



ISM

International Safety Management Code Código de Gestão da Segurança

Autores

Alvaro Sardinha

Jorge Machado

Vasco Krus

Lisboa, Dezembro 2013

ESCOLA SUPERIOR NÁUTICA INFANTE D. HENRIQUE

UNIDADE CURRICULAR - SEGURANÇA I

Coordenador: Professor João Parente

Sumário

Introdução	4
ISM - Porquê	5
A origem	
Os factos	
O elemento humano	
ISM - Quem regulamenta?	12
IMO / SOLAS	
Registo de Navios	
Estado de bandeira	
ISM - Quem controla?	33
Controlo pelo Estado de bandeira	
Controlo pelo Estado do porto	
ISM - O código	44
Documento de Conformidade DOC	
Certificado de Gestão de Segurança SMC	
Certificação Provisória	
Texto original do Código ISM	
SMS - Sistema de Gestão da Segurança	52
Política de Segurança e protecção Ambiental	
Responsabilidades e Recursos Humanos	
Instruções de Trabalho e Procedimentos Operacionais	
Planeamento e Resposta a Emergências	
Relatórios e Análise de Não-Conformidades	
Acidentes e Ocorrências Perigosas	
Manutenção do Navio e Equipamento	
Documentação, Verificação, Revisão e Avaliação	
ISM - Código original	58
Glossário, Webgrafia, Bibliografia	70



Introdução

A cultura de segurança de que hoje muito se fala, depende da contribuição das pessoas e da forma como elas encaram o risco e a segurança operacional. Falamos, no caso do transporte marítimo, dos operadores e das tripulações.

A este respeito, Nigel Pryke, director da empresa de navegação britânica "Stena Sealink", observa o que, na sua opinião, são as três diferentes atitudes possíveis:

- **A cultura de evasão**, quando os custos de conformidade são considerados demasiado elevados, optando-se pelos aparentes benefícios do não cumprimento da legislação. Este tipo de cultura está em declínio no sector marítimo, devido à pressão do aumento de inspecções, tanto pela Administração do Estado de bandeira como pelo Estado do porto (Port State Control);

- **A cultura de cumprimento** que, na sua opinião, prevalece na maioria do sector. Os armadores esforçam-se para conseguir atingir o cumprimento da legislação em vigor, da forma que lhes resulte mais económica e suficiente, para obter as licenças necessárias para operar;

- **A cultura de segurança**, que se reflecte na preocupação genuína em implementar e manter um sistema de gestão de segurança de elevado padrão. De acordo com Nigel Pryke, esta cultura prevaleceu até agora, apenas numa pequena percentagem do sector marítimo. Mas está a crescer, devido à rigidez crescente das inspecções PSC e à implementação do Código ISM.

Hoje, mais do que nunca, assumindo o Transporte Marítimo um lugar de progressivo destaque, na movimentação de mercadorias e de pessoas, a segurança no sector marítimo faz todo o sentido.

O elemento humano terá sempre a primeira palavra, sendo ele que deverá respirar uma atitude e cultura de segurança. Efectivamente, o que mais conta para o resultado final, em matéria de segurança e prevenção da poluição, são as atitudes, o compromisso, a competência e a motivação dos indivíduos e das equipas, em todos os níveis.

E claro, com melhoria activa e contínua, questionando, medindo e avaliando.

**Porque o que não se mede não se conhece;
E o que não se conhece não se gere;
E o que não se gere não se melhora!**

Safety Makes Sense

ISM - Porquê

A origem

A segurança da vida no mar, a protecção do ambiente marinho e mais de 90% do comércio mundial, depende do profissionalismo e competência dos marítimos.

Vários acidentes graves, que ocorreram durante o final dos anos 1980, foram manifestamente causados por erros humanos, com contribuição de falhas de gestão. O acidente do navio ferry, MS Herald of Free Enterprise, que naufragou momentos depois de deixar o porto belga de Zeebrugge, na noite de 6 de Março de 1987, matando 193 passageiros e tripulantes, ficou tristemente conhecido como consequência da “doença do desleixo”.



Em Outubro de 1989, na sequência dos acontecimentos, a Organização Internacional Marítima (IMO), aprovou uma resolução, com orientações sobre a gestão para a segurança da exploração dos navios e a prevenção da poluição. Pretendia-se com esta resolução, fornecer aos responsáveis pela operação de navios, uma boa estrutura para o desenvolvimento, implementação e avaliação da segurança e gestão da prevenção da poluição.

Em 1993, depois de alguma experiência no uso das directrizes, a IMO adoptou o Código Internacional de Gestão para a Segurança da Exploração dos Navios e para a Prevenção da Poluição (Código ISM).

Em 1997, a IMO adoptou uma resolução que define a sua visão, princípios e metas para o elemento humano. Nesta resolução, ficou claramente evidenciado que o elemento humano é uma questão multi-dimensional complexa, que afeta a segurança marítima, a segurança e a proteção do meio ambiente marinho, envolvendo todo o espectro das atividades humanas.

Em 1998, o Código ISM tornou-se obrigatório, de acordo com as disposições do Capítulo IX, da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar 1974 (SOLAS), tendo sido sucessivamente actualizado por várias emendas, a última das quais, realizada em 2008, entrou em vigor em Julho de 2010.



Em conclusão, o Código ISM destina-se a melhorar a segurança do transporte marítimo internacional e reduzir a poluição por navios, impactando na forma como os navios são geridos e operados. O Código ISM estabelece um padrão internacional para a gestão segura e a operação de navios e para a implementação de um Sistema de Gestão de Segurança (SMS).

A aplicação efectiva do Código ISM, pretende promover o desenvolvimento de uma cultura de segurança, com auto-regulação, responsabilizando cada indivíduo, partindo do topo para as bases, pelas acções tomadas para melhorar a segurança e o desempenho.

Constitui uma iniciativa fundamental para o sector do transporte marítimo, com impacto global, devendo ser devidamente articulada com outras Convenções com forte impacto na Segurança Marítima, entre as quais a STCW, MARPOL e MLC.

Um Sistema Transparente

O Código ISM promove mecanismos de transparência, sendo comumente conhecido como *"The Transparency System"*.

Sobre o ISM, afirma Pamborides, G.P:

"Em geral, o Código ISM introduz transparência na operação de transporte marítimo, disponibilizando informação sobre a actividade operacional diária, das companhias e dos navios, uma área que antes se mantinha privilégio exclusivo do armador. Existe agora a obrigação de mudar, proporcionar o acesso à informação, a todas as partes interessadas."

Os factos

Em 2010, a indústria de Transporte Marítimo Global perdeu dois navios por dia, tendo o comportamento humano sido a principal razão. Mas o comportamento humano foi também a razão pela qual a perda não foi maior.

- Em 1997, um P&I Club (*Protection & Indemnity*) informou que o erro humano dominou as causas subjacentes das principais reclamações, tendo sido responsável por 58% das mesmas, um número que não mudou em dez anos. No mesmo período, a outra causa principal - falha do navio - diminuiu 67%;
- De 2000 a 2005, por dia em média, 18 navios colidiram, encalharam, afundaram, incendiaram-se ou explodiram. Incrivelmente, dois navios afundaram todos os dias;
- No período de 15 anos até 2008, a International Union of Marine Insurance (IUMI), relatou que a média do número de incidentes envolvendo a perda grave ou total de navios, com arqueação bruta superior a 500 GT, tinha vindo a aumentar. 60% dos mesmos tiveram origem em erro humano;
- O custo de aquisição de um navio novo pode representar um investimento de US\$ 50 milhões para um navio de carga geral e US\$ 250 milhões para um navio-tanque de GNL totalmente equipado. Em 2009, os custos de renovação para o Grupo Internacional de P&I Clubs aumentaram em média 16,5%;
- Em 2008, 135 embarcações de arqueação bruta igual ou superior a 100 GT foram perdidas - quase três por semana - o que representa quase meio milhão de toneladas (GT). Destas perdas, 41 foram classificadas como desastres marítimos. Estes 41 desastres marítimos - quase um por semana - incluíram cinco navios de carga e 32 navios de passageiros;

- Em 2008, cerca de 150 pessoas perderam a vida em navios de carga geral, número que pouco mudou nos seis anos anteriores.

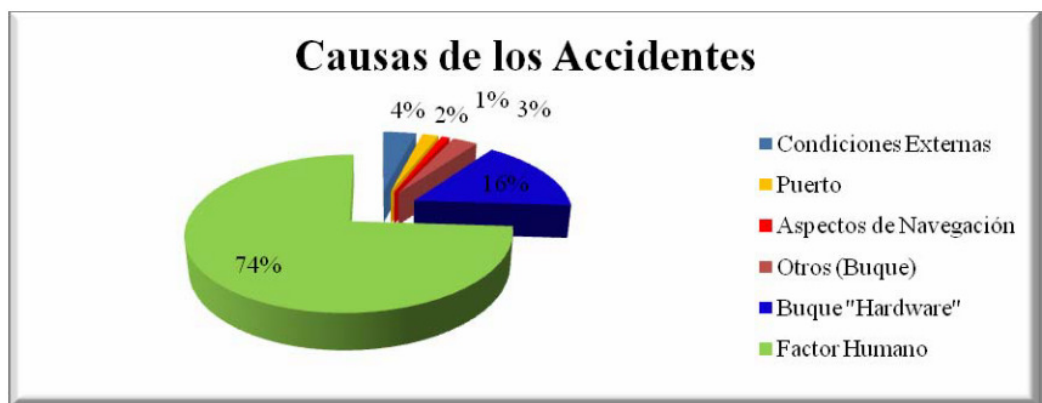
Fontes: Swiss Re (2009), Lloyds Register (2008) e Bailey (2007)

O elemento humano

A indústria de Transporte Marítimo é gerida por pessoas, para as pessoas.

Pessoas que projectam navios, que os constroem, que os possuem, que são tripulação, que fazem a sua manutenção, que os reparam e resgatam. Pessoas que os comandam, examinam, garantem e investigam quando algo corre menos bem.

Mas os seres humanos não são simplesmente um elemento, como o tempo. Os seres humanos estão no centro da navegação marítima, sendo o segredo dos sucessos e as vítimas dos fracassos. É a natureza humana que impulsiona o que acontece todos os dias no trabalho - desde as tarefas de rotina de classificação do navio, até ao direito marítimo e às decisões de políticas marítimas da IMO.



Causas dos acidentes marítimos, segundo Estudo da *National Transportation Safety Board*. Dados relativos ao período compreendido entre 1981 e 1982, considerando várias tipologias de navios.

Factores individuais que potenciam os erros

- Repouso insuficiente ou altos níveis de stress

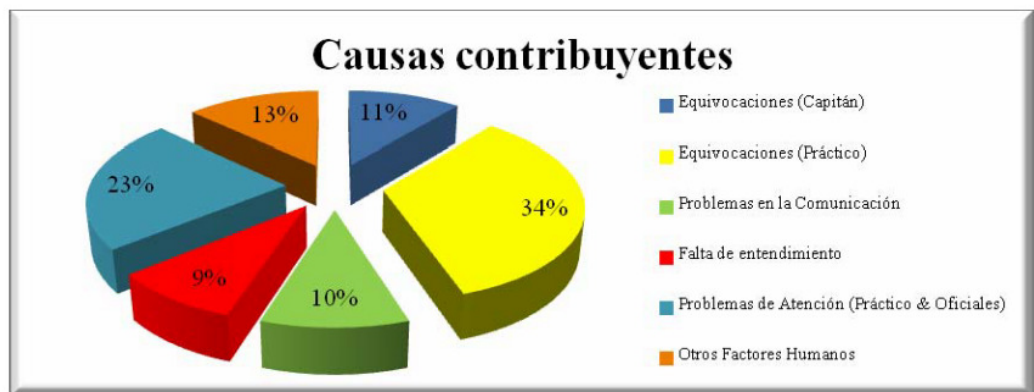
Reduzem a atenção e concentração, e aumentam os tempos de resposta.

- Insuficiente formação e experiência

A formação deficiente e a falta de experiência podem resultar na tentativa de fazer tarefas com conhecimento insuficiente ('pouco conhecimento é uma coisa perigosa'), ou conduzir ao fracasso no combate a uma situação perigosa em desenvolvimento. A falta de investimento em formação e desenvolvimento de experiência estruturada, também contribuem para uma deficiente cultura de segurança, enviando fortes sinais para a força de trabalho, de que a mesma não é valorizada.

- Comunicação inadequada

A comunicação bem sucedida, não é simplesmente, uma questão de transmitir mensagens de forma clara. Implica empatia por parte do mensageiro, para garantir a disponibilidade do ouvinte para ouvir, e escuta activa por parte do ouvinte. Grande parte da comunicação, depende da capacidade de ambas as partes fazerem sentido, na situação que partilham.



Causas que contribuem para os acidentes marítimos, segundo Estudo da *National Transportation Safety Board*.

Factores organizacionais que potenciam os erros

- Tempo insuficiente

Se não houver tempo suficiente para fazer tudo, o ser humano procura maneiras de ser mais eficiente em detrimento do rigor. Também se torna propenso a assumir elevados níveis de carga de trabalho, o que aumenta os níveis de stress e acelera a fadiga.

- Concepção inadequada

A má concepção de equipamentos, controlos e interfaces ou processos, aumenta a carga de trabalho, tempos de resposta, fadiga e níveis de stress. Também pode promover a invenção e a utilização de perigosos atalhos.

- Equipa insuficiente

Se o número de pessoas disponíveis para realizar uma tarefa é inferior ao necessário, a carga de trabalho, fadiga, níveis de stress e doença aumentam, são tomadas decisões de recurso e a cultura de segurança é comprometida pela desmotivação, baixa moral e absentismo. A eficiência da gestão (na forma de cortes de pessoal) muitas vezes resulta em eficiências que provocam insegurança no trabalho, uma diminuição no rigor e um aumento no número de erros - tudo agravado devido ao menor número de pessoas que têm menos tempo para evitar que os erros se transformem em algo pior.

- Cultura de segurança inadequada

A fonte mais influente de uma boa cultura de segurança, é a seriedade com que a alta administração encara a mesma, através da formação, do investimento pessoal e da implementação de processos de trabalho, que incorporam o tempo que as práticas de segurança exigem. Os erros da força de trabalho aumentam, não apenas por causa da ausência desse investimento, mas também devido ao significado que as pessoas atribuem, à ausência de investimento por parte da sua administração.

Não é só erro humano

Tem havido uma grande quantidade de pesquisas sobre o erro humano e acidentes catastróficos em vários sectores de segurança crítica, além do marítimo (por exemplo, nuclear, aéreo, rodoviário, ferroviário, defesa). Uma conclusão universal, é que são as combinações de várias circunstâncias adversas, que criam resultados desastrosos. O problema, mais do que erro humano, reside nas condições existentes e na história da organização em que o mesmo ocorre.

Os Ciclos Viciosos

Muitas decisões apresentam vantagens e desvantagens, criando algumas relações que constituem ciclos viciosos. Por exemplo:

- Formação

O investimento na formação pode diminuir a assunção de riscos, a carga de trabalho, a fadiga e o stress, com impacto positivo na redução do número de incidentes. Mas, sem um esquema eficaz de verificação de competências, pode também incentivar a promoção mais rápida de Oficiais, resultando na diminuição das competências da tripulação através da experiência insuficiente.

- Automação

O investimento em automação pode conduzir a operações mais eficientes. Mas, sem um aumento no investimento em formação, pode também aumentar o risco e levar a níveis de lotação menos seguros, através da aparente necessidade de menos tripulação.

- Regulamentação

O aumento de regras, regulamentos, normas e códigos decorrentes da resposta a incidentes, enfatizam o papel das autoridades reguladoras e aumentam a pressão sobre os armadores, para melhorar a qualidade mensurável das suas operações. Mas, por sua vez, pode aumentar a necessidade de conformidade, os custos da empresa, a aceitação de riscos (através da busca de eficiência de compensação), a carga de trabalho, a fadiga e o stress.

- Condições de trabalho

O investimento em melhores condições de trabalho, condições sociais e de vida, pode ser alcançado através da concepção de melhores navios e níveis de lotação mais seguros. Também poderia ajudar a atrair candidatos de elevado potencial, aumentando a qualidade dos Marítimos e diminuindo a exposição das empresas a problemas de tomadas de risco, a carga de trabalho, fadiga e stress e, assim, evitando incidentes dispendiosos.

No entanto, a pressão financeira sobre as empresas para se tornarem mais limpas e mais eficientes pode, mais uma vez, piorar a vida dos Marítimos e as condições de trabalho, aumentando a tomada de riscos, a carga de trabalho, a fadiga e o stress da tripulação.

“People usually break rules to make work more efficient.”

ISM - Quem regulamenta?

IMO

Internacional Maritime Organization
Organização Marítima Internacional
United Nations Maritime Conference em 1948
Primeira Convenção IMO em 1959

A vida no mar sempre foi uma das mais perigosas actividades em todo o mundo. A imprevisibilidade do tempo e o grande poder do próprio mar parecia de tal forma imenso e inquestionável, que durante séculos foi assumido que pouco poderia ser feito para tornar mais segura a navegação.

Em resposta a grandes desastres, os estados caminharam em direcção à internacionalização das leis, primeiro pela harmonização das regulamentações locais, através de tratados bilaterais, acordos ou entendimentos entre as principais nações marítimas. Algumas organizações operaram por um tempo e depois desapareceram ou foram absorvidas, outras foram transitórias para atender às exigências da guerra.

Mais tarde, as nações realizaram conferências internacionais, a fim de estabelecer regras universais e, finalmente, as organizações intergovernamentais assumiram as suas funções, com o objectivo de incentivar a adopção de instrumentos internacionais para regular a segurança no mar e a prevenção da poluição por navios.

A Conferência convocada pela Organização das Nações Unidas em Genebra, em 1948, terminou em 6 de Março, com o sucesso na adopção da Convenção da Organização Consultiva Intergovernamental Marítima (IMCO). A IMCO mudou o seu nome para Organização Marítima Internacional (IMO), em Maio de 1982.

SOLAS

International Convention for the Safety of Life at Sea

Convenção para a Segurança da Vida no Mar

Adopção: 1 de Novembro de 1974

Entrada em vigor: 25 de Maio de 1980

A Convenção SOLAS, nas suas formas sucessivas, é geralmente considerada como o mais importante de todos os tratados internacionais sobre a segurança dos navios mercantes.

O naufrágio do Titanic em 14 de Abril de 1912, depois de colidir com um iceberg, foi o catalisador para a adopção em 1914 da primeira Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS). Mais de 1.500 passageiros e tripulantes morreram e o desastre levantou muitas perguntas sobre as normas de segurança em vigor, pelo que o Governo do Reino Unido propôs a realização de uma conferência para elaborar regulamentos internacionais. A Conferência, que contou com a presença de representantes de 13 países, introduziu novos requisitos internacionais relacionados com a segurança da navegação de todos os navios mercantes.

A primeira versão foi aprovada em 1914, a segunda em 1929, a terceira em 1948 e a quarta em 1960. A versão de 1974 inclui o procedimento de aceitação tácita - que prevê que uma alteração entra em vigor na data especificada, a menos que, antes dessa data, as objecções à emenda sejam recebidas por um número acordado de partes. Como resultado, a Convenção de 1974 foi actualizada e alterada em várias ocasiões. A Convenção em vigor, hoje, é por vezes referida como SOLAS de 1974, conforme alterada.

O objectivo principal da Convenção SOLAS consiste em especificar padrões mínimos para a construção, equipamento e operação de navios, compatíveis com a sua segurança. Os Estados são responsáveis por garantir que os navios sob a sua bandeira cumprem as suas exigências.

A actual Convenção SOLAS inclui os artigos que estabelecem obrigações gerais, procedimento de alteração e assim por diante, seguidos por um anexo dividido em 12 capítulos.

Capítulos SOLAS

Capítulo I - Disposições Gerais

Capítulo II-1 - Estrutura, Compartimentação, Estabilidade, Máquinas e Instalações Eléctricas

Capítulo II-2 - Protecção contra incêndio, detecção e extinção de incêndio

Capítulo III - Equipamentos salva-vidas e outros dispositivos

Capítulo IV - Radiocomunicações

Capítulo V - Segurança da navegação

Capítulo VI - Transporte de Cargas

Capítulo VII - Transporte de mercadorias perigosas

Capítulo VIII - Navios nucleares

Capítulo IX - Gestão para a Segurança da Exploração dos Navios

Capítulo X - Medidas de segurança para embarcações de alta velocidade

Capítulo XI-1 - Medidas especiais para reforçar a segurança marítima

Capítulo XI-2 - Medidas especiais para reforçar a segurança marítima

Capítulo XII - Medidas adicionais de segurança para navios graneleiros

“24 hours without sleep has the same effect on performance as being 25% over the UK drink-drive limit.”

Registo de Navios

O registo de navios é abordado nesta publicação, tendo em conta a sua importante influência na Segurança Marítima. Para se compreender extensivamente o impacto deste tema, torna-se necessário conhecê-lo na sua globalidade.

A expressão "Registo de Navios", está associada a dois tipos de estatutos que podem ser conferidos a um navio, o Estatuto Legal e o Estatuto de Classe.

O Estatuto Legal é obrigatório, o que significa que sem este, um navio não poderá operar em circunstância alguma. É atribuído pela Administração do Estado de bandeira do navio.

O Estatuto de Classe é atribuído pelas sociedades de classificação, revestindo-se de grande importância para o armador. A Classificação de Navios e de outros corpos flutuantes destina-se a garantir que o padrão de qualidade e segurança dos mesmos está assegurado pelo cumprimento das Regras de Classificação. Todo o processo desenvolvido pela sociedade de classificação, serve o propósito de poder garantir que a condição de um navio se conserve ao longo do tempo. Para tal, as sociedades de classificação estabelecem e aplicam normas sobre o projecto e construção de navios, para além de avaliar as suas condições estruturais e a fiabilidade do seu equipamento mecânico.

O registo de propriedade dos navios determina a sua nacionalidade. Quando um navio concretiza o registo num Estado de bandeira, adquire o direito de içar a bandeira desse Estado, o que lhe dá protecção em alto-mar, ficando submetido às leis inerentes e podendo gozar dos benefícios próprios daquele Estado. A embarcação adquiriu nacionalidade, sendo assim considerada parte integrante do território, tendo o dever de cumprir as leis e convenções internacionais ratificadas pelo Estado de Registo.

“O pavilhão nacional, que o navio arvora, simboliza sua nacionalidade e indica o Estado a cujo regime jurídico está submetido e é nessa ideia que se considera o navio como porção flutuante ou como prolongamento do país a que pertence, e de que defluem consequências consideráveis. Primordialmente, tem direito à protecção das autoridades administrativas, civis e militares, do país a que pertence, assistência dos navios de sua marinha de guerra, devendo reciprocamente, obediência às ordens do Governo, submissão à vigilância dos navios de guerra e às instruções dos seus agentes consulares.” (Azevedo Santos)

“O direito internacional reconhece a jurisdição do Estado sobre os navios que arvoram a sua bandeira, bem como sobre as pessoas que nestes se encontrem, e o navio como propriedade dos seus nacionais.” Paulo Borba Casella

“Os navios em alto-mar encontram-se sujeitos à jurisdição do Estado cujo pavilhão arvoram. Esta norma aplica-se a todos os navios.” Celso Mello

As leis da bandeira imperam no navio sempre que este esteja em águas nacionais daquela bandeira ou em águas internacionais. Se o navio estiver em águas territoriais de outro país, responde de acordo com as leis daquele país.

Porém, se o navio for militar ou de natureza governamental, impera sempre a bandeira do país de origem (ainda que esteja em águas territoriais de outro país).

Considerando as condições e pressupostos adoptados pelos diversos países, os registos das embarcações podem ser classificados em Registos Nacionais e em Registos Abertos.

Registos Nacionais (ou Convencionais)

Nos Registos Nacionais, o Estado que concede a bandeira mantém um efectivo controlo sobre os navios nele registados, mantendo-os condicionados à sua legislação. Em Portugal e à data de Junho de 2013, pertencem ao Registo Nacional as seguintes embarcações:

IV- NAVIOS DE COMERCIO OPERACIONAIS DE REGISTO CONVENCIONAL
01.07.2013

NAVIOS TIPO - TRAFEGO - NOME	ARMADOR	ANO DE CONST.	PORTO DE REGISTO	CAPAC. (m3)	TEUS	CALADO (cm)	PORTE (ton)	LOTACAO DE PASSAG.	ARQUEAC BRUTA	ARQUEACAO LIQUIDA	POTENCIA (BHP)	VELOCID. NORMAL (nós)	NUMERO DE TRIPUL.
TOTAL				38053	2219		64826		52523,9	26859,7			121
PASSAGEIROS													
LONGO CURSO Santa Maria Manuela	PASCOAL & FILHOS, S. A .	1937	AVEIRO				165	72	607,0	182			22
PORTA CONTENTORES				32754	4724		60391		49613	24422			96
CABOTAGEM				32754	4724		60391		49613	24422			96
Corvo	M. AÇOREANA	2007	P.DELGADA		610		8600		7064,0	3259,0			17
Furnas	M. AÇOREANA	1999	P.DELGADA		505		5555		4450,0	2141,0			
Ilha da Madeira	V. & SILVEIRA	1987	LISBOA		262		3398		2749,0	1110,0	1343		10
Insular	TRANSINSULAR	1998	LISBOA	7080	647	650	6715		5599,0	2679,0	8019		14
Funchalense 5	EMP NAV MADEIRENSE	2010	FUNCHAL		724	775	8550		7580,0	3553,0		18,5	11
Monte Brasil	TRANSINSULAR	1994	LISBOA	12837	621	756	8846		7039,0	3867,0	8160	12,5	11
Monte da Guia	TRANSINSULAR	1995	LISBOA	12837	621	756	8846		7039,0	3867,0	8160	14,5	11
Ponta do Sol	TRANSINSULAR	1996	LISBOA		356		4912		4115,0	2005,0	5382		11
Sete Cidades	TRANSINSULAR	1999	LISBOA		378		4969		3978,0	1941,0	4720		11
BATELOES				5299			4270		2303,9	2255,7			3
NAV.COST.INTERNAC. Raio	SOCARMAR	1983	LISBOA	5299			4270		2303,9	2255,7			3
				5299		437	4270		2303,9	2255,7			3

Fonte: IPTM/DTM

Registos Abertos

Os regimes Abertos dividem-se em Segundos Registos e Registos de Bandeira de Conveniência.

Segundo Registo ou Registo Internacional

O Segundo Registo ou Registo Internacional “*Second Register*” ou “*Off Shore Register*”, foi criado em alguns países com o objectivo de apoiar a sua marinha mercante, oferecendo vantagens similares às oferecidas pelas bandeiras de conveniência.

O Segundo Registo é concedido por países que já possuem registo nacional, a navios de sua nacionalidade ou de outras, auferindo vantagens similares às concedidas por bandeiras de conveniência. Submete o navio a todas as leis e convenções internacionais no que concerne à segurança da navegação, exceptuando, em alguns países, as leis que regulam o trabalho, subvenções e incentivos concedidos aos navios do registo nacional.

Entre os países que adoptaram o Segundo Registo, figura a Dinamarca (DIS), Alemanha (GIS), Island of Man (UK), França (FIS), Noruega (NIS), Brasil (REB) e Portugal (MAR Registo Internacional de Navios da Madeira).

Alguns países, como a Dinamarca, Portugal, Bélgica, Inglaterra, Alemanha e Brasil, permitem um segundo registo, o navio registado em um país e afretado a casco nu à empresa de outro país. Assim sendo, o país da empresa afretadora pode permitir o uso da sua bandeira, desde que não haja incompatibilidade de leis entre o país de origem e o país da empresa afretadora.

Os Registos Abertos de Bandeiras de Conveniência (BDC)

O termo Bandeira de Conveniência, descreve a prática empresarial de registar um navio mercante num Estado soberano diferente do dos proprietários do navio e arvorar a bandeira do Estado de registo. Basicamente, os navios são registados sob bandeiras de conveniência, com o objectivo de redução de custos operacionais, para evitar a regulamentação do país do proprietário e/ou para redução das restrições e dos boicotes, durante períodos de conflitos militares ou diplomáticos.

Desde os anos 50 do século passado, os armadores têm-se cada vez mais voltado para Registos Abertos de Bandeiras de Conveniência (*Flags of Convenience FoC*), como uma alternativa para a tradicional bandeira dos Estados Nacionais. Estas bandeiras permitem aos armadores registar os seus navios, num Estado soberano diferente do seu. Alguns dos benefícios desta prática incluem incentivos fiscais, bem como a capacidade para contratar tripulações não nacionais.

Os Registos Abertos de Bandeiras de Conveniência caracterizam-se por oferecerem total facilidade para registo, incentivos de ordem fiscal e a não imposição de vínculo entre o Estado de registo e o navio.

Adicionalmente, tais Estados de registo não exigem nem fiscalizam, com o devido rigor, o cumprimento e a adopção das normas e regulamentos nacionais ou internacionais sobre as embarcações neles registadas. Simultaneamente às vantagens económicas oferecidas por tais registos, ainda se elencam legislações e regulamentos menos severos sobre segurança e equipamento de bordo.

O Registo Aberto de Bandeira de Conveniência do Panamá é de longe o maior do mundo, com 193,44 milhões de toneladas de arqueação bruta no seu registo em Outubro de 2010, o equivalente a quase um quarto da tonelagem oceânica do mundo. O segundo lugar no ranking mundial é ocupado pela Libéria, com 99,10 milhões de toneladas, seguido pelas Ilhas Marshall com 57,16m toneladas.

A popularidade das Bandeiras de Conveniência atraiu críticas dentro e fora da indústria marítima, sendo percebidas como os paraísos fiscais que, sem dúvida, permitem que os proprietários empreguem tripulações mais baratas e com pessoal menos qualificado.

Enquanto alguns analistas têm apontado que a IMO só foi capaz de ratificar uma série de convenções, devido ao apoio dos países de Bandeiras de Conveniência dominantes, como o Panamá e a Libéria, o desempenho de alguns registos abertos tem sido criticado por não operarem a níveis adequados e internacionalmente aceites.

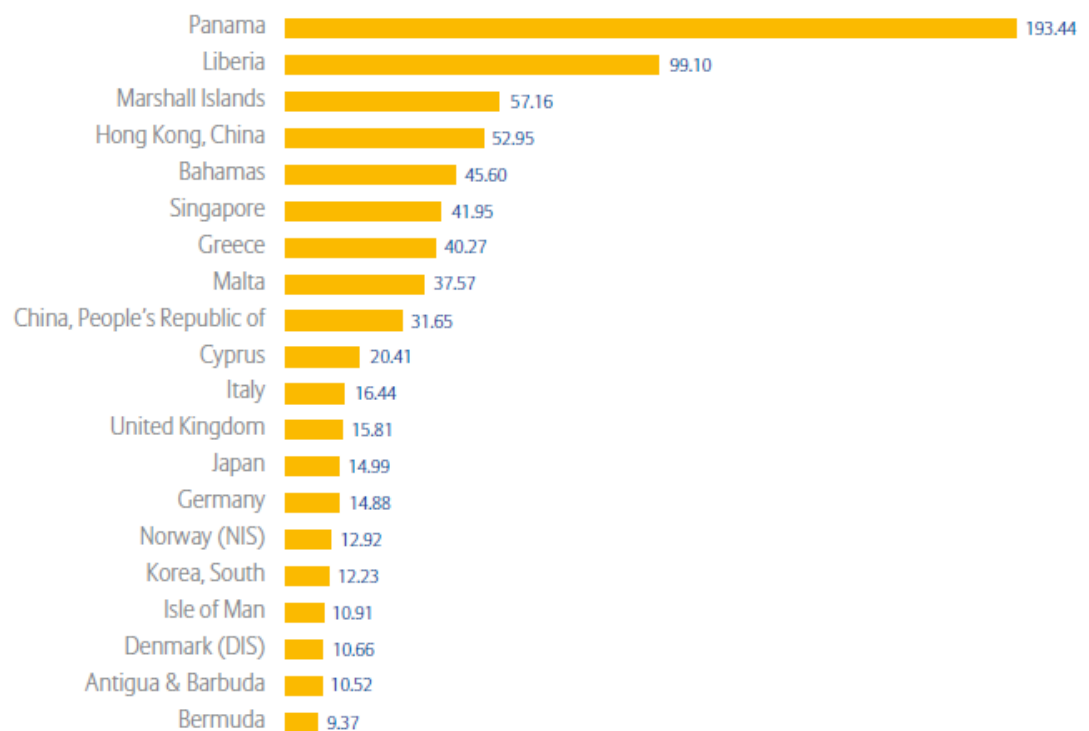
A não exigência de vínculo do Estado da Bandeira com o navio e a não observância de legislações e regulamentos severos relacionados com a segurança da navegação e obrigação de fiscalizar dos Estados, decorre do facto dos Estados que concedem a bandeira de conveniência, não serem signatários ou não cumprirem os preceitos da UNCLOS e de outras convenções internacionais de

extrema importância no cenário da navegação, como a MARPOL, SOLAS, CLC/69, entre outras.

Em consequência, as possibilidades concretas de controlo, fiscalização e inspecção do navio por parte das autoridades do Estado de Registo são praticamente inexistentes.

Top20 Estados de Bandeira em 2012

Ordenados por Arqueação Bruta (milhões de GT)



Fonte: Marisec

“People make mistakes. Organisations make it possible for them to be really serious.”

História da Bandeira de Conveniência

A Bandeira de Conveniência tem origem nos Estados Unidos e remonta aos primeiros dias da 2ª Guerra Mundial. A ideia inicial seria autorizar que navios de proprietários dos EUA mudassem para a bandeira panamiana e como tal fossem utilizados para entrega de materiais no Reino Unido, sem que a sua utilização (ou a sua perda) arrastasse os EUA, contra sua vontade, para o conflito.

Após a guerra, os benefícios puramente económicos do sistema panamiano tinham-se tornado evidentes: iriam permitir à indústria do transporte marítimo evitar os altos custos com a contratação de tripulações americanas, permitir a redução do fardo que representavam os regulamentos mais exigentes, limitar as consequências financeiras de um eventual afundamento ou perda do navio. Estavam criadas as condições para um êxodo, que ocorreu.

Pelas mesmas razões, um grupo de companhias petrolíferas americanas criou o registo liberiano (com base inicial em Nova Iorque) para os seus navios-tanque. Durante várias décadas, estes dois registos atraíram armadores um pouco por todo o mundo e mantiveram níveis técnicos razoavelmente elevados, talvez porque nos bastidores estavam ainda sujeitos a algum controle das tradicionais potências marítimas, principalmente a Europa e os Estados Unidos.

Os custos das Bandeiras de Conveniência

Há que questionar se os benefícios conjunturais da adopção de Bandeiras de Conveniência compensam alguns aspectos negativos de extrema relevância:

- O alto índice de desastres marítimos envolvendo navios que ostentam BDC;
- As condições insatisfatórias de trabalho da tripulação;
- A evasão de divisas dos países que concedem Registos Nacionais;
- O fenómeno do tráfico de terceira bandeira;
- A perda da nacionalidade - a embarcação passa a ser tratada no seu país de origem como embarcação estrangeira.

Na sequência do elevado índice de catástrofes marítimas, a reacção contra as bandeiras de conveniência manifesta-se hoje nos aspectos social, económico, ambiental e internacional.

Bandeiras de Conveniência - Impacto na Economia

Num contexto competitivo, é menor a influência do “direito-custo”, ou seja, das normas de direito que interferem no custo do frete, em especial as normas que regulam o trabalho, as tributárias e relativas a segurança marítima e poluição marinha. Prepondera o entendimento, no qual a competitividade internacional das empresas de navegação restaria comprometida, se os navios se submetessem à adopção de Registo Nacional nos seus respectivos países, dado que desta forma, estariam sujeitos à legislação dos países a que foram consignados, o que importaria em maiores despesas advindas do “direito-custo”, entaves

burocráticos, subordinação a rigorosas normas de segurança de navegação ou ainda entraves políticos.

Os navios que arvoram pavilhões de conveniência, não integram de modo efectivo a economia dos Estados de Registo, não servem o seu comércio exterior nem são para tais países positivamente produtores de divisas, salvo no que concerne aos direitos de inscrição.

Efectivamente, tais navios não frequentam, com regularidade o seu porto de registo. Ao contrário, realizam o chamado “tráfico de terceira bandeira”, ou seja, promovem um tráfico marítimo estranho à mobilização do comércio exterior do país cuja bandeira arvoram.

Assim, não só os países perdem ao deixar de conceder os seus Registos Nacionais, em flagrante desvantagem comparativamente aos países que concedem Registos Abertos; os próprios armadores também apontam e atacam a prática de adopção de Bandeira de Conveniência, como concorrência desleal no mercado de frete marítimo.

Bandeiras de Conveniência e as Condições de Trabalho

Os sindicatos e organismos de defesa dos trabalhadores, entre os quais se destaca a ITF (Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes), têm vindo a destacar as condições de trabalho desfavoráveis da Tripulação de Conveniência, ou seja, da tripulação formada por marítimos de nacionalidades diferentes da bandeira que o navio arvora.

Na maioria dos casos, os países que permitem as Bandeiras de Conveniência não querem e/ou não podem fazer cumprir os padrões mínimos de segurança, os direitos do trabalho, sociais ou sindicais dos trabalhadores empregados. Por outro lado, os países de procedência desses profissionais também não podem exercer nenhum mecanismo de defesa dos trabalhadores visto que, nas relações de trabalho se aplicam as normas do país da bandeira.

Todavia, ressalta a ITF, no caso das Bandeiras de Conveniência as normas do trabalho não podem sequer ser cumpridas, simplesmente porque não existem.

Bandeiras de Conveniência e a Segurança

Um aspecto que preocupa a comunidade marítima internacional, diz respeito à possibilidade dos navios de Bandeira de Conveniência serem aproveitados para ataques terroristas. Um dos factos de maior relevância desta suspeita, decorre de denúncias relativas a fraudes na concessão de documentos e registos em países que concedem Bandeiras de Conveniência.

Especialmente após o atentado aos EUA em 2001, a Organização Marítima Internacional vem implementando uma série de medidas, para reforçar a segurança no transporte marítimo internacional.

Entre as medidas adoptadas, destaca-se a criação do Código Internacional de Segurança para Navios e Instalações Portuárias ISPS, criado por emenda à Convenção SOLAS. Adicionalmente, o Código ISPS proporciona um marco regulamentar e consistente, para avaliação dos riscos e a criação de Planos de Protecção.

Além da implementação do ISPS, os EUA, com 95% da carga internacional transportada por navios, tem vindo a implementar uma estratégia geral e medidas para incrementar os programas de segurança nos portos. Entre tais medidas, destaca-se a Iniciativa de Segurança de Contentores ISC, programa que incorpora o trabalho de equipa conjunto com autoridades portuárias estrangeiras, desenvolvido para identificar, objectivar e localizar cargas de alto risco. Outra iniciativa, consiste na Parceria Alfândega-Comércio contra o terrorismo (C-TPAT) que impõe aos importadores comerciais, a tomada de medidas para proteger toda a sua cadeia de fornecimento, adequando o rigor da vigilância de acordo com a bandeira arvorada, informações históricas da embarcação e informações estratégicas.

Bandeiras de Conveniência e o Meio Ambiente

A inexistência de vínculo efectivo entre o país do proprietário do navio e do Estado de Bandeira, a insuficiência de fiscalização e controlo dos navios que arvoram bandeiras de conveniência, têm vindo a ser apontados como aspectos preponderantes, nos altos índices de acidentes da marinha mercante mundial, envolvendo navios de bandeiras de conveniência, dentre os quais se destacam:

- O Exxon Valdez em 1989, no Alasca, aproximadamente 35 mil toneladas de petróleo;
- O navio Bahamas, em 1998, bandeira maltesa, despeja no estuário cerca de 12 mil toneladas de ácido sulfúrico no Porto da cidade do Rio Grande, Brasil;
- O Erika, em 1999, de bandeira maltesa derramando mais de 20.000 toneladas de petróleo bruto na costa da Bretanha (França);
- O Prestige, em 2002, de origem liberiana, vazando aproximadamente 20.000 toneladas de petróleo em Espanha.

No aspecto ambiental, a comunidade internacional, em especial a Europa, tenta intensificar o controlo da segurança marítima e a prevenção a poluição marinha além de provocar significativas mudanças nas legislações internas.

Uma iniciativa que ganhou grande destaque é designada como Paris MoU on Port State Control - Memorando de Entendimento de Paris em Controlo pelo Estado do Porto (PSC), o qual procura harmonizar as práticas de inspecção das administrações nacionais e prevê um controle dos navios estrangeiros que entram nos portos, decorrendo daí a publicação das “listas negras” dos navios suspeitos de infringirem as normas internacionais de segurança marítima, com a identificação dos armadores e das deficiências constatadas.

A inspecção pode levar à proibição de circulação nos portos europeus.

Perante estas dificuldades que estão a ser criadas pelos Estados de Registo Nacionais, as embarcações com Bandeira de Conveniência estão gradualmente a ser proibidas de aportar em terminais e portos internacionais, diminuindo assim os riscos ambientais.

Performance de Estados de Bandeira (Junho 2012)

GREEN SQUARES SUGGEST POSITIVE PERFORMANCE INDICATORS	PORT STATE CONTROL						RATIFICATION OF CONVENTIONS							A739	AGE	REPORTS	IMO	
	PARIS MOU WHITE LIST	NOT ON PARIS MOU BLACK LIST	TOKYO MOU WHITE LIST	NOT ON TOKYO MOU BLACK LIST	USCG QUALSHIP 21 +	NOT ON USCG TARGET LIST (SAFETY)	SOLAS 74 (AND 88 PROTOCOL)	MARPOL INCLUDING ANNEXES I - II	MARPOL ANNEXES III - VI	LL 66 (AND 88 PROTOCOL)	STCW 78	ILO 147/MLC	CLC/FUND 92	RECOGNIZED ORGANIZATIONS	AGE (SHIP NUMBERS)	STCW 95 "WHITE LIST"	COMPLETED FULL ILO REPORTS	IMO MEETING ATTENDANCE
ALBANIA														NO				
ALGERIA																		
ANTIGUA & BARBUDA																		
ARGENTINA														NO				
AUSTRALIA																		
BAHAMAS																		
BAHRAIN														NO				
BANGLADESH																		
BARBADOS																		
BELGIUM																		
BELIZE																		
BERMUDA *																		
BOLIVIA																		
BRAZIL																		
BULGARIA																		
CAMBODIA																		
CANADA																		
CAYMAN ISLANDS *																		
CHILE																		
CHINA																		
COLOMBIA																		
COOK ISLANDS																		
COSTA RICA																		
COTE D'IVOIRE														NO				
CROATIA																		
CUBA																		
CYPRUS																		
DEM. PEOPLE'S REP. KOREA																		
DEM. REP. OF THE CONGO														NO				
DENMARK																		
DOMINICA																		
EGYPT																		
ESTONIA																		
FAROE ISLANDS																		
FINLAND																		
FRANCE																		
GEORGIA																		
GERMANY																		
GHANA																		
GIBRALTAR *														NO				
GREECE																		
HONDURAS																		
HONG KONG (CHINA)																		
ICELAND														NO				
INDIA																		
INDONESIA																		
IRAN																		
IRELAND																		
ISLE OF MAN *																		
ISRAEL																		
ITALY																		
JAMAICA																		
JAPAN																		
JORDAN																		
KENYA														NO				
KUWAIT																		

GREEN SQUARES
SUGGEST POSITIVE
PERFORMANCE
INDICATORS

GREEN SQUARES SUGGEST POSITIVE PERFORMANCE INDICATORS	PORT STATE CONTROL						RATIFICATION OF CONVENTIONS							A739	AGE	REPORTS	IMO	
	PARIS MOU WHITE LIST	NOT ON PARIS MOU BLACK LIST	TOKYO MOU WHITE LIST	NOT ON TOKYO MOU BLACK LIST	USCG QUALSHIP 21 "	NOT ON USCG TARGET LIST (SAFETY)	SOLAS 74 (AND 88 PROTOCOL)	MARPOL INCLUDING ANNEXES I - II	MARPOL ANNEXES III - VI	LL 66 (AND 88 PROTOCOL)	STCW 78	ILO 147/MLC	CIC/FUND 92	RECOGNIZED ORGANIZATIONS	AGE (SHIP NUMBERS)	STCW '95 'WHITE LIST'	COMPLETED FULL ILO REPORTS	IMO MEETINGS ATTENDANCE
LATVIA	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
LEBANON	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
LIBERIA	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
LIBYA	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
LITHUANIA	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
LUXEMBOURG	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
MALAYSIA	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
MALTA	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
MARSHALL ISLANDS	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
MAURITIUS	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
MEXICO	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
MONGOLIA	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
MOROCCO	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
MYANMAR	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
NETHERLANDS	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
NEW ZEALAND	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
NIGERIA	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
NORWAY	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
PAKISTAN	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
PANAMA	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
PAPUA NEW GUINEA	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
PHILIPPINES	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
POLAND	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
PORTUGAL	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
QATAR	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
REPUBLIC OF KOREA	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
REPUBLIC OF MOLDOVA	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
ROMANIA	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
RUSSIAN FEDERATION	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
ST. KITTS & NEVIS	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
ST. VINCENT & GRENADINES	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
SÃO TOMÉ & PRÍNCIPE	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
SAUDI ARABIA	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
SIERRA LEONE	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
SINGAPORE	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
SOUTH AFRICA	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
SPAIN	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
SRI LANKA	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
SWEDEN	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
SWITZERLAND	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
SYRIAN ARAB REPUBLIC	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
THAILAND	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
TONGA	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
TRINIDAD & TOBAGO	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
TUNISIA	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
TURKEY	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
TUVALU	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
UKRAINE	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
UNITED ARAB EMIRATES	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
UNITED KINGDOM	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
UNITED STATES OF AMERICA	■	■	■	■	N/A	N/A	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
URUGUAY	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
VANUATU	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
VENEZUELA	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
VIET NAM	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

Fonte: "Shipping Industry Flag State Performance Table" ICS-ISF

Cor verde sugere performance positiva

Cor vermelha sugere performance potencialmente negativa

N/S - Não foi entregue informação à IMO (negativo)

N/A - Não aplicável

Estado de bandeira

O Estado de bandeira de um navio comercial, define-se como o Estado em cujas leis o navio está registado ou licenciado. Qualquer país pode ser Estado de bandeira, até mesmo um país sem fronteira marítima (desde a declaração de direito de bandeira em 1921; como exemplo a Bolívia e a Mongólia). Porém, os deveres do Estado de bandeira estão regulamentados e são exigentes.

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (*United Nations Convention on the Law of the Sea*) UNCLOS, com a devida consideração pela soberania de todos os Estados, estabelece uma ordem jurídica para os mares e oceanos, que pretende facilitar as comunicações internacionais e promover o uso pacífico dos mares e oceanos, a utilização equitativa e eficiente dos seus recursos, a conservação dos recursos vivos e o estudo, a protecção e a preservação do meio marinho. Esta Convenção estabelece os princípios que regem os Estados de bandeira, a nacionalidade e o registo de navios.

Nacionalidade dos navios

Segundo a UNCLOS (artigos 91 e 92), os Estados devem estabelecer os requisitos necessários para a atribuição da sua nacionalidade a navios, para o registo de navios no seu território e para o direito de arvorar a sua bandeira. Os navios possuem a nacionalidade do Estado cuja bandeira estejam autorizados a arvorar, devendo existir um vínculo substancial entre o Estado e o navio.

Os navios devem navegar sob a bandeira de um só Estado e, salvo nos casos excepcionais previstos, devem submeter-se, no alto mar, à jurisdição exclusiva desse Estado. Durante uma viagem ou em porto de escala, um navio não pode mudar de bandeira, a não ser no caso de transferência efectiva da propriedade ou de mudança de registo. Um navio que navegue sob a bandeira de dois ou mais Estados, utilizando-as segundo as suas conveniências não pode reivindicar qualquer dessas nacionalidades perante um terceiro Estado e pode ser considerado como um navio sem nacionalidade.

Deveres do Estado de bandeira

A UNCLOS estabelece (artigo 94) que os Estados de bandeira devem exercer, de modo efectivo, a sua jurisdição e seu controlo em questões administrativas, técnicas e sociais sobre navios que arvorem a sua bandeira.

Em particular, os Estados devem manter um registo de navios, no qual figurem os nomes e as características dos navios que arvorem a sua bandeira, com excepção daqueles que, pelo seu reduzido tamanho, estejam excluídos dos regulamentos internacionais geralmente aceites. Adicionalmente, os Estados devem exercer a sua jurisdição em conformidade com o seu direito interno, sobre qualquer navio

que arvore a sua bandeira e sobre o capitão, os oficiais e a tripulação, em questões administrativas, técnicas e sociais que se relacionem com o navio.

Relativamente à segurança da navegação, os Estados de bandeira devem tomar, para os navios que arvore a sua bandeira, as medidas necessárias para garantir a segurança no mar, no que se refere a:

- Construção, equipamento e condições de navegabilidade do navio;
- Composição, condições de trabalho e formação das tripulações, tendo em conta os instrumentos internacionais aplicáveis;
- Utilização de sinais, manutenção de comunicações e prevenção de abalroamentos.

Tais medidas devem incluir as que sejam necessárias para assegurar que:

- a) Cada navio, antes do seu registo e posteriormente, a intervalos apropriados, seja examinado por um inspector de navios devidamente qualificado e leve a bordo as cartas, as publicações marítimas e o equipamento e os instrumentos de navegação apropriados à segurança da navegação do navio;
- b) Cada navio esteja confiado a um capitão e a oficiais devidamente qualificados, em particular no que se refere à manobra, à navegação, às comunicações e à condução de máquinas, e a competência e o número dos tripulantes sejam os apropriados para o tipo, tamanho, máquinas e equipamento do navio;
- c) O capitão, os oficiais e, na medida do necessário, a tripulação conheçam perfeitamente e observem os regulamentos internacionais aplicáveis que se refiram à segurança da vida no mar, à prevenção de abalroamentos, à prevenção, redução e controlo da poluição marinha e à manutenção de radiocomunicações.

Responsabilidades do Estado de bandeira

Infra-estrutura

O Estado de bandeira deve ter claramente infra-estrutura suficiente, em termos de pessoal, escritórios e equipamentos qualificados e competentes, para cumprir as suas obrigações de acordo com os tratados internacionais.

Os Estados podem apresentar diferentes abordagens, por exemplo, delegando várias funções em sociedades de classificação. Mas se um Estado de bandeira, por exemplo, não apresentar capacidade de inspecção independente e um departamento especializado em tripulação, é possível que a única função efectiva da bandeira seja a cobrança de taxas de inscrição.

Tratados marítimos internacionais

Todos os Estados de bandeira, devem orientar-se no sentido de ratificar os principais tratados marítimos internacionais, incluindo os adoptados pela IMO Organização Marítima Internacional (*IMO Internacional Maritime Organization*) e pela OIT Organização Internacional do Trabalho (*ILO International Labour Organization*).

No mínimo, os Estados de bandeira devem ratificar as seguintes principais convenções marítimas internacionais:

- SOLAS 74, Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (*International Convention for the Safety of Life at Sea*) de 1974, conforme emendas, incluindo o Protocolo de 1988, o Código Internacional de Gestão da Segurança ISM (*International Safety Management Code*) e o Código Internacional para a Protecção dos Navios e das Instalações Portuárias ISPS (*International Ship and Port Security Code*);

- MARPOL 73/78 Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*), 1973, como modificada pelo Protocolo de 1978, incluindo os anexos I a VI (petróleo, produtos químicos a granel, mercadorias perigosas embaladas, esgoto, lixo e poluição atmosférica);

- LL 66 Convenção Internacional sobre Linhas de Carga (*International Convention on Load Lines*) de 1966, incluindo o Protocolo de 1988;

- STCW 78 Convenção Internacional sobre Normas de Formação, Certificação e Serviço de Quartos para os Marítimos International (*Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*), de 1978, incluindo as alterações de 1995 e 2010.

- OIT 147 Convenção Relativa às Normas Mínimas a Observar nos Navios Mercantes (ILO *Convention concerning Minimum Standards in Merchant Ships*), da Organização Internacional do Trabalho, de 1976, incluindo o Protocolo de 1996, até implementação da Convenção do Trabalho Marítimo MLC 2006 (*Maritime Labour Convention*);

- CLC/Fundo 92 Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil pelos Prejuízos Devidos à Poluição pelo Petróleo (*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*), de 1992, e da Convenção Internacional para a Constituição de um Fundo Internacional para Compensação pelos Prejuízos Devidos à Poluição por Óleo (*International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage*), 1992.

Um Estado de bandeira responsável, deve ser capaz de fornecer uma explicação válida para não ter ratificado alguma das convenções referidas e demonstrar ter expectativa e planos, para implementar e fazer cumprir os regulamentos nacionais, que estejam em conformidade com a grande maioria dos requisitos detalhados, contidos nesses regulamentos internacionais.

Além das convenções marítimas "fundamentais" mencionadas e a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS), os Estados de bandeira são particularmente encorajados a ratificar e implementar as seguintes convenções da IMO mais específicas:

- BWM Controle e Gestão de Lastro dos Navios (*Control and Management of Ships' Ballast*);
- AFS Sistemas Anti-incrustantes (*Anti-fouling Systems*);
- LLMC Limitação de Responsabilidade em Sinistros Marítimos (*Limitation of Liability for Maritime Claims*) e Protocolo de 1996;
- HNS Responsabilidade e Indemnização por Danos ligados ao Transporte de Substâncias Perigosas e Nocivas por Mar (*Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea*);
- Responsabilidade Civil por Danos por Poluição por Óleo de Bancas (*Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage*).

Implementação e execução

No mínimo, é razoável esperar que os Estados de bandeira tenham implementado os requisitos detalhados, dos tratados marítimos internacionais listados acima, e tenham estabelecido os mecanismos eficazes para a sua aplicação. Por exemplo, a SOLAS, entre outras convenções, prevê inspecções regulares a navios e a emissão de certificados de cumprimento por parte do Estado de bandeira, enquanto a STCW exige a certificação de competências da tripulação.

Uma forma simples de avaliar a medida em que as normas internacionais são aplicadas, consiste no exame dos dados publicados externamente, sobre o desempenho dos navios registados nas bandeiras, e os dados publicados por controlo de Estados de porto.

Supervisão de vistorias

De acordo com a Resolução IMO A.739, os Estados de bandeira devem estabelecer controlos adequados sobre organizações, como as sociedades de classificação, nomeadas para realizar vistorias de navios em seu nome, devendo para tal possuir recursos adequados para as tarefas atribuídas.

Os Estados de bandeira devem especificar instruções de trabalho, detalhando as acções a serem seguidas no caso de um navio não se encontrar apto a ir para o mar, fornecendo informações sobre as regulamentações nacionais que aplicam as convenções marítimas internacionais. Deve também ser estabelecido um sistema de verificação e acompanhamento, para assegurar a adequação do trabalho realizado por organizações que actuem em nome de um Estado de bandeira.

A delegação de funções de vistoria deve ser restrita a organismos internacionalmente reconhecidos, como os membros da Associação Internacional das Sociedades de Classificação (IACS).

Código Internacional de Gestão de Segurança

Os Estados de bandeira devem ter implementado os requisitos do Código ISM sobre a auditoria de sistemas de gestão da segurança (SMS), tanto em navios que arvoram o seu pavilhão como nas empresas com base em terra, responsáveis pela sua operação segura. Os Estados de bandeira devem também estabelecer procedimentos para a emissão e cancelamento de Certificados de Gestão da Segurança (SMCs) e documentos de conformidade das companhias (DOCs).

Segurança marítima

O Estado de bandeira é considerado a primeira linha de defesa contra operações de navios potencialmente inseguras ou ambientalmente prejudiciais.

Os Estados de bandeira devem ter implementado os requisitos pertinentes da Convenção SOLAS e do Código Internacional para a Protecção dos Navios e das Instalações Portuárias ISPS, relativos à aprovação de planos de segurança do navio e à emissão de certificados internacionais de segurança do navio.

A aprovação de planos e/ou a emissão de certificados de segurança, só deve ser delegada a organizações que cumprem os requisitos para Organizações de Segurança Reconhecidas, conforme especificado pelo Código ISPS.

Os Estados de bandeira são também encorajados a ratificar e a implementar, a Convenção de Documentos de Identificação dos Marítimos, OIT 185 (ILO Seafarers' Identity Documents Convention), de 2003.

Normas de competências dos Marítimos

Os Estados de bandeira devem ser colocados na "lista branca" STCW da IMO, onde figuram os governos que têm demonstrado o cumprimento das medidas administrativas necessárias, para implementar as emendas de 1995 e 2010 à Convenção STCW, relativo à competência e certificação dos marítimos internacionalmente qualificados. Conforme requerido pela STCW, os Estados de bandeira deverão apresentar relatórios normalizados de qualidade à IMO, em intervalos de cinco anos, destacando as deficiências da sua formação e sistemas de certificação e as medidas tomadas para as corrigir, a fim de manter um lugar nas "listas brancas" do STCW, emitidas e actualizadas pelo Comité de Segurança Marítima da IMO.

Os Estados de bandeira devem emitir endossos de reconhecimento STCW, a oficiais estrangeiros ao serviço de navios que arvoram o seu pavilhão, mesmo quando estes tiverem certificados de competência emitidos por outro país. O Estado de bandeira deve ter procedimentos, para assegurar que o certificado estrangeiro e o país emissor estão em conformidade com a formação e certificação STCW.

Os Estados de bandeira devem manter bases de dados dos certificados, por elas emitidos para marítimos nacionais e endossos emitidos para oficiais estrangeiros, respondendo imediatamente às solicitações de empresas que procuram a confirmação da validade de qualquer certificado.

Normas de emprego

Os Estados de bandeira devem implementar os requisitos da Convenção da OIT sobre o Trabalho Marítimo, de 2006, incluindo a fiscalização e aplicação das normas abrangendo as condições de trabalho, alimentação e restauração, assistência médica e alojamento.

Adicionalmente, deverão implementar os requisitos para a aprovação das Declarações de Conformidade do Trabalho Marítimo dos navios e a emissão de Certificados de Trabalho Marítimo (*Maritime Labour Certificates*).

Lotação de segurança e as horas de trabalho dos marítimos

Os Estados de bandeira devem aprovar os níveis de tripulação de segurança para os navios que arvoram o seu pavilhão e a emissão de documentos relativos à lotação de segurança.

Os Estados de bandeira devem cumprir rigorosamente as horas de descanso dos Marítimos, assegurando os mínimos que estejam em conformidade com a Convenção sobre o Trabalho Marítimo (MLC 2006), além da Convenção STCW.

Os Estados de bandeira devem exigir o registo das horas de trabalho/descanso.

Investigação de acidentes

De acordo com a Resolução IMO A.849, e tendo em conta as disposições da Convenção SOLAS e MARPOL, um Estado de bandeira deve realizar investigações de “graves” e “muito graves” acidentes ocorridos nos seus navios, sempre que possível, após o acidente.

Os Estados de bandeira devem também cooperar com outras nações, na investigação de acidentes em que os navios que arvoram o seu pavilhão possam estar envolvidos.

Movimento de navios entre bandeiras

O Estado de bandeira, que aceite a transferência de um navio de bandeira de outro Estado, só deve registar tal navio quando está convencido de que o mesmo está em conformidade com os requisitos internacionais, e tem relatórios de vistoria confirmando que o navio está correctamente classificado.

Os Estados de bandeira dos navios que realizam a transferência para outro registo, têm a obrigação de fornecer todas as informações necessárias para o novo Estado bandeira.

Repatriamento dos marítimos

Em circunstâncias normais, o empregador é responsável pela repatriação dos Marítimos. No entanto, tal como exigido pela Convenção da OIT sobre o Trabalho Marítimo, um Estado de bandeira responsável deve instituir mecanismos para garantir que, nos casos de procedimentos normais de falência de uma empresa de transporte, os Marítimos que trabalham a bordo de todos os navios que arvoram o seu pavilhão, incluindo aqueles que são cidadãos de outros Estados, são repatriados para o seu país de residência.

Sistema de Auditoria ao Estado Membro IMO

Os Estados de bandeira devem participar no sistema de auditoria dos Estados membros da IMO, a fim de identificar áreas de possível melhoria, no que diz respeito à implementação de instrumentos da IMO, onde podem beneficiar de programas de assistência técnica.

No interesse da transparência e melhoria contínua, as organizações do sector, esperam que os Estados de bandeira publiquem os resultados das auditorias IMO, para o benefício da indústria como um todo.

Participação em reuniões da IMO e da OIT

A fim de se manterem informados sobre as mais recentes desenvolvimentos de regulamentos Marítimos Internacionais (e contribuir para as decisões tomadas pela IMO), os Estados de bandeira devem assistir a todas as reuniões dos seguintes comités da organização:

- Comité de Segurança Marítima MSC (*Maritime Safety Committee*);
- Comité de Protecção do Ambiente Marinho MEPC (*Marine Environment Protection Committee*);
- Comité Legal LEG (*Legal Committee*);
- Reuniões bienais da Assembleia da IMO.

Se possível, os Estados de bandeira devem também participar nas conferências diplomáticas e sub-comités técnicos da IMO, incluindo o sub-comité de Implementação do Estado de bandeira, bem como nas principais reuniões marítimas, da Organização Internacional do Trabalho.

Consulta com os armadores

Os Estados de bandeira devem ter algum tipo de processo de consulta, para permitir que os operadores de navios participem nas discussões sobre a evolução dos regulamentos marítimos e em outras questões relevantes para a operação segura dos navios que arvoram o seu pavilhão, por exemplo, através do mecanismo de associação de armadores nacionais.

“Stories of people underestimating risk are legion.”

Performance dos Estados de bandeira

Pode-se perguntar, porque razão é o desempenho do Estado de bandeira, relevante para um armador. O proprietário pode optar e desenvolver uma frota de navios de alta qualidade, operado sob uma ou mais bandeiras, com um padrão uniforme em plena conformidade com as exigências internacionais, assumindo a responsabilidade primária pela segurança dos seus navios. De facto, excelentes navios podem ser registados com bandeiras menos eficazes, enquanto algumas bandeiras bem administradas podem ter alguns registos de navios com qualidade menos satisfatória.

No entanto, mesmo para uma empresa de transporte como a referida, que aposta na qualidade e na conformidade com as regras exigidas, o desempenho da bandeira escolhida pode interferir directamente nos resultados da companhia. Os navios que arvoram uma bandeira que, em geral e no conjunto dos navios registados na mesma, tem mostrado níveis médios mais elevados de incumprimento durante inspecções pelo Estado do porto, são geralmente sujeitos a controlo mais rigoroso e a um maior número de inspecções. Para o operador referido, isto pode significar atrasos desnecessários, além de maior potencial de penalização por parte de fretadores.

A companhia de navegação, e não menos importante, os seus fretadores, podem também ter preocupações gerais sobre as implicações para a reputação corporativa de estarem associados a uma bandeira de baixo desempenho, mesmo que os navios da companhia estejam em total conformidade.

“Problems arise when the goals of people in the same organisation start to diverge.”

ISM - Quem controla?

Controlo pelo Estado de Bandeira

Como referido previamente, os Estados de bandeira têm o dever de implementar os requisitos do Código ISM, sobre a auditoria de sistemas de gestão da segurança (SMS), tanto em navios que arvoram o seu pavilhão, como nas empresas com base em terra, responsáveis pela sua operação segura. Os Estados de bandeira, devem também estabelecer procedimentos para a emissão e cancelamento de Certificados de Gestão da Segurança (SMCs) e documentos de conformidade das companhias (DOCs).

Implementação e execução

No mínimo, é razoável esperar que os Estados de bandeira tenham implementado os requisitos detalhados do Código ISM e outros tratados marítimos internacionais, e que tenham estabelecido os mecanismos eficazes para a sua aplicação, incluindo inspecções regulares a navios e a emissão de certificados de cumprimento por parte do Estado de bandeira.

Supervisão de vistorias

Os Estados de bandeira devem estabelecer controlos adequados sobre as organizações, como as sociedades de classificação, nomeadas para realizar vistorias de navios em seu nome, devendo para tal possuir recursos adequados para as tarefas atribuídas.

Os Estados de bandeira devem especificar instruções de trabalho, detalhando as acções a serem seguidas, no caso de um navio não se encontrar apto a ir para o mar, fornecendo informações sobre as regulamentações nacionais que aplicam as convenções marítimas internacionais. Deve também ser estabelecido um sistema de verificação e acompanhamento, para assegurar a adequação do trabalho realizado por organizações que actuem em nome de um Estado de bandeira.

A delegação de funções de vistoria, deve ser restrita a organismos internacionalmente reconhecidos, como os membros da Associação Internacional das Sociedades de Classificação (IACS).

Controlo pelo Estado do porto

Paris MoU (Paris Memorandum of Understanding) on Port State Control

Memorando de Entendimento de Paris em Controlo pelo Estado do Porto (PSC)

O Memorando de Entendimento de Paris foi assinado em 1982 e constitui um sistema de procedimentos harmonizados de inspecção de navios pelo Estado do porto, promovendo a redução drástica da presença e eventual eliminação, nas águas sob jurisdição nacional dos países aderentes, de navios que não obedecem às normas aplicáveis no domínio da segurança marítima, da protecção do transporte marítimo, da protecção do meio marinho e das condições de vida e de trabalho a bordo (designados navios sub-standard).

A organização do Paris MoU é composta pelas administrações marítimas de 27 países e abrange as águas dos Estados costeiros europeus e a bacia do Atlântico Norte, da América do Norte até à Europa.

Anualmente, são realizadas mais de 19.000 inspecções a bordo de navios estrangeiros em portos do MOU de Paris, assegurando que esses navios cumprem as normas internacionais, em termos de segurança e padrões ambientais, e que os membros da tripulação beneficiam de adequadas condições de vida e trabalho.

O controlo pelo Estado do porto (PSC) entra em acção quando os armadores, organizações reconhecidas e administrações do Estado de bandeira não cumprem com os requisitos das convenções marítimas internacionais. Embora seja bem entendido, que os proprietários, operadores e os Estados de bandeira têm a responsabilidade final pelo cumprimento das convenções, os Estados portuários têm o direito de controlar os navios estrangeiros que visitam os seus próprios portos para garantir que todas as anomalias encontradas são corrigidas antes de os navios serem autorizados a navegar. O controlo pelo Estado do porto é considerado como uma medida complementar ao controlo pelo Estado de bandeira.

Infelizmente, alguns Estados de bandeira, por várias razões, não conseguem cumprir os compromissos contidos nos instrumentos jurídicos reconhecidos internacionalmente e, conseqüentemente, alguns navios navegam pelos mares do mundo em condições de insegurança, ameaçando as vidas de tripulações e passageiros, assim como o ambiente marinho.

Países do Paris MoU: Alemanha, Bélgica, Bulgária, Canadá, Chipre, Croácia, Dinamarca, Eslovénia, Espanha, Estónia, Federação Russa, Finlândia, França, Grécia, Holanda, Irlanda, Islândia, Itália, Letónia, Lituânia, Malta, Noruega, Polónia, Portugal, Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte, Roménia, Suécia.

Em Portugal - Decreto-Lei n.º 61/2012, de 14 de Março

O Decreto-Lei n.º 195/98, de 10 de Julho, que aprovou o Regulamento de Inspecção de Navios Estrangeiros (RINE), transpõe para a ordem jurídica interna as Directivas n.os 95/21/CE, do Conselho, de 19 de Junho de 1995, e 96/40/CE, da Comissão, de 25 de Junho de 1996, relativas à inspecção de navios pelo Estado do porto.

Com vista a aumentar a segurança de navios que escalem portos comunitários e a diminuir as consequências de acidentes por eles provocados, foi adoptada pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho a Directiva n.º 2009/16/CE, de 23 de Abril de 2009. Esta Directiva introduz uma reforma profunda no sistema de inspecções vigente, substituindo o actual limite mínimo quantitativo de 25 % de navios inspecionados anualmente por Estado-membro, por um objectivo colectivo:

- a inspecção de todos os navios que escalem os portos da União Europeia.

Aumenta-se, assim, a frequência das inspecções aos navios com perfil de risco elevado, os quais passam a ser inspecionados de seis em seis meses, e diminui-se o número de inspecções aos navios de qualidade e que não apresentem um perfil de alto risco.

O Decreto-Lei n.º 61/2012, de 14 de Março transpõe para a ordem jurídica interna, a referida Directiva n.º 2009/16/CE, relativa à inspecção de navios pelo Estado do porto, que corresponde a uma reformulação da Directiva n.º 95/21/CE, de 7 de Julho de 1995.

Com os mesmos objectivos e missão foram concluídos vários Memorandos de Entendimento em outras regiões:

Tokyo MoU on Port State Control (1993)

Memorando de Entendimento em Controlo pelo Estado do Porto na região Ásia-Pacífico, que inclui as autoridades marítimas de 19 países: Austrália, Canadá, Chile, China, Federação Russa, Fiji, Filipinas, Hong Kong (China), Indonésia, Japão, Malásia, Nova Zelândia, Papua Nova Guiné, República da Coreia, Singapura, Tailândia, Vanuatu, Vietname.

IO MoU on Port State Control (1999)

Memorando de Entendimento em Controlo pelo Estado do Porto na região do Oceano Índico, que inclui as autoridades marítimas de 21 países: África do Sul, Austrália, Bangladesh, Comores, Djibouti, Eritreia, Etiópia (observador), França (Reunião), Iémen, Índia, Irão, Maldivas, Maurícias, Moçambique, Myanmar, Omã, Quénia, Seychelles, Sri Lanka, Sudão, Tanzânia.

BS MoU on Port State Control (2002)

Memorando de Entendimento em Controlo pelo Estado do Porto na região do Mar Negro, que inclui as autoridades marítimas de 6 países: Bulgária, Federação Russa, Geórgia, Roménia, Turquia, Ucrânia.

Listas Negra, Cinzenta e Branca

O Paris MoU publicou recentemente o Relatório Anual da actividade desenvolvida em 2012, onde se encontra, entre muitas outras informações, a publicação das listas negra, cinzenta e branca, de classificação de Estados de bandeira e de sociedades de classificação de navios. Tendo analisado os resultados das inspecções realizadas em 2012, a Comissão do Memorando de Paris aprovou as listas de bandeiras e organizações reconhecidas, representando os níveis de qualidade das mesmas e destacando as que apresentam riscos elevados.

Estas listas são baseados na análise do número total de inspecções e detenções sofridas pelos navios mercantes, de acordo com os procedimentos do Port State Control.

De um total de 78 bandeiras, 45 estão na Lista Branca (incluindo Portugal), 19 na lista cinzenta e 14 são classificadas na Lista Negra, sendo a Bolívia a pior classificada seguida pela Tanzânia, Togo, Serra Leoa, Honduras, Moldávia e República Dominicana, entre outras. A importância dessas listas é de tal forma relevante que, os navios pertencentes às listas cinzenta e negra podem ser banidos de entrar na União Europeia.

Adicionalmente, a lista de organizações reconhecidas como as mais proeminentes são: ABS American Bureau of Shipping, DNV Det Norske Veritas e o LR Lloyds Register (UK). A lista de organizações reconhecidas como as que apresentam os piores níveis de qualidade e garantia são: PHRS Phoenix Register of Shipping (Grécia), INCLAMAR (Chipre) e o RSA Register of Shipping (Albânia).

“It is widely reported that human error continues to be responsible for most maritime and offshore casualties.”

PORT STATE CONTROL WHITE LIST

Fonte: "Port State Control Annual Report 2012" - Paris MoU

RANK	FLAG	INSPECTIONS 2010-2012	DETENTIONS 2010-2012	BLACK TO GREY LIMIT	GREY TO WHITE LIMIT	EXCESS FACTOR
WHITE LIST						
1	France	306	0	29	14	-1.95
2	Germany	1,099	10	91	63	-1.82
3	Hong Kong, China	1,559	19	126	92	-1.74
4	Sweden	630	6	55	33	-1.71
5	Greece	1,154	14	96	66	-1.71
6	Denmark	1,233	16	102	71	-1.68
7	Norway	1,697	24	137	101	-1.68
8	Bahamas	2,868	47	224	178	-1.64
9	Italy	1,384	21	113	81	-1.61
10	Croatia	151	0	16	5	-1.61
11	Finland	477	5	43	24	-1.60
12	Isle of Man, UK	755	10	65	41	-1.59
13	United Kingdom	1,683	28	136	100	-1.58
14	Liberia	4,179	80	320	265	-1.57
15	Netherlands	3,441	68	266	216	-1.53
16	Singapore	1,408	25	115	82	-1.52
17	Korea, Republic of	123	0	14	3	-1.44
18	Marshall Islands	2,427	56	191	149	-1.38
19	Belgium	250	3	25	10	-1.28
20	China	238	3	24	10	-1.22
21	Gibraltar, UK	1,072	26	89	61	-1.22
22	Cyprus	2,157	61	171	131	-1.17
23	Malta	4,922	159	374	315	-1.11
24	Cayman Islands, UK	315	6	30	14	-1.06
25	Latvia	91	0	11	2	-1.05
26	Bermuda, UK	275	5	27	12	-1.03
27	Ireland	127	1	14	4	-0.98
28	Russian Federation	1,458	49	119	86	-0.91
29	Estonia	81	0	10	1	-0.90
30	Barbados	395	10	36	19	-0.89
31	Japan	80	0	10	1	-0.88
32	Panama	6,876	277	517	446	-0.85
33	Spain	230	5	23	9	-0.78
34	Iran, Islamic Republic of	107	1	12	3	-0.75
35	Faroe Islands, DK	223	5	22	9	-0.73
36	Antigua and Barbuda	4,364	202	334	277	-0.60
37	Turkey	1,930	88	154	116	-0.53
38	Poland	172	4	18	6	-0.52
39	United States of America	236	7	23	10	-0.46
40	Philippines	234	7	23	9	-0.44
41	Lithuania	198	6	20	7	-0.32
42	Portugal	439	19	40	21	-0.22
43	Thailand	53	0	7	0	-0.18
44	Vanuatu	203	7	21	8	-0.16
45	Luxembourg	197	7	20	7	-0.09

PORT STATE CONTROL GREY LIST

RANK	FLAG	INSPECTIONS 2010-2012	DETENTIONS 2010-2012	BLACK TO GREY LIMIT	GREY TO WHITE LIMIT	EXCESS FACTOR
GREY LIST						
46	Kazakhstan	47	0	7	0	0.01
47	Switzerland	89	2	11	2	0.03
48	Curacao	372	18	35	17	0.03
49	Malaysia	65	1	8	1	0.04
50	Saudi Arabia	58	1	8	0	0.09
51	India	115	4	13	3	0.10
52	Belize	616	36	54	32	0.17
53	Viet Nam	34	1	5	0	0.27
54	Algeria	73	4	9	1	0.36
55	Morocco	101	7	12	2	0.49
56	Tunisia	57	4	8	0	0.50
57	Egypt	85	6	10	2	0.51
58	Slovakia	75	6	9	1	0.59
59	Bulgaria	99	8	12	2	0.61
60	Saint Vincent and the Grenadines	1,277	96	105	74	0.71
61	Cook Islands	187	16	19	7	0.73
62	Syrian Arab Republic	94	9	11	2	0.76
63	Tuvalu	44	5	6	0	0.79
64	Ukraine	308	29	29	14	0.97

PORT STATE CONTROL BLACK LIST

RANK	FLAG	INSPECTIONS 2010-2012	DETENTIONS 2010-2012	BLACK TO GREY LIMIT	GREY TO WHITE LIMIT	EXCESS FACTOR
BLACK LIST						
65	Cambodia	629	59	55	Medium Risk	1.19
66	Georgia	428	42	39		1.20
67	Saint Kitts and Nevis	344	35	32		1.23
68	Lebanon	82	11	10		1.31
69	Libya	44	7	6		1.35
70	Dominica	140	18	15		1.54
71	Comoros	483	55	44		1.71
72	Albania	159	21	17	Medium to High Risk	1.72
73	Moldova, Republic of	654	84	57		2.26
74	Honduras	45	9	6		2.39
75	Sierra Leone	412	58	38		2.46
76	Togo	231	35	23		2.50
77	Tanzania, United Republic of	234	37	23		2.70
78	Bolivia	39	10	6	High Risk	3.66

Performance de Entidades reconhecidas - Sociedades Classificadoras

Recognized Organization		Inspections	Detentions	Low/medium limit	Medium / high limit	Excess Factor	Performance level
American Bureau of Shipping (USA)	ABS	5,690	3	132	96	-1.92	HIGH
Det Norske Veritas	DNV	11,602	8	257	207	-1.91	
Lloyd's Register (UK)	LR	12,636	9	279	226	-1.91	
China Classification Society	CCS	816	0	23	9	-1.86	
Korean Register of Shipping (Korea, Rep. of)	KRS	815	0	23	9	-1.86	
Registro Italiano Navale	RINA	3,036	4	74	48	-1.79	
Nippon Kaiji Kyokai (Japan)	NKK	6,726	13	154	115	-1.75	
Germanischer Lloyd	GL	14,495	37	318	262	-1.70	
Bureau Veritas (France)	BV	12,455	32	275	223	-1.69	
Turkish Lloyd	TL	1,219	3	33	16	-1.46	
Russian Maritime Register of Shipping	RMRS	5,151	21	120	86	-1.46	
Polski Rejestr Statkow	PRS	648	4	19	7	-0.54	
Croatian Register of Shipping	CRS	198	1	8	0	0.10	MEDIUM
Indian Register of Shipping	IRS	109	0	5	0	0.12	
Hellenic Register of Shipping (Greece)	HRS	212	2	8	0	0.21	
International Naval Surveys Bureau (Greece)	INSB	782	12	23	9	0.24	
Panama Register Corporation	PRC	125	1	6	0	0.26	
Isthmus Bureau of Shipping (Panama)	IBS	229	3	9	1	0.30	
Dromon Bureau of Shipping	DBS	198	3	8	0	0.37	
Maritime Lloyd -Georgia	MLG	90	2	4	0	0.54	
Universal Shipping Bureau Inc. (Panama)	USB	171	4	7	0	0.58	
Intermaritime Certification Service, S.A. (Panama)	ICS	61	2	4	0	0.67	
Global Marine Bureau Inc.	GMB	100	3	5	0	0.68	
Panama Maritime Documentation Services	PMDS	100	3	5	0	0.68	
Shipping Register of Ukraine	SRU	744	19	22	8	0.80	LOW
International Register of Shipping (USA)	IS	757	21	22	8	0.93	
Bulgarski Koraben Registar	BRS	337	15	11	2	1.82	VERY LOW
Register of Shipping (Albania)	RSA	160	10	7	0	2.54	
INCLAMAR (Cyprus)	INCLAMAR	93	7	5	0	2.75	
Phoenix Register of Shipping (Greece)	PHRS	138	10	6	0	3.11	

Fonte: "Port State Control Annual Report 2012" - Paris MoU

Actualidade

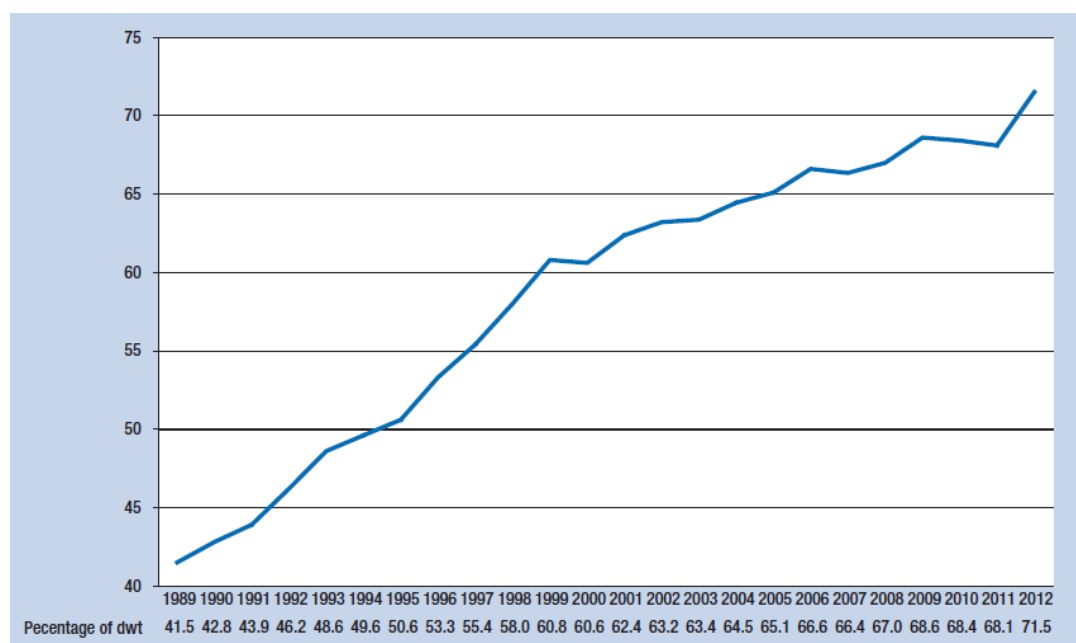
Em 2011 verificou-se um aumento na utilização de registos abertos. Da tonelagem entregue neste ano, estima-se que 83% foi registada no exterior. Estima-se igualmente que 71,5% da tonelagem mundial actual, está registada sob uma bandeira estrangeira, isto é, os navios operam sob uma bandeira diferente da nacionalidade do proprietário.

Adicionalmente, o crescimento de alguns dos principais registos de bandeira foi superior ao crescimento da frota global: os registos de Hong Kong, China cresceram 27,3%; as Ilhas Marshall cresceram 24,4%; Singapura cresceu 22%.

Verifica-se igualmente um processo de concentração no sector marítimo. Entre os diferentes grupos de países, os 10 maiores registos abertos continuam a expandir a sua quota de mercado, atingindo 56,6% dos registos em Janeiro de 2012. Os navios graneleiros lideram a inscrição em registos abertos, com 61,3% de quota global.

A parcela da frota registada nos países em desenvolvimento da Ásia, também tiveram um crescimento positivo, enquanto todos os outros grupos de países registaram uma queda de participação no mercado entre 2011 e 2012.

Evolução da quota da frota global, registada com bandeira estrangeira 1989 a 2012 em percentagem de Porte Bruto dwt
(Navios mercantes com arqueação bruta igual ou superior a 1000 GT)



Fonte: "Review of Maritime Transport 2012" UNCTAD - United Nations Conference on Trade and Development, Informação baseada nos dados da IHS Fairplay

Principais 35 bandeiras de registo de navios, ordenadas por Porte Bruto
(Navios com arqueação bruta superior a 100 GT)

Flag of registrations	Number of vessels	Deadweight tonnage, in thousands dwt	Average vessel size, dwt	Share of world total, dwt (per cent)	Cumulated share, dwt (per cent)	Tonnage registered for foreign owners in thousands dwt	Per cent of tonnage owned by foreigners	Dwt growth 2012/2011, (per cent)
Panama	8 127	328 210	40 385	21.39	21.39	328 112	99.97	7.25
Liberia	3 030	189 911	62 677	12.38	33.77	189 911	100.00	14.24
Marshall Islands	1 876	122 857	65 489	8.01	41.78	122 857	100.00	24.40
China, Hong Kong SAR	1 935	116 806	60 365	7.61	49.40	87 907	75.26	27.33
Singapore	2 877	82 084	28 531	5.35	54.75	59 910	72.99	21.99
Greece	1 386	72 558	52 351	4.73	59.48	7 520	10.36	1.59
Malta	1 815	71 287	39 277	4.65	64.12	71 241	99.94	16.30
Bahamas	1 409	69 105	49 046	4.50	68.63	68 620	99.30	2.43
China	4 148	58 195	14 030	3.79	72.42	5 983	10.28	10.34
Cyprus	1 022	32 986	32 276	2.15	74.57	30 940	93.80	2.06
Japan	5 619	23 572	4 195	1.54	76.11	398	1.69	6.18
Isle Of Man	410	22 542	54 980	1.47	77.58	22 315	98.99	16.06
Italy	1 667	21 763	13 055	1.42	79.00	3 523	16.19	11.95
Republic Of Korea	2 916	19 157	6 570	1.25	80.25	1 460	7.62	-4.95
United Kingdom	1 662	18 664	11 230	1.22	81.46	16 615	89.02	9.80
Norway (NIS)	535	17 896	33 450	1.17	82.63	3 248	18.15	-0.94
Germany	868	17 482	20 141	1.14	83.77	123	0.70	-0.48
India	1 443	16 141	11 186	1.05	84.82	668	4.14	5.65
Antigua and Barbuda	1 322	14 402	10 894	0.94	85.76	14 402	100.00	3.67
Denmark (DIS)	534	13 846	25 929	0.90	86.66	372	2.69	-3.20
Indonesia	6 332	13 512	2 134	0.88	87.54	3 483	25.78	11.63
United States	6 461	11 997	1 857	0.78	88.32	4 585	38.22	-5.25
Bermuda	164	11 598	70 722	0.76	89.08	9 301	80.19	6.80
Malaysia	1 449	10 895	7 519	0.71	89.79	990	9.09	1.58
Turkey	1 360	9 535	7 011	0.62	90.41	710	7.45	9.03
Netherlands	1 382	8 279	5 991	0.54	90.95	3 338	40.31	17.67
France (FIS)	161	7 973	49 521	0.52	91.47	4 980	62.47	1.17
Russian Federation	3 362	7 413	2 205	0.48	91.95	1 632	22.01	0.18
Philippines	1 995	6 694	3 355	0.44	92.39	5 834	87.16	-3.63
Belgium	235	6 663	28 352	0.43	92.83	326	4.90	-2.02
Viet Nam	1 525	6 072	3 982	0.40	93.22	845	13.92	2.94
Saint Vincent and the Grenadines	857	5 636	6 577	0.37	93.59	5 636	100.00	-15.89
China, Taiwan Province of	906	4 328	4 777	0.28	93.87	147	3.40	0.43
Thailand	850	4 249	4 999	0.28	94.15	398	9.36	-6.90
Kuwait	206	3 976	19 301	0.26	94.41	1	0.02	32.27
Total top 35 flags of registration	71 846	1 448 285	20 158	94.41	94.41	1 082 977		10.65
World total	104 305	1 534 019	14 707	100.00	100.00	1 133 417		9.91

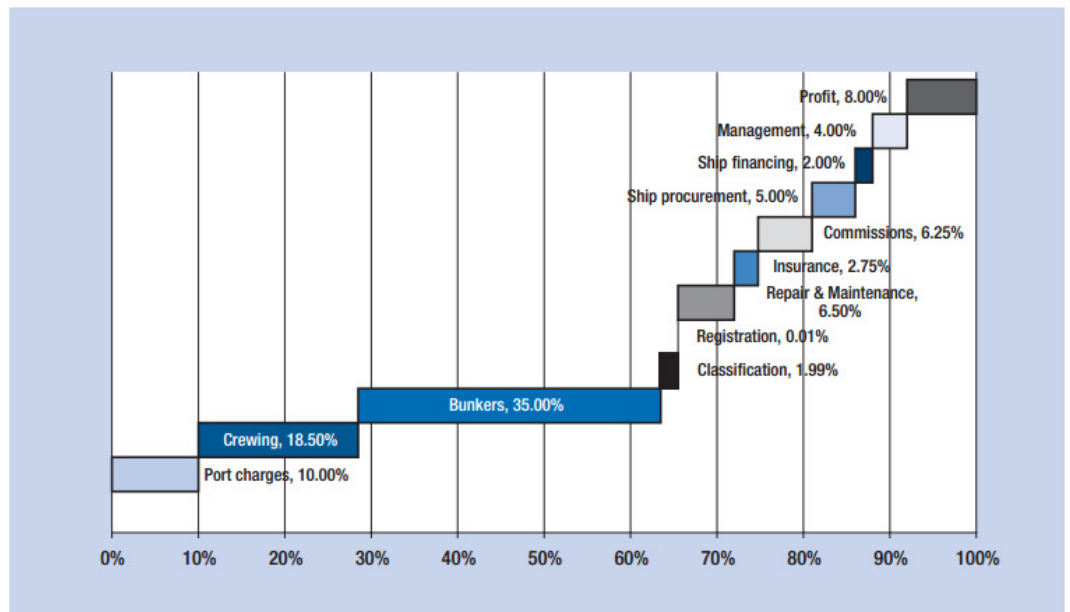
Fonte: “Review of Maritime Transport 2012” UNCTAD

Principais 35 países ou territórios com as maiores frotas, ordenadas por Porte Bruto total. (Navios com arqueação bruta igual ou superior a 1000 GT)

Country or territory of ownership ^b	Number of vessels			Deadweight tonnage				
	National flag ^c	Foreign flag	Total	National flag ^c	Foreign flag	Total	Foreign flag as a percentage of total	Estimated market share 1 January 2012
Greece	738	2 583	3 321	64 921 486	159 130 395	224 051 881	71.02	16.10
Japan	717	3 243	3 960	20 452 832	197 210 070	217 662 902	90.60	15.64
Germany	422	3 567	3 989	17 296 198	108 330 510	125 626 708	86.23	9.03
China	2 060	1 569	3 629	51 716 318	72 285 422	124 001 740	58.29	8.91
Korea, Republic of	740	496	1 236	17 102 300	39 083 270	56 185 570	69.56	4.04
United States	741	1 314	2 055	7 162 685	47 460 048	54 622 733	86.89	3.92
China, Taiwan Province of	470	383	853	28 884 470	16 601 518	45 485 988	36.50	3.27
Norway	851	1 141	1 992	15 772 288	27 327 579	43 099 867	63.41	3.10
Denmark	394	649	1 043	13 463 727	26 527 607	39 991 334	66.33	2.87
Chinese Taipei	102	601	703	4 076 815	34 968 474	39 045 289	89.56	2.81
Singapore	712	398	1 110	22 082 648	16 480 079	38 562 727	42.74	2.77
Bermuda	17	251	268	2 297 441	27 698 605	29 996 046	92.34	2.16
Italy	608	226	834	18 113 984	6 874 748	24 988 732	27.51	1.80
Turkey	527	647	1 174	8 554 745	14 925 883	23 480 628	63.57	1.69
Canada	205	251	456	2 489 989	19 360 007	21 849 996	88.60	1.57
India	455	105	560	15 276 544	6 086 410	21 362 954	28.49	1.53
Russian Federation	1 336	451	1 787	5 410 608	14 957 599	20 368 207	73.44	1.46
United Kingdom	230	480	710	2 034 570	16 395 185	18 429 755	88.96	1.32
Belgium	97	180	277	6 319 103	8 202 208	14 521 311	56.48	1.04
Malaysia	432	107	539	9 710 922	4 734 174	14 445 096	32.77	1.04
Brazil	113	59	172	2 279 733	11 481 795	13 761 528	83.43	0.99
Saudi Arabia	75	117	192	1 852 378	10 887 737	12 740 115	85.46	0.92
Netherlands	576	386	962	4 901 301	6 799 943	11 701 244	58.11	0.84
Indonesia	951	91	1 042	9 300 711	2 292 255	11 592 966	19.77	0.83
Iran	67	71	138	829 704	10 634 685	11 464 389	92.76	0.82
France	188	297	485	3 430 417	7 740 496	11 170 913	69.29	0.80
United Arab Emirates	65	365	430	609 032	8 187 103	8 796 135	93.08	0.63
Cyprus	62	152	214	2 044 256	5 092 849	7 137 105	71.36	0.51
Viet Nam	477	79	556	4 706 563	1 988 446	6 695 009	29.70	0.48
Kuwait	44	42	86	3 956 910	2 735 309	6 692 219	40.87	0.48
Sweden	99	208	307	1 070 563	5 325 853	6 396 416	83.26	0.46
Isle of Man	6	38	44	226 810	6 131 401	6 358 211	96.43	0.46
Thailand	277	67	344	3 610 570	1 542 980	5 153 550	29.94	0.37
Switzerland	39	142	181	1 189 376	3 700 886	4 890 262	75.68	0.35
Qatar	48	37	85	881 688	3 745 663	4 627 351	80.95	0.33
Total top 35 economies	14 941	20 793	35 734	374 029 685	952 927 192	1 326 956 877	71.81	95.34
Other owners	2 172	1 816	3 988	22 491 261	42 344 181	64 835 442	65.31	4.66
Total of known economy of ownership	17 113	22 609	39 722	396 520 946	995 271 373	1 391 792 319	71.51	100.00
Others, unknown economy of ownership			7 179			126 317 184		
World Total			46 901			1 518 109 503		

Fonte: "Review of Maritime Transport 2012" UNCTAD

Estrutura de Custos para um Navio Tanque com Porte Bruto de 10.000 toneladas, com 20 anos de vida económica



Fonte: “Review of Maritime Transport 2012” UNCTAD - United Nations Conference on Trade and Development

O consumo de combustível, representando 35% do valor total dos custos, é o factor de maior peso. A tripulação representa o segundo custo mais elevado com uma proporção de 18,5% (considerando uma tripulação de origem turca), seguido das taxas de portos com 10%.

“Automation creates new human weaknesses ... and amplifies existing ones.”

Código ISM

(International Safety Management Code)

Historial

O Código Internacional de Gestão para a Segurança da exploração dos navios e a prevenção da poluição (Código Internacional de Gestão da Segurança - Código ISM) proporciona um quadro de referência para as companhias de navegação na gestão e exploração das suas frotas e promove uma cultura da segurança e a sensibilização para o ambiente no sector dos transportes marítimos.

Definindo a responsabilidade das companhias pela segurança e assegurando uma mais fácil responsabilização dos seus dirigentes, o código procura garantir que é dada prioridade máxima à segurança.

Quando foi adoptado pela IMO, em 4 de Novembro de 1993, o Código ISM não era obrigatório; os Governos foram contudo fortemente instados a aplicá-lo a nível nacional logo que possível e, em todo o caso, a partir de 1 de Junho de 1998. Face à fraca resposta a este apelo, a IMO decidiu, em Maio de 1994, tornar o código obrigatório. A sua aplicação passou a ser obrigatória para os navios-tanque, os navios de passageiros e os graneleiros a partir de 1 de Julho de 1998, no quadro da primeira fase de aplicação. Desde 1 de Julho de 2002, todos os outros navios abrangidos pela Convenção SOLAS, o que exclui apenas os navios mais pequenos que operam no tráfego internacional, o devem aplicar.

O Código ISM faz parte do Capítulo IX da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS). A aplicação do código é obrigatória para as Partes Contratantes da Convenção SOLAS, e para todos os tipos de navios.

Estrutura

Reconhecendo que duas companhias de navegação ou armadores não são iguais, e que os navios operam sob uma grande faixa de condições diferentes, o Código está baseado em princípios gerais e objetivos, expressos em termos amplos, podendo assim ter uma aplicação bastante geral.

Pretende-se que o Código ISM seja flexível e adaptável, a diferentes níveis de conhecimentos e de gestão, tanto em terra como no mar. Efectivamente, o que mais conta para o resultado final, em matéria de segurança e prevenção da poluição, são as atitudes, o compromisso, a competência e a motivação dos indivíduos e das equipas, em todos os níveis.

De acordo com a Convenção SOLAS:

Aplicação

O Código ISM aplica-se a navios, independentemente da data da sua construção, da seguinte forma:

- Navios de passageiros, inclusive embarcações de passageiros de alta velocidade;
- Petroleiros, navios de produtos químicos, navios transportadores de gás, graneleiros e embarcações de transporte de carga de alta velocidade, de arqueação bruta igual a 500GT ou mais;
- Outros navios de carga e unidades móveis de perfuração marítima com arqueação bruta igual a 500GT ou mais.

O Código ISM não se aplica a navios operados por governos, utilizados para fins não comerciais.

Requisitos para a Gestão de Segurança

- As companhias e os navios deverão cumprir as exigências do Código Internacional de Gestão de Segurança, devendo os seus requisitos ser tratados como obrigatórios.
- Os navios deverão ser operados por companhias que possuam um Documento de Conformidade.

Certificação

- Deverá ser emitido um Documento de Conformidade a todas as companhias que cumpram as exigências do Código Internacional de Gestão da Segurança. Este documento deverá ser emitido pela Administração, por uma organização reconhecida pela Administração ou, mediante solicitação da Administração, por outro Governo Contratante.
- Deverá ser mantido a bordo do navio uma cópia do Documento de Conformidade de modo que o comandante possa exibi-lo, quanto solicitado para verificação.
- Será emitido para cada navio, pela Administração ou por uma organização reconhecida pela Administração, um Certificado denominado Certificado de Gestão de Segurança.
- Antes de emitir o Certificado de Gestão de Segurança, a Administração ou a organização reconhecida por ela, verificará se a companhia e a gestão realizada a bordo de navios está de acordo com o sistema de gestão de segurança aprovado.

Verificação e Controle

A Administração, ou outro Governo Contratante, mediante solicitação da Administração ou uma organização reconhecida pela Administração, deverá verificar periodicamente, o funcionamento apropriado do sistema de gestão de segurança do navio.

De acordo com a Legislação Europeia:

O Código ISM aplica-se aos seguintes navios:

- a) Navios de carga que arvoram pavilhão de um Estado-Membro e efectuam viagens internacionais ou domésticas;
- b) Navios de passageiros que arvoram pavilhão de um Estado-Membro e efectuam viagens internacionais;
- c) Navios de passageiros que efectuam viagens domésticas em zonas marítimas das Classes A e B, conforme definido no artigo 4º da Directiva 98/18/CE, qualquer que seja o seu pavilhão;
- d) Ferries ro-ro de passageiros que efectuam serviços regulares com partida ou destino em portos dos Estados-Membros da Comunidade, qualquer que seja o seu pavilhão;
- e) Navios de carga que efectuam serviços de cabotagem com partida ou destino em portos dos Estados-Membros da Comunidade, qualquer que seja o seu pavilhão.

O Código ISM não se aplica aos seguintes navios:

- a) Navios de guerra ou de transporte de tropas;
- b) lates e embarcações de recreio, excepto se forem ou se destinarem a ser tripulados e transportarem mais de 12 passageiros com fins comerciais;
- c) Navios de pesca.

Para implementar o Código ISM e conseguir a respectiva certificação, uma companhia deverá cumprir o disposto no Regulamento (CE) n.º 336/2006 de 15 de Fevereiro de 2006.

Em 16 de Junho de 2008, foi publicado o regulamento (CE) n.º 540/2008, que actualizou os modelos definidos no anexo II do Regulamento (CE) n.º 336/2006.

Uma metodologia a seguir terá, habitualmente, as etapas descritas na tabela da página seguinte.

Etapas de um processo de implementação ISM

ETAPA DO PROCESSO	OBJECTIVOS	ACTIVIDADE
Etapa 1	Implementação em terra	<p>Criação de um Sistema de Gestão de Segurança SMS.</p> <p>Nomeação da Pessoa Designada DPA.</p> <p>Preparação da primeira auditoria interna.</p>
Etapa 2	Certificação Provisória em Terra - DOC (Interim Document of Compliance)	<p>A Companhia solicita a Certificação à Administração.</p> <p>Uma Organização Reconhecida (RO) faz a verificação provisória em nome da Administração.</p> <p>Se a verificação for bem sucedida, é emitido um Documento de Conformidade Provisório.</p>
Etapa 3	Certificação Provisória a Bordo - SMC (Interim Safety Management Certificate)	<p>A companhia, em posse do DOC Provisório, solicita à Administração a Certificação da Gestão da Segurança SMC.</p> <p>Uma Organização Reconhecida (RO) faz a verificação provisória em nome da Administração.</p> <p>Se a verificação for bem sucedida, é emitido um Certificado da Gestão da Segurança Provisório.</p>
Etapa 4	Certificação DOC e SMC	<p>Tanto em terra como a bordo, é necessário uma auditoria, que irá determinar se deve ou não, ser emitido o respectivo DOC e SMC.</p> <p>Esta verificação ocorre 5 a 6 meses após a auditoria inicial.</p>
Etapa 5	Auditorias Internas	<p>A companhia deverá realizar auditorias internas, para verificar se as atividades relacionadas com a segurança e a prevenção da poluição, são conformes com o SMS.</p> <p>Implementação de Acções Correctivas adequadas, para corrigir as anomalias detectadas.</p>
Etapa 6	Auditorias Externas	<p>O DOC deverá ser objecto de verificação anual, pela Administração, ou Organização Reconhecida (RO)</p> <p>O SMC deverá ser objecto de, pelo menos uma verificação, pela Administração ou Organização Reconhecida (RO), a cada 2 ou 3 anos</p>

Fonte: "THE ISM CODE" NOVAVERITAS

Quando uma Companhia faz prova que cumpre o ISM, tanto em terra como no navio, são-lhe emitidos dois Certificados: o Document of Compliance (DOC) e o Safety Management Certificate (SMC), que atestam a sua conformidade com o Código ISM.

Estes documentos são válidos por um período máximo de 5 anos, a partir da data de emissão, e poderão ser emitidos por uma das seguintes entidades:

- Pela Administração;
- Por uma organização reconhecida pela Administração;
- Por outro Governo Aderente à Convenção (se solicitado pela Administração).

O documento de conformidade, o certificado de gestão da segurança, o documento de conformidade provisório e o certificado provisório de gestão da segurança, deverão obedecer aos modelos que figuram no regulamento. Caso a língua utilizada não seja o inglês ou o francês, o texto deverá incluir uma tradução numa destas línguas.

“It takes 10 years to become an expert - and there are no short-cuts.”

Documento de Conformidade (DOC)

Uma cópia do DOC, apesar de não ser necessário estar autenticada nem validada, deve estar sempre disponível em todos os navios. O Comandante pode ser solicitado a apresentá-lo à Administração ou a uma Organização Reconhecida (RO).

Validade

O DOC será válido, apenas para os tipos de navios expressamente indicados no mesmo. Deverá ser efetuada uma verificação anual 3 meses antes, ou depois do aniversário do Documento. Esta verificação é feita pelas entidades que emitem o documento.

Cancelamento

O DOC será cancelado, se a verificação anual não for feita, ou se houver evidências de grandes falhas relativas ao ISM. O cancelamento é efectuado pela Administração ou, se solicitado, pelo Governo Contratante que emitiu o documento. Todos os SMS e SMS Provisórios serão cancelados, se o DOC for cancelado.

Renovação

Se a verificação de renovação for realizada no prazo estabelecido, o novo documento será válido por um período não superior a 5 anos.

Certificado de Gestão de Segurança (SMC)

Este Certificado é passado a cada navio individualmente. O Certificado de Gestão de Segurança é emitido se se verificar que a Companhia e o SMS do navio estão de acordo com o Sistema de Gestão de Segurança aprovado.

Validade

O SMC está condicionado, a pelo menos uma verificação intermédia. Por exemplo: Se a validade do documento for de 5 anos e apenas for necessário uma verificação, esta deverá ser efectuada entre o 2º e o 3º aniversário.

Cancelamento

O SMC poderá ser cancelado, se houver evidências de grandes falhas relativas ao ISM, ou se o DOC for cancelado. O cancelamento é efectuado pela Administração ou, se solicitado, pelo Governo Contratante que emitiu o documento.

Renovação

Se a verificação de renovação, for realizada no prazo estabelecido, o novo documento será válido por um período não superior a 5 anos.

Se a verificação estiver concluída mas, por alguma razão, não for possível colocar o novo SMC a bordo, antes da data de expiração do actual Certificado, a Administração, ou uma organização reconhecida pela Administração, pode endossar o Certificado existente e este passa a ser válido por um período máximo de 5 meses após a sua expiração.

Se no momento em que o SMC expirar, o navio não estiver no porto em que irá fazer a verificação, a Administração poderá, nos casos em que parece razoável e apropriado, prolongar a data de validade do Certificado. Este prolongamento não pode exceder 3 meses e será apenas válido para a viagem até ao porto em que se irá fazer a verificação. Assim que o navio chegar ao porto, não o deve deixar sem que um novo SMC tenha sido emitido.

Certificação Provisória

DOC Provisório

Um DOC Provisório é emitido com o objetivo de facilitar a implementação do ISM, quando uma Companhia é fundada ou quando são acrescentados novos tipos de navios a um DOC já existente.

Este documento só pode ser emitido, se se verificar que a Companhia tem um SMS de acordo com o ISM e que mostre planos para a sua implementação, dentro de 12 meses, prazo máximo de validade de um DOC Provisório.

SMC Provisório

Um SMC Provisório pode ser emitido para novos navios na entrega, quando a Companhia assume a responsabilidade pela operação de um novo navio ou quando o navio muda de bandeira.

O SMC Provisório tem uma validade de 6 meses. No entanto, em casos especiais, a Administração pode solicitar a outro Governo Aderente à Convenção, o prolongamento por mais 6 meses.

Para se emitir um SMC Provisório deve-se verificar se:

- O DOC, ou o DOC Provisório, corresponde ao navio envolvido;
- O SMS fornecido pela companhia para o navio foi avaliado para o DOC e encontra-se de acordo com o ISM;
- A Companhia tenha a auditoria interna ao navio planeada dentro dos próximos 3 meses;
- O Comandante e os oficiais estão familiarizados com o SMS e com as acções planeadas para a sua implementação;
- As instruções essenciais são fornecidas antes da partida do navio;
- As informações acerca do SMS, estão num idioma que é compreendido por toda a tripulação.

Sistema de Gestão da Segurança

SMS (Safety Management System)

Conforme descrito anteriormente, a IMO através do ISM, referido no Cap. IX da SOLAS, obriga à implementação de um Sistema de Gestão da Segurança (Safety Management System - SMS) na companhia e nos navios que esta gere, como forma de aumentar a segurança dos tripulantes, passageiros, navios e carga, para além da preservação do meio ambiente marinho.

Este sistema deve ser elaborado em conformidade com as regras, regulamentos e legislação em vigor, devendo ser tomados em consideração os códigos, guidelines e documentos recomendados pela IMO, Sociedades Classificadoras, Administrações e organizações ligadas à indústria marítima.

Isto obriga as companhias a documentar os seus processos de gestão e operação para garantir que as condições, atividades e tarefas, em terra e a bordo, afetando a segurança e proteção ambiental, sejam planeadas, organizadas e executadas de acordo com os requisitos estabelecidos. É assim possível às companhias verificarem, através da comparação com o sistema documentado, a sua performance identificando as falhas e as áreas a melhorar.

Através da clara definição de tarefas por Procedimentos, Instruções de Trabalho, Formulários e Checklists, o SMS estabelece salvaguardas contra todos os riscos identificados, melhorando continuamente as capacidades de gestão da segurança do pessoal de terra e de bordo, incluindo a preparação para situações de emergência relacionadas tanto com a segurança como a proteção ambiental.

Como consequência imediata pela implementação e desenvolvimento deste sistema e com o estabelecimento de uma cultura de segurança, as companhias verificarão uma redução de incidentes que afectam as pessoas, o ambiente ou a propriedade (o navio, o seu equipamento ou a carga), beneficiando também em termos de:

- Melhoria da consciencialização do pessoal quanto à segurança e protecção ambiental, bem como das suas capacidades em geri-la;
- Aumento da confiança dos clientes;
- Redução de custos, devidos a interrupções da produção, aumentando a eficácia e a produtividade;
- Diminuição dos prémios de seguro;
- Diminuição da exposição a reclamações no caso de acidente ou reclamação.

Uma vez que não existem duas empresas de navegação, ou armadores iguais, e que os navios operam num leque de condições muito diferentes, cada SMS deve ser dinâmico, documentado e adaptado ao navio, devendo explicitar, claramente, os seguintes itens:

- Política de segurança e proteção ambiental;
- Níveis definidos de responsabilidades e autoridade;
- Instruções de Trabalho e Procedimentos Operacionais, para assegurar a operação segura e a protecção ambiental, em cumprimento com a legislação internacional e do país da bandeira;
- Procedimentos para relatar acidentes e não conformidades, com as provisões deste Código;
- Procedimentos com vista à preparação e resposta a situações de emergência;
- Procedimentos para auditoria interna e revisões de gestão de qualidade.

Política de segurança e protecção ambiental

A política de segurança e proteção ambiental, demonstrando o empenho da gestão de topo, deverá ser assinada pelo administrador executivo, ou outra pessoa ao mesmo nível, assegurando que é implementada, mantida e revista periodicamente, para assegurar que se mantém efectiva e actual.

Essa política deve descrever de forma clara a finalidade do SMS e delinear a estratégia e plano de acção, para atingir os objetivos do mesmo, para que todos os empregados dos diferentes níveis da organização, quer a bordo quer em terra, compreendam o seu conteúdo e o empenho demonstrado pela gestão de topo.

A política deve encorajar o melhoramento contínuo, na preparação para a segurança e capacidades de gestão de segurança. Deve acautelar-se a interacção desta política com outras já existentes.

Definição de responsabilidades

Deverão existir registos detalhados do proprietário, do operador (se diferente do proprietário), e do empregador (se diferente do proprietário).

A companhia, ou operador do navio, deve definir e documentar a responsabilidade, autoridade e inter-relação de todo o pessoal que gere, executa e verifica o trabalho relacionado ou afectando a segurança e prevenção da poluição, garantindo que os que estão envolvidos na gestão da segurança e protecção ambiental estão devidamente qualificados e motivados para fazerem o sistema funcionar efectivamente.

Pessoa Designada

A responsabilidade e autoridade da pessoa designada, deve incluir a ligação entre o navio e pessoal de terra e a monitorização dos aspectos da segurança e prevenção da poluição de cada navio, assegurando que os recursos e adequados apoios de terra são aplicados.

Para qualquer sistema de gestão ser mantido correctamente, é necessário que:

- A sua eficácia e grau de implementação sejam verificados;
- As deficiências sejam relatadas ao nível de gestão correto;
- As pessoas responsáveis pela rectificação das deficiências estejam identificadas.

A pessoa designada deve ser devidamente qualificada e experiente, nos aspectos de controlo de segurança e poluição e deve ser plenamente conhecedora da política de segurança e protecção ambiental.

A pessoa designada deve ter independência e autoridade.

Comandante

Deve estar estabelecido no SMS, que o Comandante recebe da Companhia a Autoridade e Responsabilidade do Comandante (*Master's Authority and Responsibility*). Tem autoridade e responsabilidade máximas, para tomar medidas relacionadas com a segurança e prevenção da poluição e para requerer a assistência da Companhia, se necessário.

Deve estar claramente definida e documentada a responsabilidade no que respeita a:

- Implementar a política de segurança e prevenção da poluição;
- Motivar a tripulação na observância dessa política;
- Emitir ordens e instruções apropriadas de uma forma clara e simples;
- Verificar que os requisitos específicos são observados;
- Rever o SMS e relatar as suas deficiências para os gestores em terra.

‘a little knowledge is a dangerous thing’

Recursos e Pessoal

A companhia deve assegurar que o Comandante é devidamente qualificado e que está familiarizado com o SMS, assim como assegurar que o navio é operado por pessoal qualificado, certificado e clinicamente apto.

Deverão ser criados procedimentos, para fornecer informações claras aos novos tripulantes ou a pessoal transferido de outras funções, relacionadas com a segurança e protecção ambiental. Essas informações deverão estar devidamente identificadas e documentadas.

A companhia deverá assegurar que todo o pessoal envolvido no SMS, tanto a bordo como em terra, tem definições precisas e compreensão clara das Regras, Regulamentos, Códigos e Instruções, sobre as suas responsabilidades e autoridade, bem como também das suas funções, através de Descrição de Funções (*Job Descriptions*).

A companhia deve estabelecer e manter procedimentos, para identificar e fornecer a formação necessária ao SMS, assegurando que essa formação é ministrada ao pessoal numa linguagem de trabalho ou língua por eles compreendida.

A companhia deve assegurar que a tripulação é capaz de comunicar efectivamente, na execução dos seus deveres relacionados com o SMS.

Instruções de Trabalho e Procedimentos Operacionais

A companhia deve estabelecer procedimentos que detalhem os planos e instruções operacionais, incluindo *checklists* se julgado necessário, que digam respeito à segurança e prevenção da poluição. As diferentes tarefas deverão ser atribuídas a pessoal devidamente qualificado. Esta informação deverá ser facilmente compreendida por todo o pessoal envolvido.

Planeamento e Resposta a Emergências

A companhia deve estabelecer procedimentos para identificar, descrever e responder a potenciais emergências a bordo, criando planos de contingência que contemplem as diversas situações, quer em terra quer no mar.

Deverão ser estabelecidos programas de treino para preparação de acções de emergência.

O SMS deve providenciar medidas que assegurem que a companhia estará apta a responder, a qualquer momento, a perigos, acidentes e situações de emergência envolvendo os seus navios.

Relatórios e Análise de Não-Conformidades Acidentes e Ocorrências Perigosas

O SMS deve incluir procedimentos que garantam que não conformidades, acidentes e ocorrências perigosas, são comunicadas à companhia, investigadas e analisadas, com o objetivo de melhoria da segurança e prevenção da poluição.

A companhia deve estabelecer procedimentos para a implementação de acções corretivas.

Manutenção do Navio e Equipamento

A companhia deve estabelecer procedimentos de manutenção, para assegurar que o navio é mantido em conformidade com os requisitos regulamentares e com os requisitos adicionais por ela implementados.

Ao respeitar esses requisitos, a companhia assegura que:

- As inspecções são efetuadas a intervalos regulares e apropriados;
- Qualquer não conformidade é relatada, juntamente com a sua causa, se conhecida;
- São tomadas acções corretivas apropriadas, mantendo-se a integridade do navio e dos seus equipamentos;
- É mantido um registo dessas atividades.

Documentação

A companhia deve implementar e manter procedimentos de registo e controlo de informações e documentos relacionados com o SMS.

Deverá ser assegurado que:

- Os documentos em vigor estão disponíveis nos locais necessários;
- Alterações a documentos são revistas e aprovadas por pessoal autorizado para o efeito;
- Os documentos obsoletos são prontamente removidos do sistema.

A documentação usada para descrever o SMS, deve ser referida como Manual de Gestão da Segurança, e ser mantida da forma que a companhia considerar mais eficaz. Cada navio deve possuir a documentação relativa ao mesmo.

Verificação, Revisão e Avaliação

A companhia deve levar a cabo Auditorias Internas e/ou Externas regulares, para verificar se as actividades de segurança e prevenção da poluição cumprem com o SMS. Tanto as Auditorias como as acções correctivas, deverão ser efectuadas de acordo com os procedimentos documentados.

O SMS deve ser periodicamente revisto, para se avaliar a sua eficácia face aos procedimentos estabelecidos.

O pessoal que efectua as auditorias deve, sempre que possível, ser independente das áreas auditadas.

Os relatórios das auditorias e revisões, devem ser do conhecimento de todo o pessoal com responsabilidade da área envolvida, para que os gestores das áreas auditadas possam, em tempo oportuno, implementar acções correctivas às deficiências encontradas.

Devido à complexidade e extensão de um Manual SMS, não é possível descrevê-lo pormenorizadamente nesta publicação.

Apresentamos no entanto, na bibliografia, dois documentos extensivos, publicados pela *US Coast Guard* e pela *Maritime Safety Queensland*, que ilustram essa mesma complexidade e quais os requisitos a cumprir.

Código ISM - Texto original

O código é constituído por duas Partes:

Parte A - Implementação

Parte B - Certificação e Verificação

Parte A - IMPLEMENTAÇÃO

1. GENERALIDADES

1.1. Definições

As definições que se seguem são aplicáveis às Partes A e B do presente código.

1.1.1. «Código Internacional de Gestão da Segurança (Código ISM)»: o Código Internacional de gestão para a segurança da exploração dos navios e a prevenção da poluição.

1.1.2. «Companhia»: o proprietário do navio ou qualquer outra organização ou pessoa, como o gestor de navios ou o afretador em casco nu, que tenha assumido, perante o proprietário, a responsabilidade pela exploração do navio e que, ao fazê-lo, concordou em cumprir todos os deveres e obrigações impostos pelo código.

1.1.3. «Administração»: o Governo do Estado cujo pavilhão o navio está autorizado a arvorar.

1.1.4. «Sistema de gestão da segurança»: um sistema estruturado e documentado que permite ao pessoal da companhia aplicar eficazmente a política de segurança e de protecção do ambiente da companhia.

1.1.5. «Documento de conformidade»: o documento emitido para as companhias que satisfazem as prescrições do presente código.

1.1.6. «Certificado de gestão da segurança»: o documento emitido para os navios e que atesta que a companhia e a sua gestão a bordo operam em conformidade com o sistema de gestão da segurança aprovado.

1.1.7. «Prova objectiva»: qualquer informação quantitativa ou qualitativa, registo ou declaração de factos, relativos à segurança ou à existência e aplicação de um elemento do SGS, baseado em observações, medições ou ensaios e que pode ser verificado.

1.1.8. «Observação»: uma declaração de factos feita por ocasião de uma auditoria da gestão da segurança e suportada por provas objectivas.

1.1.9. «Inconformidade»: uma situação observada e relativamente à qual provas objectivas indicam que não foi cumprida uma prescrição específica.

1.1.10. «Inconformidade grave»: uma irregularidade identificável que representa uma ameaça grave para a segurança do pessoal ou do navio ou um risco grave para o ambiente e requer medidas correctivas imediatas, incluindo a não aplicação efectiva e sistemática de uma prescrição do presente código.

1.1.11. «Aniversário»: a data anual correspondente à data de expiração do documento ou certificado considerado.

1.1.12. «Convenção»: a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974, conforme alterada.

1.2. Objectivos

1.2.1. São objectivos do código garantir a segurança no mar e prevenir os danos corporais ou a perda de vidas humanas, assim como evitar danos ao ambiente, em particular ao meio marinho, e danos materiais.

1.2.2. Os objectivos da companhia a nível da gestão da segurança deverão consistir, nomeadamente, em:

1.2.2.1. proporcionar práticas de exploração e um ambiente de trabalho seguros nos navios;

1.2.2.2. estabelecer medidas de segurança contra todos os riscos identificados e

1.2.2.3. melhorar continuamente as competências do pessoal de terra e de bordo em matéria de gestão da segurança, incluindo a preparação para situações de emergência relacionadas quer com a segurança quer com a protecção do ambiente.

1.2.3. O sistema de gestão da segurança deverá garantir:

1.2.3.1. o cumprimento das regras e regulamentos obrigatórios e

1.2.3.2. a tomada em consideração dos códigos aplicáveis e das directrizes e normas recomendadas pela Organização, as Administrações, as sociedades de classificação e as organizações do sector marítimo.

1.3. Aplicação

As prescrições do presente código podem ser aplicadas a todos os navios.

1.4. Requisitos funcionais de um sistema de gestão da segurança (SGS)

Cada companhia deverá desenvolver, aplicar e manter um SGS que inclua os seguintes requisitos funcionais:

1.4.1. uma política de segurança e de protecção do ambiente;

1.4.2. instruções e procedimentos para a exploração segura dos navios e a protecção do ambiente, em conformidade com a legislação pertinente, quer internacional quer do Estado de bandeira;

1.4.3. níveis de autoridade bem definidos e vias de comunicação entre o pessoal de terra, entre o pessoal de bordo e entre ambos;

1.4.4. procedimentos para a comunicação de acidentes e de inconformidades com as disposições do presente código;

1.4.5. procedimentos para a preparação e a intervenção em situações de emergência e

1.4.6. procedimentos de auditoria interna e de controlo da gestão.

2. POLÍTICA DE SEGURANÇA E DE PROTECÇÃO DO AMBIENTE

2.1. A companhia deverá estabelecer uma política de segurança e de protecção do ambiente que defina como alcançar os objectivos enunciados no ponto 1.2.

2.2. A companhia deverá garantir que essa política é aplicada e mantida a todos os níveis da organização, quer nos navios quer em terra.

3. RESPONSABILIDADES E AUTORIDADE DA COMPANHIA

3.1. Se a entidade responsável pela exploração do navio não for o proprietário, este deverá comunicar à Administração a identificação completa dessa entidade e todos os elementos que lhe digam respeito.

3.2. A companhia deverá definir e estabelecer por escrito as responsabilidades, autoridade e inter-relacionamento de todo o pessoal que dirige, executa e verifica as actividades relacionadas com a segurança e a prevenção da poluição ou que nestas se repercutem.

3.3. A companhia é responsável por garantir a disponibilidade de recursos e de apoio em terra que permitam à pessoa ou pessoas designadas o desempenho das respectivas funções.

4. PESSOA OU PESSOAS DESIGNADAS

Para garantir a segurança da exploração de cada navio e assegurar a ligação com as pessoas a bordo, cada companhia deverá designar, conforme adequado, uma ou mais pessoas em terra com acesso directo ao mais alto nível da direcção. A responsabilidade e a autoridade da pessoa ou pessoas designadas deverão incluir a supervisão dos aspectos da exploração de cada navio relacionados com a segurança e a prevenção da poluição e assegurar a disponibilidade de recursos e apoio em terra adequados, de acordo com as necessidades.

5. RESPONSABILIDADES E AUTORIDADE DO COMANDANTE

5.1. A companhia deverá definir e estabelecer por escrito de forma clara as responsabilidades do comandante no que respeita:

5.1.1. à aplicação da política da companhia em matéria de segurança e de protecção do ambiente;

5.1.2. à motivação da tripulação para o cumprimento dessa política;

5.1.3. à comunicação das ordens e instruções necessárias de modo claro e simples;

5.1.4. à verificação do cumprimento dos requisitos especificados e

5.1.5. à análise do SGS e à comunicação das respectivas lacunas à direcção em terra.

5.2. A companhia deverá garantir que o SGS aplicado a bordo do navio demarca expressamente a autoridade do comandante. A companhia deverá estabelecer no SGS que o comandante tem a autoridade suprema e a responsabilidade por tomar decisões em matéria de segurança e prevenção da poluição e por solicitar à companhia a assistência que for necessária.

6. RECURSOS E PESSOAL

6.1. A companhia deverá garantir que o comandante:

6.1.1. possui as qualificações necessárias para comandar;

6.1.2. conhece perfeitamente o SGS da companhia e

6.1.3. conta com o apoio necessário para desempenhar com segurança as suas funções.

6.2. A companhia deverá garantir que cada navio é lotado com marítimos qualificados, certificados e medicamente aptos em conformidade com os requisitos nacionais e internacionais aplicáveis.

6.3. A companhia deverá estabelecer procedimentos que garantam que o pessoal recém-contratado ou afectado a novas funções relacionadas com a segurança e a protecção do ambiente é devidamente instruído nas suas funções.

As instruções que seja essencial fornecer previamente à largada do navio deverão ser identificadas, estabelecidas por escrito e transmitidas.

6.4. A companhia deverá garantir que todo o pessoal envolvido no SGS tem entendimento adequado das regras, regulamentos, códigos e directrizes relevantes.

6.5. A companhia deverá estabelecer e manter procedimentos para determinar que formação poderá ser necessária para o SGS e garantir que todo o pessoal envolvido recebe essa formação.

6.6. A companhia deverá estabelecer procedimentos para que os membros do pessoal do navio possam dispor das informações necessárias sobre o SGS numa língua de trabalho ou em línguas que compreendam.

6.7. A companhia deverá garantir que os membros do pessoal do navio são capazes de comunicar eficazmente entre si para a execução das tarefas relacionadas com o SGS.

7. ELABORAÇÃO DE PLANOS PARA AS OPERAÇÕES DE BORDO

A companhia deverá estabelecer procedimentos para a elaboração de planos e instruções, incluindo listas de verificação se for caso disso, para as operações de bordo essenciais relacionadas com a segurança do navio e a prevenção da poluição. As várias tarefas deverão ser definidas e atribuídas a pessoal qualificado.

8. PREPARAÇÃO PARA SITUAÇÕES DE EMERGÊNCIA

8.1. A companhia deverá estabelecer procedimentos para a identificação, descrição e resposta a situações de emergência potenciais a bordo.

8.2. A companhia deverá estabelecer programas de treinos e exercícios de preparação para intervenções de emergência.

8.3. O SGS deverá prever medidas para assegurar que a organização da companhia está apta a dar resposta, em qualquer momento, a perigos, acidentes e situações de emergência em que os seus navios estejam envolvidos.

9. COMUNICAÇÃO E ANÁLISE DE INCONFORMIDADES, ACIDENTES E OCORRÊNCIAS POTENCIALMENTE PERIGOSAS

9.1. O SGS deverá prever procedimentos que garantam que as inconformidades, acidentes e ocorrências potencialmente perigosas são comunicados à companhia, investigados e analisados, com o objectivo de reforçar a segurança e a prevenção da poluição.

9.2. A companhia deverá estabelecer procedimentos para a aplicação de medidas correctivas.

10. MANUTENÇÃO DO NAVIO E DO EQUIPAMENTO

10.1. A companhia deverá estabelecer procedimentos que garantam que a manutenção do navio é feita em conformidade com as regras e regulamentos

relevantes e com os requisitos suplementares que eventualmente tenha estabelecido.

10.2. Para dar cumprimento a estas disposições, a companhia deverá garantir que:

10.2.1. são realizadas inspecções a intervalos adequados;

10.2.2. todas as inconformidades, bem como as respectivas causas, se conhecidas, são comunicadas;

10.2.3. são tomadas as medidas correctivas necessárias e

10.2.4. são conservados registos destas actividades.

10.3. A companhia deverá estabelecer, a nível do SGS, procedimentos para a identificação dos equipamentos e sistemas técnicos cuja avaria imprevista possa dar origem a situações perigosas. O SGS deverá prever medidas específicas para o reforço da fiabilidade desses equipamentos e sistemas. Tais medidas deverão incluir o ensaio regular dos dispositivos de emergência e dos equipamentos ou sistemas técnicos que não são utilizados em permanência.

10.4. As inspecções referidas no ponto 10.2 e as medidas referidas no ponto 10.3 deverão fazer parte da manutenção de rotina do navio.

11. DOCUMENTAÇÃO

11.1. A companhia deverá estabelecer e manter procedimentos de controlo de todos os documentos e dados relevantes para o SGS.

11.2. A companhia deverá garantir que:

11.2.1. os documentos válidos estão disponíveis em todos os locais pertinentes;

11.2.2. as alterações aos documentos são analisadas e aprovadas por pessoal autorizado e

11.2.3. os documentos obsoletos são prontamente retirados de circulação.

11.3. Os documentos utilizados para descrever e aplicar o SGS poderão ser designados por "manual de gestão da segurança". A documentação deverá ser conservada na forma que a companhia considerar mais adequada. Cada navio deverá ter a bordo toda a documentação que lhe disser respeito.

12. VERIFICAÇÃO, ANÁLISE E AVALIAÇÃO PELA COMPANHIA

12.1. A companhia deverá realizar auditorias internas para verificar se as actividades relacionadas com a segurança e a prevenção da poluição são conformes com o SGS.

12.2. A companhia deverá avaliar periodicamente a eficácia do SGS e proceder, quando necessário, à sua revisão em conformidade com os procedimentos que tenha estabelecido.

12.3. As auditorias deverão ser realizadas e as eventuais medidas correctivas tomadas em conformidade com procedimentos documentados.

12.4. O pessoal que efectua as auditorias deverá ser alheio aos sectores a auditar, a menos que tal seja impraticável devido à dimensão e natureza da companhia.

12.5. Os resultados das auditorias e análises deverão ser disponibilizados a todo o pessoal com responsabilidades no sector em questão.

12.6. O pessoal dirigente responsável pelo sector auditado deverá tomar medidas atempadas para corrigir as anomalias detectadas.

Parte B - CERTIFICAÇÃO E VERIFICAÇÃO

13. CERTIFICAÇÃO E VERIFICAÇÃO PERIÓDICA

13.1. O navio deverá ser explorado por uma companhia para a qual tenha sido emitido um documento de conformidade, ou um documento de conformidade provisório em conformidade com o ponto 14.1, pertinente para esse navio.

13.2. Para cada companhia que satisfaça as prescrições do presente código deverá ser emitido um documento de conformidade pela Administração, uma organização por esta reconhecida ou, a pedido da Administração, outro Governo contratante da Convenção, por um período especificado pela Administração e que não deverá exceder cinco anos. Esse documento deverá ser aceite como prova de que a companhia tem capacidade para cumprir as prescrições do presente código.

13.3. O documento de conformidade será válido apenas para os tipos de navios nele expressamente indicados. Tal indicação deverá ter por base os tipos de navios abrangidos pela verificação inicial. Só deverão ser incluídos outros tipos de navios após verificação da capacidade da companhia para satisfazer as prescrições do presente código a eles aplicáveis. Os tipos de navios, neste contexto, são os referidos na regra IX/1 da Convenção.

13.4. A validade de um documento de conformidade deverá ser objecto de verificação anual pela Administração, uma organização por esta reconhecida ou, a pedido da Administração, outro Governo contratante, nos três meses anteriores ou posteriores ao seu aniversário.

13.5. O documento de conformidade deverá ser retirado pela Administração ou, a pedido desta, pelo Governo contratante que o emitiu, quando a verificação anual prevista no ponto 13.4 não for requerida ou haja provas de inconformidade grave com o presente código.

13.5.1. Caso o documento de conformidade seja retirado, todos os certificados de gestão da segurança e/ou certificados provisórios de gestão da segurança conexos o deverão ser igualmente.

13.6. A bordo do navio deverá ser conservada cópia do documento de conformidade, a fim de que o comandante, se a isso solicitado, o possa apresentar para efeitos de verificação pela Administração, ou por uma organização por esta reconhecida, ou do controlo previsto na regra IX/6.2 da Convenção. A cópia do documento não terá de ser autenticada ou certificada.

13.7. Para cada navio deverá ser emitido um certificado de gestão da segurança pela Administração, uma organização por esta reconhecida ou, a pedido da Administração, outro Governo contratante, por um período que não deverá exceder cinco anos. O certificado será emitido após verificação de que a companhia e a sua gestão a bordo operam em conformidade com o sistema de gestão da segurança aprovado. O certificado deverá ser aceite como prova de que a companhia satisfaz as prescrições do presente código.

13.8. A validade do certificado de gestão da segurança deverá ser objecto de pelo menos uma verificação intermédia pela Administração, uma organização por esta reconhecida ou, a pedido da Administração, outro Governo contratante. Caso se preveja uma única verificação intermédia e o período de validade do

certificado seja cinco anos, tal verificação deverá realizar-se entre o segundo e terceiro aniversários do certificado.

13.9. Adicionalmente ao prescrito no ponto 13.5.1, o certificado de gestão da segurança deverá ser retirado pela Administração ou, a pedido desta, pelo Governo contratante que o emitiu, quando a verificação intermédia prevista no ponto 13.8 não for requerida ou haja provas de inconformidade grave com o presente código.

13.10. Não obstante as prescrições dos pontos 13.2 e 13.7, quando a verificação de renovação se realize nos três meses anteriores à data de expiração do documento de conformidade ou do certificado de gestão da segurança existente, o novo documento ou certificado deverá ser válido a partir da data de realização da verificação de renovação e por um período não superior a cinco anos a contar da data de expiração do documento ou certificado existente.

13.11. Quando a verificação de renovação se realize mais de três meses antes da data de expiração do documento de conformidade ou do certificado de gestão da segurança existente, o novo documento ou certificado deverá ser válido a partir da data de realização da verificação de renovação e por um período não superior a cinco anos a contar desta data.

14. CERTIFICAÇÃO PROVISÓRIA

14.1 A fim de facilitar a aplicação inicial do presente código, poderá ser emitido um documento de conformidade provisório nos seguintes casos:

.1 a companhia acaba de se constituir ou

.2 novos tipos de navios devem ser incluídos num documento de conformidade existente, após verificação de que a companhia dispõe de um sistema de gestão da segurança que satisfaz os objectivos enunciados no ponto 1.2.3 do presente código, na condição de que a companhia demonstre ter planos para aplicar um SGS que satisfaça todas as prescrições do presente código durante o período de validade do documento de conformidade provisório. Tal documento de conformidade provisório deverá ser emitido pela Administração, uma organização por esta reconhecida ou, a pedido da Administração, outro Governo contratante, por um período que não deverá exceder doze meses. A bordo do navio deverá ser conservada cópia do documento de conformidade provisório, a fim de que o comandante, se a isso solicitado, o possa apresentar para efeitos de verificação pela Administração, ou por uma organização por esta reconhecida, ou do controlo previsto na regra IX/6.2 da Convenção. A cópia do documento não terá de ser autenticada ou certificada.

14.2 Poderá ser emitido um certificado provisório de gestão da segurança:

.1 para os navios novos, por ocasião da entrega;

.2 quando a companhia assume a responsabilidade pela exploração de um navio que não explorava anteriormente ou

.3 quando o navio muda de bandeira.

Tal certificado provisório deverá ser emitido pela Administração, uma organização por esta reconhecida ou, a pedido da Administração, outro Governo contratante, por um período que não deverá exceder seis meses.

14.3. A Administração ou, a seu pedido, outro Governo contratante poderá, em casos especiais, prorrogar a validade de um certificado provisório de gestão da

segurança por um período que não deverá exceder seis meses a contar da data de expiração do mesmo.

14.4 Poderá ser emitido um certificado provisório de gestão da segurança após verificação de que:

- .1 o documento de conformidade, ou o documento de conformidade provisório, é pertinente para o navio considerado;
- .2 o sistema de gestão da segurança estabelecido pela companhia para o navio considerado compreende os elementos essenciais do presente código e foi avaliado por ocasião da auditoria efectuada para efeitos da emissão do documento de conformidade ou objecto de demonstração para efeitos da emissão do documento de conformidade provisório;
- .3 a companhia planeia realizar uma auditoria do navio no prazo de três meses;
- .4 o comandante e os oficiais estão familiarizados com o sistema de gestão da segurança e as disposições previstas para a sua aplicação;
- .5 as instruções consideradas essenciais são transmitidas antes da largada do navio e
- .6 a informação pertinente sobre o sistema de gestão da segurança é fornecida numa língua de trabalho ou em línguas que o pessoal do navio compreenda.

15. VERIFICAÇÃO

15.1. As verificações previstas no presente código deverão ser realizadas segundo procedimentos que a Administração considere aceitáveis, tendo em conta as directrizes elaboradas pela Organização.

16. MODELOS DOS CERTIFICADOS

16.1. O documento de conformidade, o certificado de gestão da segurança, o documento de conformidade provisório e o certificado provisório de gestão da segurança deverão obedecer aos modelos que figuram no apêndice do código ISM*. Caso a língua utilizada não seja inglês ou francês, o texto deverá incluir uma tradução numa destas línguas.

16.2. Adicionalmente às prescrições do ponto 13.3, os tipos de navios indicados no documento de conformidade, ou no documento de conformidade provisório, poderão ser objecto de averbamentos para indicar as eventuais restrições operacionais dos navios descritas no sistema de gestão da segurança.

*** Para obter os modelos do documento de conformidade e certificados, consultar os seguintes documentos:**

Código ISM - Regulamento (CE) nº 336/2006

www.transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2013/12/ism_ce-336_2006.pdf

Código ISM - Regulamento (CE) nº 540/2008

www.transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2013/12/ism_ce-540_2008.pdf

Disposições relativas à aplicação do Código Internacional de Gestão da Segurança (Código ISM) destinadas às Administrações

Parte A - Disposições gerais

1.1. Ao efectuarem as verificações e certificações requeridas pelo Código ISM para os navios abrangidos pelo presente regulamento, os Estados-Membros devem observar as prescrições e normas estabelecidas na Parte B do presente Título.

1.2. Os Estados-Membros devem igualmente ter em conta as directrizes revistas para a aplicação do Código Internacional de Gestão da Segurança (Código ISM) pelas Administrações, adoptadas pela IMO por meio da Resolução A.913(22) de 29 de Novembro de 2001, na medida em que a Parte B do presente título as não contemple.

Parte B - Certificação e normas

1. Aceitação e reconhecimento dos documentos de conformidade provisórios e dos certificados provisórios de gestão da segurança

1.1. Os documentos de conformidade provisórios e os certificados provisórios de gestão da segurança conformes com as disposições do presente regulamento e emitidos pela Administração de um Estado-Membro, ou por uma organização reconhecida que actue em seu nome, serão aceites pelos outros Estados-Membros.

1.2. Os documentos de conformidade provisórios e os certificados provisórios de gestão da segurança emitidos pelas Administrações de países terceiros, ou em seu nome, serão reconhecidos pelos Estados-Membros se estes considerarem que tais documentos e certificados atestam a conformidade com as disposições do presente regulamento.

2. PROCESSO DE CERTIFICAÇÃO

2.1. O processo de certificação para a emissão de um documento de conformidade para uma companhia e de um certificado de gestão da segurança para um navio deve ser executado de acordo com as disposições a seguir estabelecidas.

2.2. O processo de certificação deverá, regra geral, compreender as seguintes etapas:

1. verificação inicial,
2. verificação anual ou intermédia,
3. verificação de renovação e
4. verificação adicional.

Estas verificações serão realizadas a pedido da companhia, apresentado à Administração ou à organização reconhecida que actua em nome da Administração.

2.3. As verificações devem incluir uma auditoria do sistema de gestão da segurança.

- 2.4. Para realizar a auditoria será designado um auditor-chefe e, se for caso disso, constituída uma equipa auditora.
- 2.5. O auditor-chefe designado deve estabelecer contacto com a companhia e elaborar um plano de auditoria.
- 2.6. Será preparado um relatório de auditoria sob a direcção do auditor-chefe, que será responsável pela exactidão e exaustividade do relatório.
- 2.7. O relatório de auditoria deve incluir o plano da auditoria, a identificação dos membros da equipa auditora, as datas, a identificação da companhia, os registos das observações e inconformidades, bem como observações sobre a eficácia do sistema de gestão da segurança para assegurar a realização dos objectivos especificados.

3. NORMAS DE GESTÃO

- 3.1. Os auditores ou a equipa de auditoria encarregues de verificar o cumprimento do Código ISM devem ser competentes no que respeita a:
1. garantir o cumprimento das regras e regulamentos, incluindo a certificação dos marítimos, aplicáveis a cada tipo de navios explorados pela companhia;
 2. actividades de aprovação, vistoria e certificação relacionadas com os certificados marítimos;
 3. parâmetros que é necessário ter em conta no âmbito do sistema de gestão da segurança, de acordo com as prescrições do Código ISM, e
 4. experiência prática da operação de navios.
- 3.2. Para a verificação do cumprimento das disposições do Código ISM assegurar-se-á que o pessoal que presta serviços de consultoria e o pessoal envolvido no processo de certificação são independentes.

4. NORMAS DE COMPETÊNCIA

- 4.1. Competências básicas necessárias para proceder às verificações
- 4.1.1. O pessoal chamado a participar na verificação do cumprimento das prescrições do Código ISM deverá satisfazer os critérios mínimos para os inspectores estabelecidos no ponto 2 do Anexo VII da Directiva 95/21/CE.
- 4.1.2. O referido pessoal deverá ter recebido uma formação que garanta a aquisição das competências e aptidões necessárias para a verificação do cumprimento das prescrições do Código ISM, nomeadamente no que respeita a:
1. conhecimento e compreensão do Código ISM;
 2. regras e regulamentos obrigatórios;
 3. parâmetros que as companhias devem ter em conta de acordo com as prescrições do Código ISM;
 4. técnicas de avaliação no domínio da análise, questionário, valoração e elaboração de relatórios;
 5. aspectos técnicos e operacionais da gestão da segurança;
 6. conhecimento básico da actividade de transporte marítimo e das operações de bordo e
 7. participação em pelo menos uma auditoria de um sistema de gestão relacionado com o sector marítimo.
- 4.2. Competências necessárias para as verificações iniciais e de renovação

4.2.1. A fim de avaliar cabalmente se a companhia ou cada tipo de navio satisfazem as prescrições do Código ISM, para além das competências básicas atrás enumeradas, o pessoal chamado a efectuar a verificação inicial ou as verificações de renovação relativas a um documento de conformidade ou certificado de gestão da segurança deverá ainda ter competência para:

1. determinar se os elementos do SGS satisfazem ou não as prescrições do Código ISM;
2. avaliar da eficácia do SGS da companhia ou de cada tipo de navio para garantir o cumprimento das regras e regulamentos, com base nos registos das vistorias regulamentares e de classificação;
3. avaliar da eficácia do SGS para garantir o cumprimento de outras regras e regulamentos não contemplados nas vistorias regulamentares e de classificação e permitir a verificação do cumprimento dessas regras e regulamentos; e
4. determinar se foram tidas em conta as práticas de segurança recomendadas pela IMO, as Administrações, as sociedades de classificação e as organizações do sector marítimo.

4.2.2. Este nível de competência poderá ser assegurado por equipas que, colectivamente, possuam o conjunto de competências necessárias.

Glossário

«**Companhia**», o proprietário do navio ou qualquer outra organização ou pessoa, como o gestor de navios ou o afretador em casco nu, que tenha assumido, perante o proprietário, a responsabilidade pela exploração do navio e que, ao fazê-lo, concordou em cumprir todos os deveres e obrigações impostos pelo Código ISM.

«**Navio de passageiros**», um navio, ou uma embarcação de alta velocidade, que transporte mais de 12 passageiros.

«**Passageiro**», qualquer pessoa excepto:

- a) o comandante e os membros da tripulação ou outras pessoas empregadas ou ocupadas, sob qualquer forma, a bordo do navio em serviços que a este digam respeito, e
- b) as crianças com menos de 1 ano de idade.

«**Navio de carga**», um navio, ou uma embarcação de alta velocidade, de arqueação bruta igual ou superior a 500, que não é um navio de passageiros.

«**Viagem internacional**», uma viagem de porto de um Estado-Membro ou outro Estado para um porto situado fora desse Estado, ou vice-versa.

«**Viagem doméstica**», uma viagem em zonas marítimas de um porto de um Estado-Membro para o mesmo ou outro porto desse Estado-Membro.

«**Serviço regular de ferry ro-ro de passageiros**», uma série de trajectos efectuados por um ferry ro-ro, por forma a servir o tráfego entre os mesmos dois ou mais pontos, seja

- a) de acordo com um horário publicado; seja
- b) com uma regularidade ou frequência tais, que constituam uma série manifestamente sistemática.

«**Ferry ro-ro de passageiros**», um navio de passageiros de mar, equipado de forma a permitir o embarque e o desembarque directos em marcha, de veículos rodoviários ou ferroviários e que transporte mais de doze passageiros;

«**Arqueação bruta AB**» (GT Gross Tonnage) é função do volume de todos os espaços interiores de um navio, medidos desde a quilha até à chaminé. A arqueação bruta consiste portanto, numa espécie de índice de capacidade, usado para classificar um navio, com o objectivo de determinar as suas regras de governo, de segurança e outras obrigações legais, sendo um valor adimensional, apesar da sua derivação estar ligada à capacidade volumétrica expressa em metros cúbicos. A medida da AB está regulada na ICTM 1969, que a define como 'a função do volume moldado de todos os espaços fechados do navio'.

Painel resumo de dimensões de navios

Gross Tonnage GT (ITC 69)	Net Tonnage NT (ITC 69)	Gross Tonnage GT (pre 69)	Net Tonnage NT (pre 69)	DWT Deadweight	Displacement	LOA Length overall	Beam (Breadth)	Depth (moulded depth)	Draught (Draft)
Arqueação Bruta AB	Arqueação Líquida AL	Tonelagem arqueação bruta TAB	Tonelagem arqueação líquida TAL	Porte Bruto	Deslocamento	Comprimento fora a fora	Boca	Pontal (Pontal Moldado)	Calado
		toneladas	toneladas	toneladas (tdw)	toneladas	metros	metros	metros	metros
índice de dimensão navios mercantes	capacidade comercial do navio em termos de volume	sistema de medida obsoleto desde 1994		capacidade comercial do navio em termos de peso	índice de dimensão navios militares				
adimensional	adimensional	volume	volume	peso	peso	linear	linear	linear	linear

IMO	International Maritime Organization
SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea
ISM CODE	International Safety Management Code
SMS	Safety Management System
DOC	Document of Compliance
SMC	Safety Management Certificate
STCW	Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers
MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution From Ships
MLC	Maritime Labour Convention
ISO	International Standards Organization
CEN	Centre Européen de Normalization

Webgrafia

www.imo.org

www.emsa.europa.eu

www.parismou.org

www.tokyo-mou.org

www.iomou.org

www.bsmou.org

www.ics-shipping.org

www.wikipedia.org

www.transportemaritimoglobal.com

www.novaveritasblog.blogspot.pt/p/ism-code.html

Bibliografia

Review of Maritime Transport 2012

UNCTAD - United Nations Conference on Trade and Development

Shipping Industry Flag State Performance Table 2012

ICS International Chamber of Shipping

ISF International Shipping Federation

Shipping Industry Guidelines on Flag State Performance

MARISEC - Maritime International Secretariat Services

Safety and Shipping 1912-2012

AGCS - Allianz Global Corporate & Specialty

Safety and Shipping Review 2013

AGCS - Allianz Global Corporate & Specialty

Accidents at Sea Report Summary 2013

WWF - World Wildlife Fund

Port State Control Annual Report 2012

Paris MoU - The Paris memorandum of understanding on port state control

The Human Element, a guide to human behaviour in the shipping industry

Dik Gregory e Paul Shanahan

www.transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2013/12/the-human-element.pdf

CÓDIGO ISM - REGULAMENTO (CE) nº 336/2006

www.transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2013/12/ism_ce-336_2006.pdf

CÓDIGO ISM - REGULAMENTO (CE) nº 540/2008

www.transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2013/12/ism_ce-540_2008.pdf

SMS - US Coast Guard

www.transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2013/12/sms_us-coastguard.pdf

SMS - Maritime Safety Queensland

www.transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2013/12/sms_reference_material.pdf