

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

Curso.....C-PEM.....

Partido.....

Solução do...P-III-4 (Mo) MONOGRAFIA

Apresentada por

.....HEITOR WEGMANN DA SILVA.....

.....CAPITÃO-DE-MAR-É-GUERRA.....

NOME E POSTO

RIO DE JANEIRO

19.88.....

WEGMANN DA SILVA, Heitor

Formação do Oficial de Marinha Mercante. - Rio de Janeiro: EGN, 1988 - 46 fl.

Bibliografia.

Monografia: C-PEM, 1988.

1. Marinha Mercante - Brasil. 2. Oficiais (Marinha Mercante). 3. Formação Profissional. 4. Ensino Naval. I. Brasil. Escola de Guerra Naval. II. Título

DA MARINHA MERCANTE
EXTRATO

A formação do Oficial de Marinha Mercante é analisada buscando-se um aprimoramento do ensino, em virtude das técnicas modernas empregadas a bordo e do surgimento de navios altamente sofisticados.

Inicialmente é feita uma abordagem sobre as atividades dos marítimos, que constituem o 1º Grupo de pessoal de Marinha Mercante, apontando-se as funções exercidas pelos mesmos a bordo.

A seguir analisa-se a carreira do Oficial Mercante desde sua admissão nas Escolas de Formação, comparando-se o modelo brasileiro com o dos países mais desenvolvidos.

Em continuação estuda-se a formação polivalente, adotada pelas grandes potências na tentativa de reduzir seus custos com pessoal e tornar as marinhas mais competitivas.

A luz dos conhecimentos discutidos o trabalho conclui que a formação do Oficial de Marinha Mercante deve ser reformulada, adotando-se a polivalência em caráter experimental sem abandonar, contudo, a formação clássica de náutica e máquinas.

MM - EGN
BIBLIOTECA
15/02/1989
N. 1.652

GN-00003721-1



ESCOLA DE GUERRA NAVAL
RIO DE JANEIRO

TEMA: A FORMAÇÃO DO OFICIAL DE MARINHA MERCANTE

- Tópicos a abordar: - A organização dos serviços de bordo, por seção, e as funções exercidas pelo Oficial da Marinha Mercante;
- A habilitação do Oficial para o exercício das funções a bordo. Situação atual e carências. Formação científica versus formação técnico-profissional;
 - O Oficial polivalente (Náutica/ Máquina/ Radiocomunicações) - uma tendência ou uma experiência fracassada? Devem os Oficiais da Marinha ^{Mercante} Brasileira ter uma formação integrada ou continuar com a preparação ortodoxa e estanque de Náutica, Máquina e Radiocomunicações?
 - As implicações na habilitação do Oficial, tendo em vista o advento de navios especiais e o avanço tecnológico do material da Marinha Mercante; e
 - Sugestões para formação do futuro Oficial da Marinha Mercante.

Vale a
enxenda
ATC

PROPOSIÇÃO: Analisar, no setor de Marinha Mercante, a formação dos Oficiais, enfatizando a organização dos serviços de bordo e a habilitação desses Oficiais, para o exercício das diferentes funções em barcadas, tendo em vista o avanço tecnológico do material de Marinha Mercante e o advento de navios especiais.

ÍNDICE

	FOLHA
INTRODUÇÃO.....	IV
CAPÍTULO 1 - PESSOAL DA MARINHA MERCANTE.....	1
Marítimos.....	2
Funções exercidas pelos Oficiais de Marinha Mercante.....	4
CAPÍTULO 2 - A HABILITAÇÃO.....	5
A formação dos alunos das EFOMM.....	6
Formação Científica Versus Formação Técnico-Profissional.....	8
O Aperfeiçoamento dos Oficiais.....	10
Situação Atual e Carência.....	14
Náutica Versus Máquinas.....	16
Ensino Profissional Marítimo.....	18
Centro Regional de Treinamento Marítimo....	22
Universidade do Mar.....	25
CAPÍTULO 3 - O OFICIAL POLIVALENTE.....	28
A Segurança e a IMO.....	30
O Aprestamento da Tripulação.....	31
A Formação Polivalente.....	32
A Polivalência ao Brasil.....	37
CAPÍTULO 4 - IDENTIFICAÇÃO DO PROBLEMA - SUGESTÕES.....	40
CAPÍTULO 5 - CONCLUSÃO.....	45
ANEXO A - LICENÇAS EM CATEGORIA SUPERIOR JANEIRO/88.....	A-1
BIBLIOGRAFIA.....	A-7

INTRODUÇÃO

A formação dos Oficiais de Marinha Mercante deve ter como objetivo principal tornar os mesmos habilitados para o exercício das funções a que são destinados a bordo, sejam eles Oficiais de Máquinas ou de Convés.

Nesse trabalho tentaremos enfocar esse tema levando em consideração a modernização e automatização dos navios, a complexidade crescente nos navios modernos, a busca permanente da armação de redução de gastos, tornando-a mais competitiva perante as demais Marinhas Mercantes, e a proporção elevada de Oficiais que abandonam a profissão marítima após alguns anos de embarque.

Pretendemos fazer algumas comparações com as Marinhas Mercantes de outros países, analisando seus erros e acertos.

Finalmente é nossa intenção apresentar algumas sugestões, visando melhorar a formação do futuro Oficial Mercante.

CAPÍTULO 1

PESSOAL DA MARINHA MERCANTE

O pessoal da Marinha Mercante é constituído por todos aqueles que desempenham suas atividades a bordo das embarcações nacionais, e nos trabalhos de carga e descarga nas embarcações.

O Regulamento para o Tráfego Marítimo, aprovado pelo Decreto nº 87.648 de 24 de setembro de 1982, classifica o pessoal de Marinha Mercante nos seguintes grupos:

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

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

III - 3º Grupo - Pescadores - aqueles que exercem atividade na pesca profissional, a bordo de embarcação de pesca assim classificada conforme o artigo 177;

IV - 4º Grupo - Regionais - aqueles que exercem atividade a bordo de embarcação empregada na navegação regional e aqueles que exercem a atividade de praticagem;

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

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

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

MARÍTIMOS

Atualmente os marítimos são classificados, segundo o Regulamento para o Tráfego Marítimo, em quatro seções:

- | | | |
|----------|---|--|
| Convés | { | <ul style="list-style-type: none">- Capitão de Longo Curso- Capitão de Cabotagem- 1ª Oficial de Náutica- 2ª Oficial de Náutica- 1ª Oficial de Radiocomunicações- 2ª Oficial de Radiocomunicações- Mestre de Cabotagem- Contramestre- Marinheiro de Convés- Moço de Convés |
| Máquinas | { | <ul style="list-style-type: none">- Oficial Superior de Máquinas- 1ª Oficial de Máquinas- 2ª Oficial de Máquinas- 1ª Condutor- 2ª Condutor- 1ª Eletricista- 2ª Eletricista- Marinheiro de Máquinas- Moço de Máquinas |
| Saúde | { | <ul style="list-style-type: none">- Enfermeiro- Auxiliar de Saúde |
| Câmara | { | <ul style="list-style-type: none">- 1ª Cozinheiro- 2ª Cozinheiro- 1ª Taifeiro- 2ª Taifeiro |

O presente trabalho abordará apenas as categorias de Capitão de Longo Curso, Capitão de Cabotagem, Oficial Superior

de Máquinas, 1ª Oficial de Máquinas, 1ª Oficial de Náutica, 2ª Oficial de Máquinas, 2ª Oficial de Náutica, Praticantes de Náutica e Máquinas e alunos da Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante.

Não serão feitas considerações sobre os Oficiais de Radiocomunicações por se entender que as categorias de 1ª Oficial de Radiocomunicações e 2ª Oficial de Radiocomunicações encontram-se em extinção. ①

Também não será analisada a carreira do Oficial de Nautica Fluviário, à qual pertencem as categorias de Capitão Fluvial e Piloto Fluvial. Essas categorias tem acesso e formação próprios e até 1969 fizeram parte do grupo de Marítimos. //

Com a aprovação do novo Regulamento para o Tráfego Marítimo, em 1982, as duas atividades foram separadas definitivamente, formando os fluviários um grupo a parte. //

Antes da modificação, para o ingresso à categoria de Piloto Fluvial bastava ser brasileiro, ter mais de 18 anos de idade e ser aprovado em exame após dois anos de embarque. O acesso a Capitão Fluvial não envolvia elevação de nível de escolaridade, mas apenas a obrigatoriedade de dois anos de embarque na categoria de Piloto Fluvial e a aprovação em exames.

Suas atribuições eram específicas para tripular embarcações classificadas na navegação interior, fluvial e lacustre.

Desde 1983, através ^{da} Portaria nº 0485, de 24 de março do Ministro da Marinha, foram estabelecidas novas condições para o acesso à categoria de Piloto Fluvial: ser Mestre de Cabotagem com mais de três anos de embarque, ou ter nível de escolaridade da 6ª série do 1º grau, a ser aprovado em curso de aperfeiçoamento com a duração de três meses. //

Suas atividades são regionais e ficam restritas a uma bacia hidrográfica. Antigamente eram divididos em sub-grupos de acordo com a bacia a que estavam habilitados: Rio Amazonas,

Rio São Francisco, Rio Paraguai, Rio Paraná e Lagoa dos Patos.

O novo RTM reuniu esses sub-grupos, no 2º grupo de Pessoal da Marinha Mercante, com a denominação de Fluviários.

Funções Exercidas pelos Oficiais de Marinha Mercante

Atualmente os Oficiais de Náutica exercem as funções de Comandante, Imediato, Primeiro Oficial de Náutica e Segundo Oficial de Náutica.

O Comandante é a maior autoridade a bordo, a qual estão sujeitos todos os passageiros e a tripulação. Seu substituto legal a bordo é o Imediato, podendo, nesta qualidade, intervir em qualquer parte da embarcação no sentido de manter a ordem, disciplina, limpeza e conservação. O Imediato acumula as seções de Convés e Câmara e no seu impedimento será substituído por Oficiais de Náutica, de acordo com a hierarquia.

Os Oficiais de Máquinas exercem as funções de Chefe de Máquinas, Subchefe de Máquinas e segundo Oficial de Máquinas.

Do texto acima, compilado do Regulamento destinado a fixar as Atribuições de Tripulantes de Embarcações Mercantes Nacionais, depreende-se que é vedado ao Chefe de Máquinas substituir o Comandante ou o Imediato, ainda que seja o Oficial com maior hierarquia a bordo.

CAPÍTULO 2

A HABILITAÇÃO

Para melhor compreensão do fluxo de carreira para os Oficiais de Marinha Mercante nas seções de Nautica e Máquinas, começaremos do recrutamento de alunos para as Escolas de Formação de Oficiais dos Centros de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA) e Almirante Braz de Aguiar (CIABA).

Os candidatos deverão ter um mínimo de 17 e um máximo de 24 anos e serem portadores do certificado do curso colegial completo. (2)

Aprovado e classificado no concurso, o aluno cursará a Escola de Formação por prazo mínimo de dois anos e meio, quando será declarado Praticante de Nautica ou de Máquinas.

Como Praticante de Nautica o jovem fará um estágio embarcado e, concluindo com sucesso, terá acesso à categoria de 2º Oficial de Nautica. (3)

A promoção à 1º Oficial de Nautica será concedida ao 2º Oficial de Nautica com mais de três anos de embarque. (4)

Nessa categoria, o marítimo deverá embarcar por mais dois anos para se habilitar ao posto de Capitão de Cabotagem. (5) Nesse grau de hierarquia, embarcará como Comandante de embarcações empregadas na cabotagem com mais de 1600 toneladas de arqueação bruta ou como Imediato de embarcações utilizadas na navegação de longo curso.

Após dois anos de embarque nessa categoria o Oficial estará habilitado ao acesso ao posto de Capitão de Longo Curso, quando então comandará navios empregados na navegação de longo curso. (6)

Caso o jovem tenha optado pela seção de Máquinas, estará habilitado à categoria de 2º Oficial de Máquinas, quando concluir com aproveitamento seu estágio de praticante.

O acesso à 1ª Oficial de Máquinas será concedido ao 2ª ⁷ Oficial de Máquinas com mais de quatro anos de embarque nesta categoria.

Finalmente, estará habilitado ao ingresso na categoria de Oficial Superior de Máquinas, o 1ª Oficial de Máquinas que completar três anos de embarque. ⁸

O acesso ao posto acima obedecerá às exigências regulamentares acima descritas, extraídas da Portaria nº 0485 de 24 de março de 1983, do Ministro da Marinha que aprovou as Instruções para o ingresso e carreira do pessoal da Marinha Mercante, e serão complementadas pelas normas existentes na PORTOMARINST nº 50-09-A.

O quadro nº 1 apresentado, dá uma noção do perfil do Oficial de Marinha Mercante dos quadros de Náutica, Máquinas e Radiocomunicações.

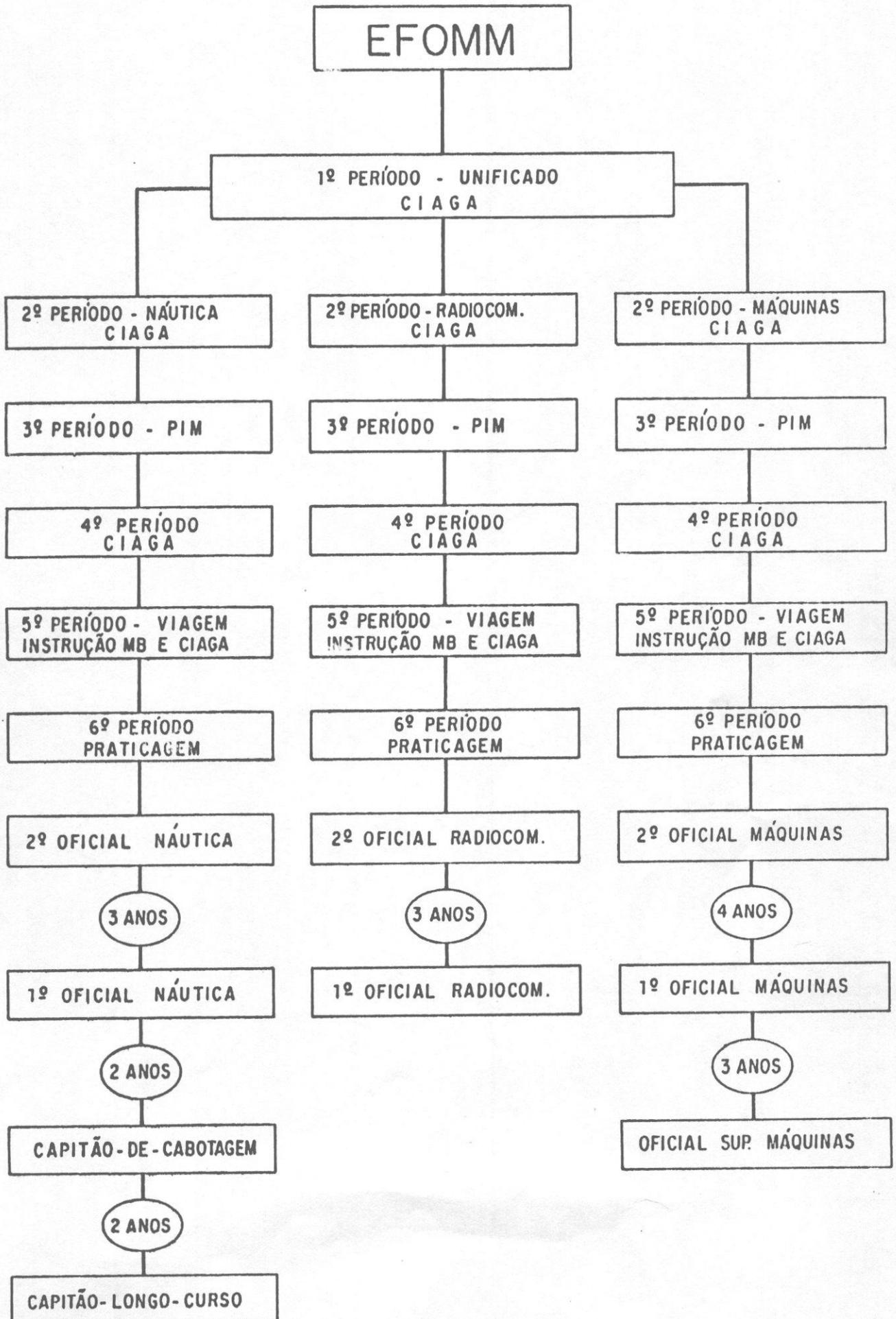
A formação dos Alunos das EFOMM

Após ser aprovado no concurso, ^{no exame de conhecimentos} o candidato deverá fazer exames de saúde, ^{teste} psicotécnico e testes na área de educação física. ^{prova de aptidão} Novamente aprovado, o aluno começará a cursar o primeiro semestre do primeiro ano, único comum na formação dos Oficiais de Náutica e Máquinas. ^{8A}

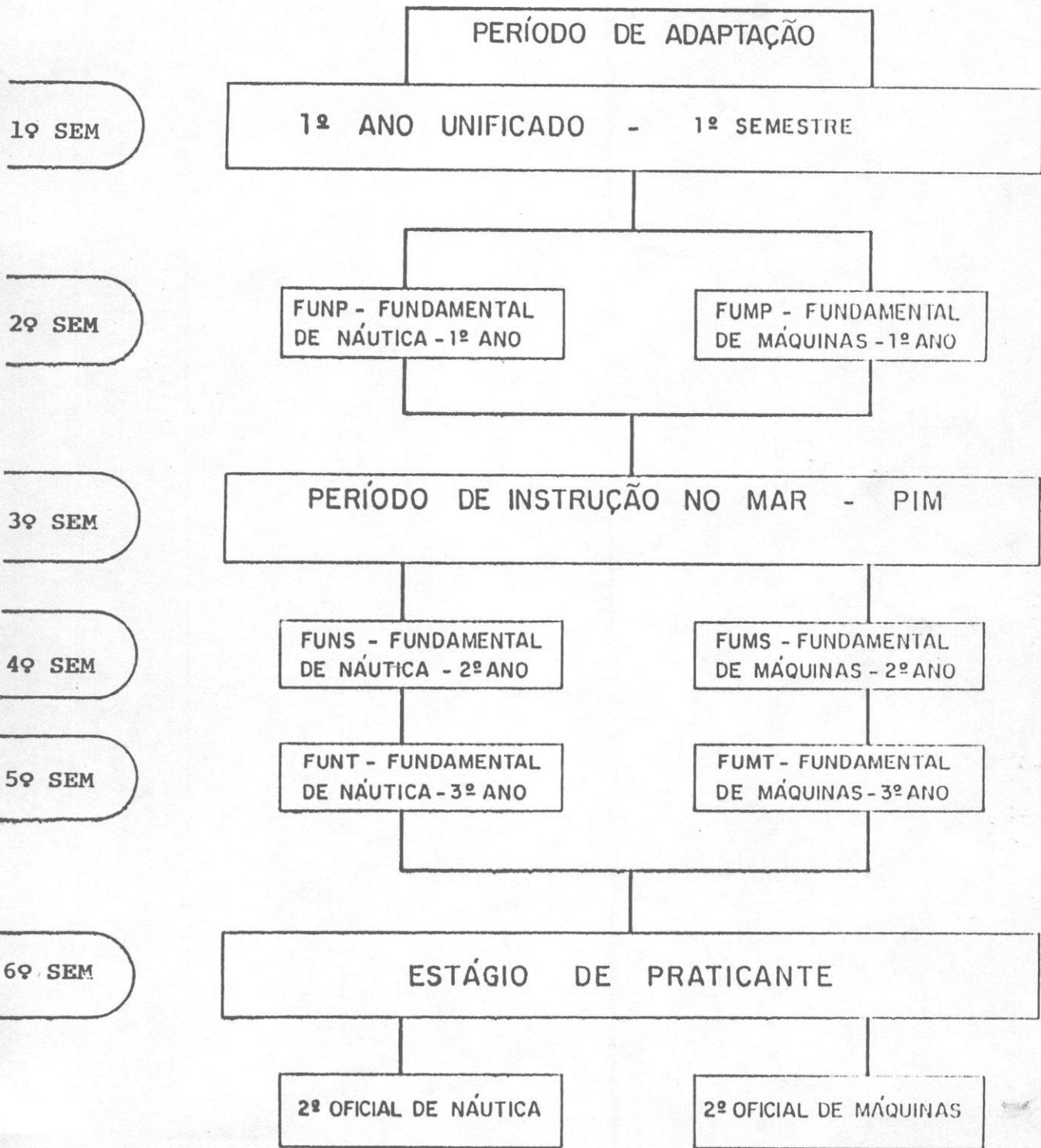
Ao término desse período básico, ele deverá, forçosamente, fazer sua opção por Náutica ou Máquinas, ^{ou Radiocomunicações} obedecendo o critério de classificação no 1º semestre. ⁹

Embora sejam feitas diversas palestras por Oficiais da Escola e representantes dos Sindicatos dos Oficiais de Náuticas e Máquinas, os alunos, de um modo geral, reclamam não possuir um conhecimento mais profundo sobre as duas carreiras, fato que só ocorrerá após o Período de Instrução no Mar (PIM), realizado no primeiro semestre do segundo ano. Durante este estágio embarcado, os alunos recebem ensinamentos práticos. ¹⁰

QUADRO Nº 1



EFOMM
REGIME SEMESTRALIDADE



cos técnico-profissionalizantes e tomam, pela primeira vez, oficialmente, contato com o mar. Os alunos de Nautica são adestrados no passadiço, enquanto nas máquinas forjam-se os futuros maquinistas.

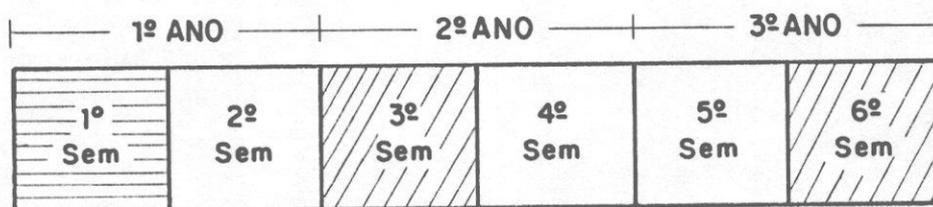
É comum, no retorno do Período de Instrução no Mar, Oficiais do Corpo de Alunos serem procurados por alunos que tentam alterar suas opções, o que não é mais possível.

De regresso aos Centros de Instrução, o aluno cursa o segundo semestre do segundo ano e o primeiro do terceiro ano quando, se aprovado, é declarado Praticante de Máquinas ou Praticante de Nautica, constituindo uma categoria especial, situando-se hierarquicamente, quando embarcados para estágio de adestramento e instrução, entre os Oficiais e graduados. Deve-se ressaltar que durante esse estágio embarcado, os Praticantes são avaliados pelo Comandante ou Chefe de Máquinas dos navios.

Além de ser responsável pela formação dos Oficiais Mercantes brasileiros, os Centros de Instrução preparam futuros Oficiais dos mais diversos países. Estes alunos desempenham todas as atividades técnico-científica, profissional, cultural e físico-desportiva destinadas aos brasileiros.

O quadro nº 2 mostra a nacionalidade e a quantidade dos bolsistas estrangeiros que cursam em nossos Centros de Instrução.

O diagrama apresentado abaixo sintetiza o atual curso das EFOMM.



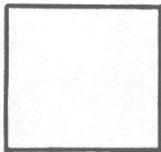
- período comum aos alunos de náutica e máquinas

QUADRO Nº 2

Atualmente cursam nos nossos Centro de Instrução os seguintes bolsistas estrangeiros.

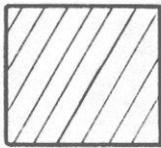
P A Í S	C I A G A				C I A B A				TOTAL
	NAUT.	MAQ.	R.C.	TOTAL	NAUT.	MAQ.	R.C.	TOTAL	GERAL
01 - ANGOLA	04			04					04
02 - BOLIVIA	01	01		02			02	02	04
03 - CABO VERDE	03	03		06			01	01	07
04 - COSTA RICA					03		01	04	04
05 - EQUADOR					03	06	06	15	15
06 - GABÃO	01	02		03					03
07 - GUATEMALA						02		02	02
08 - GUIANA	03	04		07			01	01	08
09 - GUINE-BISSAU	01	02		03	02	03	01	06	09
10 - GUINE-CONACRI	01	01		02	03	02		05	07
11 - HONDURAS	01			01					01
12 - MAURITANA	02			02					02
13 - MOÇAMBIQUE	01	02		03	02	01		03	06
14 - NIGÉRIA	02	02		04					04
15 - PANAMA					02		04	06	06
16 - PARAGUAI	10	10		20	04		10	14	34
17 - PERU					03	03		06	06
18 - SURINAME					04	04	03	11	11
19 - VENEZUELA	03	03		06	03	03		06	12
20 - ZAIRE		03		03					03
T O T A L:	33	33		66	29	24	29	82	148

NAUT. - NÁUTICA - MAQ. - MÁQUINAS - R.C. - RADIOCOMUNICAÇÕES



- períodos realizados na escola, distintos para máquinas ou náutica

12



- períodos em que os alunos realizam estágios embarcados, com adestramentos distintos para náutica ou máquinas

Formação Científica Versus Formação Técnico-Profissional

Até o ano de 1975, o recrutamento de candidatos para a Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (EFOMM) era feito entre alunos que haviam completado o primeiro grau. A formação desses jovens era feita em três anos nos Centros de Instrução em regime de internato. Recebiam eles, então, ensinamentos científicos equivalentes ao segundo grau, além de aulas profissionalizantes ministradas por instrutores, normalmente oriundos da Marinha Mercante ou Marinha do Brasil. Entre esses últimos, deve-se ressaltar que, quase todos, serviram à MB na condição de praças.

Esse comportamento era, mais ou menos, comum a todos os países. O Oficial Mercante, tanto da máquina como do convés, era um técnico que manobrava aparelhos e técnicas consideradas simples. Mas o aparecimento de equipamentos sofisticados na navegação como o Loran, Decca, Radar, etc..., bem como as técnicas pneumática, eletrônica e o automatismo utilizadas nas máquinas dos navios modernos mostraram que era preciso mudar. Havia uma insuficiência no nível educacional dos alunos, e uma ausência de formação básica. Preocupada com essa deficiência, a Diretoria de Portos e Costas (DPC) elevou o nível de recrutamento, permitindo uma melhor adaptação à evolução tecnológica.

Hoje o ingresso nas Escolas de Formação de Oficiais da Marinha Mercante só é permitido aos alunos que concluíram o

segundo grau.

Os Centros de Instrução modernizaram-se, colocando a disposição dos alunos, atualizados e sofisticados recursos didáticos.

Embora melhorassem o nível cultural dos alunos e os meios empregados no ensino, os professores e instrutores ⁽¹³⁾ permaneceram os mesmos. *Os professores e instrutores, tanto do CIASA como do CIABA, foram instruídos e reciclados por peritos e consultores da IAO, que os habitaram a melhorar o ensino nos níveis deficientes.*

O Contra-Almirante da Reserva Remunerada FERNANDO NORONHA BARATA, Assessor do Chefe do Departamento de Ensino Profissional Marítimo da Diretoria de Portos e Costas, em conferência proferida sobre a formação de Oficial da Marinha Mercante, assim se referiu ao ensino profissional marítimo:

"Duas correntes pedagógicas, até certo ponto antagônicas, orientam a formação do Oficial da Marinha Mercante. A primeira afirma que a avançada tecnologia encontrada no moderno navio mercante recomenda um alto gabarito teórico puro, de forma a permitir que o Oficial, empregando o que aprendeu, por si só ou participando de pequenos cursos de qualificação, domine a operação e a manutenção dos diferentes e sofisticados equipamentos que terá sob sua responsabilidade. Do outro lado, há os que defendem o ponto de vista de um ensino menos científico e mais técnico-profissionalizante, dirigido para a especialização, arguindo que as exigências tecnológicas se diversificam e se aprofundam a tal ponto que tornam inadequada a formação científica universal.

De um modo geral, os Países procuram uma condição de equilíbrio na distribuição de carga de estudo entre esses dois extremos, oscilando esse ponto em torno de referências que variam, de um país para outro, em função do nível de instrução do pessoal recrutado, das facilidades proporcionadas pelo Sistema de Ensino Marítimo e, até mesmo, da validação do curso para outros ofícios, em consonância com o processo de educação nacional."

Em contato com alunos do último ano, nota-se o desejo que as EFOMM introduzam em seus currículos as matérias de geografia econômica, administração, história geral e economia, além de aumentar substancialmente o número de hora-aulas de inglês.

Deve-se registrar que desde 1986 encontra-se no Ministério da Educação toda a documentação necessária, para se reconhecer o curso das Escolas de Formação de Oficiais da Marinha

Mercante como sendo de nível superior. Então, os formandos serão reconhecidos como Bacharéis em Ciências Náuticas.

Navio-Escola

Alguns países utilizam para o adestramento no mar navios-escola que podem ser grandes veleiros ou cargueiros especialmente adaptados para o ensino e adestramento embarcado.

A Marinha do Brasil por diversas vezes cogitou de comprar um navio, destinado a instrução do pessoal de Marinha Mercante, mas uma análise mais profunda sobre o custo-benefício a fez retroceder.

A concentração de um grande número de alunos a bordo acaba por reduzir a oportunidade de cada um exercer as funções de auxiliar de Oficiais de Náutica ou de Máquinas.

O custo da construção ou reforma e, principalmente, a manutenção parecem desaconselhar o uso desse tipo de navio.

Nossos alunos se adestram a bordo de navios de nossa frota comercial em plena operação, e os Oficiais dos navios são os instrutores, orientados por programas detalhados e questionários fornecidos pelos Centros de Instrução.

O Aperfeiçoamento dos Oficiais

Uma vez aprovados como praticantes, os novos Oficiais embarcam nos navios de nossa frota e após cumprirem as exigências determinadas pela Diretoria de Portos e Costas se habilitam a promoções a categorias superiores.

Por vontade própria se inscrevem nos cursos de aperfeiçoamento ou atualização ministrados nos Centros de Instrução, baseados no Programa de Ensino Profissional Marítimo (PREPOM) o qual é organizado anualmente pela Diretoria de Portos e Costas de acordo com as necessidades de mercado.

Nos Centros de Instrução são ministrados as seguintes

modalidades de cursos:

- Fundamental, de caráter básico, destinado à formação do pessoal da Marinha Mercante para o ingresso na carreira;

- Aperfeiçoamento, destinado à ampliação de conhecimentos necessários ao desempenho de funções próprias de categoria superior;

- Adaptação naval, destinado a proporcionar conhecimentos e habilidades a portador de título profissional, obtido em entidade estranha ao Sistema do Ensino Profissional Marítimo, com vistas a completar sua formação para o ingresso na Marinha Mercante;

- Readaptação, destinado a capacitar o pessoal de uma para outra categoria profissional, atendendo à necessidade do serviço;

- Atualização, destinado a proporcionar conhecimentos e habilidades, objetivando adequar o profissional às exigências do avanço tecnológico;

- Especial, destinado à preparação do pessoal para o exercício de atividades específicas, técnicas ou administrativas, que exijam qualificações especiais não conferidas por cursos de outras modalidades.

Para o ano de 1988, foram selecionados os cursos abaixo discriminados:

Aperfeiçoamento

Curso de Aperfeiçoamento para 1º Oficial de Náutica (APON).

- Destinado ao 2º Oficial de Náutica com mais de três (3) anos de embarque na categoria. Para este ano, existem sessenta (60) vagas no CIAGA e vinte (20) no CIABA. As vagas serão preenchidas pelos candidatos com maior tempo de embarque na categoria e, em caso de empate, ficará classificado o candidato com mais idade. O curso tem duração de oito (8) meses.

Curso de Aperfeiçoamento para 1ª Oficial de Máquinas (APPM).

- Este curso é destinado ao 2ª Oficial de Máquinas com mais de quatro (4) anos de embarque. Da mesma forma que no APON, o critério de seleção será o de maior tempo de embarque na categoria. Para este ano, estão previstas sessenta (60) vagas no CIAGA e vinte (20) no CIABA. O curso tem duração de sete (7) meses.

Curso de Aperfeiçoamento para Capitão-de-Cabotagem (ANCC).

- É destinado ao 1ª Oficial de Náutica que já tenha cursado o Curso de Atualização para 1ª Oficial de Náutica (ATON). Existem para 1988, cinquenta e quatro (54) vagas no CIAGA e vinte (20) no CIABA, que serão preenchidas pelos candidatos com maior tempo de embarque como 1ª Oficial de Náutica. O curso tem duração aproximada de 75 dias.

Curso de Aperfeiçoamento de Capitão de Longo-Curso e Aperfeiçoamento de Oficial Superior de Máquinas.

Até o ano passado, era exigido ao Capitão de Cabotagem ou 1ª Oficial de Máquinas a defesa de uma tese para ter acesso às categorias de Capitão de Longo Curso e Oficial Superior de Máquinas, respectivamente.

Contudo, por solicitação dos órgãos de classe e por estudos feitos na DPC, foram novamente instituídos esses cursos, com duração aproximada de três (3) meses e vinte e quatro (24) vagas, destinadas à cada categoria.

Para o Curso de Aperfeiçoamento para Capitão de Longo Curso poderão candidatar-se os Capitães de Cabotagem com mais de dois anos de embarque. Metade das vagas serão preenchidas pelos candidatos com maior tempo de embarque na categoria, e a outra metade por candidatos indicados pelas Empresas de Navegação.

Para o Curso de Aperfeiçoamento para Oficial Superior de Máquinas poderão se candidatar o 1º Oficial de Máquinas com mais de três (3) anos de embarque. As vagas serão preenchidas de modo semelhante ao curso de Capitão de Longo Curso.

A substituição de tese por cursos visou atualizar o Oficial Mercante em vista dos novos desenvolvimentos na área do transporte marítimo.

Embora com carga horária diferente, os cursos possuem os mesmos objetivos específicos. Ao terminar o curso, tanto o Capitão de Longo Curso como o Oficial Superior de Máquinas deverá ser capaz de:

- aplicar normas e princípios que regem a administração de pessoal, de material e financeira no transporte marítimo.

- participar de gerência comercial do navio; interpretar contratos de transporte marítimo; analisar custos operacionais no transporte marítimo.

- interpretar e aplicar a legislação que rege o transporte marítimo, em especial as regras de convenções internacionais.

- interpretar termos e expressões em língua inglesa e uso no transporte marítimo.

- acompanhar o desenvolvimento de novas tecnologias no material da Marinha Mercante.

- aplicar princípios de chefia e liderança; descrever a estrutura de organização e sumariar os principais atos aprovados pela IMO; acompanhar os desenvolvimentos na área de segurança da navegação e da prevenção da poluição dos mares; relacionar-se com as Autoridades Marítimas.

Atualização:

Curso de Atualização para 1º Oficial de Náutica,

Poderá candidatar-se o 1º Oficial de Náutica com mais

de dois (2) anos de embarque na categoria.

Esse curso é importante para a carreira do Oficial de Náutica por ser pré-requisito para o Curso de Aperfeiçoamento para Capitão de Cabotagem.

Cursos Especiais

Além dos cursos acima descritos, necessários à carreira do Oficial Mercante, a Diretoria de Portos e Costas programa diversos cursos especiais de modo a permitir que ele possa acompanhar o desenvolvimento tecnológico dos navios modernos. As vagas desses cursos quase sempre são preenchidas por candidatos indicados pelas empresas de navegação. Para este ano estão programados os seguintes cursos especiais:

- Segurança em Operações de Carga em Navios Petroleiros - ESOP;
- Segurança em operações de carga e Descarga em Navios-Tanques para Produtos Químicos - ESOQ;
- Segurança em Operações de Carga em Navios-Tanque para Gás Liquefeito - ESOG; e
- Introdução à Ciência da Computação - EICO.

Situação Atual e Carência

O tamanho das turmas do CIAGA e CIABA é fixado pela DPC após estudar o mercado de trabalho. Um excesso de Oficiais desvaloriza a categoria e fortalece o armador, tendendo à redução dos salários. A falta de Oficiais provoca o movimento oposto, com encarecimento do transporte e diminuição da segurança, uma vez que Oficiais passam a exercer funções em categorias superiores. A DPC busca, constantemente o ponto de equilíbrio.

As tabelas constantes do anexo, dão conta de nossas deficiências de Oficiais, a vista das licenças concedidas pelas Capitânicas dos Portos, para o exercício de funções posto acima.

Uma análise rápida do documento nos mostra que faltam em nossa frota Mercante 4 2º ON, 32 1º ON, 6 CCB e 1 CLC na seção do convés e, 20 2º OM, 20 1º OM e 29 OSM na área de máquinas.

É preocupante a situação de máquinas, quando notamos que na categoria mais baixa já faltam 20 Oficiais. Segundo a Superintendência de Ensino do CIAGA, houve uma procura grande no corrente ano de Praticantes de Máquinas por parte das empresas de navegação, enquanto alguns Praticantes de Náutica não conseguiram embarque. A situação deve se agravar nos próximos dois anos, tendo em vista que deverão se formar cento e cinqüenta e seis (156) alunos de náutica e apenas cento e um (101) de máquinas no CIAGA.

Os componentes que determinam a necessidade de Oficiais, são a quantidade de navios mercante nacionais e estrangeiros a serem guarnecidos por tripulantes nacionais e suas lotações de pessoal.

Para expedição de cada Cartão de Lotação, as Capitânicas dos Portos deverão levar em conta:

- a relação de tripulantes julgados convenientes pelo Armador;

- a tonelagem de arqueação bruta (AB), classificação da embarcação, peculiaridades da navegação, sistema de propulsão e das auxiliares, natureza do combustível empregado, comunicações e serviços auxiliares;

- a segurança da vida humana no mar, da carga e do porto e a proteção ao meio ambiente;

- a linha a navegar e duração da viagem entre portos consecutivos;

- as acomodações para as diversas Categorias dos tripulantes;

- as exigências e recomendações dos Atos Internacionais

ratificados pelo Brasil; e

- as resoluções e instruções sobre o assunto, expedidas pela Diretoria de Portos e Costas.

Quando qualquer das partes interessadas, representativa da classe profissional e patronal - empregados e empregadores - não concordar com a lotação fixada, poderá recorrer à DPC. O Diretor de Portos e Costas julgará o recurso, ouvindo as partes interessadas.

O RTM autoriza o despacho em categoria superior, dentro de determinadas condições regulamentadas pela DPC, um nível acima e, excepcionalmente, até dois, quando houver falta de pessoal da categoria lotada no porto por um período de noventa dias. Caso haja falta de marítimo no país, a autorização poderá ser dada por período indeterminado.

A maior causa de falta de marítimos é a evasão. De um modo geral a carreira do mercante é muito curta e poucos chegam ao último posto. Há quem considere a carreira como de transição.

Muitas são as razões que levam o marítimo a abandonar a profissão para trabalhar em terra, e entre elas podemos citar o casamento, os filhos, as condições sociais a bordo, a monotonia, as licenças insuficientes e, finalmente, os empregos mais interessantes em terra.

Náutica Versus Máquinas

Uma simples leitura da matéria anteriormente descrita, nos leva a dedução que o Oficial de Máquinas poderá atingir o tope da carreira com aproximadamente dez (10) anos de embarque. Impedido de ascender ao Comando, e até mesmo à imediatez, o Chefe de Máquinas tende a procurar um novo emprego em terra,

O assunto tem sido discutido exaustivamente e recentemente, em ofício dirigido ao Diretor de Portos e Costas, assim se referiu o próprio Presidente do Centro de Capitães, o Capitão de Longo Curso RONALDO CERVIDANES MACHADO:

"Antes de tudo é espantoso que a Armação não tenha sensibilidade para perceber e aquilatar o quanto seus interesses são prejudicados pela falta de um trabalho de equipe a bordo de seus navios pois, tudo que é dividido é menor que aquilo que é somado. E os navios, na quase totalidade, são divididos em dois: Convés e Máquina que, comumente, não só trabalham desunidos, como conflitantes. Essa dicotomia, nascida no passado e presente a bordo nos dias de hoje, leva ainda para terra, os Órgãos de Classe, posições divergentes que, por vezes, dificultam o atendimento de interesses comuns.

Obviamente administrar essa realidade a bordo não é tarefa das mais fáceis e, se fizermos um levantamento, iremos comprovar, com absoluta certeza, que os navios com melhor operacionalidade estão embasados na superação, graças a uma adequada liderança do Comando, dessa dicotomia que, quando existente, faz da vida de bordo um foco de aborrecimentos numa sociedade fechada e isolada como é a nossa.

A solução para isso é viável bastando "Decisão Política" para que seja implementado um processo que permita a todos a bordo, Oficiais de Convés e Oficiais de Máquinas - o acesso ao Comando.

As vantagens seriam enormes, tão significativas que nos dão coragem para levantar a questão para que seja pensada e discutida. Dentre essas vantagens ressaltamos:

1 - A certeza que o acesso ao Comando seria um direito de todos, desde que para isso tivessem qualificação profissional e pessoal, acabaria com a dicotomia tão prejudicial à Marinha Mercante;

2 - O Capitão, com dupla formação e experiência, ao chegar ao Comando, teria uma visão e um conhecimento do navio como um todo, bem maior que hoje;

3 - O Armador teria uma opção maior para escolher seus Comandantes e passaria a ter um contingente de Oficiais bem superior em número para atender, nas emergências, os problemas de máquinas;

4 - Desde que o Comando fosse possível a todos, muitos qualificados Oficiais, que sem a fusão optariam pela Náutica, exatamente pela possibilidade de acesso ao Comando, mas cuja vocação natural seria Máquina, passariam a fazer aquilo que efetivamente preferem, sabendo que, mais tarde, o Comando poderia ser atingido;

5 - A vida a bordo passaria a ser mais coesa, integrada e fraterna beneficiando o grupo que lá vive;

6 - O aumento do Curso Básico poderia viabilizar o reconhecimento dele como nível superior;

7 - Quando a tripulação percebesse a integração entre os Oficiais, eles próprios tenderiam a viver mais harmonicamente entre si;

8 - Em terra as autoridades e comunidade marítima seriam beneficiadas, em pleitos e discussões, visto que, a própria fusão, iria esvaziar muita liderança que sobre vive embasada justamente na dicotomia existente.

Enfim, essas são apenas algumas vantagens da implantação do processo que, sobretudo, é justo, visto que a máquina é tão indispensável aos bons resultados do navio

que chega ser uma injustiça com os que nela trabalham e operam, terem seu horizonte profissional limitado. Pessoalmente conhecemos alguns Chefes de Máquinas com virtudes de liderança, seriedade no desempenho da função, competência profissional, moral ilibada que são, em nosso julgamento, mais merecedores do posto de Comando que muitos Capitães medíocres que exercem a função.

Não podemos esquecer também que já temos um precedente recente que foi a possibilidade dada aos Comissários, quando do término da Categoria, de prosseguirem na vida do mar como Oficiais de Náutica e alguns deles já são excelentes Capitães. Imaginem então um jovem que, desde cedo, seja direcionado para um dia chegar à função de Comando. Os resultados só poderão ser melhores do que aqueles alcançados com os Comissários.

Evidentemente a solução tem que ser bem estudada, discutida e, para isso, só é necessário a Decisão Política do Ministério da Marinha."

Esse problema não é novo. Na antiguidade, as tripulações dos navios, que usavam o vento em sua propulsão, eram formadas única e exclusivamente do pessoal de Náutica. Com o advento da máquina, surgiram a bordo os primeiros carvoeiros e foguistas, sempre sujos por força de suas funções e, por isso, mal vistos pelo pessoal de convés.

Principalmente após a segunda guerra, a máquina evoluiu numa velocidade espantosa, exigindo do Oficial de Máquinas conhecimentos adequados para o cumprimento das novas tarefas relevantes de técnicas altamente sofisticadas.

Finalmente, corroborando com o que afirmou o CLC RONALDO CERVIDANES é bem provável que, a semelhança do que ocorreu com os Comissários, o quadro de radiocomunicações seja extinto e fundido na categoria de Oficial de Náutica, vindo esses Oficiais no futuro imediato e até mesmo comandar navios.

(19)
Não se enciclar dentro do tópico "Náutica Versus Máquinas"

Ensino Profissional Marítimo

A formação dos Oficiais Mercantes difere de país para país e dos modelos que tivemos acesso todos, sem exceção, se mostraram superiores ao nosso.

Nos Estados Unidos, existe uma escola federal, situada em King'S Point, a United States Merchant Marine Academy e mais seis escolas localizadas nos Estados de Nova York, Massachus

sets, Texas, Maine e Califórnia.

A escola federal, a semelhança de nossos Centros, é dirigida por um Oficial da Marinha. O curso tem a duração de quatro anos, contando o estágio no mar em navios mercantes e, ao término do mesmo, os jovens recebem o diploma de Terceiro Piloto ou Maquinista de 3^a Classe.

As escolas possuem navios- escola que são utilizados apenas em viagens curtas durante o estágio na escola.

Para se matricular, o candidato deverá ter entre 17 a 22 anos, ser cidadão americano, solteiro, possuir bom caráter e ter o curso secundário concluído.

Na Grã-Bretanha, a formação profissional marítima é financiada pelos armadores, fundações particulares e pelos próprios marítimos.

Existem mais de vinte escolas ou faculdades marítimas responsáveis por essa formação.

Ao terminar o curso, o estudante recebe o diploma de Bacharel em Ciências Marítimas. Como fato curioso, deve ser ressaltado a diferença de currículos entre uma escola e outra. É grande também a diferença da formação entre os Oficiais de Náutica e os de Máquinas. Enquanto aqueles são reconhecidos mundialmente como bons pilotos, os maquinistas são notoriamente medíocres. Sua instrução é dada a bordo de navios de empresas marítimas, onde são empregados, e que subsidiam seus estudos.

As companhias de navegação colocam seus empregados-alunos nas escolas que julgam melhor, provocando uma concorrência entre elas, que buscam sempre a melhoria de seus ensinamentos sejam eles científicos ou profissionalizantes.

Na França existem cinco escolas marítimas, todas pertencentes ao Ministério dos Transportes. O curso é realizado em trinta e seis meses de estudo, sendo quatro embarcado. Como

peculiaridade devemos registrar que nesse país, não existe distinção entre a formação de Oficial Maquinista e o Oficial de Náutica. O ensino é gratuito e os alunos recebem bolsas.

No Japão a formação do Oficial leva quatro anos e meio. Existem no país duas universidades e cinco colégios marítimos.

Na Rússia o ensino marítimo, como os demais, é estatizado e gratuito. O curso tem a duração de quatro anos, quando o novo Oficial é obrigado a embarcar em navio mercante pelo prazo mínimo de três anos, ficando isento do serviço militar.

Na Espanha existem dez escolas marítimas, sendo cinco oficiais e cinco privadas, todas com o mesmo currículo. As escolas oficiais pertencem ao Ministério do Comércio.

O curso tem a duração de quatro anos, sendo um deles embarcado em navios das companhias de navegação. Caso desejem, os alunos podem dedicar o quinto ano para treinamento na Marinha de Guerra, podendo, então, comissionar-se como Oficial da Reserva da Marinha.

De um modo geral, a formação profissional em todos os países é de utilidade limitada, para uma reclassificação em terra.

No Brasil o Ensino Profissional Marítimo é coordenado pela Diretoria de Portos e Costas que possui verbas específicas, provenientes de contribuições das empresas de navegação. Dessa arrecadação forma-se o Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo.

A política do ensino é orientada pelo Conselho Consultivo do Fundo de Desenvolvimento do Ensino, composto por representantes de Associações de Empregados e Empregadores e de Órgãos Governamentais.

À Diretoria de Portos e Costas compete:

- estabelecer a Política do EPM em consonância com a Política de Desenvolvimento do Pessoal da Marinha Mercante;
- planejar, coordenar e controlar todas atividades do EPM;
- estabelecer medidas para a organização e o aperfeiçoamento do EPM;
- promover estudos sobre as diretrizes que definam a política do EPM;
- adotar medidas para o aperfeiçoamento do sistema do EPM;
- elaborar normas para o recrutamento, seleção e aperfeiçoamento do pessoal para a Marinha Mercante e atividades correlatas;
- promover a análise ocupacional para a categoria de Marítimos, Fluviários, Pescadores e Portuários;
- estudar a legislação da educação nacional e da Marinha e suas implicações nas legislações do EPM;
- estudar a legislação internacional do interesse do EPM, propondo medidas para sua adoção no âmbito nacional, se for o caso;
- estudar medidas e propor a criação e desenvolvimento de unidades do EPM;
- elaborar normas administrativas para os cursos e exames do EPM;
- elaborar e manter atualizado o catálogo de Normas Específicas para os Cursos e Exames do EPM;
- estabelecer os requisitos mínimos para habilitação profissional a cada categoria, se necessário, através análise ocupacional;
- elaborar plano para a divulgação do EPM;
- organizar, coordenar e promover os trabalhos de estatística necessários ao EPM;

- elaborar e atualizar os currículos dos cursos do EPM, em consonância com os resultados obtidos pela análise ocupacional das categorias;

- elaborar e atualizar as Folhas de Informações e Manuais dos cursos do EPM;

- estabelecer os requisitos mínimos de habilitação profissional do pessoal, organizando um catálogo das Sinopses e dos Cursos do EPM;

- identificar os objetivos educacionais, decorrentes da análise ocupacional;

- avaliar o rendimento da aprendizagem;

- promover a coleta e o processamento de informações e dados estatísticos do interesse da avaliação do ensino;

- elaborar publicações para o ensino;

- promover intercâmbio com entidades da Marinha e extra-Marinha visando a obtenção e a produção de meios de ensino;

- manter a estatística de aproveitamento dos cursos; e

- controlar o funcionamento de cursos decorrentes de convênios.

Além dos Centros de Instrução Almirante Graça Aranha e Almirante Bráz de Aguiar, o Ensino Profissional Marítimo utiliza para formação das diversas categorias de pessoal mercante os seguintes estabelecimentos:

- Centro de Instrução de Fluviários de Pirapora (CIFLUPI), em Pirapora, MG;

- Escola de Pesca Almirante Villar (EPAV), em Rio Grande, RS;

- Escola de Fluviários de Foz de Iguaçu, PR; e

- As Capitânicas dos Portos e suas Delegacias e Agências espalhadas por todo o Brasil.

Centro Regional de Treinamento Marítimo

No período de 03 a 15 de março de 1985 um grupo de con

sultores da Organização Marítima Internacional (IMO) visitou o CIAGA e o CIABA e, ao término, apresentou um relatório contendo diversas sugestões com providências a serem adotadas pela MB.

Após elogiar nossos padrões de instrução, segundo o grupo bem acima dos padrões internacionais descritos na Convenção Internacional sobre Normas de Treinamento de Marítimos, Expedição de Certificados e Serviço de Quarto - 1978 (STCW-78), foi sugerido a ampliação de assistência técnica entre os países em desenvolvimento, enfatizando a necessidade de um maior intercâmbio com os demais países da América do Sul e com os países de língua portuguesa da África, principalmente Moçambique e Cabo Verde.

Foi recomendada, ainda, a inclusão de um programa de cursos especializados de curta duração, como segurança de navios-tanques, transporte de cargas perigosas, treinamento de equipe de passadiço, prevenção e controle da poluição no meio marinho, planejamento de viagem, etc...

Finalmente sugeriu ao govêrno do Brasil um estudo sobre a possibilidade de se criar um Centro Regional de Treinamento Marítimo, num dos Centro de Instrução, que ministraria cursos especializados como extensão dos levados a efeito na Universidade Marítima Mundial, localizada em Malmoe.

Em meados de 1986 a MB foi novamente acionada pela IMO, que consultava sobre o interesse do Brasil em participar do Programa de Apoio à Rede de Cooperação Marítima Regional (ROCRAM). Segundo nosso Conselheiro para Assuntos Marítimos na IMO (REBRASLON), o govêrno da Noruega financiaria cursos marítimos em países escolhidos por aquela organização.

Esses cursos, de curta duração, seriam destinados a atender países em desenvolvimento, onde é grande a necessidade de pessoal qualificado.

Consultada, a DPC informou que seria interessante a realização em 1987, no CIAGA, de um curso que pudesse congregar todos os países que usassem o português como idioma de trabalho, para desenvolver suas marinhas mercantes, aprimorar a formação do pessoal e organizar o transporte marítimo. O programa do ROCRAM colocaria o Brasil como polo difusor da cooperação técnica e condutor, para os países de língua portuguesa, de transferência de tecnologia.

No segundo semestre de 1986 ficou acertada a realização do Curso de Manutenção Planejada de Frotas e Proteção contra Corrosão. Foi definida, então, a vinda do Secretário-Geral da IMO, para proferir a aula inaugural.

Durante sua estadia no Brasil foi sugerida a criação de um Centro Regional da IMO no CIAGA, que funcionaria como um prolongamento da Universidade Marítima Mundial. Esta ficaria com os cursos avançados, de longa duração como Administração do Transporte Marítimo, Educação e Treinamento Marítimo, Gerente de Empresa de Navegação, etc, enquanto o Centro seria responsável pelos cursos expeditos, com objetivos limitados e de menor duração. Tais cursos inserem-se no programa da IMO de ajuda aos países em desenvolvimento, no que tange à qualificação de mão-de-obra marítima e na divulgação de regras das convenções e resoluções aprovadas pelos membros da IMO. O país que sediar o Centro será o receptor de equipamentos, livros de consulta e bibliográficos e, principalmente, auxílio técnico e transferência de tecnologia.

7
nos foi
conjugado
em o
Instituto

O Peru vem tentando tornar-se o Centro Regional da América Latina, mas o alto conceito do ensino profissional marítimo brasileiro e dos programas de bolsas de estudos oferecidas a nações sul-americanas e africanas, fazem o Brasil o país mais indicado do continente.

O fato do CIAGA realizar cursos em cooperação com a Uni

versidade Mundial não implicará em ônus para o Governo Brasileiro, pois não haverá obrigação financeira. Caso seja de seu interesse o Centro poderá solicitar instrutores e coordenadores para ministrarem os cursos. Os assuntos serão escolhidos pelo CIAGA, a partir de uma lista de mais 70 cursos, e aprovados pela IMO.

Esses cursos ou seminários, a serem aplicados pelos Centros Regionais, visam atender exigências de assuntos especializados, que a STCW/78 e outras convenções da IMO recomendam para marítimos, dirigentes de empresas de navegação e funcionários da administração marítima. Deverão ter duração aproximada de duas a quatro semanas.

Da análise acima, entende-se que a criação no Brasil de um Centro Regional deverá trazer vantagens no campo político, além de gerar condições para transferência de alguma tecnologia marítima. No campo financeiro, as despesas serão pequenas uma vez que se limitarão, basicamente, na utilização das instalações do CIAGA.

Universidade do Mar

A Superintendência Nacional de Marinha Mercante, preocupada com o avanço tecnológico ocorrido nos anos 70 e 80, tal como o aparecimento dos navios roll-on-roll-off e porta-contenedores, entendeu que seria necessário a construção de uma Universidade do Mar, que ficasse encarregada do aperfeiçoamento do pessoal de apoio técnico altamente especializado e de administradores em nível de pós-graduação na área de "SHIPPING".

Segundo o estudo, a Universidade seria responsável por melhorar o nível técnico operacional da Marinha Mercante, de uma forma global, através dos seguintes objetivos:

- promover o aperfeiçoamento dos recursos humanos nas atividades da Marinha Mercante;

- estimular a pesquisa e o desenvolvimento científico e tecnológico;
- fortalecer a capacidade tecnológica das organizações de ensino da Marinha Mercante;
- melhorar o nível técnico e operacional das empresas de navegação;
- formar professores;
- formar técnicos especializados nos diversos setores da Marinha Mercante;
- proporcionar o aumento da economicidade das atividades Marítimas;
- aumentar a competitividade no transporte internacional, elevando o nível técnico operacional;
- melhorar o nível técnico operacional no setor ligado à segurança da navegação;
- fortalecer o poder marítimo em termos de recursos humanos;
- proporcionar condições para melhorar o nível administrativo das empresas;
- proporcionar condições para melhorar a proteção e a preservação do meio ambiente;
- promover melhor acompanhamento da tecnologia marítima e do seu rápido progresso; e
- melhorar o nível técnico do pessoal de Marinha Mercante nas ciências náuticas.

Entende a SUNAMAM que as cargas atualmente transportadas são potencialmente perigosas exigindo uma maior necessidade de treinamento e de ensino, para atender os problemas de poluição e de segurança no mar. O treinamento e o ensino passaram a ser também importantes para o pessoal de apoio e administração.

No estudo constata-se a necessidade de se aperfeiçoar os

recursos humanos para a Marinha Mercante, através de cursos em nível de pós-graduação, abordando não apenas o sistema navio-porto, mas todo o sistema de transporte aquaviário, incluindo a estrutura de frete, seguro marítimo, agenciamento e aspectos de economicidade do sistema e, finalmente, sugere-se a constituição de um grupo coordenado pela SUNAMAM que visaria construir e colocar em funcionamento a Universidade do Mar, com recursos do Fundo de Marinha Mercante e da Organização Marítima Internacional. Existe a possibilidade, segundo o estudo, de se usar a Fundação de Estudos do Mar (FEMAR) como embrião da futura Universidade do Mar.

CAPÍTULO 3

O OFICIAL POLIVALENTE

O crescimento econômico e social de um país como o Brasil depende, entre outros fatores, de um adequado transporte marítimo. Para esta região comercial em desenvolvimento, separada geograficamente de seus mercados mais importantes de importação, como a Europa, o Estados Unidos e Japão, esse meio de transporte é vital para o progresso.

Esse tráfico pode se efetuar com navios nacionais e estrangeiros. Se realizado com navios brasileiros torna-se um valioso mecanismo de obtenção de divisas, melhorando a balança de pagamento e impedindo a evasão de dolares.

A armação brasileira viveu um período de grande desenvolvimento até 1979, quando a crise econômica mundial provocou uma recessão que afetou todas as empresas de navegação do mundo. Frente a esse novo panorama, existente até os dias de hoje, torna-se importante identificar e promover a adoção de mecanismos que minimizem os problemas da frota mercante brasileira, e permitam um novo crescimento.

Com o agravamento da crise, cresceu consideravelmente o número de navios parados se deteriorando. Para fugir a essa conjuntura, os armadores vêm tentando tornar suas empresas mais competitivas, de maneira a aumentar suas participações no comércio marítimo. Buscando alcançar este objetivo, as empresas vem realizando estudos para diminuir seus custos e aumentar a produtividade, sem comprometer a segurança. Ficou evidenciada a importância do emprego apropriado das tripulações, para se obter uma maior eficiência dos navios.

O decréscimo puro e simples do número de tripulantes abateria os custos, mas colocaria em risco a embarcação. A história mostra que o desenvolvimento de novas técnicas na constru

ção naval, permitiu a redução da tripulação associada a um aumento da produtividade. Há vinte anos um navio de carga geral de dez mil toneladas brutas de arqueação requeria uma tripulação de aproximadamente cinquenta e oito marítimos. Hoje, uma embarcação desse porte é operada com não mais de vinte homens. Um navio moderno de contêdores pode fazer o trabalho de seis navios de carga geral de seu porte, com uma tripulação de aproximadamente trinta homens.

As pesquisas indicavam que a eficácia estava diretamente ligada à diminuição das tripulações e à modernização dos navios. Para atingir esse requisito, foram introduzidos a bordo sistemas automatizados, equipamentos de controle pneumático, sistemas de controle remoto da praça de máquinas, etc...

Na década de 60, o rápido crescimento das frotas levou à redução das tripulações por falta de marítimos. Hoje, ela volta a ser importante pela necessidade de se diminuir os custos de operação dos navios.

A crise do petróleo e o progresso das frotas mercantes das nações do terceiro mundo, repercutiu negativamente nos países desenvolvidos. Os problemas aumentaram com o aparecimento do navio de bandeira de conveniência, operando com taxas cada vez mais baixas.

Governos de diversas nações como Alemanha Ocidental, Noruega, Holanda, Grécia, Bélgica e principalmente o Japão, desenvolveram pesquisas com sucesso, resultando na construção de navios modernos, de operação rápida e simples, com maior capacidade de armazenar carga e de fácil manutenção.

Esse êxito permitiu uma diminuição da tripulação em quase quarenta por cento, em relação aos postos existentes em 1960. Uma projeção realizada pelo Japão prevê uma redução de dez mil postos de trabalho em 1990.

Essa medida trouxe como desvantagem o aumento de trabalho

*muito se
espera
dentro do
tempo
abundante*

lho a bordo. Pesquisas realizadas mostraram que nos navios modernos os marítimos trabalham em média vinte e seis horas adicionais, além das quarenta horas semanais de praxe. Muito mais, portanto, que a maioria dos trabalhadores em terra. Citou-se anteriormente várias razões que levaram o marítimo a abandonar a profissão e entre elas foi listada a monotonia. Os navios modernos, com pequenas tripulações e possibilidade de realizar travessias grandes, tornou mais enfadonha ainda a vida no mar.

As tintas especiais utilizadas na pintura dos cascos e as máquinas modernas, bem mais robustas e de manutenção fácil, ampliaram o período de operação dos navios enquanto o desenvolvimento tecnológico nas instalações portuárias minimizou o tempo no porto.

Uma análise mais detalhada parece indicar que esse progresso aumentará o êxodo do marítimo, provocando um rodízio maior a bordo, com comprometimento da segurança.

A Segurança e a IMO

O decréscimo contínuo das tripulações preocupou a IMO, quanto ao aspecto da segurança. Embora entendam que a lotação seja responsabilidade de cada nação, os países membros daquela organização se reuniram em assembléia e estabeleceram os "Princípios básicos aos quais devem ser estabelecidas as dotações de segurança dos navios". Essa resolução adotou medidas que conciliam a necessidade de se cortar os custos operativos, aí embutidos os custos de pessoal, com os princípios gerais de segurança.

A dotação de segurança deve permitir:

- a manutenção de uma guarda de navegação segura e a vigilância geral do navio;

- atracação e desatracação do navio com eficácia e segu

rança;

- o funcionamento e a manutenção de todos os dispositivos de estanqueidade do navio em bom estado e o estabelecimento ^{de} um grupo de controle de avarias competentes; //

- o funcionamento de equipes de combate a incêndio e salvamento a bordo e a realização de operações de salvamento no mar, com o desembarque dos passageiros e membros da tripulação que não sejam indispensáveis à operação;

- a manutenção das máquinas no mar, de acordo com a Convenção de Formação de 1978, assim como a vigilância geral das praças de máquinas principais e auxiliares;

- o funcionamento e manutenção das condições de segurança das máquinas principais e auxiliares, de maneira que o navio possa superar os perigos previsíveis da viagem; e

- a manutenção dos dispositivos de segurança e a limpeza de todos os espaços acessíveis, de modo a reduzir ao mínimo, os riscos de incêndio.

O Aprestamento da Tripulação

O aumento da produtividade com redução da tripulação parece mostrar que o desenvolvimento tecnológico da construção naval deve ser acompanhado por um melhor adestramento do pessoal embarcado. Este adestramento passa a ter a maior importância, tornando-se requisito fundamental para se contar com uma guarnição competente. Embora ele esteja diretamente relacionado com custos, deve ser visto como elemento responsável pela segurança e pela melhoria da eficiência da embarcação.

Os navios com dotações convencionais levam pessoal suficiente para cumprir todas as tarefas de bordo com segurança. Com níveis de dotação reduzida, utilizada em navios especiais, como roll-on-roll-off, porta-contentores e outros, ~~en~~ contra-se-ã menos gente para as mesmas tarefas, exigindo-se,

por isso, um pessoal melhor adestrado.

Para fazer frente a essas mudanças, algumas ^{quais?} empresas trocaram o modelo "operação/manutenção", em que uma parte da tripulação é comprometida unicamente com a operação do navio, enquanto outra se dedica à manutenção, pelo modelo "matricial" em que toda a tripulação se dedica tanto às tarefas de operação quanto às de manutenção.

Aos marítimos formados segundo o modelo matricial, deu-se a denominação de polivalente.

Pelo que se ^{onde?} observa atualmente as empresas só vem usando o modelo matricial na lotação dos navios de alta tecnologia, sofisticados e automatizados, onde a flexibilidade é fator importante para atender o avanço tecnológico. Justifica-se este procedimento pela convergência das tarefas que cabem aos Oficiais dos Departamentos de Náuticas e de Máquinas, provocada pelo crescente emprego de sistemas de controle dos equipamentos instalados nas praças de máquinas, nos passadiços e nas operações de carga e descarga.

A formação polivalente

Esse assunto ainda é muito controvertido e as experiências estrangeiras são recentes para se tirar alguma conclusão. Indubitavelmente a formação polivalente proporciona uma maior amplitude de conhecimento, que possibilita a utilização de tripulações menores. Por outro lado, requer uma maior carga horária para os estudantes, o que aumenta os custos.

As informações disponíveis sobre o assunto são escassas, e praticamente se resumem em dados enviados pelos Adidos Navais, em palestras, ou artigos de revistas especializadas.

O Comandante Regis Guerin, consultor da IMO, definiu o Oficial Polivalente como o Oficial que pode dar o serviço de quarto, quer no passadiço, quer nas máquinas e, depois de

Ver observação de pg 43

adquirir experiência, tanto no serviço de passadiço, como no de máquinas, ser capaz de preencher, indiferentemente, as funções de Comandante ou de Chefe de Máquinas.

Pela definição, um Chefe de Máquinas que tenha acesso ao Comando, não é considerado polivalente, uma vez que toda sua formação processou-se no Departamento de Máquinas.

A experiência com Oficial Polivalente ou "Multipurpose" começou em 1965 no Estados Unidos, em King's Point que, no entanto, até hoje forma turmas pequenas, em caráter experimental, sem abandonar a formação clássica.

Esse curso de certificação dupla tem sido limitado a 30 alunos escolhidos entre os melhores do 1º ano, principalmente nas disciplinas de matemática e ciências.

A formação do Oficial Mercante americano é de quatro anos, seja ele Oficial de Nautica, de Máquinas ou Polivalente. Evidentemente este último é sobrecarregado em seus estudos, o que tem levado a Escola a rever seus programas. Em que pese essa sobrecarga, a experiência, até o momento, foi considerada válida e com excelentes resultados. Não se pode desconhecer, contudo, que os alunos polivalentes são selecionados e, portanto, mais capazes. Por mais paradoxal que possa parecer, a Escola faz uma reavaliação de seus programas, preocupada com a modernização de seus navios, que permite uma tripulação menor e, conseqüentemente, exige mais responsabilidade dos Oficiais formados em Nautica e Máquinas.

Como já foi citado anteriormente, a França é o único país que só forma Oficiais Polivalentes em suas Escolas de Marinha Mercante. O aluno obtém o diploma após trinta e seis meses de estudos, saindo Oficial-Aluno de Marinha Mercante, que corresponde ao nosso Praticante. Ao terminar um estágio de dez meses ele se habilita à promoção à Categoria de Oficial de Marinha Mercante (BOMM) quando, indistintamente, exerce

funções de Oficial de Quarto tanto no passadiço como na máquina.

Com mais um ano de estudo o Oficial de Marinha Mercante se habilita ao acesso à categoria de Oficial com Estudos Superiores de Marinha Mercante (DESMM), quando pode exercer, a seu critério, as funções de Imediato ou Sub-Chefe de Máquinas em qualquer navio. Com quarenta e seis meses de efetivo embarque como Oficial, dos quais vinte e quatro meses como DESMM, poderá ser atingida a categoria de Capitão de 1ª Classe, posto mais elevado na Marinha Mercante. É interessante assinalar, que para atingir este posto o Oficial deverá servir, pelo menos, dezesseis meses no convés e dezesseis meses na máquina.

Segundo ainda informações da Adidância, apenas vinte por cento dos Oficiais desejam servir na máquina, o que talvez possa ser um fator de fraqueza da polivalência.

Na América do Sul, nenhum país adota a formação polivalente. A Argentina, em resposta à consulta do EMA, informou que não existe e nem está prevista a implementação da formação de Oficial de dupla certificação.

Provavelmente, foi o Japão o país que mais se preparou para a polivalência, embora só a tenha adotado em 1984 em sua Universidade de Marinha Mercante de Tóquio. Desde 1980 foram ministrados cursos de treinamento visando acabar com a distinção entre convés e máquinas. Esse treinamento permitiu que Oficiais de uma seção pudessem atuar como Oficial de Quarto na outra. O estágio experimental foi considerado satisfatório, o que levou o governo japonês, numa etapa seguinte, a fundir o Segundo Oficial de Máquinas com o Segundo Oficial de Náuticas, na função de Oficial de Quarto. Essas medidas permitiram uma redução da tripulação e encontram-se ainda em experiência, com fiscalização do Ministério dos Transportes, atra

vês de inspetores no porto e em viagens. A seção de radiocomu-
cações deverá ser extinta. A orientação na progressão deste
trabalho vem sendo acompanhado pela indústria japonesa.

O alto nível educacional do marítimo japonês ajuda o de-
senvolvimento do pessoal de funções múltiplas. Para facili-
tar, a indústria japonesa vem desenvolvendo um programa que
visa padronizar os equipamentos dos navios.

A preocupação do Japão com a modernização e, conseqüente
redução de pessoal a bordo, pode ser medida pelo fato de um
navio de 100.000 toneladas, inteiramente automatizado, equipa-
do com sistema anti-colisão e sistema de freio por para-que-
das, ter sua tripulação reduzida para apenas nove homens, dos
quais sete são Oficiais.

O maior problema encontrado não foi técnico, mas psicoló-
gico devido à monotonia, pois os contatos humanos são quase
impossíveis.

Os japoneses iniciaram a formação de Oficiais "Multipur-
pose", mas conservaram as formações clássicas de náutica e má-
quinas.

Não foi possível obter maiores informações sobre a du-
pla-certificação na União Soviética. Parece que os Oficiais
Polivalentes só são empregados em navios de pequeno porte e
totalmente automatizados.

A Alemanha Ocidental e a Noruega estão desenvolvendo um
programa que ficou conhecido como "o navio do futuro", no qual
os equipamentos são bem mais seguros que os atuais, reduzindo
a carga de trabalho de manutenção que ocupa grande parte do
tempo dos tripulantes. Neste programa o trabalho do Oficial
de Radiocomunicações será acumulado pelo Oficial de múltiplas
funções.

No Reino Unido a experiência com a polivalência só teve
início em 1986, no Instituto de Estudos Marítimos da Plymouth

Polytechnic. O programa se realiza com a participação da empresa de petróleo Shell, que se comprometeu a receber anualmente cerca de vinte e cinco praticantes. Como se vê, o Reino Unido está atrasado neste assunto, se compararmos com as demais nações desenvolvidas. O país pretende tirar vantagem dessa falha, coletando dados sobre a pesquisa e experiência das demais Marinhas Mercantes, principalmente do Japão, onde o programa vem sendo desenvolvido com acompanhamento direto da indústria marítima.

Nesse princípio de estágio, o programa desenvolvido pela Marinha Britânica não nos permite uma análise aceitável de custo-benefício do Oficial Polivalente.

O fantasma do desemprego vem inibindo um pouco as pesquisas realizadas pelo governo do Reino Unido, uma vez que a experiência japonesa identificou a formação polivalente como um pré-requisito para reduzir a lotação do pessoal embarcado.

A participação da empresa Shell foi importante numa primeira etapa, mas a lucratividade do esquema do Oficial Polivalente no Reino Unido só poderá ser avaliada a longo prazo, quando a indústria marítima engajar no programa. Além disso, o Instituto Marítimo estima que os Oficiais Polivalentes levarão no mínimo quatro anos para se adestrarem e serem capazes de integrar o sistema de bordo numa função completamente operacional.

Os britânicos estão com esperança que a polivalência possa atrair os jovens para sua indústria naval, atualmente com dificuldades de utilização de mão-de-obra especializada, uma vez que o esquema de dupla qualificação deixa mais opções para o marítimo trocar de carreira.

De uma análise mais detalhada das experiências das demais nações, deduz-se que a polivalência nasceu da necessidade de se tornar as Marinhas Mercantes mais competitivas. País

ses em desenvolvimento, utilizando guarnições de baixo custo, afetaram o comércio marítimo de nações como o Japão, Noruega, Suécia e Reino Unido.

Armadores desse último país, para fazer frente a seus concorrentes, passaram a utilizar tripulações estrangeiras, operando com salários reduzidos, o que provocou a demissão de muitos trabalhadores nativos.

Como nações mais desenvolvidas elas lançaram ao mar navios de alta tecnologia, construídos e equipados de forma a permitir que seja definida uma matriz para Oficial de dupla licença, criando um potencial para redução de tripulação e custos. Tudo leva a crer que flexibilidade será a palavra chave na tripulação dos navios do futuro.

A Convenção STCW em momento algum fala em formação de dupla licença e a IMO ainda não abordou o assunto, embora desse a entender que a lotação mínima exigida para os Oficiais de navios automatizados e navios de grande porte, entre 200.000 e 1.000.000 de toneladas devessem ser objetos de uma análise mais profunda.

Embora os estudos realizados neste trabalho tenham ficado restritos à formação polivalente dos Oficiais, ela existe também a nível de graduados.

A Polivalência no Brasil

No Brasil o duplo certificado ainda se encontra no papel. A Diretoria de Portos e Costas vem realizando pesquisas, sem ter chegado a qualquer conclusão sobre a conveniência em adotá-lo.

As razões que levaram os diversos países a buscarem essa solução, são diferentes da realidade brasileira. Entre essas diferenças podemos citar:

- A posição geopolítica do país, as grandes empresas es

tatais e a coordenação da Superintendência da Marinha Mercante (SUNAMAM) fazem com que o Brasil não sofra tanto com a concorrência de outras nações.

- A mão-de-obra é de custo médio para baixo e de boa qualidade.

- Poucos navios brasileiros usam o artifício da terceira bandeira ou bandeira de conveniência, que permite o embarque de marítimos estrangeiros.

- A nossa legislação nacional protege o marítimo brasileiro.

- A formação do marítimo é atribuição do Estado (DPC), que pode combater o desemprego reduzindo o número de formandos.

- O Brasil não possui navios sofisticados com alta tecnologia.

- Será difícil motivar a indústria brasileira para um esforço conjunto, como ocorre em outros países.

Em que pese essas diferenças, a polivalência não pode ser desprezada. Os esforços e os recursos financeiros empregados em sua implantação por nações de maritimidade reconhecida, demonstram que o Brasil deve realizar pesquisas e se valer das experiências já realizadas por esses países desenvolvidos.

Existem também verdades irrefutáveis a favor da polivalência, quais sejam:

- Os oficiais possuem uma flexibilidade em grau mais elevado que o já atingido.

- Tudo quanto de requisitos operacionais, um navio de alta tecnologia use no futuro, um Oficial Polivalente estará melhor preparado para adaptar-se às mudanças de trabalho.

- A dupla licença evitará que ocorra falta de oficiais em uma determinada seção.

- Este tipo de formação aumenta a oportunidade do mercante conseguir um emprego em terra. */e, conseqüentemente, a evasão!!!*

- Permite o acesso ao Comando do Oficial cursado em Máquinas, terminando com as frustrações a que se referiu o Presidente do Centro de Capitães.

- Possibilitaria uma diminuição da tripulação num caso de evasão acentuada, ou numa necessidade de tornarmos a frota mercante brasileira mais competitiva. (16)

- O limite entre o serviço de náutica e o de máquinas não é mais perfeitamente definido nos navios automatizados, onde é o Oficial de Náutica de Quarto que conduz a máquina e que é alertado em primeiro lugar, para as avarias que lá ocorram.

Não parece válido comparar a formação do Oficial da Marinha de Guerra com a do Oficial da Marinha Mercante, uma vez que o primeiro tem nas funções de operações e manutenção, um apoio mais significativo que o Oficial Mercante, no que diz respeito ao pessoal subalterno.

Caso o Brasil faça sua opção pela formação polivalente, e esta *venha a* constituir-se num lamentável fracasso, *que material?* nenhum material será perdido, porquanto os Oficiais Polivalentes serão capazes de reverter à sua área preferencial.

Aparentemente os Armadores e os Sindicatos tem interesses na formação de dupla licença, embora com argumentos diferentes. Esses desejam a unificação da classe, possibilitando a todos os Oficiais atingirem o Comando e com um só Sindicato, bem mais forte que os atuais. Os Armadores, por outro lado, vislumbram na polivalência uma possível diminuição dos custos, com a redução das tripulações.

CAPÍTULO 4

IDENTIFICAÇÃO DO PROBLEMA - SUGESTÕES

Durante a exposição do trabalho, vários óbices surgiram e, em alguns casos, mostrou-se a solução encontrada por outros países. De um modo geral as dificuldades são iguais nas diversas marinhas, mas a maneira de enfrentá-las é diferente de nação para nação, tendo em vista os parâmetros envolvidos, tais como formação e educação do povo, potencialidade da indústria, mentalidade marítima, entre outros. Diante dos problemas a serem levantados, procurar-se-á apresentar sugestões específicas para a Marinha Mercante brasileira.

- Quadro de Radiocomunicações.

As marinhas mais desenvolvidas ^{quais?} não possuem mais Oficiais de Radiocomunicações. Em alguns países eles foram substituídos por graduados em outros pelos Oficiais de Náutica ou Polivalentes.

Sugestões:

Eliminar o quadro de radiocomunicações, incorporando os atuais Oficiais na categoria de náutica. O processo de transferência deverá ser semelhante ao ocorrido com os Comissários.

- Evasão dos Oficiais de Máquinas,

Ao se levantar a carência de Oficiais, chamou atenção a falta de pessoal de Máquinas, motivada pela evasão decorrente das oportunidades surgidas em terra e da frustração por não concorrerem ao Comando do Navio.

Sugestão:

A DPC deverá, a partir do próximo ano, reduzir o número de turmas de náutica e aumentar o número das de máquinas. Atualmente o CIAGA trabalha com quatro turmas de náutica e duas de máquinas. Para o ano sugere-se três de náutica e igual número

*Comissários
e o SOLAS
STCW-78*

para máquina. Essa medida eliminaria, a curto prazo, o excesso de 2º Oficial de Náutica e a falta de 2º Oficial de Máquinas.

Em paralelo a DPC deverá promover cursos no PREPOM que habilitem os atuais Oficiais Superiores de Máquinas à Immediate e ao Comando. Poderá ser requisito para o Comando de navios de longo curso que o Oficial Superior de Máquinas comande um navio de cabotagem ou immediate um navio de longo curso.

- Falha na Formação Científica das EFOMM.

O curso das EFOMM constitui-se de dois anos nos Centros, onde os alunos recebem ensinamentos científico e técnico-profissionalizante, e um ano embarcados na frota mercante. Na verdade, o Período de Instrução no Mar que, no calendário registra seis meses à bordo, tem a duração aproximada de dois meses. O curso é de caráter eminentemente técnico-profissionalizante, e demasiadamente curto para ser considerado de nível superior.

conflitante

Sugestões:

Aumentar o curso das EFOMM de três para quatro anos. Introduzir no currículo ^{quais?} matérias que elevem o nível cultural dos alunos. A dilatação do curso permitirá que a opção pelas seções de Náutica ou Máquinas ocorra após o PIM.

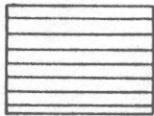
1ª duração do curso não tem influência sobre a época da opção.

Deverá ser feita uma reformulação no corpo docente, pois uma escola de nível superior exige que seus professores tenham formação compatível com esse nível. A atualização poderá ser parcial, com a substituição dos que não possuem diploma superior, de vinte e cinco por cento ao ano, de modo que, ao fim de quatro anos, o quadro esteja à altura do curso.

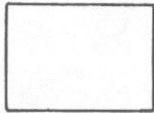
Nem todos necessitam ter curso superior como, por exemplo, o professor de ditilografia.

O novo curso ficaria da seguinte forma.

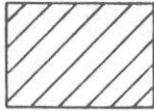
1º Sem	2º Sem	3º Sem	4º Sem	5º Sem	6º Sem	7º Sem	8º Sem
--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------



- períodos comuns aos alunos de náutica e máquinas



- períodos realizados na escola, distintos para máquinas ou náutica



- períodos em que os alunos realizam estágios embarcados, com adestramentos distintos para náutica ou máquinas

Com essa configuração seria permitido a formação de Oficiais Polivalentes, caso assim decida a DPC.

- Navio-Escola

Os Centros de Instrução não possuem Navios-Escola, obrigando que os estágios a bordo se processem sob a supervisão de pessoal nem sempre qualificado, porém permitindo uma maior diversificação de ensino que varia com o tipo do navio e da carga utilizada.

Sugestão:

Manter o sistema atual, sem Navio-Escola.

- Centro Regional.

A Marinha Mercante brasileira se ressentida de um Centro Regional de Treinamento Marítimo que possibilite um programa de cursos especiais, como extensão dos cursos realizados na Universidade Marítima Mundial. Esses cursos permitiriam um acompanhamento da evolução do transporte marítimo, cujas mudanças tecnológicas revolucionaram a operação dos navios e o manuseio da carga.

Sugestão:

Criar no CIAGA, o mais breve possível, um Centro Regional de Treinamento Marítimo que ministre os cursos especializados de curta duração, destinados a atender os países em desenvolvimento.

- Universidade do Mar.

A SUNAMAM detetou a necessidade de se criar no Brasil uma Universidade do Mar, a semelhança da existente em Malmoe, Suécia. A Universidade atenderia, principalmente, a América Latina, África e o terceiro mundo em geral. O curso visaria o pessoal que não guarnece nem opera os navios, como os administradores e o pessoal de apoio técnico envolvidos no transporte marítimo.

Sugestão:

Não é necessário criar uma Universidade do Mar. O Centro Regional, sob a supervisão da Diretoria de Portos e Costas, poderia programar cursos que atendessem ao pessoal acima citado.

- Tornar a Frota Mercante Brasileira mais Competitiva.

O aumento da frota mundial na década de 60 e a queda em tonelagem do tráfego marítimo provocada, principalmente, pela redução do transporte de petróleo, levaram ao colapso algumas das maiores companhias de navegação do mundo.

Na tentativa de salvar suas empresas, os armadores realizaram pesquisas para construção de navios especiais de alta tecnologia que possibilitassem uma redução de custos, com aumento de produtividade. Outros aderiram à bandeira de conveniência que permite operar com taxas reduzidas. Tornando-se dessa forma mais competitivos, adotaram uma política agressiva com a finalidade de aumentar a participação de seus navios no comércio marítimo.

Sugestão:

Para que a frota mercante brasileira seja mais competitiva, deve-se estimular os armadores para a construção de navios modernos com alta tecnologia.

A polivalência deve ser tentada, adotando-se duas linhas de ação. A primeira seria iniciar em 1989 ou 1990 a formação de uma primeira turma de Oficiais Polivalentes no CIAGA. A se

20
Anexo
com o
4º parágrafo
da página
32

melhança do método adotado nos Estados Unidos, a turma deve ria ser pequena (as turmas do CIAGA são de 27 alunos), sele cionada, porém com uma carga horária maior. Aparentemente não haveria dificuldade, porque a parte da tarde nos Centros de Instrução é dedicada à prática esportiva. No semestre reserva do ao PIM, existe um período muito grande no qual os alunos permanecem em casa em regime de férias, que poderia ser apro veitado para as aulas necessárias. (21)

A segunda linha de ação seria ministrar cursos no CIAGA para Oficiais voluntários em se tornar polivalentes. Como exemplo, ^{formar-se-ia} formaria-se uma turma de 2º Oficial de Náutica, com mais de dois anos de embarque, em Oficiais Polivalentes. As sim, aumentar-se-ia o número de vagas para 2º Oficial de Náutica e preencher-se-ia as vagas existentes na máquina. (22)

A primeira linha de ação é mais recomendável por permi tir uma formação acadêmica,

CAPÍTULO 5

CONCLUSÃO

A formação do Oficial de Marinha Mercante no Brasil atende as exigências internacionais da IMO para o serviço de quarto de navios no mar.

Na comparação que foi feita com outros países observou-se que as dificuldades eram as mesmas, apenas ajustadas à realidade de cada país em função de hábitos e traços de cultura do povo, dos regulamentos existentes e das condições de recrutamento.

Ficou constatado, também, que houve uma adaptação da formação, em virtude do aparecimento de técnicas sofisticadas como a automação, o uso do computador, as inovações eletrônicas e, principalmente, da construção de navios especializados como o roll-on-roll-off, porta-contêiner, LASH e outros, que revolucionaram as frotas mercantes.

A diminuição de carga transportada, devido à crise do petróleo, gerou uma grande disputa entre as diversas frotas do mundo inteiro, que trataram de se tornar mais competitivas, reduzindo seus custos. Entre as ^{por quem?} medidas adotadas pode-se citar a eliminação do Oficial de Radiocomunicações e o ^{onde?} aparecimento do Oficial Polivalente, exercendo, ao mesmo tempo, funções anteriormente destinadas aos Oficiais de Náutica, Máquinas e Radiocomunicações. A adoção da formação polivalente deve vir acompanhada de um programa de modernização da frota, permitindo que o Oficial possa acumular tarefas operacionais, como Oficial de Quarto no Passadiço e nas Máquinas. Sua adoção com o propósito puro e simples de redução de tripulação deve ser evitada. (23)

Entende-se como discrepância o curso da EFOMM ^{não} ser considerado de nível superior. Para sanar tal deficiência, sugere-

-se aumentar o período de formação para quatro anos, introduzir ^{quais?} matérias que elevem o nível cultural dos alunos e, reformular o quadro de professores.

As observações acima parecem inferir que, embora considerada satisfatória, a formação do Oficial de Marinha Mercante deva ser reformulada, dando-se ênfase a polivalência, que poderá ser tentada em caráter experimental.

LICENÇAS EM CATEGORIAS SUPERIOR - MÊS: JANEIRO / 88 .

ANEXO "A"

CÓDIGO DA CM	DE	PARA	PESSOAL INSCRITO		TOTAL	CÓDIGO DA CM	DE	PARA	PESSOAL INSCRITO		TOTAL	CÓDIGO DA CM	DE	PARA	PESSOAL INSCRITO		TOTAL		
			NA CM	EM OUTRA CM					NA CM	EM OUTRA CM					NA CM	EM OUTRA CM			
CPNAUS (001)	2EL	1EL	-	06	06	DLINGA (007)	MFM	CTF	-	01	01	AGIRIN (004)	CMF	MFL	01	-	01		
	2OM	1OM	-	01	01		MFC	CMF	02	-	02		MFC	CMF	02	-	02		
	MRC	MFC	32	19	51		MRC	MFC	02	-	02		MFC	CTF	01	-	01		
	MRC	MFM	02	01	03		MFM	MRM	02	-	02		MRC	MFC	02	-	02		
	MFC	MTR	01	-	01		MRC	MTR	02	02	04		MRC	CZF	01	-	01		
	MFC	MRC	01	-	01		MFC	MRC	02	-	02		MFC	MFM	01	-	01		
	MRM	MFM	06	05	11				10	03	13				08	-	08		
	MFM	CTF	21	03	24														
	MFC	CMF	12	06	18		AGTINS (012)	MRC	MFC	13	05		18	AGITAC (005)	MRC	MTR	04	-	04
	2TA	1TA	-	03	03			MFM	CTF	03	03		06		MFC	CMF	02	-	02
	CMF	MFL	14	08	22			MRM	MFM	04	04		08		CMF	MFL	01	01	02
	1TF	CZF	03	01	04			MFC	CMF	05	01		06		MRC	MFC	-	01	01
	MRM	MRC	01	-	01			CMF	MFL	-	01		01				07	02	09
	MRC	MTR	11	04	15					25	14		39						
	MRC	MRM	03	-	03		AGACRE (002)	MFC	MFL	01	-		01	AGNEPE (006)	CMF	MFL	01	-	01
	PCP	PRP	07	-	07			MRC	MFC	04	-		04		MRM	MFM	01	01	02
	PCP	MBP	07	-	07			MFC	CMF	01	-		01		MRC	MFC	02	02	04
MRC	CZF	01	-	01	CMF	MFL		-	01	01			04		03	07			
MFM	MFC	01	-	01	CMF	MFL		-	01	01									
MRC	CMF	02	-	02	MFM	CTF		-	01	01	AGELHO (003)	MRC	MFC		07	07	14		
MFL	PLF	03	-	03				06	02	08		2TF	CZF		-	01	01		
MCB	2ON	-	01	01						CMF		MFL	-	10	10				
1OM	OSM	-	01	01						MFM		CTF	02	01	03				
PLF	CFL	-	01	01						MRM		MFM	01	01	02				
2ON	1ON	-	01	01						MFC		CMF	01	01	02				
										CAF		CZF	-	01	01				
			128	61	189							11	22	33					

= T-V =

LICENÇAS EM CATEGORIAS SUPERIOR - MÊS: JANEIRO / 88 .

CÓDIGO DA OM	DE	PARA	PESSOAL INSCRITO		TOTAL	CÓDIGO DA OM	DE	PARA	PESSOAL INSCRITO		TOTAL	CÓDIGO DA OM	DE	PARA	PESSOAL INSCRITO		TOTAL		
			NA OM	EM OUTRA OM					NA OM	EM OUTRA OM					NA OM	EM OUTRA OM			
CPBLEM (021)	MRC	MFC	67	16	83	CPBLEM (021)	MTR	MFC	-	01	01	DLAREM (023)	MTR	MFL	01	02	03		
	MRM	MFM	21	07	28		1OM	OSM	01	-	01		MFC	MTR	04	02	06		
	MFC	MTR	31	07	38		ARR	MFL	01	-	01		MRC	MFL	02	-	02		
	MFC	CMF	09	01	10		CMF	MRC	03	-	03		1TF	CZF	-	01	01		
	CMF	MFL	10	-	10		MFC	MRC	01	02	03		MFL	PLF	01	-	01		
	MOP	CMP	-	06	06		MFL	MTR	02	-	02				98	64	162		
	PCP	PAP	11	07	18		CLC	CCB	-	01	01								
	MFM	CTF	02	01	03		CCB	1ON	01	-	01		AGDOUR (026)	MRC	MFC	01	06	07	
	2EL	1EL	01	01	02		1OR	2OR	-	01	01			MRM	MFM	-	01	01	
	2TA	1TA	01	01	02		2TA	2TF	-	01	01			MRC	MTR	07	02	09	
	PLF	CFL	02	-	02		1CD	2CD	-	01	01			MFC	MTR	-	01	01	
	1ON	CCB	01	-	01		PRP	POP	01	-	01			CMF	MFL	-	04	04	
	2ON	1ON	02	-	02		MFL	MRC	01	-	01			MFM	CTF	-	01	01	
	2CZ	1CZ	01	-	01		CMF	MRM	01	-	01			MFC	CMF	-	03	03	
	PLF	MFL	03	02	05		PLF	MTR	01	-	01			CTF	MFM	-	04	04	
	MFM	MRM	08	04	12				207	69	276			PLF	MFL	-	02	02	
	CTF	MFM	08	02	10									MFC	MRC	-	02	02	
	SUF	CTF	04	01	05		DLAREM (023)	MRC	CMF	05	08		13		1EL	2EL	-	01	01
	MFL	CMF	05	-	05			MRC	MFC	26	16		42			08	27	35	
	CTF	MRM	01	02	03			MFM	CTF	10	08		18	AGMACA (022)	MRC	MFC	19	03	22
CMF	MTR	04	-	04	MTR	CMF		04	01	05	MFM	CTF	04		-	04			
CTR	MNC	-	01	01	MRM	MFM		14	08	22	MRM	MFM	03		05	08			
1TA	2TA	01	01	02	MRC	MTR		14	10	24	MRC	MTR	07		02	09			
1ON	2ON	01	-	01	MFC	CMF		07	01	08	MFL	PLF	-		01	01			
1OM	2OM	-	01	01	MFC	MFL		02	01	03	MRC	CZF	01		-	01			
MNM	MOM	-	01	01	MRM	CTF		05	03	08									

(continua)

(continua)

(continua)

= A-2 =

LICENÇAS EM CATEGORIAS SUPERIOR - MÊS: JANEIRO / 88 .

CÓDIGO DA OM	DE	PARA	PESSOAL INSCRITO		TOTAL	CÓDIGO DA OM	DE	PARA	PESSOAL INSCRITO		TOTAL	CÓDIGO DA OM	DE	PARA	PESSOAL INSCRITO		TOTAL	
			NA CM	EM OUTRA CM					NA CM	EM OUTRA CM					NA CM	EM OUTRA CM		
AGMACA (022)	MFC	CMF	07	02	09	CPPARN (141)	POP	MOP	03	01	04	AGBRAN (182)	CTR	MCB	01	-	01	
	MTR	MFL	01	-	01		MRC	MTR	01	01	02		20M	10M	-	01	01	
	CMF	MFL	03	01	04				04	02	06		1CD	2CD	06	01	07	
	MFC	MTR	04	-	04	CPFTZA (161)	2CZ	1CZ	01	-	01		MNC	MOC	13	04	17	
	CMF	MTR	-	01	01		1CD	20M	-	01	01		1CZ	2CZ	-	02	02	
	CTF	MFM	-	01	01		2TA	1TA	-	03	03		MNM	MOM	02	01	03	
		49	16	65	10M		OSM	-	02	02			22	13	35			
AGTROM (027)	1CD	20M	-	01	01		2EL	1EL	-	02	02	CPSSOA (201)	2TF	1TF	-	01	01	
	CMF	MFL	-	01	01		20M	10M	-	02	02		CCB	10N	-	01	01	
	MRC	MTR	03	-	03				01	10	11		2CD	1CD	01	-	01	
	MRC	MFC	01	01	02	AGOCIM (163)	POP	MOP	04	01	05				01	02	03	
	MRM	MFM	01	01	02		PCP	PAP	-	01	01		CPCIFE (221)	20N	10N	-	02	02
	2CD	CTF	-	01	01		POP	PRP	-	01	01			10M	OSM	-	02	02
		05	05	10			04	03	07	20M	10M	-		02	02			
CPLUIZ (121)	20R	10R	-	01	01	CPNATL (181)	PCP	PAP	01	01	02	CPCEIO (241)	2EL	1EL	-	02	02	
	2EL	1EL	-	01	01		MCB	20N	-	02	02		2TA	1TA	-	02	02	
	20M	10M	-	01	01		POP	PRP	-	01	01				-	10	10	
	20N	10N	-	01	01		MOP	CMP	-	01	01							
	2CD	1CD	01	-	01			01	05	06	10M		OSM	-	01	01		
	MNC	CTR	-	01	01	AGBRAN (182)	MCB	20N	-	02	02		20M	10M	-	01	01	
	2TA	1TA	-	03	03		1CD	20M	-	01	01		20N	10N	-	01	01	
		01	08	09	MNC		CTR	-	01	01	2EL	1EL	-	01	01			
AGTOIA (143)	MNC	CTR	02	-	02							2TA	1TA	-	01	01		
			02	-	02							MNC	CTR	01	-	01		
												2CD	1CD	01	-	01		
														02	05	07		

= A-3 =

(continua)

LICENÇAS EM CATEGORIAS SUPERIOR - MÊS: JANEIRO / 88 .

CÓDIGO DA OM	DE	PARA	PESSOAL INSCRITO		TOTAL	CÓDIGO DA OM	DE	PARA	PESSOAL INSCRITO		TOTAL	CÓDIGO DA OM	DE	PARA	PESSOAL INSCRITO		TOTAL	
			NA CM	EM OUTRA CM					NA CM	EM OUTRA CM					NA CM	EM OUTRA CM		
DLANGR (382)	10M	OSM	-	01	01	DLTIAO (403)	10M	OSM	-	04	04	CPAGUA (421)	MOM	MNM	-	01	01	
	2TA	1TA	03	01	04		2TA	1TA	-	05	05		2EL	1EL	-	05	05	
	2CD	1CD	-	01	01		2EL	1EL	-	07	07		2TA	1TA	-	02	02	
	MOM	MNM	-	03	03		MOC	MNC	-	01	01		1CD	20M	-	02	02	
	MOC	MNC	-	01	01		20N	10N	-	03	03				02	16	18	
	MRC	MTR	01	-	01		MNC	CTR	-	01	01		.....				
	MOP	CMP	01	-	01		2CZ	1CZ	-	01	01		CPF0ZU (961)	2TF	CZF	01	-	01
	MTR	ARR	-	01	01		MOM	MNM	-	01	01			MRC	MFC	01	-	01
		09	19	19	20M	10M	-	01	01			02		-	02			
								-	24	24	.....						
CPSANT (401)	10N	CCB	-	02	02	.....					CPF0ZU (961)	PCP	PAP	15	27	42	
	20N	10N	-	09	09	AGBONI (405)	MRC	MTR	02	-		02	PRP	PAP	-	02	02	
	10M	OSM	-	06	06		MFC	MFL	-	02		02	PRP	PCP	15	08	23	
	20M	10M	-	03	03				02	02		04	-	04				
	1CD	20M	-	05	05	.....						POP	PCP	04	-	04	
	MOM	MNM	-	01	01	AGIGUA (404)	PRP	CMP	01	-		01	MOP	CMP	20	15	35	
	2EL	1EL	01	19	20		MOP	CMP	-	02		02	POP	CMP	11	-	11	
	2CZ	1CZ	-	01	01		PRP	PCP	-	02		02	POP	MOP	05	-	05	
	2TA	1TA	-	15	15		PRP	MOP	-	01		01	POP	MRC	-	01	01	
	PCP	PAP	04	11	15	.....						PRP	CMP	-	01	01	
	PRP	PAP	01	01	02	CPAGUA (421)			01	05		06	2TA	1TA	-	02	02	
	PRP	PCP	-	17	17		MOC	MNC	01	-		01	POP	PRP	-	03	03	
	POP	PCP	02	09	11		20R	10R	-	02		02			70	62	132	
	MOP	CMP	06	22	28		10M	OSM	-	02		02	.....				
POP	CMP	06	09	15	20M		10M	-	02	02								
MRC	MTR	02	-	02	2CD		1CD	01	-	01								
2CD	1CD	-	01	01	(continua)													
		22	131	153														

= A-5 =

LICENÇAS EM CATEGORIAS SUPERIOR - MÊS: JANEIRO / 88 .

CÓDIGO DA OM	DE	PARA	PESSOAL INSCRITO		TOTAL	CÓDIGO DA OM	DE	PARA	PESSOAL INSCRITO		TOTAL	CÓDIGO DA OM	DE	PARA	PESSOAL INSCRITO		TOTAL		
			NA CM	EM OUTRA CM					NA CM	EM OUTRA CM					NA CM	EM OUTRA CM			
DLSFSL (442)	POP	PRP	01	01	02	CPGRAN (461)	POP	MOP	-	02	02	AGJANU (944)	MRC	MTR	01	05	06		
	PCP	CMP	-	01	01		MFM	CTF	01	-	01		01			01	05	06	
	MOP	CMP	-	01	01		MNC	CTR	-	01	01		01	
	POP	PCP	01	-	01		MOC	MNC	01	-	01		01	CPUMBA (481)	MFL	PLF	01	-	01
	POP	MOP	01	-	01				09	13	22					01	-	01	
	POM	20M	-	01	01	
				03	04		07
								
DLIMBI (444)	10M	OSM	-	02	02	DLEGRE (462)	MFC	MFL	11	-	11								
	20M	10M	-	01	01		MCB	20N	-	01	01								
	10N	CCB	-	01	01		1CD	20M	01	01	02								
	MOM	MNMN	-	01	01		MNC	CTR	01	-	01								
			-	05	05	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
AGGUNA (445)	PCP	PAP	-	01	01	DLOTAS (463)	POP	PRP	01	-	01								
	MOP	CMP	-	01	01				01	-	01								
	PRP	PCP	-	01	01		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	POP	MTR	01	-	01		AGNDAI (466)	MRC	MTR	02	-	02							
			01	03	04														
CPGRAN (461)	PCP	PAP	03	02	05	CPPIRA (941)	PLF	CLF	05	-	05								
	PRP	PAP	01	-	01		CMF	PEE	01	-	01								
	PRP	PCP	-	01	01		CTF	SUF	04	-	04								
	MOP	CMP	02	06	08		MFC	CMF	01	-	01								
	2CD	CMP	01	-	01				11	-	11								
	PCP	CMP	01	-	01		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

(continua)

BIBLIOGRAFIA

1. BARATA, Fernando Noronha. A formação do Oficial de Marinha Mercante. Rio de Janeiro, 1986. Palestra proferida na DPC, 1986.
2. BOLETIM DA DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS. Separata. Iº Simpósio de Formação Profissional dos Oficiais da Marinha Mercante. 18-23 de março de 1974. Rio de Janeiro, 1974.
3. BRASIL. Centro de Instrução Almirante Graça Aranha. Ofício nº 1.397 de 12 de agosto de 1982 ao Diretor de Portos e Costas. Cursos de Aperfeiçoamento para Oficiais da Marinha Mercante.
4. BRASIL. Diretoria de Portos e Costas. PORTOMARINST Nº 50-09. Inscrição e aplicação dos cursos de aperfeiçoamento e exames de habilitação profissional para Oficial da Marinha Mercante. Rio de Janeiro, 1984.
5. BRASIL. Leis, Decretos, etc. Decreto nº 87.648 de 24 de setembro de 1982. Aprova o Regulamento para o Tráfego Marítimo. Brasília, 24 de setembro de 1982. LC. Im-prin-tec. Rio de Janeiro. 2ª Edição 1983.
6. BRASIL. Leis, Decretos, etc. Decreto nº 5.798 de 11 de junho de 1940, alterado pelo Decreto nº 50.114 de 26 de janeiro de 1962. Regulamento para o Tráfego Marítimo. Publicado pela Diretoria de Portos e Costas / 1961.
7. BRASIL. Diretoria de Portos e Costas. Ofício nº 5463 de 10 de dezembro de 1970 ao Estado-Maior da Armada. Triplulação de embarcações mercantes.
8. BRETONNEL, Pierre. Formação e Aperfeiçoamento dos Oficiais da marinha mercante no Brasil e em outros países. Projeto BRA 71/554. Rio de Janeiro, 25 de março de 1974.
9. DINIZ, Fernando Carlos Chaças. A carreira do Oficial de Náutica da Marinha Mercante do Brasil. Rio de Janeiro, 1984. Monografia apresentada na EGN, 1984.
10. ESPANHA. Secretaria de 1ª marina mercante. Carrere de nautica. Madri. Direccion General de instruccion maritima. 1965.
11. ESTADOS UNIDOS. Bulletin of information college board admissions testes 1969/70. New Jersey. College Entrance Examination Board. 1969.
12. ESTADOS UNIDOS. Massachusetts Maritime Academy. Catalog 1973/1974. Buzzards Bay. Massachusetts Maritime Academy. 1973.
13. ESTADOS UNIDOS. Physical requeriments for candidates United Merchant marine academy. New York. Kings Point. 1968.
14. FIGUEIREDO, Elder Sander. Treinamento do marítimo. Rio de Janeiro, 1985. Monografia apresentada na DPC, 1985.

15. GOULART, Luiz Oscar Moss. Criação da Universidade do Mar no Brasil. Rio de Janeiro, 1988. Monografia apresentada na SUNAMAM, 1988.
16. GUERIN, Regis. A polivalência. Rio de Janeiro, 1975. Conferência proferida na DPC, 1975.
17. JUDICE, Luciano Ponce Pasini. O êxodo do pessoal da Marinha Mercante, suas causas e correções. Rio de Janeiro, 1975. Palestra proferida na DPC, 1975.
18. MARTINS. José da Silva. Relacionamento entre empresa e navio. Rio de Janeiro, CIAGA, 1981. Monografia apresentada no CIAGA, 1981.
19. NOGUEIRA, Francisco Martins. A carreira do Oficial de Náutica da Marinha Mercante do Brasil. Rio de Janeiro, 1987. Monografia apresentada na DPC, 1987.
20. PEQUENO, Luiz. Recursos humanos no mar. Portos e Navios, Rio de Janeiro, 26 (289): 67 setembro de 1983.
21. PREPOM 84. Programa de ensino profissional marítimo. Rio de Janeiro, Diretoria de Portos e Costas. Alfagraf. 1984.
22. REUNIÃO SOBRE COOPERAÇÃO MARÍTIMA REGIONAL ENTRE PAÍSES SULAMERICANOS, MÉXICO E PANAMÁ, 1^a, Santiago, 1983. Resoluciones. Santiago, Chile, 1983.
23. ROSENGREN, William R & BASSIS, Michaels. Três escolas de marinha mercante; comparação dos sistemas americano, inglês e espanhol... Bol. da Diretoria de Portos e Costas, Rio de Janeiro, 3(32): 16-24, ago/1973.
24. SOUZA, Délio Marinho de. O Capitão do navio; formação e atribuições; Monografia. Bol da Divisão de Assuntos da Marinha Mercante, Rio de Janeiro, 11(75): 73-8, - jul/set/1981.
25. SOUZA, Luiz Fernando da Silva. O Ensino Profissional Marítimo no Brasil. Rio de Janeiro, DPC - 1983. Palestra proferida no Chile em out/1983.
26. TORRES, Rui Guilherme Dourado. Problemas de nossa Marinha Mercante. Rio de Janeiro, CIAGA, 1980. Monografia apresentada no CIAGA, 1980
27. URIBE, Jesus. A escola de Marinha Mercante "Leopoldo Boado" em Bilbao, s.d. 1970.

