



AS ÁREAS DE ATUAÇÃO DA *INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION*: UMA ABORDAGEM TEÓRICA

Nouwagnon Prudence Kwasi (UEPG) kwasiprudence@yahoo.fr
Prof.ª M.Sc Adriana G. F. Diniz (UEPG) agfdiniz@uepg.br
Prof. Dr. Carlos Ubiratan da Costa Schier (UEPG) ubiratanschier@gmail.com

Resumo:

O transporte marítimo representa , praticamente, a totalidade dos serviços de transporte no comércio exterior. Sua grande utilização no transporte internacional, atualmente responsável por cerca de 90% das cargas, é dado devido ao seu baixo custo. O transporte marítimo é fator primordial para a internacionalização de empresas e como tal deve ser tratado com máxima atenção nos quesitos; de sustentabilidade ambiental, sustentabilidade econômica e financeira, segurança, poluição e pirataria. Para tanto foram coletados dados qualitativos e quantitativos através da Organização Marítima Internacional – OMI, a fim de analisar a organização e o planejamento em cada uma dessas vertentes a fim de compreender sua estrutura e seu impacto na competitividade do comércio internacional de mercadorias.

Palavras chave: Transporte Marítimo, Sustentabilidade, Segurança, Pirataria, Poluição

THE AREAS OF INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION: A THEORETICAL APPROACH

Abstract

Maritime transport accounts for virtually all of our transportation services in foreign trade. Its widespread use in international transport currently accounts for about 90% of the loads is given due to its low cost. Shipping is a key factor for the internationalization of companies and as such should be treated with utmost care in the categories; environmental sustainability, economic and financial sustainability, safety, pollution and piracy. For both qualitative and quantitative data were collected through the International Maritime Organization - IMO in order to analyze the organization and planning in each of these aspects in order to understand its structure and its impact on competitiveness in international trade

Key-words: Marine Transport , Sustainability, Security, Piracy, Pollution

1 Introdução

Considera-se o comércio marítimo como um dos principais fatores da economia mundial, reconhecidamente com reflexos importantes em termos de empregabilidade, desenvolvimento econômico e globalização da economia. Portanto, há de se considerar neste contexto, o transporte marítimo como fator primordial e como tal deve ser tratado com máxima atenção nos quesitos; de sustentabilidade ambiental, sustentabilidade econômica e financeira e segurança.

Diante da relevância do comércio e do transporte marítimo para fins de integração e desenvolvimento econômico, houve a necessidade da criação de um órgão que congregasse o controle e a gestão organizada desse tipo de transporte. Para cumprir essas prerrogativas, foi criada em 1948, em Genebra, a Organização Marítima Internacional (OMI), que é definida como sendo uma organização autônoma especializada, oriunda de um acordo específico entre determinado número de estados, com orçamento próprio, possuindo uma assembléia geral e um órgão administrativo, com vistas a suprir essa lacuna.

É o órgão responsável pelo reforço do controle de segurança, estabelecendo um quadro internacional envolvendo cooperação entre os Governos Contratantes, órgãos governamentais, administrações locais e as indústrias marítimas e portuárias para detectar e/ou avaliar ameaças e tomar medidas preventivas contra incidentes de segurança física, financeira e ambiental que afetam navios, pessoas de forma direta ou indireta, meio ambiente ou instalações portuárias utilizadas no comércio internacional. Além disso, entre as atribuições do órgão estão; estabelecer os respectivos papéis e responsabilidades de todas as partes interessadas, em nível nacional e internacional, visando garantir a segurança marítima, assegurando eficiência na troca de informações relacionadas á esse fator, para contribuir na definição de uma metodologia de avaliação de modo a proporcionar planejamento de medidas de proteção e prevenção para reagir à alteração dos níveis de segurança local, que têm reflexo direto no resultado das operações de transporte e comércio marítimo.

Trata-se em suma, de um organismo especializado com responsabilidade de definir e gerir estratégias relacionadas com: concorrência, segurança, tecnologia, infraestrutura física e sustentabilidade ambiental e econômica, no âmbito de transporte e comércio marítimo.

O presente artigo trata de forma geral da delimitação das principais áreas de atuação da Organização Marítima Internacional (OMI), com o objetivo de apresentar considerações sobre fatores importantes como; a segurança no transporte marítimo, sustentabilidade ambiental e sustentabilidade nos negócios, bem como seu reflexo na eficácia e eficiência desse tipo de transporte.

2 Referencial Teórico

2.1 Segurança Marítima

A questão da segurança marítima reveste-se de importância vital no contexto do desenvolvimento sustentável. As questões do mar e da terra englobam, conjuntamente, um quadro vasto que interliga desenvolvimento sustentável, direito das gerações futuras e a própria perspectiva da sobrevivência humana. (Eliane M. Octaviano Martins.2006).

Se nos setores de atividades em geral, a segurança é um aspecto fundamental, a bordo de um navio ela assume uma extrema acuidade pelas características intrínsecas de um meio, em que as condições são particularmente adversas e onde o comportamento individual e/ou coletivo são em muitos casos, determinantes nas consequências de uma dada situação. (João Emílio C.SILVA,2001)

No âmbito internacional é crescente a preocupação com a segurança marítima e a proteção do meio ambiente. Destarte, a segurança marítima e o desenvolvimento sustentável influenciam as relações econômicas internacionais e a competitividade da indústria naval, destacando a importância das normativas ambientais atinentes à temática, no âmbito do Direito Internacional Marítimo Ambiental. (Eliane M. Octaviano Martins.2006)

A frequência com que se verificam acidentes a bordo de um navio é muito elevada. A atividade normal de um navio implica um conjunto de riscos de naturezas diversas (Incêndio, encalhe, abalroamento, etc.), que poderão por em perigo a vida das pessoas, a carga e o próprio navio. (SILVA,2001)

Os acidentes da navegação que resultam em derramamento de petróleo e derivados são causados por inúmeros fatores: erro humano da tripulação ou decorrentes de instruções da prática, incêndio, explosões e fenômenos da natureza, estado precário de navegabilidade e casco simples, idade dos navios, adoção de bandeiras de conveniência, preocupação com a competitividade em detrimento da segurança, descumprimento de normas de segurança (IMO 2000)

A avaliação da segurança leva em conta dois fatores fundamentais: a probabilidade de ocorrência de perigo e a sua gravidade ou severidade. O risco aumenta sempre que qualquer destes fatores aumentarem. Existem riscos com baixa probabilidade de ocorrência e de baixa severidade e que por esse motivo não obrigam a cuidados excepcionais, enquanto no extremo oposto podemos identificar riscos de elevada probabilidade de ocorrência e de consequências muito graves, outros com consequências catastróficas mas com baixa probabilidade de virem a ocorrer. Existe ainda outros riscos com elevada probabilidade de ocorrência mas de severidade baixa ou mesmo negligenciável. (SILVA,2001)

Independentemente do tipo de instalação, grandes esforços estão sendo feitos pelos fabricantes de máquinas para atender os requisitos de controle de poluição e melhoria contínua da eficiência térmica, com a redução do consumo de combustíveis. (WOODYARD 2004).

A demanda de aquecimento do navio, normalmente provém dos equipamentos de armazenamento, manuseio e condicionamento do óleo combustível pesado, chamados de “consumidores de calor para aquecimento”. Esses consumidores devem ser escolhidos em classes de temperatura para melhor determinar o sistema de recuperação de calor que vai atender as diferentes demandas nos navios. (ROCHA 1983).

No âmbito do Programa de Cooperação da IMO Segurança Global Maritime Técnica Integrada (ITCP), Seção de Segurança Marítima (MSS) desenvolveu e implementou um programa técnico global abrangente de cooperação em apoio ao guia, que se concentra em assistir os Estados na implementação, verificação, cumprimento e a aplicação das normas, as disposições das medidas de segurança IMO marítimos, incluindo SOLAS capítulo XI-2 e do Código ISPS, de combate à pirataria, SUA e LRIT. (IMO 2012)

A elevada frequência de acidentes e derrames tem incentivado a produção de legislação internacional visando a prevenção de acidentes, todavia a continuidade de ocorrência revela a reduzida eficácia da normativa. O relatório da Comissão Mundial Independente para os Oceanos, de 1998, apontou que o que falta para evitar acidentes não é mais legislação, mas sim a sua efetiva aplicação e cumprimento. (MARTINS, 2006)

Depois do acidente com o "EXXON VALDEZ" em 1989, os EUA, insatisfeitos com a insuficiência das normas internacionais de prevenção da poluição por navios, adotaram em 1990 o "Oil Pollution Act" (OPA 90). Através da OPA 90 os EUA impuseram unilateralmente requisitos de casco duplo não só para os petroleiros novos, mas também para os petroleiros

existentes, estabelecendo limites de idade (entre 23 e 30 anos, a partir de 2005) e prazos-limite (2010 e 2015) para a retirada de serviço dos petroleiros de casco simples. (MARTINS, 2006)

A MARPOL (Legislação da organização marítima), exige que todos os petroleiros de porte bruto igual ou superior a 600 toneladas que fossem construídos para entrega depois de Julho de 1996 tenham casco duplo ou uma configuração equivalente. Relativamente aos petroleiros de casco simples de porte bruto igual ou superior a 20 000 toneladas, entregues antes de 6 de Julho de 1996, a MARPOL exige que satisfaçam os requisitos de casco duplo quando atinjam a idade de 25 ou 30 anos, estejam ou não equipados com tanques de lastro segregado. O objetivo dos tanques de lastro segregado é reduzir os riscos de poluição operacional, assegurando que a água de lastro não entre nunca em contato com hidrocarbonetos. Estes tanques têm, além disso, uma localização protetiva e estão instalados nas zonas em que o impacto de um encalhe ou colisão possa ser mais grave.

As diferenças detectadas entre o sistema americano e o internacional apontam como consequência que, a partir de 2005, os petroleiros de casco simples deveriam ser banidos das águas americanas, devido à sua idade e começaram a operar noutras regiões do mundo, aumentando o risco de poluição nos países que seguem apenas os requisitos da MARPOL, como é o caso do Brasil. Esta foi uma das causas apontadas pela União Européia na revisão e adoção de regras mais rígidas que a normativa internacional em matéria de segurança marítima e derramamento de petróleo. (Eliane M. Octaviano Martins.2006)

O naufrágio do petroleiro ERIKA, marcou o ponto de partida para novos avanços na execução da política comunitária de segurança marítima, por conta disso, foram instituídos os PACOTES ERIKA I e II. Uma das medidas mais significativas constante do pacote Erika I referia-se ao banimento progressivo dos petroleiros de casco simples, que seriam substituídos, no mais tardar até 2015, por navios de casco duplo.(IMO 2000).

2.2 Pirataria

É necessário definir a pirataria, sem a qual seria suscetível de conduzir a uma confusão que pode representar implicações significativas em termos de soberania e jurisdição (MEJIA *et al.*, 2008). Embora Rubin (1988) argumentou que a pirataria teve vários significados sem implicações jurídicas diretas, a definição típica de pirataria pode ser refletida contida na UNCLOS. De acordo com a sua definição, a pirataria marítima é composta por todos os atos criminosos de violência, detenção ou depredação cometidos, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio privado, que é dirigido em alto-mar contra outro navio, ou contra pessoas ou bens a bordo de um navio (CNUDM, art. 101). Além disso, a pirataria pode ser cometida contra um navio, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de qualquer Estado. Essa definição ampla indica que a pirataria é, de fato, o primeiro exemplo de jurisdição universal.

A origem da pirataria de acordo com as disposições contidas na UNCLOS (arts. 100 °, 107 e 110) é o conjunto de regras encontradas nos artigos 14 a 21 da Convenção de Genebra de 1958 Alta Mar (HSC). Essas regras são geralmente consideradas como direito internacional consuetudinário e são reconhecidos e aceitos pela Organização Marítima Internacional (IMO). Com base no direito internacional, atos ilegais de violência e detenção cometido nas águas territoriais do Estado (ou seja, os mares não são de alta) não são considerados como pirataria. Tecnicamente, se ocorrer um ataque dentro da jurisdição territorial de um Estado, o evento é apenas classificada como a pirataria se o código penal que criminaliza a nação como tal.

Durante muito tempo, os atos terroristas do mar foram enquadrados como pirataria por alguns tribunais e publicitários judiciais nacionais, apesar de não se qualificar como tal, tendo em

vista que, normalmente, apenas um navio estava envolvido e, ao mesmo tempo, os atos terroristas não foram realizados em busca de fins privados. Isso se deveu ao fato de que não havia nenhuma norma internacional específica lidar com ataques terroristas; e, às vezes, diante de uma situação concreta de atos de terrorismo, foi sentida a necessidade de tratá-los como casos de pirataria, a fim de evitar a impunidade dos infratores.

Esta falta de regras internacionais específicas sobre terrorismo foi, provavelmente, porque o terrorismo no mar não tinha sido um grave problema internacional durante a década de 1990, em contraste com a pirataria e o assalto à mão armada contra navios. Assim, o terrorismo no mar não tinha sido objeto de um conjunto bem estabelecido de regras internacionais (Ronzitti, 1990). Foi só depois do incidente navio de passageiros Achille Lauro em 1985, que a comunidade internacional concordou com algumas regras específicas aplicáveis ao terrorismo marítimo, através da adoção da Convenção SUA 1988.

Além do problema da definição, a falta de fiscalização eficaz é outra fraqueza grave do instrumento referido na resolução do problema. (ELLEN, 1996).

O primeiro instrumento jurídico internacional sobre um regime jurídico específico que abrange os atos terroristas marítimos (embora sem mencionar especificamente o terrorismo) surgiu no final de 1980 com a adoção de SUA 1988. O objetivo central da SUA 1988 foi de punir qualquer pessoa que cometeu um delito por ilícita e intencional apreensão ou exercer controle sobre um navio pela força ou ameaça; realização de um ato de violência contra uma pessoa a bordo de um navio (MCDORMAN, 2005).

O objetivo fundamental da Convenção SUA, nos moldes de outras convenções anti-terroristas do qual ele se inspirou, foi a adoção da cláusula de "extraditar ou julgar", impondo uma obrigação internacional em todos os Estados Partes (MCDORMAN, 2002).

O Protocolo de 1988 para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança de Plataformas Fixas Localizadas na Plataforma Continental continha disposições semelhantes. Tanto a Convenção SUA e o Protocolo poderiam ser consideradas medidas legais contra a pirataria.

2.3 Sustentabilidade e Poluição

O mar, desde épocas mais remotas da história universal consagra-se o espaço que mais se destaca no desenvolvimento econômico mundial. As questões do mar e da terra englobam, conjuntamente, um quadro vasto que interliga desenvolvimento sustentável, direito das gerações futuras e a própria perspectiva da sobrevivência e a proteção do meio ambiente que influencia cada vez mais as relações econômicas internacionais e competitividade da indústria naval, destacando a importância das normativas ambientais atinentes à temática, recepcionadas no âmbito do Direito Internacionais Marítimo Ambiental. Consolidase a premissa de que o desenvolvimento sustentável seja transportes sustentáveis. (MARTINS, 2002)

Em todo o mundo são transferidas anualmente cerca de 10 bilhões de toneladas de águas lastro (DA SILVA et al, 2004). Segundo a Organização Marítima Internacional- IMO, estima-se que pelo menos 7000 espécies são transportadas nestas águas.

A poluição por hidrocarbonetos é uma das mais perigosas para o meio ambiente marinho. O Hidrocarboneto é a combinação de hidrogênio e carbono frequentemente encontrada em gás e petróleo, SULLIVAN (1996). O primeiro poluente marinho reconhecido pelo OMI foi a poluição por hidrocarbonetos (GESAMP, 2007)

No caso do acidente com o Exxon Valdez, houve colisão contra um iceberg. O acidente do Exxon Valdez ter ocorrido há dezessete anos, cientistas afirmam que o derramamento ainda ameaça a vida selvagem no Alasca até hoje. V. DINIZ, 2006, p. 1.5 Cf. LAURIER, 2005,

passim a respeito dos danos ambientais e recuperação do meio marinho nos acidentes do Amoco Cadiz e Erika

Essencialmente, distinguem-se dois níveis de responsabilidade humana nos acidentes marítimos: responsabilidades decorrentes de ação culposa ou omissão face a inexistência de atitude pró-ativa de controle de fatores eventualmente causados de desastres ambientais, em essencial os derrames (International Maritime Organization, IMO 2002)

Estima-se que cerca de 80% dos acidentes em geral, independentemente de haver impacto ambiental são causados por erro humano (V. AGENCIA, 2006, p.7 e ss. E PARLAMENTO, 2004 passim)

A poluição por hidrocarbonetos da flora e fauna marinha causa efeitos letais, a morte dos organismos causada pela toxicidade ou por efeitos físicos do produto, e efeitos não letais, quando biológicos crônicos afetam o comportamento, crescimento, reprodução, colonização e distribuição das espécies (GUIMARAES, 2003)

As emissões são compostas basicamente por óxidos de nitrogênio (Nox), óxidos de enxofre dióxido de carbono (Co₂), monóxido de carbono (Co). Estes produtos se misturam com a atmosfera podendo alterar a sua composição química (ENDRESEN et al. 2003)

A contaminação atmosférica gerada pelos navios é prejudicial para a saúde humana colabora significativamente com as mudanças climáticas e o aquecimento global. Como já mencionado os gases emitidos pelos motores marítimos são um dos mais perigosos devido ao tipo de combustível que usam. Entre as doenças mais comuns estão os problemas respiratórios irritação pulmonar, bronquite, tontura, asma, ataque cardíaco, câncer pulmonar (OMS 2006)

Segundo vários estudos os gases também produzem a morte de mais de 60000 pessoas por ano, pois 70% a 80% destas emissões são produzidas dentro de uma faixa de 400km próxima ao litoral (OMI, 2000, CORBET et al. 2007)

Os Convênios mais importantes que foram elaborados pela IMO são :

-Convenção Internacional para a Segurança da Vida humana no mar (Sola, 1974)

-Convenio Internacional para a Prevenção da contaminação pelos Navios de 1973, (Modificado pelo Protocolo de 1978 MARPOL, 73/78)

O convênio de 1973 representa um passo decisivo e histórico na luta contra a poluição gerada pelos navios. Amplia as restrições sobre a poluição operacional por hidrocarbonetos e prescreve características de projeto e equipes nos navios tanques e outros tipos de navios. Além de inserir controle em relação a outras formas de poluição procedente de navios. E exige uma ratificação de pelo menos de 15 estados cujas frotas mercantes combinadas tivessem mais de 50% da tonelagem bruta da frota mundial. Porém, até 1976, a OMI só tinha a ratificação de três países de pequena relevância do ponto de vista do transporte marítimo: Jordânia, Quênia e a Tunísia, que juntos não atingiam 1% da frota mundial. Apesar de importância do convenio ele não entrou em vigor (OMI, 2002)

3 Metodologia

Do ponto de vista da natureza, a presente pesquisa classifica-se como aplicada, pois segundo Silva e Menezes (2001) objetiva gerar conhecimentos para a aplicação prática dirigidos à solução de problemas específicos.

Quanto a abordagem do problema, classifica-se como qualitativa considerando-se “que há uma relação dinâmica entre o mundo real e o sujeito, isto é, um vínculo indissociável entre o mundo objetivo e a subjetividade do sujeito que não pode ser traduzido em números”. (SILVA e MENEZES, 2001, p. 20)

A presente pesquisa classifica-se como exploratória, quanto aos seus objetivos, que segundo Gil (1991) visa proporcionar maior familiaridade com o problema com vistas e torná-lo explícito.

Os procedimentos técnicos utilizados constituíram-se de pesquisa bibliográfica e pesquisa documental. Foram utilizados documentos estatísticos e bibliográficos da Organização Marítima Internacional acerca de suas quatro principais áreas de atuação: segurança, segurança marinha, prevenção a poluição e sustentabilidade do transporte marítimo.

4 Considerações Finais

Da relevância do comércio e do transporte marítimo para fins de integração e desenvolvimento econômico, houve a necessidade da criação de um órgão que congregasse o controle e a gestão organizada desse tipo de transporte.

A IMO é o órgão responsável pelo reforço do controle de segurança, estabelecendo um quadro internacional envolvendo cooperação entre os Governos Contratantes, órgãos governamentais, administrações locais e as indústrias marítimas e portuárias para detectar e/ou avaliar ameaças e tomar medidas preventivas contra incidentes de segurança física, financeira e ambiental que afetam navios, pessoas de forma direta ou indireta, meio ambiente ou instalações portuárias utilizadas no comércio internacional.

É possível perceber o quanto o esforço da IMO é essencial para o desenvolvimento do transporte marítimo, o transporte marítimo depende da aplicação rigorosa das leis da IMO pelos estados membros da organização.

A conclusão principal é que para uma boa evolução do transporte marítimo, a IMO precisa vigiar rigorosamente as normas de segurança, da sustentabilidade, aplicar mais medidas de lutar contra a pirataria e a poluição a fim de assegurar o transporte marítimo melhor.

Referências

João Emilio C. Silva. **Elementos Básicos Sobre a Segurança Marítima**. Escola Náutica Infante D. Henrique, 2001

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar Projetos de Pesquisa**. São Paulo: Atlas, 2006.

ENDRESEN et al. Challenges in Global Ballast Water Management, 2003

LAKATOS, Eva M. **Fundamentos de Metodologia Científica**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2001.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Metodologia do trabalho científico**. 4 ed. São Paulo: Atlas, 2007.

CORBET, et al. 2004. Disponível em <<http://www.waterstones.com/waterstonesweb/advancedSearch.do?buttonClicked=1&author=Pie+Corbett&searchType=2>>. Acesso em 03 de abril 2014

REIS, Dálcio R. **Gestão da Inovação Tecnológica**. Barueri, SP: Manole, 2004.

ROBBINS, Stephen P. **Administração: mudanças e perspectivas**. São Paulo: Saraiva, 2003.

SILVA, Edna L. MENEZES; Eстера M. **Metodologia da pesquisa e elaboração de dissertação**. 3. ed. Florianópolis: UFSC/PPGEP/LED, 2007.

GESAMP, Ecosystem Approach to Mariculture (EAMAR) with emphasis on Off Shore Farming, 2007

FRANCO DA ROCHA, 1983. Disponível em <<http://www.francodarochanews.jex.com.br/>>. Acesso em 23 Abril de 2014

V.AGENCIA, 2006, p.7, e ss. E PARLAMENTO, 2004.

International Maritime Organization .Disponível em < <http://www.imo.org/Pages/home.aspx>>, acesso em 03 de abril de 2014.

MARTINS, Eliane Maria Octaviano. **Pré-sal, segurança marítima e desenvolvimento sustentável**. Jus Navigandi, **Teresina, ano 15, n. 2473, 9 abr. 2010**. Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/14655>>. Acesso em: 18 jun. 2014.

Leociléa A. **Projeto de pesquisa e monografia: O que é? Como se faz?** Normas da ABNT. 3. ed. Curitiba: Ed. do autor, 2004.

V. DINIZ, 2006, p. 1.5 Cf. LAURIER , 2005

MCDORMAN, Ted L. **The Role of the Commission on the Limits of the Continental Shelf: a Technical Body in a Political World. The International Journal of Marine and Coastal Law. Vol. 17, Nº 3, 2002.**

Woodyard , D F. **pounder marine diesel engines turbines**,2004 . Disponível em < <http://torrentdownloads.isohunt.to/torrent/1650745551/>> . Acesse em 23 junho 2014

IMMERGUT, Ellen M. As regras do jogo: a lógica da política de saúde na França. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, v. 11, n. 30, p. 139-165, 1996

KRAJEWSKI, A. C.; GUIMARÃES, R. B.; RIBEIRO, W. C. **Geografia: Pesquisa e Ação**. São Paulo: Moderna Editora, 2006.

Ronzitti.**Audiovisual Library of International Law,1992**. Disponível em < <http://legal.un.org/avl/faculty/Ronzitti.html>>. Acesse em 23 Junho 2014