6-C-16

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

Curso C-PEM/93

Partido -

Solução do P-III-7 (Mo) - MONOGRAFIA

Apresentada por

JACKSON SOARES LAGE

CAPITÃO-DE-LONGO-CURSO

NOME E POSTO

97

RIO DE JANEIRO

19.93....

- A PARTICIPAÇÃO DA MB NA FORMAÇÃO E NO APERFEIÇOAMENTO DA MÃO-DE-OBRA EMPREGADA NA NAVEGAÇÃO -

JACKSON SOARES LAGE
Capitão-de-Longo-Curso

MINISTÉRIO DA MARINHA

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

RIO DE JANEIRO

1993

MM - EGN
BIBLIOTECA
21/03/1994
N.º 3.596

GN-00010559-2

Prezado Leitor

Ao retirar o material bibliográfico, você se torna responsável por ele. Esperamos que faça bom uso e que tenha cuidado, pois se houver qualquer dano ou extravio do mesmo, você será o responsável pela reposição.

Lage, Jackson Soares
A participação da MB na formação e no aperfeiçoamento da mão-de-obra empregada na navegação. - Rio de Janeiro: EGN, 1993.
55f.
Bibliografia
Monografia: C-PEM, 1993
1.Marinha Mercante - Ensino. 2. Diretoria de Portos e Costas. 3. Marinha Mercante - Mobilização. I. Brasil. Escola de Guerra Naval. II. Título

EXTRATO

O trabalho imagina conceituar o nível do ensino profissional marítimo estabelecido pela Marinha do Brasil, ao pessoal do setor, procurando realçar sua aplicação face compromissos internacionais assumidos pelo governo brasileiro.

Faz uma abordagem sistêmica sobre as envolvências do ensino e após, discorre sobre o desenvolvimento do ensino profissional marítimo, listando a seguir, seus beneficiários, modalidades de curso, e a conveniência de que permaneça entregue a Marinha do Brasil os encargos dessa atribuição.

Assinala que o reforço da eficiência, no processo de qualificação dos homens que se empregam no mar é um objetivo inadiável e o traço básico dessa política consiste em atuar de forma padronizada e conjugada tendo em vista, a magnitude do tema do transporte marítimo.

O sentido de mobilização, para situações de exceção, envolvendo a Marinha Mercante recebe considerações breves e é citado lições de conflitos recentes.

Escola de Guerra Naval
Biblioteca

TEMA: A PARTICIPAÇÃO DA MB NA FORMAÇÃO E NO APERFEIÇOAMENTO DA MÃO-DE-OBRA EMPREGADA NA NAVEGAÇÃO.

Tópicos a abordar: Marinha Mercante, breve comentário sobre o transporte marítimo, a construção naval e uma narrativa da profissão do oficial mercante.

Desenvolvimento e atualidade do Ensino Profissional Marítimo gerenciado pela Marinha, seus beneficiários, seus cursos, conveniência de que permaneça entregue a MB esta atividade de ensino.

As atribuições gerais da DPC. Formação de pessoal face compromissos internacionais, o emprego de simuladores. CIAGA - o Centro Regional da Universidade Marítima Mundial. Ingerência da MB em assuntos pertinentes à navegação.

Os caminhos da mobilização envolvendo a Marinha Mercante. Recursos de pessoal, de material e facilidades portuárias. Lições de conflitos recentes. Algumas considerações.

Sugestões ao aprimoramento do processo. Conclusão.

PROPOSIÇÃO: Ressaltar o papel da rede funcional da Diretoria de Portos e Costas. Listar alguns aspectos históricos e o desenvolvimento do EPM. Sistema

CIAGA/CIABA, sua estrutura e seus propósitos. Citar a classificação, a formação e o aperfeiçoamento dos marítimos e demais categorias envolvidas na navegação. O oficial mercante. Discorrer sobre a conveniência de que permaneça entregue a MB a formação dos marítimos. Apresentar algumas sugestões para o aperfeiçoamento do processo. Ingerência da MB nos assuntos relativos à navegação e seu papel na mobilização da Marinha Mercante.

I N D I C E

Introdução..... VI

CAPÍTULO 1 - MARINHA MERCANTE..... 1
Considerações preliminares..... 1
Visão atual do transporte marítimo..... 2
Construção naval..... 7
O oficial da Marinha Mercante..... 9

CAPÍTULO 2 - ENSINO PROFISSIONAL MARÍTIMO..... 14
Considerações preliminares..... 14
Desenvolvimento..... 15
Sistema atual..... 19
Beneficiários..... 20
Modalidades de cursos..... 21
Novos cursos de habilitação do Oficial..... 22
Conveniência de que o EPM permaneça entregue a MB..... 24
Contribuição da FRONAPE..... 25

CAPÍTULO 3 - O UNIVERSO DA DPC..... 27
Atribuições gerais..... 27
Treinamento de marítimos face compromissos internacionais..... 28
Emprego de simuladores e de tecnologia correlata..... 31
Ingerência da MB em assuntos pertinentes à navegação..... 35
Controle de navios pelo Estado do porto..... 36

CAPÍTULO 4 - MOBILIZAÇÃO DA MARINHA MERCANTE..... 40
Considerações iniciais..... 40
SIMOMAR..... 42
Emprego e seleção de navios mercantes..... 43
Recursos de pessoal..... 46
Recursos de material..... 49
Facilidades portuárias..... 49
Lições de conflitos recentes..... 50
Considerações finais..... 52

CAPÍTULO 5 - SUGESTÕES..... 53

CAPÍTULO 6 - CONCLUSÃO..... 54

ANEXO A - LEGISLAÇÃO PERTINENTE AO EPM..... A-1
ANEXO B - PREPOM/93..... A-3
ANEXO C - GRUPOS DE PESSOAL DA MM..... A-6
ANEXO D - ORGANOGRAMA DO EPM..... A-7
ANEXO E - CIAGA - CENTRO REGIONAL DA UMM..... A-8
ANEXO F - CENTROS REGIONAIS DA UMM..... A-11
ANEXO G - EPM DE OUTRAS CATEGORIAS PROFISSIONAIS..... A-12
ANEXO H - CLASSIFICAÇÃO DOS MARÍTIMOS..... A-15
ANEXO I - CONVÊNIOS FIRMADOS ENTRE O EPM E ENTIDADES DE ENSINO..... A-16

ANEXO J - CURSOS MODELO TRADUZIDOS PARA A LÍNGUA PORTUGUESA..... A-17
ANEXO K - ALUNOS BRASILEIROS CURSANDO AS EFOMM..... A-19
ANEXO L - ALUNOS ESTRANGEIROS CURSANDO AS EFOMM..... A-20
ANEXO M - BOLSISTAS ESTRANGEIROS FORMADOS NO CIAGA ATÉ 1992..... A-21
ANEXO N - FRONAPE - PROGRAMAÇÃO DE ATIVIDADES DE DESENVOLVIMENTO EM RECURSOS HUMANOS PARA 1993 A-23
ANEXO O - ACIDENTES ECOLOGICOS PROVOCADOS POR NAVIOS-TANQUE..... A-25
ANEXO P - FRONAPE - CARGAS TRANSPORTADAS..... A-26
ANEXO Q - PRINCIPAIS CAUSAS DE POLUIÇÃO..... A-27
ANEXO R - ORGANOGRAMA DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES.. A-28
ANEXO S - SISTEMA ATUAL DO PESSOAL DA MM..... A-29
ANEXO T - RELAÇÃO DE FACILIDADES PORTUÁRIAS..... A-30
RELAÇÃO DE ENTREVISTAS REALIZADAS..... A-31
BIBLIOGRAFIA..... A-32

INTRODUÇÃO

As coisas do mar estão muito ligadas às tradições do passado distante. Por ser uma atividade milenar, a memória da profissão de marinheiro se lhe confere uma luminosidade e uma distinção particular.

O mar fonte inesgotável de beleza e sobrevivência, sabe exercer sobre o navegante um vasto repertório de paisagens e sensações, que constitui um realismo mágico de fantásticas conformações. Fazer-se ao mar é estar em paz com os próprios sentimentos, e esse caminho parece levar aos céus. Estar identificado com as envolvências desse mundo é aceitar uma vocação à multiplicidade.

O Brasil realiza pelas rotas de navegação marítimas, cerca de noventa e cinco por cento do seu comércio exterior, e a Marinha Mercante, em conseqüência, teve na expansão, um caminho natural.

A necessidade de garantir uma mão-de-obra qualificada que abrangesse os muitos setores com esta atividade, ensejaram o estabelecimento da formação profissional marítima.

A Marinha do Brasil atribui à Diretoria de Portos e Costas, os encargos dessa responsabilidade, e esta tem procurado harmonizar os grandes interesses nacionais com os padrões de ensinamentos firmados pela Organização Marítima Internacional.

Imaginamos discorrer algumas palavras sobre a Marinha Mercante e a indústria de construção naval, procurando ressaltar a essência desses componentes, no contexto da economia nacional.

Abordaremos a necessidade de garantir aos profissionais do setor, modelos de qualidade à nível do ambiente internacional, na condução dos modernos navios mercantes, face à competitividade oferecida por outros países.

Teceremos alguns comentários sobre a teoria de mobilização e o papel a desempenhar neste domínio, pela frota comercial e atividades afins. Sua aplicação, seus meios, sua seleção enfim, todo um enorme potencial à espera de ordenação.

Faremos ressaltar o desempenho atribuído à rede funcional da Diretoria de Portos e Costas e a ingerência da Marinha do Brasil nos assuntos referentes à navegação.

Citaremos a estrutura e os propósitos confiados aos Centros de Instrução Almirante Graça Aranha e Almirante Braz de Aguiar, na formação e no aperfeiçoamento dos marítimos e demais categorias envolvidas com a navegação. Aspectos históricos da carreira do oficial da Marinha Mercante, receberá uma visão global, porém concisa.

Finalizaremos, listando algumas sugestões para o aprimoramento do ensino profissional marítimo, visando contribuir para agilizar a aproximação do ponto desejado, em proveito não só dos interesses maiores do transporte marítimo nacional como também elevando a conceituação de uma classe que sem alardeios, tem concorrido, através dos tempos e através dos mares, a fazer perenes os caminhos desse país.

CAPÍTULO 1

MARINHA MERCANTE

Considerações Preliminares - Todas as nações aspiram ao mar, buscam ter as suas margens, as estações da fortuna, por ser um ato natural e seguro, quando com ele se mantém em equilíbrio. Sabe expor seus caprichos e generosidades, bastando para satisfazê-los, inteligência e sabedoria.

A utilização do mar exige uma compreensão profunda dos problemas oceanográficos e geofísicos associada ao estabelecimento de uma estruturação embasada na evolução técnico-científica. A condução de todo esse processo, tem no homem aplicado, um componente vital, por procurar a adequação aos acontecimentos em andamento.

As linhas de comunicação marítimas no curso da história têm representado basicamente, o caminho natural por onde são conferidas as trocas comerciais dos países, e esta tendência marítima de imensa representação econômica, política e militar, pode suprir as condicionantes para a projeção de soberania e contribuir para ampliar os horizontes das comunidades.

Esse tabuleiro em que se movimenta a economia mundial, matiza a concepção e evidencia o vigor, o acerto e a abrangência do caráter de predomínio que essas linhas exercem na capacidade gerencial das nações. A identificação desses indicadores políticos e econômicos concentra um desempenho integrado, e a validade desse entendimento deve ser direcionado a um processo permanentemente dinâmico.

O incremento do transporte marítimo e a exploração pro-

gressiva dos recursos encontrados no mar, se fazem distinguir por sua vitalidade própria e revestem-se de natureza política inquestionável. Esses aspectos se entrelaçam e sinalizam o caminho da integração. (1:318).

Esta via peculiar, tem através dos tempos, realçado a magnitude do desempenho da atividade marítima na consolidação da economia dos povos. Sabe-se, que dois terços da superfície terrestre é coberta por água, e por isso, o estágio de desenvolvimento do transporte marítimo tem coincidido com o do homem.

A nação e o mar têm estreita identidade, e a conseqüência desse acontecimento, é a constituição de uma mentalidade marítima formatada a favorecer a consecução dos objetivos nacionais relacionados com a imensidão dos oceanos. Essa entidade é o Poder Marítimo, e ela também contempla, a Marinha Mercante (MM), os portos, a indústria de construção e reparação naval, e as atividades voltadas à exploração e explotação dos recursos marinhos (7:93).

Alfred Mahan, discorrendo sobre os componentes desse Poder Marítimo, instituiu seis conceitos básicos, que avaliam a capacidade de uma nação como potência marítima: posição geográfica, conformação física, extensão territorial, povo, caráter nacional e ação governamental.

Visão atual do transporte marítimo - As práticas protecionistas no transporte marítimo representam uma regra geral nesta atividade. Desde os primórdios da navegação comercial, os governos subsidiam a construção naval e protegem suas marinhas mercantes.

O transporte marítimo é uma atividade intensiva em capital, de alto risco e com um elevado período para o retorno do investimento. Tais características, aliadas aos diversos interesses do Estado em manter esta atividade, condicionam o estabelecimento e o desenvolvimento do transporte marítimo a uma união entre o governo e a iniciativa privada.

As formas mais comuns de intervenção governamental na atividade marítima são:

- transferências diretas aos armadores de navios de bandeira nacional;

- subsídios à construção naval;

- benefícios fiscais no tratamento da frota nacional;

- taxas especiais e prioridades portuárias para a frota nacional;

- tratamento especial e facilidades de crédito, quando usando a bandeira nacional; e

- preferência de cargas para os navios nacionais.

Este último item tem sido a mola mestra da política de marinha mercante dos países em desenvolvimento. Através dos mecanismos de reserva de carga, estes países restringem a competição com as frotas dos países tradicionais do transporte marítimo, assegurando sua participação na movimentação internacional de cargas.

A questão importante sob o ponto de vista econômico é que a preferência de cargas, apesar de resguardar a frota mercante nacional em uma atividade onde as "guerras de fretes" e as conseqüentes falências de empresas de navegação são comuns, eleva os preços dos serviços (fretes) acima do que seria esta-

belecido em um ambiente competitivo. Ressalte-se, aqui, que a política de transporte marítimo adotada pela Comunidade Econômica Européia fundamenta-se na livre circulação dos serviços, mediante a abolição das preferências nacionais, na adesão ao Código de Conduta das Nações Unidas para repartição de cargas e na aplicação de taxas compensatórias às empresas de terceiros países que utilizem práticas desleais ("dumping").

No Brasil, mecanismos unilaterais de reserva de cargas têm sido utilizados como base da política nacional da MM desde sua reformulação, realizada no final da década de 60. Estão reservadas à bandeira brasileira todas as cargas de importação, destinadas a órgãos da administração pública direta ou indireta, e as cargas que, embora consignadas pelo setor privado, tenham sido importadas com benefício governamental.

Vale mencionar que esses mecanismos, responsáveis pelo vigoroso aumento da participação da bandeira nacional no comércio exterior brasileiro verificado nos anos setenta, encontram-se, atualmente, bastante esvaziados, devido às reduções das importações governamentais e dos regimes especiais de importação.

Bem sabemos que a MM brasileira na atual conjuntura mostra-se envolvida por um cenário de escassez e conotações ideológicas inadequadas, fazendo produzir manifestações artificiais e freqüentando nossas idéias com momentos de grande hesitação e inquietude.

Uma política ordenada de transportes marítimos está muito referida ao desenvolvimento da MM, entretanto no caso brasileiro, é perceptível uma certa dose de apatia aos temas rela-

cionados com o mar (13:276).

A sociedade brasileira deveria aprender que, como em outros países mais desenvolvidos, a MM é uma atividade econômica essencial e que, no caso brasileiro, seria capaz de sozinha, gerar pólos de desenvolvimento de expressiva constituição, ao longo dos contornos litorais desse país continental. Não soubemos nos favorecer do privilégio de estarmos debruçados para o mar e sermos dotados de uma rica malha hidroviária, que propicia a interligação das bacias hidrográficas, com dezenas de portos marítimos e fluviais, e que com propriedade, encarregar-se-ia de abastecer diversas regiões do território brasileiro. Nossa fronteira marítima contabiliza cerca de quatro mil e duzentas milhas de litoral. Embora sem o rigor merecido, fizemo-nos ao mar.

No campo da navegação comercial brasileira, está em curso um processo de obsolescência em relação à modernização que ocorre em outros países, levando muitas de nossas empresas a adiar seus investimentos e obrigando outras, a incrementar apenas uma parcela de seus recursos. Esse fato produz um inevitável atraso tecnológico, descontrola o sistema produtivo a todos os níveis e situa a nação brasileira em uma inadiável dificuldade. O resultado dessas determinantes, minando a saúde da economia, pode conduzir o país, a perder o barco em direção ao futuro.

É necessário garantir recursos, para que os armadores nacionais possam adquirir os navios que precisam para fortalecimento da sua frota. Afinal é preciso estimular a construção de modernos navios que naveguem sob a bandeira nacional, concor-

rendo desse modo, para a contenção de divisas, com os gastos em afretamentos de navios similares.

Essa estreita relação com o afretamento, pode levar o país a uma condição de vulnerabilidade, se o mercado internacional de fretes se desorganizar por fatores que o Brasil não tem condições de controlar.

Há um axioma de que, no mundo moderno, após a exploração de petróleo, o melhor negócio é o mercado de fretes marítimos.

A inexistência de um amplo sistema de recuperação da frota, continua sendo uma dificuldade adicional ao êxito de qualquer programa de estabilização. Se restaurado em bases sólidas, o equilíbrio do mercado naval passa a depender da austeridade na condução da política marítima e do eventual uso de âncoras nominais, visando coordenar "desvios de rota".

O progresso tecnológico que o transporte marítimo teve com a entrada em tráfego de modernos navios, precisa ser acompanhado por uma ampla modernização do sistema portuário e uma perfeita integração à malha rodo-ferroviária e à navegação interior, com as áreas de produção.

Esses elementos do poder marítimo são interdependentes. Não há predominância de um sobre o outro, contudo o equilíbrio do conjunto permite a ocorrência de modelos de eficiência.

O sistema portuário nacional tem uma importância fundamental para o país, no campo econômico, em função da elevada quantidade de carga movimentada; no campo social, pelo grande número de pessoas envolvidas nas atividades vinculadas ao trabalho nos portos; no campo político, pela força que representa dentro do contexto social; e no campo militar, servindo de

ponto de apoio logístico para possibilitar a continuidade de operação das forças navais.

Construção naval - No final dos anos cinqüenta, implantou-se no estado do Rio de Janeiro, o maior pólo econômico de atividades navais do hemisfério Sul. A importância desse evento, ainda está por ser melhor considerada, face ao valor do processo de desenvolvimento estabelecido aos meios de construção naval e, de resto, as atividades marítimas. Esse efeito multiplicador gerou a efetivação de dezenas de milhares de novos empregos.

Este pólo industrial dinâmico é sustentado por uma tecnologia atual, reconhecida como de nível internacional e uma mão-de-obra que se caracteriza por seu alto grau de especialização, fruto dos centros de formação, treinamento e aperfeiçoamento que foram criados.

A contínua exportação de navios para países do Primeiro Mundo, atesta bem o valor e o desempenho da construção naval brasileira. Este produto tem recebido, por parte dos armadores estrangeiros reconhecidos méritos por sua qualidade de acabamento e requisitos técnicos aplicados e representam quase um terço dos navios produzidos, medidos por tonelada de porte bruto (TPB).

O mercado da construção naval é função do comportamento da economia mundial, que estabelece a demanda do transporte marítimo no comércio internacional.

Durante a década de 80, a crise nos transportes marítimos impôs à indústria naval mundial conhecer uma significativa redução na sua pauta de atividades. No limiar dos anos 90, com a

retomada do crescimento econômico mundial, a navegação mercante e a construção naval apresentavam tendências de recuperação, observando-se os índices ocorridos no passado.

Esses dois importantes segmentos da economia, não apresentaram contudo, sinais de soerguimento no Brasil. Ademais, convém assinalar que a participação dos navios próprios brasileiros no contexto do nosso comércio exterior tem sido muito restrito nos último anos, e uma estimativa otimista, diria que ela oscila hoje, na faixa de 15%.

Alguns países estão com sua capacidade instalada para construção de navios, totalmente esgotada para os próximos anos, face ao volume da carteira de encomendas. O Brasil, embora em 1978, tenha ostentado a segunda colocação no "ranking" mundial em termos de encomendas, assiste ao aparecimento de entraves de toda ordem, que conspiram contra o setor (27:7).

Em razão dos elevados custos da mão-de-obra nos países desenvolvidos, principalmente da Europa, o domínio tecnológico da construção naval migrou para regiões em desenvolvimento, firmando a Coréia do Sul, Taiwan e China, como países de expressão na atividade da construção naval.

A ociosidade mantida nos estaleiros atinge níveis percentuais elevados, e esse efeito negativo, desencadeia outros mais, na seqüência da produção que viabiliza o resultado final.

A revitalização da construção naval, abrange também uma cadeia produtiva integrada pelos setores de "navipeças" e o de reparação naval. O setor de "navipeças" foi forçado a desviar sua linha de produtos para outras atividades, em razão da es-

cassez de encomendas dos estaleiros. O setor de reparação naval, igualmente, sente os reflexos de todo esse desconforto.

A indústria da construção naval brasileira adquiriu, por seus méritos, uma posição de destaque no cenário internacional. O acervo de conquistas em pesquisa e desenvolvimento, tem que ser mantido e enriquecido, para que a dinâmica do processo possibilite um aumento de produtividade, julgada pelo controle de qualidade. Sendo conveniente admitir, que o próprio navio, como um bem de exportação, também é um generoso produtor de divisas.

O Oficial da Marinha Mercante - A autoridade do oficial a bordo é anterior ao estabelecimento de regulamentos e normas de procedimentos, pois teve a sua origem, há séculos atrás, nos primórdios da história da navegação a partir de um sentimento fundado na intuição daqueles que no convívio coletivo do perigo comum, imaginavam confiar ao mais capaz, a direção da aventura marítima e conferindo-lhe como decorrência, o poder de os comandar e o compromisso de lhe obedecer.

Esse homem, pela virtude de seus conhecimentos e pelas decisões corretas que assumia, recebia dos membros da equipagem o tratamento de "per doctus", expressão latina que significa "mui douto". Com o passar dos tempos e por corruptela do idioma, sofreu sucessivas alterações para, "perdoctus", "pedotto", "pedolto", até a denominação dos dias de hoje e por todos conhecida como piloto (20:1).

A história da navegação se nos indica que a categoria de Piloto, por suas raízes tão distantes, é considerada como o primeiro oficial com representação de comando no mar. Os ofi-

ciais de náutica da MM devem ter consciência que exercem uma atividade, cujo período de sua criação se confunde com o da própria navegação. Para defender interesses de tanta expressão e da necessidade de proteção a seus meios, instituiu-se a Marinha de Guerra.

É da visão criativa dos pilotos dessa época, o legado de nomes, como são conhecidos muitos acidentes geográficos e mares que integram a paisagem de rotina do navegante, como, ilhas, cabos, montanhas, rios, bacias, enseadas, baixios e até mesmo, marcos de navegação.

Muitos anos se passaram, após o descobrimento do Brasil, sem que nenhum brasileiro recebesse uma Carta de Piloto. O Alvará português datado de 1795, proibia essa concessão e estendia aos brasileiros, a proibição do desempenho da profissão de marinheiro.

Há registro de que em 1818, o brasileiro Francisco Nunes de Souza, natural de Santa Catarina e na ocasião residindo no Rio de Janeiro, recebeu uma Carta de Primeiro Piloto Geral, que lhe foi outorgada pelo Rei de Portugal, Brasil e Algarves, após exames avaliados perante a Real Academia da Marinha. Essa relíquia, lavrada em pele de carneiro e com as Armas do Reino, ainda guarda a beleza artezanal da época, e esteve até recentemente, sob a guarda de padres, no município de Nova Friburgo, estado do Rio de Janeiro, e hoje adorna e enriquece, o acervo do Centro de Capitães da Marinha Mercante, localizado na cidade do Rio de Janeiro.

Este diploma legal não está inserido nos arquivos da Diretoria de Portos e Costas, em razão de, somente a partir de

1819, ter início a escrituração do livro de Registro de Pilotos, das cartas concedidas. Assim, consta que no dia 12 de maio desse ano, foi outorgada a primeira Carta, ao navegador português Manuel Augusto D'Azevedo, contudo sujeita a condicionamentos, como a restrição de não poder exercê-la nos portos "d'Azia" e no compromisso de apresentação das derrotas. Em 1820, um único oficial recebeu sua Carta sem qualquer restrição, criando-se assim a categoria de Primeiro Piloto Geral.

Quatro anos mais tarde, 1824, inicia-se a expedição de Cartas de Sota-Piloto, por tempo indeterminado e sem restrições. Este diploma é considerado como o embrião do Segundo Oficial de Náutica de hoje, cuja designação, origina-se da circunstância de ser confiado ao piloto de bordo com menor experiência, as manobras dos panos a sotavento. Cumpre registrar que até 1865, três modelos de cartas eram emitidas: "1º Piloto com ressalva da Azia", "1º Piloto Geral" e "Sota-Piloto". Neste mesmo ano a autoridade determinou que as Cartas de Piloto passariam a ser emitidas sem limitações.

A vinda da família real para o Brasil despertou dois efeitos de grande importância no cenário do comércio marítimo: o primeiro foi a abertura dos portos a todas as nações amigas, fazendo ocasionar um substancial aumento no fluxo do transporte marítimo, e em particular, com a Inglaterra; o segundo reside no fato da presença da família real na Bahia e posteriormente no Rio de Janeiro, motivar o aumento do intercâmbio por mar entre as principais cidades brasileiras.

Da necessidade de pilotos que atendessem a essa demanda, estima-se que no período entre 1810 e 1820, tenha ocorrido o

primeiro desequilíbrio no mercado de trabalho da navegação comercial. Afinal, estando os governos do Brasil e Portugal em fase pouca amistosa e com o nosso comércio não se restringindo apenas à Lisboa, é fácil imaginar que, a disponibilidade de pilotos portugueses de boa qualificação passou a rarear, e possivelmente, as cartas devam ter sido concedidas à pessoas com habilitação duvidosa e sem grande escolaridade.

Com o passar dos anos, as escolas de preparação de navegantes foram surgindo em várias partes do mundo, e o estudo da arte de navegar e de marinharia começou a despertar as comunidades. Algumas sob a tutela de "ligas de comerciantes" e outras, sob a tutela dos soberanos da época.

Em 1807, Robert Fulton implantava às margens do rio Hudson, a primeira linha regular de navegação pelo mar, fazendo uso do navio à vapor. Essa grande evolução no âmbito da propulsão, faz com que em 1845, por Decreto Imperial, o Brasil estabeleça normas para obtenção de cartas, para o pessoal das máquinas.

As embarcações à vela conviveram com o homem do mar, por centenas de anos e desse estreito relacionamento, movido pelos ideais de então, relaciona-se um grande número de epopéias e conquistas. A vocação dessa arte, estimulada pela ação de ventos, panos e mar, legou-nos, passagens notáveis da história da navegação marítima e conduziu algumas nações a transformarem o sonho de grandeza em realidade.

Esse feitio original de vivência a bordo estabelecido para as embarcações à vela, observava soluções comuns e bem sucedidas. Manusear madeirames, velames, cabos de laborar, além

do tratamento do convés, compunham o dia-a-dia do marinheiro que não conhecia a poluição e que empregava o vento como combustível natural.

Com o surgimento da máquina, essa receita usual passou a acumular situações indesejáveis e o convívio a bordo começou a indicar sinais de debilidade. A presença de tripulantes, no contexto da máquina, fazia com que eles permanecessem, via de regra, sujos e em decorrência, algumas áreas de bordo já não se apresentavam limpas. Iniciou-se, um processo de discriminação aos integrantes deste novo tipo de mão-de-obra, que excessos foram cometidos, e traduzidos em separação de refeitórios, dormitórios e ao destempero de determinar que o acesso a bordo desses tripulantes passasse a ser feito pelo pau de surriola e não pela escada de portaló.

O valor crescente da máquina passou a experimentar novos conceitos e uma constante evolução técnica aplicou-se a seus meios. As normas de condução se aperfeiçoaram e o preparo profissional dos seus oficiais, procurou acompanhar todo esse movimento progressista.

O valor marcante da contribuição da máquina nos navios se impôs, e as autoridades da época, obedecendo a critérios graduais, criaram mecanismos para enriquecer a cultura dos oficiais de máquinas. Por essa razão, em 1889 o governo fixou normas de reformulação e ampliação do Decreto Imperial de 1845, já citado, fazendo assentar no currículo dos cursos, a inclusão de novas matérias e instituindo novas exigências aos candidatos à ascenção na carreira.

CAPÍTULO 2

ENSINO PROFISSIONAL MARITIMO

Considerações Preliminares - O processo de ensino e aprendizagem pode ser comparado a um processo industrial de forma que, ambos adotam uma entrada em processamento e apresentam como resultado, um produto acabado, seja ele uma peça ou um indivíduo devidamente preparado.

Nomeia-se a utilidade do controle de qualidade, dentro do princípio que, se na indústria o controle pode ter a finalidade de assegurar a lucratividade e a imagem da organização, no ensino ele pretende garantir a virtude do processo e o desempenho do aluno formado na vida profissional.

Alguns indicadores são de grande valia na apreciação do desenvolvimento de um curso. Destacaríamos: currículos atualizados, formação e desempenho de professores, estrutura organizacional do estabelecimento e motivação dos alunos.

A adoção de novos procedimentos à efetivação de um curso, deve guarnecer um caráter preventivo, pois que em Educação e em Ensino, qualquer alteração na seqüência usual, assume realces de grande significação.

O grande avanço tecnológico, por seu próprio seguimento modernista, admite novas abordagens para velhos fenômenos. O alcance da proposta justifica e tende a uma tentativa nessa implementação. Os benefícios decorrentes dirão do acerto da nova linha de ação.

A consolidação dos conhecimentos nos faz guiar a um raciocínio intuitivo e lógico de que a tecnologia viabiliza a

melhor relação do meio, entretanto, é indispensável ao aluno o uso de literatura apropriada, ambicionando formatá-lo a uma estatura compatível ao correto exercício de sua atividade profissional.

Essa atuação decisiva se materializa em concepções transparentes que formalizam um documento que adita grandeza e idoneidade às ações de interesse nacional, porque os melhores resultados são obtidos quando os valores se assemelham e se somam. Todo planejamento deve orientar-se em objetivos precisos, para concentrar forças no consumo de sua missão.

O treinamento precisa ser criterioso e exato, de modo que, ao seu término, tenhamos o homem capacitado a exercer seguramente as suas tarefas. É fundamental balanceá-lo com aulas teóricas, práticas e estágios de instrução à bordo, procurando-se obter melhor partido de cada fase, sem comprometer às demais.

Esse conjunto harmônico de ações definidas, em permanente sintonia com os vetores de modernização, sabe distinguir o que é significativo, e o que é secundário, porque como nos ensina a Sociologia, o "novo" está sempre germinando em algum ponto do "velho".

Desenvolvimento - No dia 15 de outubro de 1892, o Presidente da República, Marechal Floriano Peixoto, atendendo exposição de motivos apresentada pelo Almirante Custódio de Melo, então Ministro da Marinha, promoveu a criação de uma "Escola de Machinistas" e de um "Curso de Náutica", através dos Decretos nºs 101 e 102 respectivamente, e que deveria funcionar nas dependências do Arsenal de Marinha, em Belém.

No ano seguinte, 1893, esses Decretos foram regulamentados e foi criada a Escola de Pilotos e Maquinistas do Pará, passando a ser a primeira instituição de ensino no gênero no continente sul-americano e o segundo estabelecimento de instrução da Marinha do Brasil (MB), sendo precedida pela Escola Naval. Em 1894, teve início as aulas, com a freqüência de dois maquinistas e oito pilotos.

Esse foi o marco inicial da origem do Ensino Profissional Marítimo (EPM), cujo provimento a MB tem sabido coordenar, no objetivo de qualificar uma mão-de-obra em permanente estágio de valorização e na preocupação legítima de condicioná-los às modernas técnicas de procedimento a bordo.

Da necessidade de atender aos grandes problemas de pessoal da navegação da bacia do Amazonas, a criação desta escola passou a habilitar profissionais restritos à região. Essa limitação permaneceu até 1960, quando algumas exceções foram concedidas àqueles que com denodo e principalmente competência, conquistaram cartas sem limitação de atuação, mediante exames de conhecimentos apreciados na Escola Naval e posteriormente, na Escola de Marinha Mercante do Rio de Janeiro.

Em 1896, encontramos no livro de Registro de Cartas de Maquinistas da Marinha Mercante, a primeira Carta de Maquinista de 4ª. Classe, pois que na época, eram graduadas de 4ª. à 1ª. Classe. Após dois anos, em 1898, há registro de uma Carta de 1ª.Classe, embrião do atual Oficial Superior de Máquinas.

No ano de 1907 foi alterado o nome de Escola de Pilotos e Maquinistas do Pará para Escola de Marinha Mercante do Pará, com subordinação direta ao Ministro da Marinha e mais tarde,

ao Diretor de Ensino Naval, ao Diretor da Marinha Mercante e finalmente ao Diretor de Portos e Costas (DPC).

A primeira carta de Capitão-de-Longo-Curso foi concedida em 1908, a um cidadão italiano e, nos anos seguintes a outros estrangeiros até que em 1911, um Tenente da Armada brasileira recebeu esse diploma (20:5).

O Decreto-lei nº. 1766, de 10 de novembro de 1939, estabelece a formação de uma Escola de Marinha Mercante, sediada na cidade do Rio de Janeiro e localizada nas dependências da Empresa de Navegação Lloyd Brasileiro.

Os tempos se passaram, e no dia 18 de junho de 1956 foi sancionada a Lei nº. 2801 que criou a Escola de Marinha Mercante do Rio de Janeiro (EMMRJ) e conseqüentemente, extinguiu a do Lloyd Brasileiro. O surgimento desse centro de ensino, certamente, representou a essência do reconhecimento da grandeza do EPM.

A partir de 1964, com a ascenção da MM nacional e na decorrência de dois programas de construção naval propostos e efetivados, passou-se a exigir uma melhor qualificação na formação de seus profissionais em todos os níveis. Até então, as duas Escolas de Marinha Mercante mantinham cursos somente para formação e aperfeiçoamento de oficiais, e as demais categorias sem nenhuma instrução profissional.

Face a essa carência, o Ministro da Marinha em junho de 1967, determinou que a DPC elaborasse um projeto de ampliação da EMMRJ, transformando-a em um modelar centro de instrução, para a formação de todas as categorias profissionais envolvidas com a MM. Essa projeção foi tornada viável, pela Lei nº.

5461 de 25 de junho de 1968 que destinou à DPC, as contribuições que as empresas de navegação marítimas faziam para o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI) e para o Serviço Social da Indústria (SESI). A legislação pertinente ao EPM está listada no Anexo "A".

Devido a esses novos rumos traçados para o EPM e no atendimento da demanda de formar um maior número de profissionais, os currículos dos cursos de ensino foram reformulados para conter uma metodologia mais conveniente e o recrutamento de professores mereceu um critério mais rigoroso.

Firmou-se a necessidade de se conhecer o contingente de pessoal da MM, incluindo sua escolaridade, idade e procedência, por isso a DPC fez realizar em 1969, o censo dos marítimos, tendo acionado para esse intento, o apoio de sua rede funcional composta por capitanias dos portos, delegacias e agências.

O primeiro Programa de Ensino Profissional Marítimo (PREPOM) foi realizado nesta ocasião, porém foi circunscrito às cidades do Rio de Janeiro e Pirapora, no Estado de Minas Gerais, nessa última , em face do Governo Federal estar construindo navios de utilização na navegação interior e, como conseqüência, necessitar de pessoal para guarnecê-los.

Dos ensinamentos desse PREPOM e dos valores apresentados pelo censo, em 1970 um novo programa foi elaborado, agora mais abrangente e estendido a todo território nacional.

A DPC procede anualmente a um levantamento, através sua rede funcional, com armadores e sindicatos, com a finalidade de empreender uma pesquisa das necessidades de pessoal em suas

áreas de jurisdição e lhe fazem encaminhar, o relatório dessa inquirição. A DPC analisa a proposta final à luz da capacidade dos seus setores de ensino de ministrar os cursos com eficiência e autoriza publicar o PREPOM, que é divulgado a armadores, a associações de classe, a sindicatos, a centros de instrução e a rede funcional da DPC. No Anexo "B" anotamos o PREPOM/93.

Conceitua-se EPM como sendo o conjunto de atividades inerentes à instrução técnico-profissional visando à formação, ao aperfeiçoamento e à atualização dos profissionais da MM e atividades correlatas, procurando desenvolver uma mentalidade marítima durante o período escolar.

Sistema Atual - Há um departamento especializado na DPC, a quem cabe o planejamento, a coordenação e o controle da instrução aplicada ao EPM. Ele tem sido efetivado através de um sistema próprio que se irradia por todo o Brasil, de forma a atender às necessidades da mão-de-obra da MM e atividades correlatas. Ver no Anexo "C" os grupos de pessoal da MM.

Os Orgãos de aplicação do EPM são: o Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA), na cidade do Rio de Janeiro, o Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (CIABA), na cidade de Belém e as seções do EPM de 21 capitanias dos portos, 15 delegacias e 30 agências. No Anexo "D", organograma do EPM.

O CIAGA e o CIABA foram implantados com a ajuda financeira do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD) e com a assistência técnica da Organização Marítima Internacional (IMO). Esses recursos foram canalizados para a instalação e a aquisição de equipamentos e também para a contratação de peritos que prestaram assessoramento técnico no período de

implementação dos Centros. A IMO tem como norma, doar todo o equipamento instalado ao país, após dois anos de efetiva prática do ensino marítimo.

Esses Centros de Instrução foram planejados e construídos, de forma a atender aos mais elevados padrões de ensino técnico-profissional e são equipados com material de instrução adequado à aplicação de modernas formulações educacionais.

Em março de 1985, uma comissão de consultores da IMO após visita ao CIAGA, recomendou entendimentos com o governo brasileiro, no sentido de aproveitar as potencialidades existentes, em proveito da comunidade marinheira regional (14:32).

Em 1986, quando da visita do Secretário Geral da IMO ao mesmo estabelecimento de ensino, o assunto foi definido com mais clareza, e foi sugerido a instalação de um Centro Regional da Universidade Marítima Mundial (UMM) no CIAGA. Ver Anexos "E" e "F".

No CIAGA e no CIABA funciona uma Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (EFOMM) com capacidade para 400 alunos no Rio de Janeiro e 300 alunos em Belém. Esses jovens ao ingressarem nas escolas, matriculam-se em um Núcleo de Formação de Oficiais da Reserva da Marinha (NuFORM), passando à condição de militares, face ao disposto na Portaria nº 0892 de 13 de junho de 1980 do Ministro da Marinha.

Beneficiários - Além das categorias profissionais relacionadas no art. 50 do Regulamento para o Tráfego Marítimo (RTM), são também beneficiários do EPM outros grupos de trabalhadores envolvidos com a atividade da MM, cujas entidades contribuem para o Fundo de Desenvolvimento do EPM (FDEPM). As-

sim, o EPM oferece cursos regulares às categorias de marítimos, fluviários, regionais, pescadores, trabalhadores avulsos da orla portuária e profissionais diversos, vinculados às empresas e agências de navegação marítimas. Anexo "G".

A classificação dos marítimos está listada no Anexo "H".

Devido à dificuldade de atendimento a todos esses profissionais, em razão da carência de espaço físico adequado aos cursos, do material didático específico e das categorias de mão-de-obra com perfis tão diversos, o EPM fez criar convênios com entidades de ensino, objetivando prover essa situação crítica. Observar no Anexo "I" os citados convênios.

Modalidades de cursos - O EPM oferece as seguintes modalidades de cursos:

- formação - preparar pessoal para o desempenho de cargos e para o exercício de funções às categorias iniciais do pessoal da MM e pessoal de atividades correlatas;

- aperfeiçoamento - ampliar os conhecimentos necessários ao desempenho de cargos e ocupações peculiares às categorias intermediárias ou superiores do pessoal da MM e pessoal de atividades correlatas;

- adaptação - proporcionar conhecimentos ao portador de título profissional obtido em entidade estranha ao sistema do EPM, adequando-o à profissão marítima;

- readaptação - readaptar pessoal de uma para outra categoria profissional;

- atualização - proporcionar conhecimentos, visando adequar o profissional às exigências dos avanços tecnológicos;

- especial - preparar pessoal para atividades que exijam

qualificações especiais não conferidas por cursos de outras modalidades;

- expedito - suplementar a habilitação técnico-profissional do pessoal conforme a necessidade do serviço;

- avançado - preparar pessoal para o exercício de funções na administração técnica de orgãos governamentais e empresas privadas vinculadas ao transporte marítimo; e

- modelo - são cursos especiais, de curta duração, conduzidos segundo currículos elaborados pela IMO

Novos currículos de habilitação do oficial - A conveniência de adequar a formação e o aperfeiçoamento dos oficiais da MM às regras e certificados estatuídos pela Convenção de Normas de Treinamento de Marítimos, Expedição de Certificados e Serviços de Quarto de 1978 e conhecida em todo o mundo pela sigla STCW/78 (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers), fez motivar estudos que resultaram em alterações nos currículos dos cursos.

Os cursos de formação passaram a ter a duração de quatro anos, face ao caráter da necessidade de se ministrar aos alunos um estudo aprofundado de algumas disciplinas, julgadas básicas, e de adicionar conhecimentos profissionalizantes ditados pela modernidade.

Procurou-se encaminhar a esse estudante, um conteúdo mais rico em informações técnicas, de modo a capacitá-lo interpretar com melhor clareza, os manuais dos complexos sistemas e equipamentos instalados a bordo.

Não serão incluídos nos currículos dos curso de formação, a instrução destinada à certificação para o exercício de fun-

ções a bordo de navios especiais. Esta habilitação será obtida através de aproveitamento em Curso Modelo (Model Course). Ver no Anexo "J" os Cursos Modelo que já possuem tradução para a língua portuguesa.

Baseados nessas diretrizes, os cursos de formação de oficiais contemplam uma programação escolar com oito semestres, precedidos por um período de adaptação de três semanas. O ciclo básico constará de três semestres, sendo dois escolares e um de estágio embarcado, findo o qual o aluno fará opção pelo departamento de Náutica ou Máquinas e o ciclo profissionalizante organizado em cinco semestres, sendo quatro escolares e um de estágio embarcado.

Esses dois estágios no mar com períodos de seis meses cada, são efetivados em navios mercantes que estejam operando no tráfego regular. Durante os estágios, os alunos cumprem um programa a ser avaliado, quando do retorno à Escola. O primeiro estágio visa a adaptação e a instrução, e o segundo ao adestramento. Relacionamos no Anexo "K" o total de alunos brasileiros cursando as EFOMM, no corrente ano.

O departamento especializado da DPC estuda a viabilidade do oficial após formado, retornar uma única vez aos Centros de Instrução para a feitura do curso de aperfeiçoamento.

Para os cursos de aperfeiçoamento, a DPC tem adotado o critério de que 50% das vagas são preenchidas por indicação das empresas de navegação e as vagas restantes, obedecendo-se o maior tempo de embarque na categoria.

A Autoridade Marítima brasileira, consoante à Resolução 23 da STCW/78, oferece bolsas de estudo a alunos estrangeiros

nas EFOMM, como forma de cooperação técnica internacional.

Os países da América do Sul e Africa, recebem o Programa do Ensino Profissional Marítimo para Estrangeiros (PEPME) e encaminham às nossas representações diplomáticas, as candidaturas de seus nacionais. Estas solicitações são apreciadas pelo Estado-Maior da Armada (EMA) que, juntamente com o Ministério das Relações Exteriores (MRE) e a DPC, selecionam os candidatos com melhor nível de instrução. No Anexo "L" listamos a relação de alunos estrangeiros cursando as EFOMM em 1993 e no Anexo "M" o levantamento de todos os bolsistas estrangeiros formados até 1992 no CIAGA.

Conveniência de que o EPM permaneça entregue a MB - No Brasil, a MB sempre arcou com a responsabilidade da formação técnico-profissional da MM. Ela tem uma reconhecida tradição e experiência com o ensino e por esse valor de credibilidade, continua a deter os seus destinos.

RTM é o documento básico que estabelece os princípios gerais para o tráfego marítimo, fluvial e lacustre, e para a segurança da navegação nas águas sob jurisdição nacional. Em seu item X, art. 8º, está estabelecido que cabe à MB, "planejar e supervisionar as atividades relacionadas com o ensino profissional marítimo".

A revolução tecnológica na área do transporte marítimo, nas últimas décadas, foi tão expressiva, que a tarefa de instruir e manter atualizado o homem do mar nesse empreendimento, é admitida como inadiável. A DPC tem se valido da estrutura de seus meios, e tem desempenhado um papel eficaz na estratégia de acompanhar os atuais conceitos de guarnecer um navio mer-

cante, procurando compatibilizar seus métodos de ensino sob o enfoque de uma visão modernista, porque a formação do profissional do mar deve obedecer às alterações proporcionadas pelo progresso das ciências e ao aperfeiçoamento dos instrumentos.

Seja por já possuir meios materiais e técnicos aplicados na gestão do ensino, seja pelo fato de já contar em seus quadros com pessoal especializado e de uma estrutura administrativa que no decorrer dos anos tem apresentado um trabalho capacitado, a MB reúne boas condições para manter-se habilitada nesse exercício, que de modo legítimo lhe compete, de apoiar, coordenar e incentivar o EPM.

Os Centros de Instrução mantidos pela MB procuram operar com eficiência programada, ampliando a dimensão de seus dispositivos modulares e realçando um desempenho que se identifica com as finalidades que antecipa. Para respaldar todo esse processo, reconhecemos admitir a propriedade de seus funcionários e a expressão de valor de seu corpo docente, como uma força viva que serve a grande família marinheira.

A assinatura de seus projetos recaem na cultura do aprendizado e a agenda dessa progressão fortalece a idéia de sugerir a uma análise de comportamento. Essa capacidade gerencial de apreciação, robustece a credibilidade do estabelecimento e matiza a formação daqueles que procuram padrões de procedimento e valores de evolução.

A contribuição da FRONAPE - A Frota Nacional de Petroleiros (FRONAPE) oferece aos seus empregados do quadro de mar um programa de atividades de desenvolvimento de recursos humanos, com a finalidade de melhor qualificá-los para o desempenho de

suas funções a bordo. Esse instrumento que a empresa tem patrocinado, no curso dos anos associado à qualidade do EPM, tem refletido de forma muito significativa e alvissareira na condução das operações dos seus navios, navegando ou em estadia nos portos e/ou terminais. Ver Anexo "N".

O Guia McKenzie, versão 1993, editado por Tanker Advisory Center publicou a estatística de 1992, dos acidentes ecológicos provocados por navios-tanque, por derramamento de óleo no mar e a FRONAPE mereceu a distinção do 1º lugar, como a frota que menos poluiu os mares no período, entre as grandes empresas de navegação dedicadas ao transporte de petróleo e seus derivados. Vale assinalar que a Petrobras é a quinta maior armadora de navios-tanque do mundo, sendo a maior do hemisfério Sul. Anexo "O".

Apresentamos um relatório com a quantidade de carga transportada pela empresa em 1992, fazendo incluir o total de milhas navegadas por navios próprios e afretados, nas linhas de longo curso e cabotagem. Anexo "P".

Aferir os aspectos qualitativos de seus profissionais, nos setores de adestramento das empresas de navegação, representa um inestimável reforço e um claro indício que a armação demonstra no enriquecimento da aptidão de seus tripulantes na arte de navegar e de operar com segurança, este imenso patrimônio flutuante que é o navio.

O relatório anual do The United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited, ou simplesmente UK PandI Club, do ano de 1992, revela que dos acidentes ocorridos no mar, 65% foram atribuídos à falha humana. Anexo "Q".

CAPÍTULO 3

O UNIVERSO DA DPC

Atribuições Gerais - Há oitenta e seis anos, em 11 de junho de 1907, foi criada, com sede na cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro, a Inspetoria de Portos e Costas, com a delegação específica de fiscalizar, inspecionar, supervisionar e superintender os serviços a cargo das Capitanias dos Portos, criada por D. João VI, nos tempos de 1845.

No curso dos anos, essa Inspetoria em 1923 passou a ser denominada de Diretoria de Portos e Costas, em 1931 de Diretoria de Marinha Mercante e em 1952 voltou a ser designada como Diretoria de Portos e Costas (DPC), permanecendo até os dias de hoje.

Modernamente, a DPC é o Orgão integrante do sistema de apoio da MM a quem cabe planejar, dirigir, coordenar e controlar as atividades técnicas e administrativas relacionadas com o pessoal e o material da MM, a praticagem, a segurança das embarcações de esporte e recreio e suas instalações portuárias, bem como a formação, a habilitação e a qualificação do pessoal da MM, de pescadores e de empregados em atividades portuárias a fim de contribuir para a consecução da política marítima brasileira.

O RTM é o documento básico que estabelece os princípios gerais para o tráfego marítimo, fluvial e lacustre, e para a segurança da navegação nas águas sob jurisdição nacional.

O Ministro da Marinha, através de portarias e o Diretor de Portos e Costas através de instruções normativas, denominadas

Portomarinst baixam os atos complementares inerentes ao RTM. A expedição de normas técnicas são chamadas Portomartec, e contêm as especificações e testes a que devam ser submetidos os materiais e equipamentos empregados a bordo dos navios mercantes.

A DPC tem envidado os melhores esforços para orientar e projetar, em dimensão favorável, a MM brasileira no cenário internacional, onde já se firmou com confiabilidade de desempenho operacional, credibilidade de construção naval e idoneidade de formação profissional do homem que desenvolve seu trabalho no mar.

Treinamento dos marítimos face compromissos internacionais - O transporte marítimo tende para uma universalização de regras. Quando pela primeira vez, se propôs o estabelecimento de um organismo das Nações Unidas especializado exclusivamente em assuntos marítimos, pensou-se, principalmente, na conveniência da elaboração de instrumentos internacionais que pudessem melhorar a segurança no mar.

Face a natureza internacional e o crescente avanço do transporte marítimo, reconhecia-se que as medidas encaminhadas, visando a segurança das operações no mar, seriam mais eficazes se o objeto da gestão fosse efetivado a nível mundial, em vez de, atribuir-se a cada país unilateralmente, o valor dessa responsabilidade e sem a integração com outras nações.

Assim, este foi o contexto, que determinou uma conferência marítima da Organização das Nações Unidas em 1948, para adotar um Convênio, que foi o marco inicial da Organização Ma-

rítima Consultiva Intergovernamental (IMCO), com sede em Londres, para temas versados com a segurança da navegação marítima.

A IMCO permaneceu com essa denominação até 22 de maio de 1982, ocasião em que passou a adotar, a sigla IMO (Organização Marítima Internacional), por melhor espelhar seu universo de atuação e já com a representação de quase a totalidade da frota mercante mundial. A adesão brasileira ocorreu em 1963.

A IMO é a agência da ONU dedicada a procura de melhores padrões, tanto de construção e armação, quanto de utilização dos navios mercantes, de modo a assegurar proteção à vida humana no mar e ao próprio mar, contra os riscos indesejáveis, que a intensa navegação comercial pode prenunciar. E seus objetivos tem como configuração básica estabelecer normas de operações apropriadas, padronizar o EPM e buscar cooperação técnica no seio dos países-membros.

A DPC é o órgão do governo brasileiro, como signatário da IMO, não só como encarregado de divulgar as decisões pertinentes à segurança da navegação e prevenção da poluição nos mares mas também, fiscalizar o cumprimento desses atos.

A STCW/78 firmou normas de caráter geral determinantes para os países-membros. É um importante instrumento que imagina atingir níveis condizentes, por ocasião das operações dos navios mercantes e da formação dos marítimos.

O governo brasileiro ao promulgar o Decreto nº 89.822 de 20 de junho de 1984, confere vigência ao STCW/78, e se compromete a publicar todas as leis, decretos, regulamentos, normas e a tomar todas as providências que possam ser necessárias,

para dar à Convenção seu total e completo efeito, de modo a assegurar que, quanto à segurança da vida humana e da navegação, a preservação do patrimônio ecológico dos mares e oceanos, os marítimos a bordo dos navios tenham as qualificações e as aptidões correspondentes as suas funções estabelecidas por normas internacionais.

A receita orçamentária da IMO resulta de fundos constituídos pela participação anual de todos os países-membros e está relacionado com a dimensão em toneladas da frota mercante do país. A contribuição brasileira em 1992 foi de 228 mil libras esterlinas. A IMO para projetos de execução, referentes à instrução e ao adestramento de pessoal, conta com os recursos financeiros provenientes do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD).

Integrando o programa de cooperação técnica de importância capital a consecução de suas tarefas, a Organização tem assistido aos países em desenvolvimento, no que concerne a participação na criação de estabelecimentos de ensino internacionais, regionais e nacionais. São um bom exemplo, a Universidade Marítima Mundial localizada em Malmoe, na Suécia, criada em 1983 e a construção do CIAGA e do CIABA, cujo apoio foi expressivo (14:5).

Para a qualificação do pessoal empregado em atividades no mar, a Organização recomenda a sua participação em cursos e exercícios de treinamento, objetivando a reciclagem e a atualização. Reciclagem porque é natural que, após um tempo maior de afastamento do homem da profissão, ele tenha sua capacidade profissional reduzida. Esse período foi fixado pela IMO em

cinco anos, que é o limite de tempo que o marítimo pode permanecer afastado de bordo, sem que para seu regresso, fique imposto a freqüência, a um curso de reciclagem. A necessidade da atualização é uma decorrência direta da tecnologia, cada vez mais sofisticada, introduzida a bordo dos navios mercantes. Essa evolução tecnológica de meios e equipamentos, exige uma permanente atualização do homem do mar, nas técnicas de condução e manutenção do modernos sistemas instalados.

A representação brasileira junto a IMO é exercida por um Conselheiro do Ministério das Relações Exteriores (MRE) e por um Conselheiro Marítimo, que tem sido um oficial da Armada.

Emprego de simuladores e de tecnologia correlata - A MB e a PETROBRAS celebraram em 25 de março de 1992, um convênio que permitirá a instalação de um Centro de Treinamento em Simuladores (CTS) no CIAGA.

O porte desta contribuição reafirma a política da Empresa, em investir no profissional do mar. Concorrerá para otimização das operações comerciais da frota mercante nacional e imagina zelar pela preservação dos oceanos e mares. A continuidade do processo de modernização do ensino não é uma opção, e sim, a única alternativa.

A MB encarregar-se-á das obras civis, assim como no preparo das equipes de técnicos e instrutores que conduzirão os exercícios e o desenvolvimento do programa.

Serão usuários desse complexo, alunos dos cursos fundamentais e de aperfeiçoamento de náutica e máquinas, comandantes e oficiais das empresas de navegação, oficiais da armada, práticos e mestres de rebocadores.

A essência do treinamento em simuladores é a reprodução em bases quase tão reais e sob condições programadas de uma enorme gama de situações, que a um só tempo não poderiam ser vivenciadas pelo treinamento no mar.

São inúmeros os benefícios do emprego de simuladores, a começar pelos graus de disponibilidade, diversidade e repetitividade de situações e a inexistência de riscos que acompanham os ambientes reais. O recurso de gravação do exercício para posterior apreciação, é mais um proveito que se extrai do equipamento. Reduz o período de instrução e substitui com vantagens, o sonho do navio-escola que se inviabiliza diante dos custos elevados das viagens a se empreender e daqueles advindos com a sua manutenção.

A Marinha Mercante nacional, basicamente, terá a seu alcance, um produto da mais avançada tecnologia no campo do Software de simulação para consecução de um treinamento, sendo o primeiro a ser instalado no continente sul-americano.

A entrada em operação de navios cada vez maiores e mais velozes faz despertar uma especial atenção à técnica de condução, ante a iminência de acidentes no mar, com imprevisíveis danos às comunidades e ao meio marinho, por isto é requisitado tripulações treinadas e que façam da segurança, um convívio rotineiro.

A obra civil do empreendimento foi orçada em valor aproximado de US$ 600 mil e o CTS, cerca de US$ 3.500 mil. O cronograma de construção e instalação de todo esse conjunto, está de certa forma sendo cumprido e o início dos operações está previsto para a primeira quinzena de setembro.

Nesta primeira etapa de implantação do CTS, serão instalados os simuladores de manobra do navio e os de radar. O simulador de máquinas está em fase de licitação e propiciará o adestramento de Oficiais Superiores de Máquinas e oficiais do setor, em rotinas de condução e manutenção dos complexos sistemas que envolvem uma praça de máquinas de um navio mercante.

Alguns recursos disponíveis na utilização do simulador de manobra do CTS:

- permite realizar qualquer tipo de manobra de navio em mar aberto ou em águas restritas, com a inclusão de tráfego, contorno de litoral, pontos de terra, bancos (sidewall), bóias, entrada em canal, etc;

- manobra de atracação e desatracação, com ou sem apoio de rebocadores, além de exercício de encalhe, colisão e fundeio, aqui incluindo também variação de tensa;

- aproximação e amarração à monobóias (dolphin effects);

- efeitos provocados com a aproximação do navio ao cais, conhecidos como "bolsão d'água" e os ocasionados pela aproximação de navio a outro navio no mar, conhecidos como "passing ship effects" serão percebidos;

- graduação dos efeitos de mar, vento, maré, corrente, nevoeiro e visibilidade;

- colisões e abalroamentos emitirão um sinal característico e farão o exercício ficar em "OFF";

- processos em curso no Tribunal Marítimo poderão ser melhor avaliados, propiciando facilidades ao julgamento;

- visualização de projetos de criação de zonas portuárias.

- O passadiço é integrado por modernos equipamentos, como: Decca, Loran C, Global Position System (GPS), Global Maritime Distress Safety System (GMDSS), Radiogoniômetro, Odômetro Doppler, Bow Thruster, Radar Touchscreen (tela de toque), Very High Frequency (VHF) e outros.

Para os efeitos hidrodinâmicos peculiar a cada versão de navio, o equipamento é dotado de cerca de 6.384 equações que após serem processadas imprimem inteiro realismo ao meio flutuante e permitem ao navio graus de liberdade referenciados a três eixos imaginários, além do movimento de rotação em torno dos mesmos.

O passadiço do simulador de manobra de navio tem a formatação de um passadiço real. Sua particularidade mais notável é a visão panorâmica que se descortina de suas janelas. São imagens contidas no cenário de 112°.5 da proa, para ambos os bordos. Este cenário é gerado por um computador e apresentado por projetores a cores acomodados por ante-a-ré das sete telas, de 2m X 2m que garantem a seqüência de movimentos a uma velocidade de vinte e cinco quadros por segundo. Cada quadro é constituído por cerca de 8.000 polígonos, que fazem criar uma paisagem de realismo. Polígono é uma figura geométrica, em forma de triângulo, que o computador entende, criada pelo programador através do Software.

O simulador radar instalado, possui quatro salas de exercícios, dispondo da mesma arquitetura do sistema estabelecido para o simulador de manobra.

O treinamento pode ser efetivado, tanto em ULCC (Ultra Large Crude Carrier) de 350.000 de arqueação bruta (AB) em di-

ferentes condições de carga, quanto em rebocadores de apoio portuário. As áreas dos exercícios podem ser sintetizadas por processadores digitais que reproduzem as cartas marítimas, em todos os seus detalhes.

Com a aquisição de conhecimentos práticos e a habilidade natural do exercitado no desenvolvimento do treinamento, cogita-se alcançar a um acerto de procedimento, no confronto com situações embaraçosas, severas condições de tempo e até na ocorrência de falhas mecânicas programadas para o sistema de bordo. Essa profundidade do trabalho, seria inexeqüível a bordo, em simples estágios de instrução.

A pauta de serventia nomeadas ao treinamento é tão extensa que a armação nacional certamente ganhará um poderoso instrumento para adestrar seus profissionais, objetivando qualificá-los da forma mais eficaz, segura e econômica.

Ingerência da MB nos assuntos pertinentes à navegação - No âmbito do cenário marítimo, a Marinha representa um vetor de sustentação que é conduzido, consoante os princípios básicos da segurança da navegação e atrelados aos objetivos nacionais. A ingerência da MB nos assuntos relacionados com a segurança da navegação, mais do que uma realidade, é uma obrigação.

É bem verdade que, os limites dessa influência estão definidos na medida em que, cessando o aspecto segurança inicia-se o aspecto comercial. Essa limitação, embora temporal, deve permanecer atenta para que interesses econômicos não causem transtorno ao segmento segurança da atividade marítima.

O grau de intensidade do comércio pelas vias do mar, pos-

to em prática pelos navios mercantes, indica que relações econômicas de vulto se desenvolvem, e conseqüentemente elevados interesses exigem proteção e segurança, na consecução de seus propósitos, o que traduz a conveniência de uma apurada vigilância naval dos caminhos no mar.

A Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN) é o órgão da MB encarregado do levantamento hidrográfico de nossas passagens marítimas, da confecção de cartas náuticas, da pesquisa oceanográfica ao longo de nossa costa, em nossas águas internas e em áreas oceânicas de nosso interesse e do provimento de apoio e segurança à navegação, incluindo faróis, radiofaróis, balizamento de canais e meteorologia marítima. Esse projeto de ação, tendo o caráter de permanência, possibilita as condições de tráfego seguro, tão indispensável ao deslocamento das embarcações, essencialmente àquelas de grande porte.

Em conformidade, com o disposto no artigo 6º do RTM, "Compete ao Ministério da Marinha, quanto ao âmbito deste Regulamento, e de acordo com a legislação em vigor:

I - Orientar e controlar, no que interessa à Segurança da Navegação e à Defesa Nacional, à Marinha Mercante e demais organizações e atividades correlatas, inclusive a formação e os requisitos profissionais dos seus tripulantes;

II - Prover a segurança da navegação aquaviária."

Controle de navios pelo Estado do porto - Os países europeus, em face do crescente aumento das dimensões dos navios e do intenso tráfego marítimo, o que certamente elevaria a taxa de risco de acidentes, despertaram para o fato que muitos navios trafegavam sem cumprir os requisitos mínimos de segurança

da navegação e de prevenção de poluição, já fixados pelas Convenções Internacionais. Tornou-se imperioso a adoção de providências rigorosas que assegurassem impor aos navios, independente da bandeira que arvorassem, o cumprimento daquelas exigências.

Em 1980, a Comissão das Comunidades Européias, levando em conta a questão de navios "fora de padrões mínimos" elaborou uma Diretiva, onde ficou acordado que os Estados-Membros dessa comunidade, passassem a exigir dos navios que escalassem em seus portos, o fiel cumprimento dos requisitos mínimos já estipulados pelas Convenções Internacionais.

Assim é, que em 1982, na cidade de Paris, teve origem o "Memorandum of Understanding on Port State Control", passando a ser conhecido como "Memorando de Paris", que estabeleceu normas para o tema e sua entrada em vigor efetivou-se em 10 de julho daquele ano.

Esse acordo internacional estabeleceu um sistema harmônico, ao criar normas de inspeção e controle de navios estrangeiros pelo Estado do porto, visando obter a eliminação, pelo menos nos portos dos países signatários, de navios considerados fora dos padrões mínimos.

No Memorando, ficaram estabelecidos diretrizes, relacionadas, com o procedimento de controle a ser executado. Envolveria uma inspeção inicial, com base nos exames da documentação de bordo, e após, uma checagem visual no seu estado geral.

A retenção de um navio é a medida extrema que um inspetor tem a sua disposição. Na maioria dos casos, as deficiências encontradas serão retiradas durante a estadia normal do navio

no porto ou, a critério do inspetor e levando em conta a próxima singradura do inspecionado, que elas sejam sanadas no próximo porto de escala. Convem assinalar, que tal procedimento só será adotado se a deficiência anotada não for comprometedora para a segurança do navio e de sua tripulação, bem como, não oferecer risco ao meio marinho.

Imbuídos desse propósito, as Autoridades Marítimas da Argentina, Brasil, Chile, Colômbia, Equador, México, Panamá, Peru, Uruguai e Venezuela, reconhecendo a importância da segurança da vida humana no mar e seus portos e a crescente necessidade de proteger o meio marinho e as disponibilidades de seus recursos, firmaram o "Acordo de Viña del Mar" em 05 de novembro de 1992, tendo em vista a consciência dos objetivos estabelecidos pela Rede Operativa de Cooperação Marítima Regional entre Autoridades Marítimas da América do Sul, México e Panamá, e conhecida pela sigla ROCRAM.

O projeto dessa iniciativa, está em conformidade com o convite formulado pela Assembléia de IMO, pela via da Resolução A.682 (17) adotada em novembro de 1991, para que os Governos estabeleçam acordos regionais para a adoção de um sistema efetivo de controle operativo de navios mercantes, com estadia em seus portos e que considerem desenvolver um sistema coordenado para essas inspeções.

A essência desse procedimento reside na preocupação de se evitar ou minimizar, as distorções que eventualmente possam acontecer, em razão do tratamento diferenciado que poderá ocorrer por parte dos países inspetores. Esse controle, tanto quanto possível, pretende ser eficaz e padronizado, sublinhan-

do o valor do intercâmbio de colaboração entre as Autoridades Marítimas.

A IMO já desenvolveu um currículo básico, e que já foi traduzido para o idioma português, da formação de um Curso de Fiscalização pelo Estado do Porto (Port State Control) e que muito provavelmente constará no calendário do próximo ano, dos cursos a serem ministrados no CIAGA. Ele está fundamentado nas Convenções Internacionais expedidas pelo IMO e na Convenção nº 147 da ILO (International Labor Organization).

Aqueles que têm compromisso com a segurança da navegação e a proteção dos mares sabem da inexistência, em nosso país, de inspetores e vistoriadores de navio, em quantidade e qualidade, capazes de fiscalizar o cumprimento das muitas regras que implicam a segurança dos navios.

As atividades dos vistoriadores e inspetores são complexas e exigem, além de conhecimentos técnicos e experiência profissional, certa intimidade com uma extensa legislação de convênios e acordos internacionais.

A cidade do Rio de janeiro sediará no período de 15 de setembro à 15 de outubro do corrente ano, sob o patrocínio da IMO, um Curso de Aperfeiçoamento de Inspetores de Navios, em razão do Acordo de Viña del Mar, com a coordenação da DPC e da representação regional da IMO, sediada em Santiago do Chile.

A proposta de integração das autoridades marítimas não é retórica, não é utópica e não é artimanha jurídica. É a certeza de que, é a via correta para a defesa dos interesses legítimos da população marinheira valorizando assim, a cultura e o bem estar dos homens do mar no ambiente de seu ofício.

CAPÍTULO 4

MOBILIZAÇÃO DA MARINHA MERCANTE

Considerações iniciais - Entende-se por Mobilização Nacional, como sendo " o conjunto de atividades empreendidas pelo Estado, ou por ele orientadas, desde a situação de normalidade, completando e complementando a Logística Nacional, no campo da Segurança Nacional, para fazer face a uma situação de emergência, decorrente da iminência de concretização ou efetivação de uma Hipótese de Guerra ".

Este empreendimento ordenado de meios, está reconhecido no texto da Constituição Federal, no item XIX, art. 84, que estabelece que, "compete ao Presidente da República, declarar guerra, no caso de agressão estrangeira, autorizado pelo Congresso Nacional ou referendado por ele, quando ocorrido no intervalo das sessões legislativas e, nas mesmas condições, decretar total ou parcialmente a mobilização nacional".

A coordenação nacional da Direção Civil do Transporte Marítimo (DCTM), em situações de tensão, emergência ou guerra está disciplinada pelo decreto nº 85.174 de 1980 e ao encargo do Ministério dos Transportes. A DCTM compete a organização do tráfego marítimo, enquanto à Marinha cumpre o controle e a proteção.

O nosso sistema de transportes aquaviários tem procurado suportar a partir de 1989, as profundas alterações que lhe são impostas, tanto na estrutura institucional, como na organizacional. A Superintendência Nacional de Marinha Mercante (SUNAMAM) foi extinta pelo Decreto nº 97.535 de 20 de fevereiro de

1989, após ter permanecido 48 anos na coordenação do tráfego marítimo, fluvial e lacustre do país. A Secretaria de Transportes Aquaviários (STA) do Ministério dos Transportes (MT) assumiu na época, as atribuições da extinta SUNAMAM.

Com a reforma administrativa fixada pelo governo federal anterior, também o MT foi extinto e, conseqüentemente a STA, mediante o Decreto nº 99.180, de 15 de março de 1990. Também foram atingidos pela "reforma" o Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante e a Empresa de Portos do Brasil (PORTOBRAS). As atividades exercidas pela STA e PORTOBRAS foram transferidas para o Departamento Nacional de Transportes Aquaviários (DNTA) da Secretaria Nacional de Transportes, agora subordinado ao Ministério da Infra Estrutura (MINFRA), recém criado, através de sua Coordenação Geral de Marinha Mercante, com a finalidade de coordenar o transporte marítimo e supervisionar o financiamento e a aquisição de novas embarcações.

Em 1992, com a reativação do MT e a extinção do MINFRA, todo o acervo do transporte aquaviário passou a ser coordenado por uma nova organização administrativa denominada Departamento de Marinha Mercante (DMM), vinculada a Secretaria de Produção do MT, conforme organograma no Anexo "R".

Assim, as inúmeras e significativas modificações acontecidas na estrutura governamental, como extinção, criação e até reativação de orgãos da administração pública federal fazem promover um acentuado grau de dificuldade no entendimento e consumo de tempo para atualização das faculdades inerentes das repartições públicas. Vale ressaltar que nos últimos três anos, a estrutura do transporte marítimo já sofreu quatro "a-

balos" provocados por grandes remoções no ordenamento de sua organização, fazendo comprometer a eficácia do sistema.

SIMOMAR - O Estado-Maior da Armada (EMA), redigiu em 1976, o Sistema de Mobilização Marítima (SIMOMAR) e no que preceitua a Seção II, item 0204, "tem como propósito desenvolver na estrutura do Ministério da Marinha, o empreendimento da Mobilização como atividade sistemática e permanente, para prover o complemento indispensável ao pleno e pronto emprego do Poder Marítimo quando caracterizada uma situação de emergência de qualquer natureza".

São requisitos a sua estrutura: ter caráter de permanência, ser dotado de flexibilidade para adaptar-se as condições de emergência, situar-se no mais alto nível governamental, ter abrangência de âmbito nacional e estar sob uma única direção central.

Em face da justeza de suas colocações e da visão sistêmica contidas em sua composição, poder-se-ia dizer que este arsenal teórico permanece atual, merecendo tão somente algumas adequações à circunstância nacional.

A esse sistema de mobilização atribui-se ações amplas e diversificadas, competindo-lhe também verificar a organização funcional em níveis de planejamento e as tarefas de cada organismo integrante do sistema. Outro fator de realce, é saber identificar as adaptações que se impõem necessárias, em proveito das operações navais.

Essa arregimentação de meios compreende segmentos não lineares, mas também envolvida com as atividades da navegação comercial, como portos, estaleiros de construção e oficinas de

reparação naval e de todo um contingente humano como, empresários, marítimos, fluviários, regionais, pescadores, portuários, estivadores, etc.

As fases relativas ao preparo e a execução destacam-se como de expressiva importância para consecução das atividades inerentes à mobilização

A adoção de providências que possam concorrer com destreza e prontidão, visando minimizar as dificuldades de uma eventual necessidade do sentido de mobilização, poderia dispor dos seguintes critérios:

a) planificar o programa, estabelecendo metas, prazos e as tarefas determinadas a cada órgão;

b) expor as fases de preparo e de execução, encaminhando a dinâmica do processo;

c) verificar os parâmetros, e fazer destinar ao processo, o caráter de permanência;

d) realizar exercícios reais periodicamente; e

e) manter pessoal especializado na formação e manutenção do processo, tendo em vista a grande profundidade do trabalho a realizar, por sua continuidade e abrangência.

Emprego e seleção de navios mercantes - Há a necessidade de se estruturar um plano de mobilização dos navios de expressão comercial, contexto que se bem elaborado, poderá atender a MB com os meios esperados para uma situação de exceção.

A Mobilização dar-se-á por decreto do Presidente da República e a requisição das unidades da MM será efetivada pelo MT que fará dispor ao Ministério da Marinha, esses recursos. O MT face a ligação do DMM com os navios mercantes, tem conhecimen-

to da carga transportada e de sua prioridade no quadro econômico-estratégico nacional, além de realizar o acompanhamento dos custos operacionais das unidades, contratos de afretamento, idade dos navios, etc.. Isto em razão do repasse que terá de ser feito ao Armador, pelos custos de seus lucros cessantes.

A mobilização da frota comercial brasileira torna-se viável devido a vinculação do Comando e Controle do Tráfego Marítimo (COMCONTRAM) com os navios mercantes atracados ou em navegação. Este orgão mantem um acompanhamento diário de todas as embarcações nacionais que trafegam não só nos limites da área de sua competência (Search and Rescue - SAR), como também em qualquer oceano em que se esteja navegando ou operando, consoante disposto no art. 344 do RTM.

Da mesma forma, as Capitanias, Delegacias e Agências dos Portos participam com a informação de entrada e saída de todas as embarcações ocorridas nos portos de sua jurisdição.

O aproveitamento de navios mercantes em situações de crise, e em moldura militar responsável, agrega substancial parcela de força ao Poder Naval. A mobilização é o instrumento de que dispõe a nação para manusear este vasto potencial.

A incorporação da MM e atividades correlatas no encadeamento eventual da mobilização militar, tem a DPC como responsável pela manipulação desse meios e aciona uma pauta de ações a serem desenvolvidas. Objetiva-se conduzir a um plano programado e, anteriormente conhecido, os assentamentos dessa pródiga empresa comercial e dispô-la quando necessário, a um formato de contornos militares. Como haveríamos de alcançar qual-

quer noção de uma realidade generosa, se ela está fora da alçada das potencialidades da nossa percepção?

Os tempos de normalidade são bem indicados para o preparo dessa organização. O período que decorre entre o projeto de construção de um navio mercante e sua prontificação, entende-se como suficiente para que se liste suas tipicidades e sejam indicadas a conveniência de adaptações.

O RTM em seu art. 166, estabelece: "a embarcação construída no país ou encomendada no estrangeiro, para pessoa física ou jurídica de nacionalidade brasileira, está sujeita ao atendimento de requisitos ou características que a tornem possível de operar como navio-auxiliar da Marinha". E parágrafo único: " os custos para o acréscimo desses requisitos ou características serão atendidos pelo Governo Federal ".

No curso de aprovação dos projetos navais, estas particularidades de adição já deveriam ser acordadas entre o Armador e a DPC, assim como manter atualizados um cadastro de planos dos navios mercantes existentes, passíveis de requisição.

É importante salientar que, a aplicação dos navios mercantes em atendimento ocasional das necessidades da MB, há de ser efetivado sem comprometer as ações comerciais e de suprimento, essenciais à vida nacional.

Os estaleiros nacionais, de reconhecida capacidade produtiva, aliado a um parque industrial de "navipeças" de expressão, propiciam condições favoráveis as adaptações e/ou transformações indicadas. Assinale-se que estas alterações não deverão provocar redução no porte comercial do navio, face ao seu compromisso de viabilidade econômica, buscando-se conser-

var suas características essenciais, após sua incorporação à navegação comercial.

É imperioso saber distinguir entre os critérios especificados para o planejamento de mobilização da MB, de cores essencialmente navais e o plano geral de mobilização marítima.

A frota comercial brasileira é constituída por diversos tipos de navios, com qualidades requeridas para o emprego do Poder Naval. A nomeação destes navios deve guardar identidade com o desempenho que eles farão executar, respeitando sua propriedades, nas operações de apoio durante o desenrolar do conflito.

Cremos, que o aparente estado de calmaria e a inexistência de condicionantes que possibilitem apreciar o envolvimento da nação brasileira, a curto prazo, em confronto armado, inibe ou desestimula a formatação de uma mentalidade nacional direcionada ao estado de mobilização, e como corolário, a instituição daqueles mecanismos. É também verdade que, os graves problemas de natureza social que afetam a nação brasileira são muito mais sensíveis a nossa sociedade, do que qualquer chamamento que disponha sobre o sentido de mobilização, além da instabilidade política que há anos se instalou no país, fazendo provocar turbulência na estrutura de sua organização, face a tantas alterações, com inevitável fragmentação na transferência de responsabilidades internas.

Recursos de pessoal - Em conformidade com o que preceitua o Decreto nº 69.368 de 07 de fevereiro de 1984, os oficiais da Marinha Mercante oriundos dos Núcleos de Formação de Oficiais da Reserva da Marinha (NuFORM), subordinados ao CIAGA

e CIABA integram o Corpo de Oficiais da Reserva da Marinha, admitidos como Reserva não Remunerada (RNR). No curso dessa formação, eles recebem ensinamentos relativos as operações navais e em destaque, quanto a formação e ao trânsito em comboios.

A diretriz P-11 da Política Básica da Marinha (PBM) sugere aprimorar o EPM visando, prioritariamente, ao crescente aperfeiçoamento da capacitação profissional, valorização do homem e atendimento das necessidades setoriais específicas e da Mobilização.

O SIMOMAR define, que compete a DPC, como órgão especializado de execução da mobilização na área de preparo de pessoal, ampliar a qualificação de marítimos, fluviários e trabalhadores da orla portuária, inclusive obtendo, se necessário, apoio em estrutura fora da esfera da MB.

Nenhum instrumento legal estabelece que marítimos e fluviários, após formados na condição de Reserva da Marinha, devam prestar tempo mínimo de serviço na MM.

O Sistema de Pessoal da Marinha Mercante (SISPEMM) tem como objetivo básico acompanhar a vida profissional do pessoal da MM e de apoiar o EPM na projeção do dimensionamento das necessidades da formação de pessoal. Esse "banco de dados" também é um elemento de valor no controle da mobilização, na medida em que nos seus formulários, inserem-se informações relativas a situação militar do inscrito. Assim, a aproximação com o elemento mobilizável fica facilitada. O SISPEMM estabelece que as Capitanias, Delegacias e Agências remetam a DPC através de Boletim de Atualização (BA) todas as informações referentes

ao pessoal marítimo de sua jurisdição. Esses BAs são emitidos por ocasião da inscrição inicial (ingresso na MM), mudança de jurisdição do inscrito, transferência de categoria, ascenção na carreira ou ainda por alteração de grupo ou categoria.

Um outro tipo de informação advinda do SISPEMM são os relatórios gerais do pessoal da MM, por ordem alfabética ou numérica (número de inscrição). Eles indicam as condições admitidas pelo sistema quanto à situação embarque/desembarque:

a) condição : ativo; situação: embarcado.

Todo pessoal da MM que se encontra efetivamente embarcado em unidade nacional, cumprindo o cartão-de-lotação;

b) condição : ativo; situação: desembarcado

Todo pessoal da MM que se encontra desembarcado por um período não superior a cinco anos; e

c) condição: desativado

Todo pessoal da MM que se encontra desembarcado por um período superior a cinco anos consecutivos ou que tenha o número de inscrição cancelado por força do RTM ou atendendo à sentença do Tribunal Marítimo.

Há uma previsão para que o referido Sistema entre em fase de teste em janeiro/94, inicialmente nas Capitanias dos Portos do Rio de Janeiro e Santos. Quando a DPC estiver abastecida de dados provenientes de toda a rede funcional, o SISPEMM ganhará uma nova sigla, SISPES (Sistema de Controle do Pessoal da Marinha Mercante). Confia-se que, decorridos cinco anos de sua implantação, o Sistema já apresente dados confiáveis e propicie a DPC, situação de exercer com eficiência sua tarefa de mobilização referente a pessoal.

Estima-se que 70% desse cadastramento de pessoal, seja alimentado pela rede funcional através da informática. As que não forem dotadas de computadores, a própria DPC, fará entrada dos dados recebidos.

O futuro SISPES terá como linha mestra, a redução do controle do pessoal da MM de sete para quatro Grupos: marítimos, fluviários, pescadores e regionais. Isto, em razão das dificuldades em processar dados de um numeroso contingente e de utilidade duvidosa para o caso de mobilização.

Apresentamos no Anexo "S" a situação atual do pessoal da MM.

Recursos de material - Da necessidade de uma otimização de informes que fosse capaz de fornecer a identificação e as características principais das embarcações existentes na frota nacional brasileira, surgiu o Sistema de Controle de Material da Marinha Mercante (SISMAT). O Sistema opera através da captação de informações listadas em uma planilha específica, de modo a torná-lo em permanente atualização, correto e disponível, para suprimento das necessidades da rede funcional da DPC e da comunidade marinheira.

O SISMAT opera nos moldes do SISPEMM, onde a entrada de dados é efetuada em microcomputadores pela rede funcional da DPC ou pela remessa de planilha para digitação pelo próprio Orgão.

Facilidades portuárias - Compete a DPC, consoante o previsto no item II, do artigo 8º do RTM: "Estabelecer as condições de acesso, permanência, estacionamento, tráfego e saída das embarcações, em relação aos portos, fundeadores e água sob

jurisdição nacional".

O estabelecimento dessa prerrogativa legal, confere as capitanias dos portos, delegacias e agências, mediante portarias aprovadas pela DPC, normas para os portos de sua jurisdição.

Essas normas são contidas de informações, onde se alinham os recursos existentes e instruções úteis para a utilização de um porto. Esse relato de facilidades portuárias objetivam atender aos critérios de uma eventual mobilização e ao trânsito das unidades do Poder Naval, em todo o litoral brasileiro.

Este elenco de dados deve ser atualizado, sempre que necessário, para conhecimento e pronto uso dos navios mercantes. Os mais expressivos estão mencionados no Anexo "T".

Lições em conflitos recentes - Muito contribuíu para o sucesso do desenvolvimento das operações navais empreendidas nas Ilhas Malvinas e no Golfo Pérsico, respectivamente pela Grã-Bretanha (GB) e Estados Unidos da América (EUA),em data recente, o texto da lei em apoio ao ato de mobilização naval. A seleção dos navios mercantes britânicos, admitida pelo cadastro de suas características, conferiu brevidade aos projetos de adequação (29:4).

Os conflitos em questão, souberam apreciar na medida exata, a grandeza dos navios mercantes, em operações de apoio a sua Marinha. É reconhecida, a expressão do poder militar naval da GB e EUA, contudo não se mostraram suficientemente capazes de enfrentar o regime de guerra, com os recursos de seus barcos.

Esse capítulo da História, confirma a convicção de que a

presteza no atendimento da mobilização está relacionada com a organização dos países em administrar suas carências ou necessidades.

A mobilização de uma Marinha só será factível em países que disponham de uma infra-estrutura de estaleiros, diques, oficinas de reparação naval, portos e incluindo, uma base de conhecimentos tecnológicas na área de construção naval, para enfrentar a demanda de uma situação de exceção. (35:116).

Também favoreceu para o sucesso das operações a noção exata das características dos navios mercantes ingleses mobilizáveis, o relacionamento correto entre o Departamento de Comércio e o Ministério da Defesa e a tradição de uma comunidade, na convivência com leis e procedimentos normativos.

Todo o teatro acontecido por ocasião da Guerra das Malvinas, desenrolou-se a uma distância de aproximadamente 8.000 milhas das bases do Reino Unido e a Marinha Mercante britânica dedicou significativa contribuição a causa de seu país, pelo fato de ter transportado 25 aeronaves, 100 mil toneladas de carga, 9 mil homens e efetivado cerca de 1.200 reabastecimentos no mar (29:6). Foram retirados do tráfego 50 navios mercantes.

Ao final dos atos de beligerância, assim se expressou o Almirante Sir John Fieldhouse, Comandante da Esquadra Inglesa durante a campanha das Malvinas:

"Não tenho palavras para expressar quão essencial foi a contribuição da Marinha Mercante para a nossa missão. Sem os navios mobilizados a operação não poderia ter sido empreendida. Espero que esta mensagem seja claramente entendida pela

Nação".

Considerações finais - No fim do século passado, os estudos de Mahan indicaram que a Marinha Mercante começava a ser conceituada nos países de tradição no transporte marítimo como de relevante importância nos projetos de estratégia naval. A relação de dependência entre as duas Marinhas foi acertadamente observada.

A dimensão de uma marinha comercial é um referencial apropriado para que se avalie a grandeza do próprio Poder Naval, no contexto do Poder Marítimo. Uma das principais missões da Marinha é exatamente proteger o tráfego marítimo, e sendo assim, os seus traços de expressão devem se assemelhar. É a Marinha Mercante que em grande parte define os fundamentos do efetivo da Marinha de Guerra (15:312).

O bom aparelhamento industrial das unidades de uma marinha de comércio, é o melhor concurso que ela pode prestar a de guerra, em razão de uma ser função da outra, e por dedução, a grandeza do aparelhamento marítimo desenvolve-se diretamente relacionada com ambas. Esse estabelecimento particular é legitimamente uma reserva da marinha militar.

Seja qual for a visão que se encare a essência das relações entre as duas Marinhas é sensato reconhecer que devam ser estreitas e operativas. Esse compromisso formal é, reconhecido como um somatório, absolutamente necessário, às forças de defesa de uma nação (12:464).

Jefferson já proclamava que, "a Marinha Mercante como ramo de indústria é de valor, como elemento de defesa é essencial".

CAPÍTULO 5

SUGESTÕES

Imaginamos que a DPC, deveria imprimir ao CIAGA e CIABA, uma visão universitária e mais participativa. Deveria compor uma integração melhor delineada com universidades, estaleiros, empresas de navegação, institutos de pesquisa, etc.

Seus professores, de reduzida carga horária, poderiam elaborar trabalhos de monografias, ensaios, pesquisas e suas conclusões deveriam ser divulgadas através de órgãos de comunicação, para conhecimento da comunidade naval.

A Coordenação dos Programas de Pós-Graduação de Engenharia (COPPE) da UFRJ dispõe de diversos projetos na área de engenharia oceânica que mereceriam a contribuição técnico-profissional dos professores do CIAGA.

A aproximação com estaleiros traria benefícios de expressão, e visualizaria compor um ambiente harmonioso, entre quem constrói e instala, com aquele que irá operar e conduzir os modernos navios mercantes.

CAPÍTULO 6

CONCLUSÃO

A modelagem organizacional do ensino profissional marítimo adotada pela Marinha, em seus Centros de Instrução, viabiliza uma nobre intenção na busca de eficiência, e essa opção pela qualidade observa critérios e padrões que são festejados pela comunidade marinheira internacional.

O marinheiro mercante e o EPM constatam que seus ideais se encontram. Permitem assistir que suas vocações se consolidam e se desenvolvem por parâmetros já firmados em países de reconhecida cultura naval.

A formação adequada dos recursos humanos envolvidos pela Marinha Mercante nacional e atividades participantes do transporte marítimo contribuem para o bem estar, o desenvolvimento e a segurança da sociedade brasileira.

O transporte marítimo representa um ramo de atividades bastante diversificado, de grande competitividade no mercado mundial de fretes e por isso mesmo, necessitando de profissionais em permanente estágio de evolução técnica.

O credenciamento do CIAGA, como Centro Regional da Universidade Marítima Mundial, é uma prova definitiva do padrão de qualidade que a MB tem procurado assistir a formação e ao aperfeiçoamento dos profissionais do mar. Sua pauta de ensino faz sintonia com o que preceitua as exigências internacionais firmadas pelo IMO.

O veículo de atuação da MB, nos limites do ensino profissional marítimo é a DPC, a quem cabe uma permanente investiga-

ção acadêmica por novos e atuais métodos de ensino. É na solução do seu desenvolvimento que se assegura um espaço peculiar, na pesquisa de melhores tendências, ocasionando com que a geração de novos dados sinalize a aceitação de inteiração a esses movos moldes.

Estamos todos envolvidos por um período de profundas e aceleradas transformações e esse desafio nos conduz a uma expectativa de cenário previsível. Esse projeto de avaliação, tanto quanto possível, deve ser contínuo e os dividendos dessa aquisição, na capacidade gerencial de aprimoramento do processo de ensino, só se fará refletir na cultura do aprendizado.

Os processos de condução dos modernos e imensos navios hoje existentes, impõem uma preparação correta àqueles que irão tripulá-los. O recurso de utilização do centro de treinamento de simuladores, em fase final de implantação no CIAGA, ensejará a todos da área marítima, um expediente notável de adestramento e habilitação.

Cremos que o ensino profissional marítimo, ditado pela MB, está sincronizado com os eventos de natureza lógica que o mundo da tecnologia evolutiva tem criado ao setor. Esse relacionamento há de permanecer sensível e dinâmico, porque o universo do transporte marítimo, agora mais do que antes, seleciona àqueles que apresentam melhores estágios de preparo para a condução e operação dos navios.

A imprescindível solidariedade integrada pelos vetores de força do EPM da Marinha, das empresas e dos profissionais do mar, além de concorrerem para eliminar ineficiências, tendem a obter produtos com melhor padrão de qualidade final.

ANEXO "A"

ENSINO PROFISSIONAL MARÍTIMO

LEGISLAÇÃO PERTINENTE

- Lei nº 5461/68 - faz canalizar para o Ministério da Marinha, DPC, as contribuições que as empresas de navegação marítimas fazem ao Serviço Social da Indústria (SESI) e ao Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI), no percentual de 1,5% e 1,0% respectivamente, das suas folhas de pagamento. A aplicação desses recursos é direcionada ao ensino do profissional do mar

- Decreto-lei nº 828/69 - institui o Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo (FDEPM), determinando sua aplicação no ensino e aperfeiçoamento do pessoal da Marinha Mercante e demais atividades correlatas.

- Decreto nº 65.331/69 - aprova o regulamento para o FDEPM e cria no artigo 6º, o Conselho Consultivo do Fundo. O Ofício nº 0766/93 da DPC ao Ministro da Marinha, via Diretoria Geral de Navegação (DGN) e Estado-Maior da Armada (EMA), propõe alterações no mencionado Decreto, entre as quais a de conceder permissão que militares e civis possam, à expensas do FDEPM, viajar a serviço do EPM ao estrangeiro, sem estarem sujeitos a programação ou autorização do Ministro da Marinha.

- Lei nº 5692/71 - fixa diretrizes e bases para o ensino de 1º e 2º graus e estabelece no artigo 68, que o "ensino ministrado nos estabelecimentos militares é regulado por legislação específica".

- Lei nº 6.540/78 - dispõe sobre o ensino na Marinha do Brasil e estabelece no parágrafo único do artigo 3º, "o Ensino Profissional Marítimo destinado ao preparo técnico-profissional do pessoal empregado na Marinha será da responsabilidade do Ministro da Marinha e objeto de legislação específica".

- Decreto nº 87.648/82 - aprova o Regulamento para o Tráfego Marítimo e no capítulo XVII dispõe sobre o Ensino Profissional Marítimo.

- Decreto nº 89.822/84 - aprova a Convenção Internacional sobre Normas de Treinamento de Marítimos, Expedição de Certificados e Serviços de Quarto de 1978.

- Portaria nº 0029/86 - do EMA que aprova o regulamento da DPC e lhe atribui competência para formar, habilitar e qualificar o pessoal da Marinha Mercante.

- Portaria nº 0035/88 - do EMA que aprova o regulamento para as Capitanias dos Portos, Delegacias, Agências e lhes atribui competência para ministrar cursos do Ensino Profissional Marítimo.

- Parecer nº 170/88 - do Conselho Federal de Educação, homologado pelo Ministério de Educação e Cultura, que dispõe sobre o reconhecimento da equivalência dos cursos do sistema de EPM a cursos civis de nível superior.

- Política Básica da Marinha, Diretriz P 11 - dispõe "aprimorar o Ensino Profissional Marítimo visando, prioritariamente, ao crescente aperfeiçoamento da capacitação profissional, valorização do homem e atendimento das necessidades setoriais específicas e da mobilização".

ANEXO "B"

CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA

PREPOM/93

FUON	Fundamental de Oficial-de-Náutica - EFOMM
FUOM	Fundamental de Oficial-de-Máquinas - EFOMM
ANCL	Aperfeiçoamento para Capitão-de-Longo-Curso
APOS	Aperfeiçoamento para Oficial-Superior-de-Máquinas
ANCC	Aperfeiçoamento para Capitão-de-Cabotagem
ATON	Atualização para 1º Oficial-de-Náutica
APON	Aperfeiçoamento para 1º Oficial-de-Náutica
APPM	Aperfeiçoamento para 1º Oficial-de-Máquinas
AMPC	Aperfeiçoamento para Mestre-de-Cabotagem
APCT	Aperfeiçoamento para Contramestre
APPC	Aperfeiçoamento Para 1º Condutor
APPE	Aperfeiçoamento para 1º Eletricista
APSC	Aperfeiçoamento para 2º Condutor
ADAC	Adaptação Naval para Cozinheiro
ADTA	Adaptação Naval para Taifeiro

Cursos Modelo da UMM:

ESOP	Especial de Segurança em Operações de Carga em Navios Petroleiros
ESOQ	Especial de Segurança em Operações de Carga em Navios-Tanques para Produtos Químicos
ESOG	Especial de Segurança em Operações de Carga em

	Navios-Tanques para Gás Liqüefeito
EBAP	Especial Básico em Segurança em Navios Petroleiros
EBAQ	Especial Básico em Segurança em Navios-Tanques para Produtos Químicos
EBAG	Especial Básico em Segurança em Navios-Tanques para Gás Liqüefeito
ECIA	Especial Avançado de Combate a Incêndio
EARP	Especial de Operador Arpa
EPOL I	Especial Marpol 73/78 - Anexo I
EPOL II	Especial Marpol 73/78 - Anexo II

PESCADORES

APCP	Aperfeiçoamento para Patrão de Pesca Costeira
ACMP	Aperfeiçoamento para Condutor Motorista de Pesca

ESTIVADORES

ATES	Atualização para Estivador
EGES	Especial de Operador de Guincho e Guindaste de Bordo para Estivador
EAME	Especial de Agente de Mestria para Estivador
EMES	Especial de Motorista de Empilhadeira para Estivador
EMAU	Especial de Motorista de Automóveis para Estivador
EMCM	Especial de Motorista de Cavalo Mecânico para Estivador

PORTUARIOS (DOCAS - RJ)

AGEP	Atualização de Operador de Guindaste para Portuários
AEMP	Atualização de Motorista de Empilhadeira para Portuários

ANEXO "C"

O pessoal da MM, regido pelo art. 50 do RTM, é classificado nos seguintes grupos:

I - 1º Grupo Marítimos: aqueles que exercem atividades a bordo de embarcação classificada na navegação de longo curso, cabotagem, alto mar, costeira, de apoio e interior de porto;

II - 2º Grupo Fluviários: aqueles que exercem atividades a bordo de embarcação classificada na navegação interior fluvial, lacustre ou de travessia;

III - 3º Grupo Pescadores: aqueles que exercem atividades na pesca profissional, a bordo de embarcação de pesca;

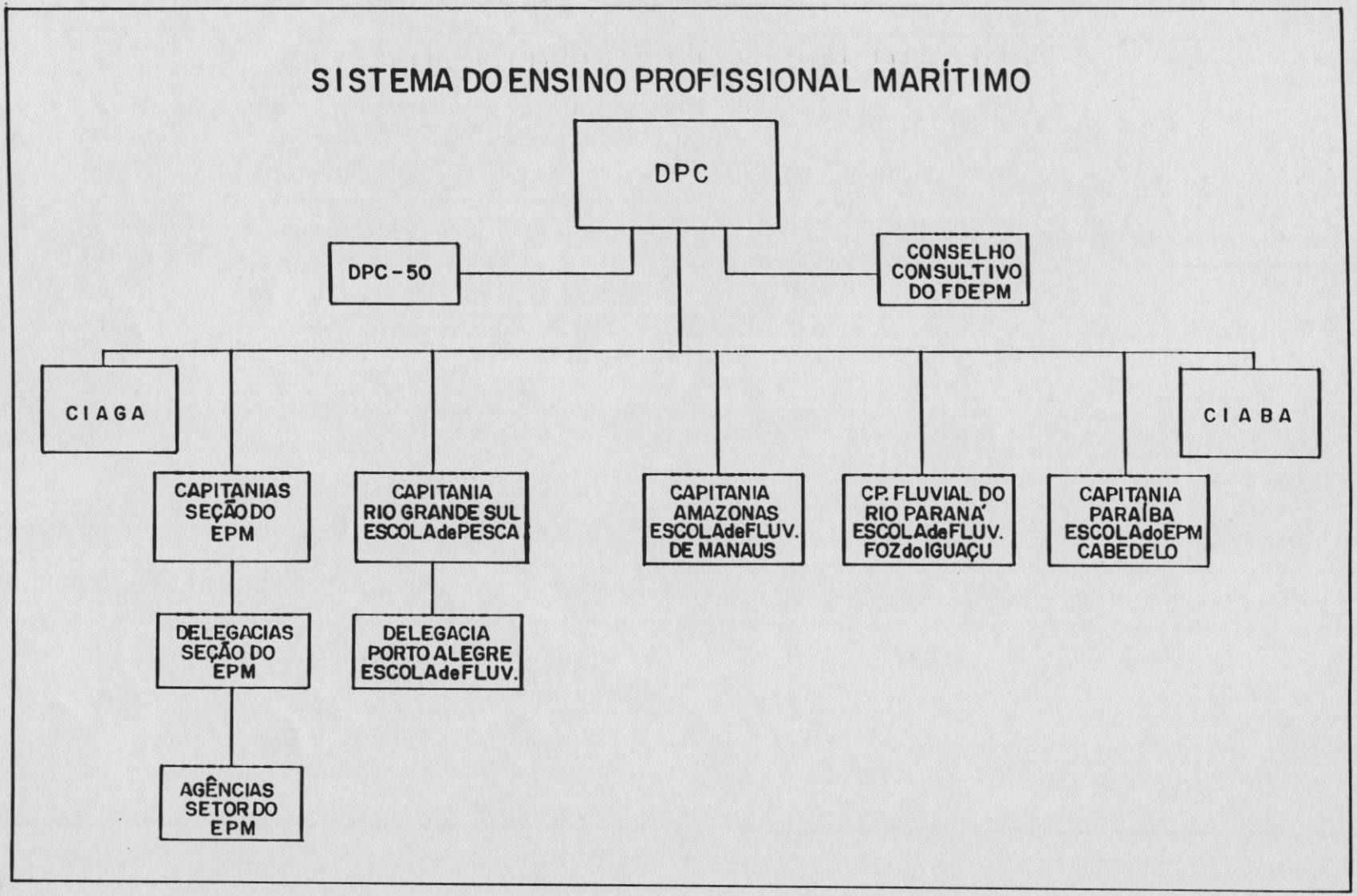
IV - 4º Grupo Regionais: aqueles que exercem atividades a bordo de embarcações empregadas na navegação regional e aqueles que exercem as atividades de praticagem;

V - 5º Grupo Amadores: aqueles que exercem atividades a bordo de embarcação de esporte e recreio, não sendo profissionais;

VI - 6º Grupo Estivadores: aqueles que exercem atividades nos trabalhos de carga e descarga na embarcação; e

VII - 7º Grupo Mergulhadores: aqueles que exercem atividades subaquáticas.

ANEXO "D"


SISTEMA DO ENSINO PROFISSIONAL MARÍTIMO
DPC
DPC-50
CONSELHO CONSULTIVO DO FDEPM
CIAGA
CAPITANIAS SEÇÃO DO EPM
CAPITANIA RIO GRANDE SUL ESCOLA de PESCA
CAPITANIA AMAZONAS ESCOLA de FLUV. DE MANAUS
CP. FLUVIAL DO RIO PARANÁ ESCOLA de FLUV. FOZ do IGUAÇU
CAPITANIA PARAÍBA ESCOLA do EPM CABEDELO
CIABA
DELEGACIAS SEÇÃO DO EPM
DELEGACIA PORTO ALEGRE ESCOLA de FLUV.
AGÊNCIAS SETOR DO EPM

ANEXO "E"

CIAGA - CENTRO REGIONAL DA UNIVERSIDADE MARÍTIMA MUNDIAL (UMM)

Em 1988, o CIAGA recebeu o Diretor da Divisão de Cooperação Técnica da IMO e do Presidente Representativo do PNUD. Em novembro desse ano, o Governo do Brasil e a IMO assinaram um convênio, ficando estabelecido que:

"- o Governo e a IMO concordam em atribuir ao CIAGA, as funções do Centro Regional da UMM;

- o Governo e a IMO, através do CIAGA, organizarão seminários e cursos especializados de curta duração, denominados Cursos Modelo, aos quais, além de alunos brasileiros, comparecerão bolsistas dos países africanos e sul-americanos".

O convênio também dispõe sobre a distribuição de competência entre as partes. O Governo brasileiro nomeará, através do CIAGA, para a realização de seminários e cursos especializados:

- instrutores brasileiros;
- instalações escolares;
- recursos audiovisuais e de laboratórios;
- meios para a produção de documentos técnicos e didáticos;
- transporte local; e
- acomodações de hospedagem e refeições adequadas para os estudantes, a preços razoáveis.

A IMO competirá:

- prestar assistência técnica na organização dos seminá-

rios e de cursos especializados;

- arcar com os custos de viagens dos estudantes, desde os seus países de origem, bem como prover-lhes modestas diárias de subsistência, para despesas de comparecimento aos seminários e cursos; e

- prestar assistência em geral, no que concerne ao ensino técnico, dentro dos recursos disponíveis.

O convênio dispõe ainda, que a participação a estes cursos e seminários, estará restrita a candidatos selecionados e que sejam indicados por seu país de origem e referendados pela IMO.

Os Centros Regionais solicitam os cursos, para integrarem seus currículos, e o material didático padronizado é fornecido pela IMO. Todos esses Centros são dotados de um centro de tradução simultânea para o inglês, francês e espanhol.

O programa dos Cursos Modelo encontrado nos Centros Regionais tem sua origem nas sugestões apresentadas pelos governos-membros da IMO, logo após a adoção da Convenção STCW/78. São coordenados pela UMM e elaborados sob o patrocínio do governo da Noruega. A IMO indica uma série de cursos, imaginando possibilitar a todos, o acesso a conhecimentos, firmados pela crescente tecnologia do transporte marítimo. Eles são objetivos, compactos e de cunho extremamente práticos.

O programa da UMM para os Centros Regionais contabiliza atualmente sessenta cursos modelos já publicados, cinco em fase de edição, dois em fase de produção e sete em planejamento. Destinam-se a marítimos, funcionários de órgãos governamentais e

de empresas ligadas ao transporte marítimo, objetivando produzir um padrão comum, aos assuntos pertinentes à segurança da navegação e à prevenção da poluição nos mares.

São cursos de curta duração, geralmente de 2 a 6 semanas e com a anotação das respectivas cargas horárias.

ANEXO "F"

CENTROS REGIONAIS DA UNIVERSIDADE MARÍTIMA MUNDIAL

- Centro de Instrução Almirante Graça Aranha - Rio de Janeiro, Brasil
- Instituto Marítimo Superior - Bou Ismail, Argélia
- Academia de Ciências e Técnicas do Mar - Abidjan, Côte D'Ivoire
- Escola Nacional de Náutica Manuel Belgrano - Buenos Aires, Argentina
- Academia Marítima - Chittagong, Bangladesh
- Universidade Marítima Dalian - Dalian, República Popular da China
- Academia Arabe de Transporte Marítimo - Alexandria, Egito
- Academia Regional de Treinamento Marítimo - Accra, Ghana
- Instituto de Treinamento Marítimo - Bombay, India
- Instituto Superior de Estudos Marítimos - Casablanca, Marrocos
- Escola Náutica Mercante de Tampico - Tampico, México
- Academia Marítima do Paquistão - Karachi, Paquistão

ANEXO "G"

EPM DE OUTRAS CATEGORIAS PROFISSIONAIS

Ensino aos fluviários e regionais - Das cinco bacias hidrográficas atendidas, a bacia Amazônica concentra maior esforço do EPM pelo grande número de embarcações e conseqüente necessidade de mão-de-obra qualificada.

A subsistência do EPM na bacia Amazônica, compreende o CIABA, a Escola de Fluviários de Manaus, além dos setores do ensino nas delegacias e agências. Atualmente são aplicados somente cursos de formação a subalternos na região.

Na bacia do rio Paraguai o mercado de trabalho é reduzido e poucos cursos são solicitados.

Na bacia do São Francisco há apenas uma grande empresa de navegação fluvial. Os cursos são aplicados no setor de ensino da Capitania de Pirapora.

Na bacia do rio Paraná a navegação é pouco desenvolvida e os cursos, ainda reduzidos, são aplicados na Escola de Fluviários de Foz do Iguaçu, cuja utilização plena só deverá ser alcançada com uma ação maior das empresas de navegação na região e com a ajuda da CESP que está desenvolvendo um grande projeto na bacia, para operacionalização de uma hidrovia Tietê-Paraná. Ainda são aplicados cursos em Barra Bonita e Presidente Epitácio.

Na bacia da lagoa dos Patos, atualmente o mercado de trabalho está atendido, embora o número de cursos seja reduzido. Tenciona-se implementar ainda para este ano, um curso de car-

gas perigosas, aos moldes dos cursos de químicos e propaneiros, só que para o nível do pessoal fluviário, na região.

O EPM para fluviários ressente-se da falta de bons instrutores e de uma reformulação do material de ensino com o apoio de sugestões dos setores do EPM das OM (capitanias, delegacias e agências que apoiam a região com cursos do EPM).

Ensino ao pescador - Compreende a formação do pescador apenas no que tange à segurança da navegação e salvaguarda da vida humana no mar. A formação técnica da pesca é da competência do IBAMA.

As principais dificuldades para a habilitação do pescador são:

- baixo nível de escolaridade;
- facilidade de licença para despacho em categoria superior;
- cartões de lotação desatualizados e não adequados à região;
- falta de registro de embarque na CIR; e
- os armadores não querem ceder o homem para cursar.

A DPC tem adotado as seguintes medidas para solucionar o problema:

- criou um período preparatório com aulas de português e matemática, como forma de processo seletivo;
- alterou o processo de ingresso na carreira do pescador;
- aumentou o valor da bolsa-auxílio;
- destinou 50% das vagas nos cursos para o pessoal indicado pelos armadores; e

- reformulou o material didático, implementando programas instrucionais em videocassete.

Ensino ao trabalhador da orla portuária - A legislação não cogita de uma formação regular do profissional porque eles ingressam nos sindicatos apenas preenchendo os requisitos de boa saúde e alfabetização, não havendo obrigatoriedade de cursos de formação ou mesmo de estágio de adaptação. Para o treinamento do trabalhador portuário, avulso ou empregado das companhias Docas, o EPM oferece cursos de atualização e cursos especiais.

O principal óbice ao ensino do trabalhador da orla portuária, além da inexistência de uma legislação que exija uma formação para o ingresso na profissão, é o afastamento do portuário de sua atividade profissional para comparecer às aulas do EPM.

O grande número de categorias profissionais de cada um desses subgrupos, isto é, dos trabalhadores avulsos e dos empregados das companhias Docas, dificulta a aplicação do ensino, pela diversidade de currículos, conseqüente do material didático específico ser bem distinto.

ANEXO "H"

CLASSIFICAÇÃO DOS MARÍTIMOS

Consoante o que dispõe o art. 51 do RTM, as seguintes categorias compõem o 1º Grupo Marítimos:

Convés	Capitão-de-Longo Curso Capitão-de-Cabotagem 1º Oficial-de-Náutica 2º Oficial-de-Náutica 1º Oficial-de-Radiocomunicações 2º Oficial-de-Radiocomunicações Mestre de Cabotagem Contramestre Marinheiro de Convés Moço de Convés
Máquinas	Oficial-Superior-de-Máquinas 1º Oficial-de-Máquinas 2º Oficial-de-Máquinas 1º Condutor 2º Condutor 1º Eletricista 2º Eletricista Marinheiro de Máquinas Moço de Máquinas
Saúde	Enfermeiro Auxiliar de Saúde
Câmara	1º Cozinheiro 2º Cozinheiro 1º Taifeiro 2º Taifeiro

ANEXO "I"

CONVÊNIOS FIRMADOS ENTRE O EPM E ENTIDADES DE ENSINO

- Fundação Brasileira de Educação (FUBRAE) - cujo objeto é a aplicação de ensino supletivo de 1º e 2º graus ao pessoal da Marinha Mercante e atividades correlatas.

- Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP) - cuja finalidade é a prestação de assessoria pedagógica e a realização de programas de treinamento aos seus profissionais e extensiva à administração dos portos, hidrovias e eclusas de sua área. Já foram realizados 7 (sete) cursos.

- Companhia Docas do Estado do Rio de Janeiro (CDRJ) - cujo objetivo é a prestação de assessoria pedagógica e a realização de programas de treinamento, através do Centro de Ensino Portuário (CEPORT), aos seus profissionais nos níveis gerencial, técnico e operacional. Já foram autorizados 11 (onze) cursos.

- Fundação de Estudos do Mar (FEMAR) - cuja destinação é prestar assessoria pedagógica e a realização de programas de treinamento aos profissionais das empresas e agências de navegação marítimas. Já foi realizado 1 (hum) curso.

ANEXO "J"

CURSOS MODELO (MODEL COURSES) QUE JA POSSUEM TRADUÇÃO PARA A LINGUA PORTUGUESA

- Básico para Navio Petroleiro
- Avançado para Navio Petroleiro
- Avançado para Navio de Gás Liquefeito
- Plotagem e Observador Radar
- Uso Operacional do ARPA (Automatic Radar Plotting Aid)
- Simulador Radar
- MARPOL 73/78 Anexo I (Maritime Pollution)
- MARPOL 73/78 Anexo II
- Básico para Cuidados Médicos em Emergência
- Cuidados Médicos em Emergência para Primeiros Socorros
- Cuidados Médicos
- Básico de Estabilidade
- Sobrevivência Pessoal
- Básico de Combate à Incêndio
- Embarcação de Salvatagem
- Coordenação de Busca e Salvatagem Marítima
- Avançado de Combate à Incêndio
- Simulador de Carga
- Simulador de Máquinas
- Inspetor para Instalação de Máquinas
- Inspetor para Instalação Elétrica
- Inspetor de Equipamentos de Auxílio à Navegação
- Inspetor de Navios pelo Estado do Porto

- Acidentes Marítimos
- Administração de Busca e Salvamento Marítimo
- Manutenção Planejada da Frota e Pintura do Casco

ANEXO "K"

TOTAL DE ALUNOS BRASILEIROS
CURSANDO AS EFOMM EM 1993
POR SÉRIE ESCOLAR / POR ESPECIALIDADE

TOTAL

SEÇÃO	CIAGA SÉRIE ESCOLAR 1º	CIAGA SÉRIE ESCOLAR 2º	CIAGA SÉRIE ESCOLAR 3º	CIABA SÉRIE ESCOLAR 1º	CIABA SÉRIE ESCOLAR 2º	CIABA SÉRIE ESCOLAR 3º	SUB TOTAL POR SEÇÃO 2º	SUB TOTAL POR SEÇÃO 3º
NÁUTICA	UNIFICADO	14	13	UNIFICADO	-	24	51	
MÁQUINAS		11	15		-	23	49	
RADIOCO-MUNICAÇÕES		-	-		-	14	14	
SUBTOTAL POR SÉRIE	55	25	28	–	–	61	114	

TOTAL POR EFOMM 108 61

TOTAL GERAL DE ALUNOS 169

ATUALIZADO: 21/07/93

ANEXO "L"

CIAGA - ALUNOS ESTRANGEIROS

PAÍSES	1 ANO				2 ANO			3 ANO			TOTAL
	UNIF	NAUT	MAQU	R.C	NAUT	MAQU	R.C	NAUT	MAQU	R.C	
CABO VERDE	1	-	-	/	-	-	/	-	-	/	1
EQUADOR	2	-	-	/	2	2	/	2	3	/	11
PANAMÁ	3	-	-	/	-	-	/	-	1	/	4
SENEGAL	2	-	-	/	-	-	/	-	-	/	2
PARAGUAI	1	-	-	/	-	-	/	-	-	/	1
TOTAL	9	-	-	/	2	2	/	2	4	/	19

Atualizado em : 21/07/93

CIABA - ALUNOS ESTRANGEIROS

PAÍSES	1 ANO				2 ANO			3 ANO			TOTAL
	UNIF	NAUT	MAQU	R.C	NAUT	MAQU	R C	NAUT	MAQU	R C	
EQUADOR	-	-	-	-	-	-	-	1	-	3	4
PANAMÁ	-	-	-	-	-	-	-	3	2	2	7
SURINAME	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1
TOTAL	-	-	-	-	-	-	-	5	2	5	12

ANEXO "M"

MINISTÉRIO DA MARINHA

CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA

DEPARTAMENTO DE DOCUMENTAÇÃO DO ENSINO

DIVISÃO DE CADASTRO

LEVANTAMENTO DE BOLSISTAS ESTRANGEIROS FORMADOS ATÉ 1992

PAÍS	NÁUTICA	MÁQUINAS	RADIOCOMUN.	TOTAL
ANGOLA	04	01	-	05
ARGENTINA	03	01	-	04
BOLÍVIA	01	04	-	05
CABO VERDE	08	06	-	14
CHILE	01	01	-	02
EQUADOR	08	06	-	14
GABÃO	04	02	-	06
GUIANA	03	05	01	09
GUINÉ-BISSAU	01	03	-	04
GUATEMALA	02	-	-	02
MAURITÂNIA	02	-	-	02
MOÇAMBIQUE	05	07	-	12
NIGÉRIA	01	03	-	04
PANAMÁ	05	06	-	11
PARAGUAI	26	18	01	45
PORTUGUAL	01	-	-	01
REP. DOMINICANA	02	02	-	04
REP. DA GUINÉ	01	01	-	02

TRINIDAD TOBAGO	-	01	-	01
URUGUAI	08	-	-	08
VENEZUELA	05	07	-	12
ZAIRE	-	01	-	01
SUB-TOTAL:	91	75	02	

TOTAL 168

ANEXO "N"

FROTA NACIONAL DE PETROLEIROS (FRONAPE)

PROGRAMAÇÃO DE ATIVIDADES DE DESENVOLVIMENTO EM RECURSOS HUMANOS PARA 1993

DENOMINAÇÃO	CARGA HORÁRIA
Técnicas de Operação de Navios	80
Básico de Shipping	44
Afretamento de Navios	36
Manutenção Planejada	40
Treinamento a bordo p/ Cozinheiro e Taifeiro	40
Idiomas Estrangeiros	diversas
Desenvolvimento Gerencial	160
Técnicas de Combate a Incêndio	35
Pintura de Navios	40
Operação de Carga e Descarga para Bombeadores	168
Lubrificantes e Lubrificação	40
Lavagem de Tanque com Oleo Cru	40
Monitor de Lastro	28
Básico de Instrumentação	100
Mecânico de Manutenção	256
Atualização em Transporte Marítimo	108
Sobrevivência no Mar	28
Criatividade	32
Arte de Marinharia	40
Treinamento Prático de Soldagem para Mecânico	104
Primeiros Socorros	20
Socorristas Voluntários	40

Básico de Suprimento	80
Introdução à Microinformática e Sistema Operacional	20
Carta Certa III	20
D BASE III	20
DIALOG-Básico	20
Windows	20
Lotus 1,2,3	20
Operação e Manutenção de Centrífugas	10

ANEXO "O"

ACIDENTES ECOLÓGICOS COM NAVIOS-TANQUE (1992)
PETROBRÁS X GRANDES COMPANHIAS DE PETRÓLEO

FONTE: TANKER ADVISORY CENTER – GUIA MCKENZIE

COMPANHIA	NAVIOS NN	TPB 1000 TT	POLUIÇÕES NP	QUANT. POLUÍDA PT	POLUIÇÕES Q1	QUANT. POLUÍDA Q2
PETROBRÁS	65	5.289	4	810	12	153
MOBIL	38	3.384	8	917	25	270
CHEVRON	42	6.594	7	24.272	577	3.680
TEXACO	28	3.612	7	36.000	1.285	9.966
BP	25	3.150	15	46.003	1.840	14.604
SHELL	46	5.382	16	59.234	1.287	11.005
EXXON	60	6.000	24	60.630	1.010	10.105
AMOCO	10	920	2	228.175	22.817	248.016

TPB - TONELAGEM DE PORTE BRUTO
NN - NÚMERO DE NAVIOS DA FROTA
TT - PORTE BRUTO TOTAL DA FROTA (EM TONELADAS MÉTRICAS)
NP - NÚMERO DE POLUIÇÕES CAUSADAS PELA FROTA
PT - POLUIÇÃO TOTAL CAUSADA PELA FROTA (EM TONELADAS MÉTRICAS)
Q1 - QUANTIDADE POLUÍDA POR NAVIO DA FROTA (Q1 = PT/NN)
Q2 - QUANTIDADE POLUÍDA POR MILHÃO DE TPB DA FROTA (Q2 = PT/TT)

ANEXO "P"

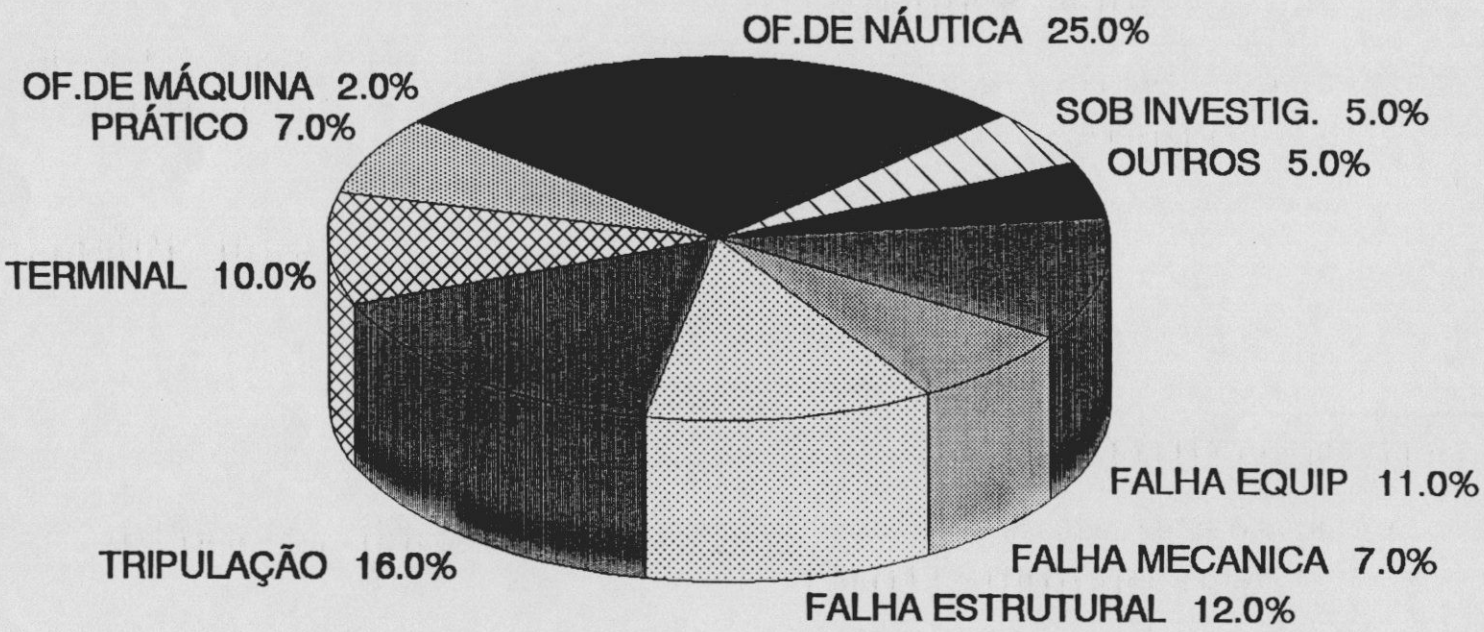
FROTA NACIONAL DE PETROLEIROS (FRONAPE)

1992

1 - CARGA TRANSPORTADA (TON)	85.561.276
1.1 LONGO CURSO	38.831.318
- Navios Próprios	17.569.182
- Navios Afretados	21.262.136
1.2 CABOTAGEM	46.729.958
- Navios Próprios	32.854.606
- Navios Afretados	13.875.352
2 - MILHAS TABULADAS	6.425.578
2.1 LONGO CURSO	4.703.923
- Navios Próprios	2.637.663
- Navios Afretados	2.066.260
2.2 CABOTAGEM	1.721.655
- Navios Próprios	1.296.949
- Navios Afretados	424.706

ANEXO "Q"

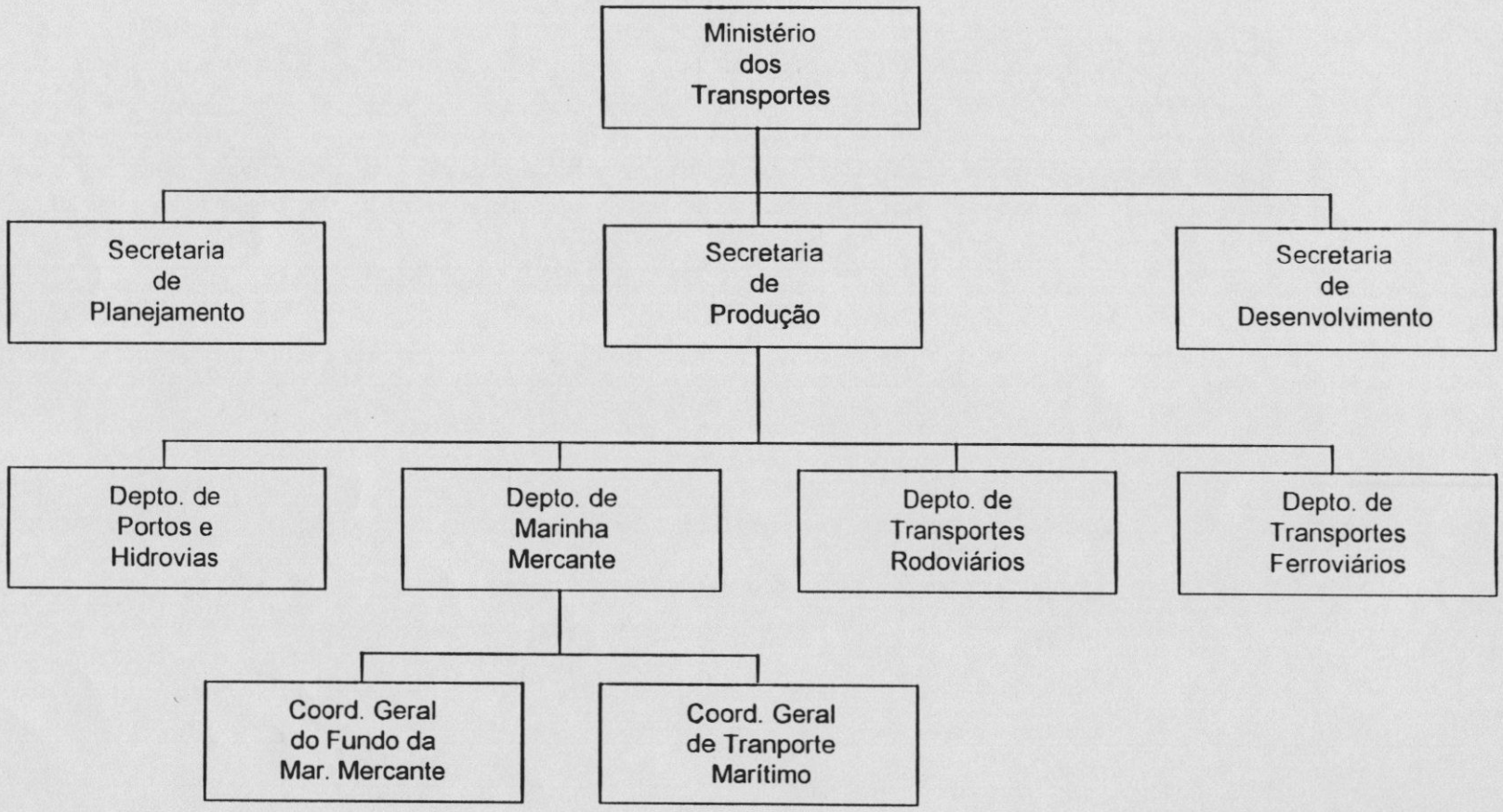
PRINCIPAIS CAUSAS DE POLUIÇÃO
DADOS ESTATÍSTICA MUNDIAL



FONTE: UK P&I CLUB ANALYSIS OF MAJOR CLAIMS 1992

ANEXO "R"

ORGANOGRAMA



ANEXO "S"

SITUAÇÃO ATUAL DO PESSOAL DA MARINHA MERCANTE

GRUPO	ATIVO EMBARCADO	ATIVO DESEMBARCADO	DESATIVADO	TOTAL
MARÍTIMOS	15.656	(*) 6.760	45.496	67.916
FLUVIÁRIOS	7.549		18.195	25.744
PESCADORES	22.044		139.111	161.155
REGIONAIS	6.351		23.830	30.181
AMADORES	—		—	128.837
ESTIVADORES	37		9.482	9.519
TOTAL	51.637	(*) 6.760	236.114	409.592

FONTE: DPC-10 (JUNHO/93)

(*) NÚMERO ESTIMADO

ANEXO "T"

RELAÇÃO DE FACILIDADES PORTUÁRIAS

- cais acostável: extensão, profundidade e cabeços para amarração.

- rebocadores: quantidade, tipo, potência em HP, Bollard Pull (força de tração estática) e classificação;

- guindastes, empilhadeiras, pontes-rolantes, carregadores e sugadores: quantidade, tipo e capacidade;

- transporte na orla do cais: linhas férreas, locomotivas e potências em HP, quantidade de vagões abertos e fechados com as respectivas capacidades e outros veículos de carga;

- alvarengas, batelões, chatas e pontões: quantidade, capacidade, propulsão e proprietários;

- suprimento de derivados de petróleo: tipos e disponibilidades para fornecimento aos navios, barcas de óleo (tipo e propulsão), informando se as barcas de óleo pertencem à empresas estatais, de economia mista ou privada;

- suprimento de água: número de hidrantes, espaçamento e potência disponível para fornecimento aos navios;

- recursos para reparos diversos: identificação de oficinas para grandes e pequenos reparos de convés, máquinas, equipamentos eletrônicos e de navegação; diques e capacidades;

- hospitais e recursos médicos: principais hospitais, endereços, telefones e tipos de atendimento especializado;

- ferrovias: principais ramais e ligações ferroviárias; e

- aeroportos: distância do porto e principais conexões.

RELAÇÃO DE ENTREVISTAS REALIZADAS

1 - Vice-Almirante MARIO AUGUSTO DE CAMARGO OZORIO, Diretor de Portos e Costas, em 21 de julho de 1993, na cidade do Rio de Janeiro.

2 - Contra-Almirante MAURO VIANNA DE ARARIPE MACEDO, Diretor do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha, em 23 de junho de 1993, na cidade do Rio de Janeiro.

3 - Contra-Almirante (RRM) FERNANDO DE NORONHA BARATTA, Assessor do Encarregado do Ensino Profissional Marítimo, em 08 de junho de 1993, na cidade do Rio de Janeiro.

4 - Capitão-de-Longo-Curso RONALDO CEVIDANES MACHADO, Oficial-Aluno do Curso C-PEM/93 da EGN, em 05 de julho de 1993, na cidade do Rio de Janeiro.

5 - Capitão-de-Fragata OSVALDO CARNEIRO FILHO, Encarregado do Ensino Profissional Marítimo, em 20 de maio de 1993, na cidade do Rio de Janeiro.

6 - Professor EDSON MESQUITA DOS SANTOS, Instrutor do Centro de Treinamento em Simuladores do CIAGA, em 24 de junho de 1993, na cidade do Rio de Janeiro.

BIBLIOGRAFIA

1. AGUIAR, Humberto Teixeira de. A importância do transporte marítimo para o comércio exterior brasileiro. Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro, v. 108, n. 4/6, p. 45-51, abr./jun. 1988.

2. BRASIL. Constituição. Constituição: República Federativa do Brasil, 1988. Brasília: Senado Federal, Centro Gráfico, 1988.

3. BRASIL. Convenção internacional sobre normas de treinamento de marítimos, expedição de certificados e serviços de quarto-1978. Rio de Janeiro: Diretoria de Portos e Costas, 1988.

4. BRASIL. Decreto nº 85.174, de 18 de setembro de 1980. Disciplina a coordenação nacional na direção civil do transporte marítimo em situação de tensão, emergência ou guerra e dá outras providências. Diário Oficial. [da República Federativa do Brasil], Brasília, 19 set. 1980.

5. ____. Decreto nº 511, de 27 de abril de 1992. Altera dispositivos do regulamento para o tráfego marítimo, aprovado pelo Decreto nº 87.648, de 24 de setembro de 1982. Diário Oficial. [da República Federativa do Brasil], Brasília, 28 de abr. 1992.

6. ____. Lei nº 7.573, de 23 de dezembro de 1986. Dispõe sobre o ensino profissional marítimo. Diário Oficial. [da República Federativa do Brasil], Brasília, 30 dez. 1986.

7. BRASIL. Escola de Guerra Naval. FI-219A. Guia para elaboração de referências bibliográficas. Rio de Janeiro, 1992.

8. ____. Escola de Guerra Naval. EGN-215A. Guia para elaboração de teses e monografias. Rio de Janeiro, 1981.

9. BRASIL. EMA-412. Sistema de Mobilização Marítima. Brasília: SIMOMAR. 1976. Confidencial.

10. BRASIL. Secretaria Geral do Conselho de Segurança Nacional. Doutrina Básica de Mobilização Nacional. Brasília, 1987. Reservado.

11. ____. Convênio entre o Governo da República Federativa do Brasil e a Organização Marítima Internacional relativo ao CIAGA. Londres, 25 nov. 1988.

12. BURLAMAQUI, Armando. O problema dos transportes marítimos. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1917. 475p.

13. CAMINHA, João Carlos. História marítima. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército. 1980. 301p.

14. DIAS, Aldo Joia. O centro regional de universidade marítima mundial no CIAGA. Rio de Janeiro: EGN, 1989. Monografia (C-PEM). Escola de Guerra Naval, 1989.

15. DIEGUES, Fernando Manoel Fontes. Tendências e perspectivas atuais. In: FLORES Mário Cesar. Panorama do poder marítimo brasileiro. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1972. P. 289-319.

16. FAYAD, Roberto Agnese. A mobilização do Reino Unido no conflito das Malvinas. Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro, v. 106, n. 4/6, p. 111-124, abr./jun. 1986.

17. FLORES, Mario Cesar (Coord). Panorama do poder marítimo brasileiro. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1972. 445p.

18. FORTUNA, Hernani Goulart. A política marítima e a mobilização do poder marítimo. Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro, v. 103, n. 7/9, p. 87-112, jul./set. 1983.

19. HOMEM: o elemento básico do poder marítimo. Resumo de um trabalho da Diretoria de Portos e Costas. In: FLORES, Mário Cesar. Panorama do poder marítimo brasileiro. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1972. P. 385-391.

20. MACHADO, Ronaldo Cevidanes. O Oficial da marinha mercante. Rio de Janeiro: Diretoria de Portos e Costas, 1985.

21. MAHAN, Alfred Thayer. Influencia del poder naval en la historia. Buenos Aires: Partenor, 1946.

22. MOREIRA, Hilton Berutti Augusto. Transporte marítimo . In: FLORES, Mário Cesar. Panorama do poder marítimo brasileiro. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1972. P. 183-204.

23. ____. O ensino profissional marítimo. Brasília: 1970. Palestra proferida na Câmara dos Deputados em, 05 de ago. de 1970.

24. OZORIO, Mário Augusto de Camargo. O perfil da DPC no contexto das atividades a serem desenvolvidas no sistema de utilização setorial da marinha: situação atual, óbices e perspectivas. Rio de Janeiro: Diretoria de Portos e Costas, 1993. Palestra proferida na EGN em 07 jul. 1993.

25. SANT'ANNA, Raymundo Borba de. Mobilização de navios mercantes. Rio de Janeiro: EGN, 1989. Monografia (C-PEM) - Escola de Guerra Naval, 1989. Confidencial.

26. SANTOS, Luiz Fernando Carvalho dos. A marinha mercante brasileira de longo curso. Situação atual, perspectivas e sugestões. Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro, v. 110, n. 1/3, p. 176-191, jan./mar. 1990.

27. SIGNIFICADO da construção naval para a economia do Brasil. Rio de Janeiro: Sindicato Nacional da Indústria de Construção Naval. 1991.

28. SILVA, Jorge Theodoro da. A formação do oficial da Marinha Mercante. Rio de Janeiro: EGN, 1987. Monografia (C-PEM). Escola de Guerra Naval, 1987.

29. SOUZA, Jorge Humberto Adro de. A realidade do emprego de mercantes pela Marinha do Brasil. Rio de Janeiro: EGN, 1992. Ensaio (C-CEM) - Escola de Guerra Naval, 1992.

30. THE UNITED States Merchant Marine Academy. Kings Point, N. Y, 1981. 140p.

31. VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. O conflito no atlântico sul. 3 ed. Rio de Janeiro: EGN, 1985. 130p.

Lage, Jackson Soares

AUTOR

A participação da MB na formaç
ão e no aperfeiçoamento da mão
-de-obra empregada na navegaçã
6-C-16

DEVOLVER NOME LEIT. (3596/94)

26 MAR 1996	CC (FN) CESAR
01 MAI 1996	CC OCTAVIANO
27 AGO 1996	Rodolfo CMG RODOLFO
20 NOV 1996	CMG - Rodolfo
17 MAI 1997	CC JORGE ALEXANDRE CC ROVESAN.

ESTE LIVRO DEVE SER DEVOLVIDO
NA ÚLTIMA DATA CARIMBADA

26 MAR 1996			
01 MAI 1996			
27 AGO 1996			
20 NOV 1996			
30 SET 2003			

MINISTÉRIO DA MARINHA
ESCOLA DE GUERRA NAVAL
Biblioteca

00104510003596
A Participacao da MB na formacao
6-C-16

55
34
89

Lage, Jackson Soares

A participação da MB na formaç
ão e no aperfeiçoamento da mã
-de-obra empregada na navegaçã
6-C-16
(3596/94)