

# A SEGURANÇA MARÍTIMA INTERNACIONAL SOB A ÉGIDE DA IMO E A PARTICIPAÇÃO DO BRASIL\*

Quase todos no mundo de hoje dependem, até certo ponto, do transporte marítimo – mas muito poucos têm consciência disso.

Kitack Lim – Secretário-Geral da Organização Marítima Internacional

VITOR CURADO BOTH  
Aspirante

---

## SUMÁRIO

Introdução  
A Organização Marítima Internacional  
Principais convenções e códigos relativos à segurança  
A participação do Brasil  
Conclusão

## INTRODUÇÃO

O transporte marítimo é uma das atividades mais importantes para o comércio e o desenvolvimento da maioria dos países. O crescimento deste setor ao longo dos anos trouxe uma preocupação da comunidade marítima em relação aos riscos do tráfego. Como afirma Fonseca (1989, p. 23), “com o crescimento do comércio marítimo internacional aumentou a necessidade de uniformizar

as regras de navegação internacional”. Assim, é fundamental que esta atividade seja bem controlada e protegida por leis internacionais.

O caráter universal do shipping – termo utilizado em inglês que representa o conjunto de atividades relacionadas ao transporte no mar – e a sua complexidade exigem que ele só possa ser operado efetivamente se os regulamentos e padrões forem bem aceitos, adotados e implementados em uma base internacional.

---

\* Artigo publicado na Revista de Villegagnon - 2017.



Figura 1 – Transporte marítimo, representado pelo termo shipping  
 Fonte: Disponível em: <www.seguronoticias.com>. Acesso em 15 out. 2017

A Organização Marítima Internacional (IMO)<sup>1</sup> é o fórum onde esse processo é realizado, por meio de tratados e convenções, normas criadas por meio da diplomacia e acordos multilaterais. A sua adoção e suas definições são importantes para o tráfego marítimo e contribuem indispensavelmente para a melhoria da eficiência e da segurança do referido modal de transporte.

O Brasil, país com vasto litoral e grande comércio dependente do mar, participa ativamente na IMO e possui cidadãos representantes atuando nas suas sessões, que exercem papel importante para a comunidade marítima brasileira.

## A ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL

O crescimento do comércio marítimo e do transporte por embarcações entre os continentes no mundo inteiro, ao longo do século XIX, trouxe para a comunidade marítima estímulos e propostas para aperfeiçoar

a segurança marítima. No entanto, era difícil de se instituir um organismo permanente a respeito do transporte marítimo na época, pois muitas regulamentações e políticas ainda eram mais compatíveis aos governos nacionais somente, sem um acordo multilateral e universal que discutisse as preocupações do mundo moderno (SANTOS, 1989).

Com o advento da Segunda Guerra Mundial e suas consequências, a cooperação entre os países passou a ser uma necessidade, trazendo reestruturações. Nesse contexto, surgiu a Organização das Nações Unidas (ONU), um foro que, desde então, se configura como uma expressão diplomática indispensável da ordem internacional (SARDENBERG, 2004)<sup>2</sup>. Ela atua junto com agências novas ou já existentes, para apoiar a missão da ONU desempenhando funções específicas. A Organização Marítima Internacional é uma de suas primeiras<sup>3</sup> agências especializadas, criada em uma conferência convocada pelo secretário-geral da ONU em 1948, em Genebra, Suíça.

1 International Maritime Organization.

2 Ronaldo Mota Sardenberg foi representante permanente do Brasil junto às Nações Unidas e chefe da Delegação do Brasil no Conselho de Segurança.

3 A ONU possui outras 14 agências especializadas, como o Fundo Monetário Internacional (FMI), a Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (Unesco) e a Organização Mundial de Saúde (OMS).



Figura 2 – Fachada da sede da Organização, em Londres  
Fonte: International Maritime Organization website

Inicialmente denominada Organização Marítima Intergovernamental Consultiva (Imco), nome que a representou até 1982, tinha o propósito de tratar de assuntos relativos a questões técnicas do transporte marítimo e, posteriormente, à poluição marinha causada pelos navios. Na Conferência Marítima da ONU foi estabelecida a sua Convenção original, que entrou em vigor internacionalmente em 1958 e tem como propósitos instituir a IMO e regulamentar o seu funcionamento, dando início às atividades da Organização.

Este organismo especializado é a autoridade mundial elaboradora de normas para promover a segurança do transporte marítimo, a ciência da navegação e a prevenção e o controle da poluição marinha. Sua tarefa principal é criar uma estrutura regulamentar para a atividade do transporte marítimo que seja, ao mesmo tempo, justa e eficaz, para ser implementada e adotada mundialmente. Estas diretrizes são utilizadas, na instituição, de uma maneira universal, sendo essa característica presente na origem das suas criações e também na universalidade, visto que elas pretendem

atender a todos os países, contando com as suas diferenças de ordem econômica ou de quaisquer outras. Assim, a Organização procura estabelecer um mesmo patamar de igualdade para evitar, por exemplo, que os navegadores menos favorecidos não tentem resolver seus problemas de qualquer maneira, comprometendo a segurança, e sim induzir que o façam de modo organizado (IMO, 2017).

Sediada em Londres, Inglaterra, a Organização possui atualmente 172 estados-membros e três membros associados (Ilhas Féroe, Macau e Hong Kong), além de 77 organizações não governamentais em status consultivo e 64 organizações intergovernamentais que assinaram acordos de cooperação. Ela consiste em Assembleia, Conselho, Secretariado e cinco principais comitês: Comitê de Segurança Marítima, Comitê de Proteção ao Meio Ambiente Marinho, Comitê Legal (jurídico), Comitê de Facilitação e Comitê de Cooperação Técnica, além de sete subcomitês.

A missão da Organização Marítima Internacional (IMO), como uma agência

especializada da ONU, é promover um transporte marítimo protegido, seguro, ambientalmente saudável, e eficiente e sustentável através da cooperação. Isto será cumprido adotando-se os mais altos padrões praticáveis de segurança marítima, e eficiência da navegação e prevenção e controle da poluição por navios, assim como por meio da consideração dos assuntos legais relacionados e da efetiva implementação dos instrumentos da IMO, com vistas à sua aplicação universal e uniforme (IMO, 2017, tradução do autor).

Os dois órgãos de cúpula da Organização, a Assembleia e o Conselho, realizam a direção e a coordenação de todas as suas tarefas. Contudo, apesar da importância da ampla atividade administrativa exercida, nos comitês é que são discutidas e colocadas no papel as questões que abrangem os objetivos da IMO e as decisões a serem tomadas com a finalidade de cumprí-los.

Conforme Hans J. Morgenthau (1948 apud FONSECA, 1989, p. 15):

A IMO tem todas as características [...] de um organismo especializado das Nações Unidas: é uma organização autônoma, que deve sua existência a um acordo específico entre determinado número de Estados; tem sua própria constituição (a Convenção assinada em 6 de março de 1948), seu orçamento próprio, seu órgão de “policy making” (a Assembleia) e seu órgão administrativo (o Conselho), bem como uma composição própria (125 países-membros, em 20 de junho de 1983, data do depósito do instrumento de aceitação da Convenção por parte do Togo).

Esta Organização, desde o seu surgimento, configurou-se como uma instituição muito bem organizada e administrada. Como se havia de esperar, bons resultados surgiram e muitas resoluções foram obtidas ao longo dos seus anos de atividade. Estas medidas contribuem, até hoje, para a manutenção da segurança no mar e a melhoria do transporte marítimo como um todo.

#### PRINCIPAIS CONVENÇÕES E CÓDIGOS RELATIVOS À SEGURANÇA

A IMO promoveu a adoção de cerca de 50 convenções e protocolos e adotou mais de mil códigos e recomendações a respeito da segurança e proteção marítimas, da prevenção de poluição e de assuntos relacionados (IMO What it is, 2013, tradução do autor).<sup>4</sup>

A questão da segurança, para a IMO, é assunto basilar e assíduo, ao se tratar dos aspectos do transporte marítimo e da navegação. De todos eles, cabe ao seu principal órgão técnico, o Comitê de Segurança Marítima, tratar e elaborar propostas de regulamentos, recomendações e relatórios a serem encaminhados ao Conselho para aprovação.

Neste comitê, o primeiro e único presente na Convenção original da IMO, são abordados assuntos referentes a auxílios de navegação, regras para evitar abalroamentos, construção e equipamento de navios, manipulação de cargas perigosas, informações hidrográficas, documentos de bordo e registros de navegação, investigação de acidentes marítimos, socorro e salvamento, e quaisquer outras questões importantes para a segurança marítima.

<sup>4</sup> IMO has promoted the adoption of some 50 conventions and protocols and adopted more than 1,000 codes and recommendations concerning maritime safety and security, the prevention of pollution and related matters.

Dentre os mecanismos de regulamentação aplicados na IMO, os mais conhecidos são os tratados de direito internacional que estabelecem compromissos obrigatórios a serem cumpridos pelos Estados, denominados convenções internacionais. As convenções contêm regras e instrumentos de padronização de procedimentos de caráter mandatório e universal e são atualizadas mediante protocolos e emendas, o que ocorreu várias vezes ao longo dos últimos 60 anos.

Desde o trágico afundamento do Titanic, em 1914, muito se discutiu a respeito da preservação da vida dos navegantes. Na IMO, em sua primeira conferência organizada em 1960, era uma preocupação primordial a segurança física, assunto que teve como resultado a adoção da principal resolução criada pela Organização até os dias atuais, a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (Solas). Esta convenção, que entrou em vigor em 1965, substituiu uma versão antiga de 1948 que continha uma série de medidas voltadas para o aprimoramento da segurança do shipping, tendo como objetivo desejado a proteção da vida humana.

As medidas determinadas na Convenção Solas incluem desde aspectos de construção naval, como a estabilidade do navio e suas subdivisões, até procedimentos de emergência e emissão de certificados de segurança.

Assim, as instalações elétricas e de máquinas, a proteção contra incêndio e métodos de detecção e extinção, a manutenção de navios, a dotação de equipamentos de salvatagem e os meios de comunicação, de governo e de salvamento de bordo tornavam-se padronizados e organizados em uma resolução internacional pela primeira vez (IMO, 2017).

Esta medida importante aprovada pelos órgãos diretores da IMO foi emendada seis vezes até que uma nova versão entrou em vigência. Desde então, ela foi modificada algumas vezes devido aos avanços técnicos e a mudanças que ocorreram no seu setor, como a introdução do Sistema Harmonizado de Vistoria e Certificação (HSSC), que causou a criação do Protocolo Solas de 1988.

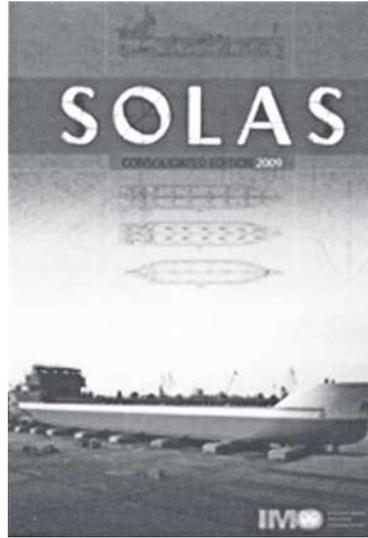


Figura 3 – Capa da Convenção Solas  
Fonte: Disponível em: <[seatracker.ru/viewtopic.php?t=1019](http://seatracker.ru/viewtopic.php?t=1019)>. Acesso em 15 out. 2017

Em 1972, foi adotada pelo Comitê de Segurança Marítima a versão atualizada<sup>5</sup> de uma convenção amplamente utilizada no mundo todo, de caráter obrigatório e que se tornou consensual na comunidade marítima: o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar (Ri-peatam). No documento original, de nome Colreg (Collisions Regulations), encontra-se presente um regulamento semelhante ao Código de Trânsito Brasileiro, mas relativo ao trânsito no mar. Ele é ensina-

5 O Ri-peatam-72 sofreu, ainda, diversas emendas após a sua entrada em vigor. Atualmente, possui 38 regras.

do e cobrado no Curso de Graduação de Oficiais da Escola Naval brasileira a todos os aspirantes, na teoria pela disciplina de Navegação e na prática, a bordo dos avisos de instrução<sup>6</sup>, em que suas regras, cuja versão antiga data de 1948, são exercidas com experiências reais na Baía de Guanabara e em viagens de grupos-tarefa.

Mandatário a ser seguido nas águas internacionais e jurisdicionais de todos os países-membros da IMO, o Ripeam garante a segurança nas várias situações de tráfego marítimo, levando em conta o enquadramento dos navios nas definições gerais estabelecidas nas suas regras e visando à padronização de procedimentos.

Basicamente, as contribuições do Ripeam possibilitam que cada embarcação no mar possa entender qual a intenção de manobra de outra e qual tem a preferência apenas pela observação visual e sonora (sinais sonoros e luminosos). Esquemas de separação de tráfego, métodos visuais que devem ser adotados para informar situações (luzes e marcas), regras de governo e navegação e sistemas de balizamento estão entre os conteúdos deste instrumento tão importante para prevenir abalroamentos, que tem reduzido o número de acidentes em muitas áreas do globo.

Uma das preocupações da IMO que proporcionou a adoção de uma convenção importante foi baseada na preparação das tripulações para situações de risco durante a navegação. A falta de preparo adequado para navegar pode muito comprometer a segurança de uma tripulação, tendo em vista o perigo da atividade de transporte marítimo. Assim, foi criada, em 1978, a Convenção Internacional sobre Padrões de Instrução, Certificação e Serviço de Quarto para Marítimos (STCW), que vigorou internacionalmente em 1984. Esta

resolução trouxe padrões internacionais aos conhecimentos dos marítimos, tais como formação, certificação e serviço de quarto, que se referem à instrução e à qualificação dos navegantes para a função.

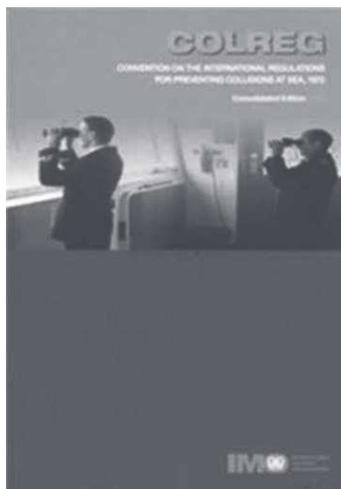


Figura 4 – Capa da Convenção Colreg  
Fonte: Disponível em: <[www.dimar.mil.co](http://www.dimar.mil.co)>.  
Acesso em 15 out. 2017

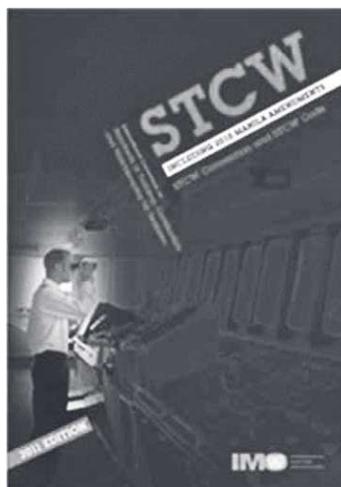


Figura 5 – Capa da Convenção STCW  
Fonte: Maryland Nautical website

<sup>6</sup> Navios da Marinha subordinados à Escola Naval, destinados à instrução prática de navegação, manobras e operações navais, principalmente aos aspirantes do Corpo da Armada.

A Organização Marítima Internacional elaborou, ainda, a Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimos (SAR), que trouxe acordos internacionais para aprimorar as operações de busca e resgate de pessoas, criando normas que garantissem o salvamento a um acidente no mar, independentemente de onde ele tenha ocorrido. Entre esses acordos, está um plano internacional que prevê a coordenação das operações de resgate por uma organização especializada ou, quando necessário, por meio da cooperação entre organizações vizinhas.

Além das convenções e de outros instrumentos formais, a IMO adota mecanismos de regulamentação chamados códigos, que possuem caráter recomendatório, funcionando como diretrizes para apoio a questões relativas à segurança, no caso dos assuntos do Comitê de Segurança Marítima. A menos que entrem em vigor por meio de convenções, os códigos não têm aplicação obrigatória e apresentam práticas recomendadas sobre outras questões importantes que não são consideradas adequadas para regulação por instrumentos formais.

Vale ressaltar, contudo, que muitos países aplicam as recomendações dos códigos em suas leis nacionais, de forma parcial ou integral, pois estes documentos asseguram a aplicação uniforme de medidas específicas em todos os países e esclarecem a sua interpretação.

O mais difundido código criado pela IMO refere-se à embalagem e ao transporte de substâncias perigosas no mar. O Código Marítimo Internacional de Produtos Perigosos (IMDG Code) estabelece procedimentos técnicos para prevenir acidentes com tais produtos, que, por sua natureza química ou física, contêm substâncias que podem pôr em risco a saúde humana e o meio ambiente.

Conforme o Capitão de Fragata Guilherme dos Santos (1989, p. 212), “estima-se que o IMDG Code está implementado em vários países cujas frotas mercantes combinadas alcançam 85% da tonelagem da frota mundial”. Atualmente, este documento possui dimensões ainda maiores. Ele tornou-se uma norma obrigatória em 2004, por força de emenda ao Capítulo VII da Convenção Solas. Assim, os embarcadores de substâncias perigosas devem atender a disposições de acondicionamento, embalagem e rotulagem, documentação e estiva para que eles possam transportá-las legalmente.

Um outro código importante adotado pela IMO e amplamente utilizado pelos navios no mundo todo promove a segurança da navegação e dos tripulantes, a partir da padronização de meios de comunicação e da simplificação do entendimento entre as pessoas no mar. É o Código Internacional de Sinais, cuja última versão foi obtida em 1965 e posteriormente emendada, permite a transmissão de diversos tipos de mensagens de socorro que podem ser compreendidas em qualquer língua.

A Organização possui, ainda, o Código de Instrução, Certificação e Serviço de Quarto para Marítimos (STCW Code), que tem como propósito detalhar as disposições das regras do anexo da Convenção STCW.

## A PARTICIPAÇÃO DO BRASIL

Detentor de uma extensa faixa litorânea e de economia fortemente atrelada ao mar, o Brasil possui uma estreita e inegável relação com o setor do transporte marítimo. Com sua indústria naval entre as maiores no ranking mundial, o país concentra grande parte do seu desenvolvimento nas regiões litorâneas, além de possuir mais de 90% de suas reservas de petróleo prospectadas no mar. Sendo 95% do seu

comércio internacional transportado por via marítima, o Brasil deve e necessita participar ativamente dos trabalhos na IMO.<sup>7</sup>

Apesar de o Brasil não ser uma superpotência, mas sim um país em desenvolvimento diante do cenário internacional, seria inoportuno que o seu governo atuasse como um mero observador passivo daquilo que ocorre nos tribunais multilaterais (FONSECA, 1989).

Neste contexto, nosso país se tornou membro da Organização Marítima Internacional em 1963, inicialmente como um Estado-membro com diversas limitações, sobretudo quanto à posição política e à sua relevância nas decisões do fórum. Atualmente, contudo, seu papel é de importância para a IMO e sua contribuição, vasta e abrangente.

Presente no Conselho em categoria B, conforme mencionado neste trabalho, o Brasil contribui com as discussões dos grupos de trabalho e o desenvolvimento de muitas regulamentações da Organização, participando também de suas sessões nos comitês e possuindo estruturas ativas em Londres. As duas estruturas presentes na Inglaterra contêm profissionais brasileiros, entre civis e militares, atuando em cargos políticos, operacionais e técnico-administrativos.

A Representação Permanente do Brasil junto às Organizações Internacionais em Londres (Rebraslon) está sediada para, inclusive, formalizar a presença brasileira na IMO, realizando acompanhamento dos seus assuntos, além dos temas relativos a outras quatro organizações internacionais na cidade. O representante permanente é um embaixador brasileiro que exerce importante função diplomática representativa do Itamaraty e do país como um todo.

Outra estrutura brasileira presente em Londres, está intimamente ligada à Organização, tem responsabilidade atribuída à Marinha do Brasil, por meio de Decreto Presidencial do ano 2000. A Representação Permanente do Brasil junto à Organização Marítima Internacional (RPB-IMO) é subordinada ao Estado-Maior da Armada (EMA) e tem o objetivo de defender os interesses nacionais na IMO, o que é realizado por quatro oficiais da Marinha, um oficial da Marinha Mercante e outros funcionários locais. Seu representante permanente é um almirante de esquadra da ativa ou da reserva do Corpo da Armada da Marinha do Brasil e seu imediato é um capitão de mar e guerra, também do Corpo da Armada, o representante alterno.

## CONCLUSÃO

O conhecimento em prol da segurança marítima, no âmbito mundial, é organizado e disseminado em um organismo especializado da ONU que surgiu em uma das Convenções de Genebra e se configura como o principal estabelecimento do setor, abrangendo atualmente 172 países. Suas ações amparam a navegação e o tráfego marítimo por leis e resoluções recomendatórias de suma importância, devido ao avanço significativo que trouxeram para a humanidade.

Ao longo dos anos de atuação da IMO, utilizando-se da cooperação internacional, muitas regulamentações foram elaboradas e promoveram um novo patamar de segurança e desenvolvimento do modal marítimo e de vários aspectos da navegação para o mundo todo.

Regras diversas para evitar abalroamentos reduziram significativamente o número de acidentes e trouxeram, com

<sup>7</sup> Dados obtidos da Rebraslon. Disponível em: <<http://rebraslon.itamaraty.gov.br/>> Acesso em 13 set. 2017.

sucesso, um padrão universal entendido e aceito por todos os países, o que não é uma tarefa fácil. A comunicação no mar foi aprimorada e a sua compreensão facilitada com a adoção do Código Internacional de Sinais, assegurando aos navegantes maior competência e habilidade.

Diversos métodos criados e decisões padronizadas acarretaram uma valorização da vida humana no mar, protegida e considerada por ações preocupadas com a sua integridade física, que vão desde a construção das embarcações até a adoção de procedimentos de busca e resgate, por meio do advento e da ampla aplicação das convenções Solas e SAR.

O preparo dos tripulantes para exercerem suas funções com segurança elevou a qualidade e o nível profissional dos serviços marítimos, por meio de importantes padrões de treinamento e certificação, encontrados na Convenção STCW.

Códigos também foram fundamentais para a promoção da segurança marítima, apoiando os governos nesta tarefa ao

proporcionarem, entre outras, medidas de transporte seguro de substâncias perigosas e de proteção de patrimônios navais e portuários dos países.

Diante do vasto arcabouço normativo da IMO e do reflexo econômico para uma nação cuja dependência do mar e dimensão marítima estão entre as maiores do mundo – o Brasil –, é inequívoca a importância da participação brasileira ativa na Organização, para bem disseminar e aplicar as normas emanadas internacionalmente às nossas águas jurisdicionais e defender os interesses do País na comunidade internacional.

Assim, em estruturas diplomáticas como a Rebraslon, a RPB-IMO e, internamente, a Diretoria de Portos e Costas (DPC), o Itamaraty e a Marinha do Brasil realizam essa ligação, possuindo profissionais civis e militares em Londres e no Brasil, que contribuem consideravelmente para a eficiência da segurança marítima no Brasil e o desenvolvimento das atividades da Autoridade Marítima Brasileira.

## 1 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<PODER MARÍTIMO>; Direito do Mar; Política Internacional; Segurança do Mar; IMO; Relações Internacionais;

## REFERÊNCIAS

- BRAZILIAN MARITIME AUTHORITY. Comissão Coordenadora dos Assuntos da IMO. 2012. Disponível em: <<https://www.ccaimo.mar.mil.br/>>. Acesso em 31 jul. 2017.
- CARVALHO, U. W. de. Guia Tecla SAP: Falsas gêmeas – Palavras semelhantes com significados diferentes. 2014. Tecla SAP, 152 p. Disponível em: <<http://www.teclasap.com.br>>. Acesso em: 19 ago. 2017.
- FONSECA, L. H. P. da. Organização marítima internacional (IMO): visão política de um organismo especializado das Nações Unidas. Brasília: IPRI, FAG, 1989. 201 p.
- INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. IMO What it is. London, 2013. 73 p. Disponível em: <<http://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>>. Acesso em 04 ago. 2017.
- \_\_\_\_\_. IMO, 2017. Disponível em: <[www.imo.org](http://www.imo.org)>. Acesso em 31 jul. 2017.

- MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. Representação Permanente do Brasil junto às Organizações Internacionais em Londres. Disponível em: <<http://rebraslon.itamaraty.gov.br/pt-br/>>. Acesso em 10 set. 2017.
- MORGENTHAU, Hans J. Politics among Nations. The struggle for Power and Peace, Alfred A. Knopf, Nova York, 1948. 4. ed., 1966, p. 505.
- REVISTA INFORMATIVO MARÍTIMO. Rio de Janeiro: Diretoria de Portos e Costas, v. 25, n. 1, ago. 2016/fev. 2017. 68 p.
- SANTOS, Guilherme dos. “IMO – Os primeiros 30 anos”. Revista IMO News, n. 3, 1989. p. 209-221.
- SARDENBERG, Ronaldo Mota. Brasil, política multilateral e Nações Unidas. Estud. av. [online]. São Paulo, v.19, n. 53, 2005. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0103-40142005000100023](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40142005000100023)>. Acesso em 06 ago. 2017.