeiro, DPC, 1985. Palestra proferida na DPC em 3 de jun. de 1985.
19. ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL, Londres. Aspects of Implementing and Enforcing IMO Convention Requirements. Londres, 1980.
20. _____. Convenios y otros instrumentos convencionales de la OMI. Londres, 1984.
21. _____. Convention on the International Maritime Organization. Londres, 1984.
22. _____. IMCO and its activities. Londres, 1978.
23. _____. International Maritime Organization. What it is, what it does and how it works. Londres, 1982.
24. _____. Message from the Secretary-General of IMCO on the occasion of world maritime day 1979, Londres, 1979.
25. _____. Mission report of the inter-regional sectoral support consultants in maritime training. Londres 1985.
26. _____. Organización Maritima Internacional. Londres, 1983.
27. _____. OCMI. Veinte años de progreso y evolucion. Londres, 1978.
28. _____. Project of the government of Brazil. Number BRA/76/015/A/01/19. Londres, 1977.
29. _____. Report of mission to Brazil. Londres, 1980.
30. _____. Report of the Secretary-General of IMO and the Secretary-General of UNCTAD to the 24th session of the committee for programme and co-ordination. Londres, 1984.
31. _____. The Inter-governmental Maritime Consultative Organization. Londres, 1979.
32. _____. Training of merchant marine personnel. Londres, 1978.
33. _____. Work of the Inter-governmental Maritime Consultative Organization regarding the development and adoption of international standards in shipping and related matters. Londres, 1979.
34. SABOIA, Henrique. Ação da Diretoria de Portos e Costas. Rio de Janeiro, EGN, 1980. Palestra proferida na EGN em 8 de jul. de 1980.
35. _____. Atuação da Diretoria de Portos e Costas. Rio de Janeiro, EGN, 1981. Conferência proferida na EGN em 1981.

36. . O Tráfego marítimo e a Marinha Mercante Brasileira. Rio de Janeiro, EGN, 1980. Palestra proferida na EGN em 1980.
37. SANTOS, Aniceto Cruz. Situação e perspectivas da construção naval no Brasil. Rio de Janeiro, 1982. Palestra proferida na EGN em 1982.
38. SOUZA, Luiz Fernando da Silva. Naufrágios na amazônia. Rio de Janeiro, EGN, 1982. Conferência proferida na EGN em 1982.
39. . O ensino profissional marítimo no Brasil. Rio de Janeiro, DPC, 1983. Palestra proferida no Chile em out. de 1983.

36. O Tribunal Arbitral e a Marinha Mercante Brasileira - Rio de Janeiro, RJ, 1980. Palestra proferida no ICM em 1980.

37. Santos, Alberto C. - Situação e perspectivas da doutrina do não naval no Brasil. Rio de Janeiro, 1987. Palestra proferida no ICM em 1987.

38. Silva, Iria Fátima de - A doutrina do não naval no Brasil. Rio de Janeiro, RJ, 1987. Conferência proferida no ICM em 1987.

39. O ensino profissional marítimo no Brasil. Rio de Janeiro, RJ, 1987. Palestra proferida no ICM em 1987.



00006360000071

A Organizacao Maritima Internaci
2-A-6

A Organização Marítima Internacional (IMO) e suas influencias sobre o poder marítimo brasileiro
2-A-6

RETRAI EM	FORMA DO LETRADO (71/86)
2 ABR 87	<i>[Signature]</i> CLC THI EDUARDO
10 JUN 88	<i>[Signature]</i> SE ROBERTS
19 JUL 88	Renovado
29 JUL 88	ALYSVES <i>[Signature]</i>
22 MAR 89	<i>[Signature]</i> - Rodolfo
3 JUL 89	CMG OLINDO <i>[Signature]</i>
9 JUN 90	CMG Beano
04 JUN 1993	CLC JACKSON <i>[Signature]</i>
06 JUN 1993	CLC JACKSON <i>[Signature]</i>
8 MAR 1996	CMG RODOLFO <i>[Signature]</i>
04 AGO 1996	CMG Rodolfo
09 MA	CMG Cervell <i>[Signature]</i>