

6-C-31

14

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

Curso C-PEM/91

Partido -

Solução do P-III-4 (Mo) MONOGRAFIA

Apresentada por

MARIVALDO SILVA COSTA
.....

ADM
.....

NOME E POSTO



RIO DE JANEIRO

19.91.....

6-e-31

MM - MM
BIBLIOTECA
ESCOLA DE GUERRA NAVAL

A ADMINISTRAÇÃO MARÍTIMA NACIONAL

MARIVALDO SILVA COSTA
ADMINISTRADOR



MINISTÉRIO DA MARINHA

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

1991

TEMA A ADMINISTRAÇÃO MARÍTIMA NACIONAL

- PONTOS A ABORDAR
- Situação da organização marítima brasileira.
 - Ingerência da Marinha do Brasil nos assuntos relativos à navegação marítima.
 - Adequabilidade das estruturas atuais, nacional e naval

PROPOSIÇÃO Analisar a situação da Administração Marítima Nacional, comparativamente à de outros países do continente, avaliando a adequabilidade da estrutura atual (nacional e naval) e a conveniência da participação da Marinha. Apresentar sugestões para o aprimoramento do sistema

NOTA DE EDIÇÃO

O presente trabalho foi composto utilizando-se o editor de texto " Carta Certa 3.3 ", num Microcomputador PC - XT (X-TEC) e uma impressora " RIMA XT-180 ", comandados por um Sistema Operacional " DOS 3.3 ".

Nessa composição foram utilizados 62 caracteres por linha e 32 linhas por página.

ÍNDICE

	FOLHA
Proposição	II
Introdução	IV
CAPÍTULO 1 - A ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA NACIONAL	
-SEÇÃO I - MINISTÉRIO DA INFRA-ESTRUTURA (MINFRA)	1
DNTA - Origem Histórica	1
DNTA - Origem Institucional	3
A Atuação do DNTA	4
-SEÇÃO II - MINISTÉRIO DA INFRA-ESTRUTURA E REFORMA AGRÁRIA	11
-SEÇÃO III - MINISTÉRIO DA MARINHA	12
Diretoria de Portos e Costas (DPC)	13
Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo	14
Diretoria de Hidrografia e Navegação	15
-SEÇÃO IV - PRINCIPAIS ENTIDADES PRIVADAS	16
CAPÍTULO 2 - INGERÊNCIA DA MB NA NAVEGAÇÃO MARÍTIMA NACIONAL	
-SEÇÃO I - ATUAÇÃO NA ADMINISTRAÇÃO DA MARINHA MERCANTE	18
Ingerência no Trabalho Marítimo	20
Ingerência na Formação de Recursos Humanos	21
Relação com a Organização Marítima Internacional (IMO)	23
-SEÇÃO II - ATUAÇÃO NO APOIO A NAVEGAÇÃO	25
Atuação da DHN	26
-SEÇÃO III - CONTROLE DO TRÁFEGO MARÍTIMO	29
-SEÇÃO IV - MOBILIZAÇÃO DA MARINHA MERCANTE	32
CAPÍTULO 3 - A NOVA ESTRUTURA E O PODER MARÍTIMO NACIONAL	
-SEÇÃO I - OS PORTOS	36
A Extinção da PORTOBRAS	36
A Realidade dos Portos	38
A Privatização do Sistema Portuário	40
-SEÇÃO II - HIDROVIAS	41
-SEÇÃO III - MARINHA MERCANTE BRASILEIRA	42
A Crise na Construção Naval	42
A Crise no Transporte Marítimo Nacional	44
-SEÇÃO IV - SETOR PESQUEIRO	46
CAPÍTULO 4 - CONCLUSÕES	47
ANEXO A - ORGANOGRAMA DA EXTINTA SUNAMAN	A-1
ANEXO B - DELEGACIAS REGIONAIS E AGÊNCIAS DA SUNAMAM	A-2
ANEXO C - ORGANOGRAMA GERAL DA EXTINTA STA	A-3
ANEXO D - A NOVA ESTRUTURA DO SETOR MARÍTIMO	A-4
ANEXO E - SISTEMA PORTUÁRIO NACIONAL	A-5
ANEXO F - SISTEMA PORTUÁRIO NACIONAL QUANTO A PERSONALIDADE JURÍDICA	A-6
ANEXO G - ORGANOGRAMA DA EXTINTA PORTOBRAS	A-7
ANEXO H - PRINCIPAIS CIAS DE NAVEGAÇÃO HIDROVIÁRIA CONTROLADAS	A-8
ANEXO I - ESTRUTURA DO IBAMA	A-14
ANEXO J - ORGANOGRAMA DO MINISTÉRIO DA MARINHA	A-16
ANEXO K - PRINCIPAIS ENTIDADES PRIVADAS	A-17
ANEXO L - ESTRUTURA DA REDE FUNCIONAL DA DPC	A-21
ANEXO M - ÁREA SAR DO BRASIL	A-25
ANEXO N - SALVAMAR BRASIL	A-26
BIBLIOGRAFIA	A-27

INTRODUÇÃO

Com uma vasta extensão territorial, aliada a uma costa marítima proporcional, o Brasil pode ser classificado como um país continental, ficando patente, por isso mesmo, a importância que deve assumir entre nós a navegação marítima.

É preciso ter sempre presentes alguns fatos que demonstram ser o Brasil um país marítimo, favorecido por fatores geográficos que o compelem ao intensivo e extensivo aproveitamento do mar em todos os seus aspectos, a começar pelo transporte marítimo, meio através do qual se realizam mais de noventa e oito por cento do seu intercâmbio com o exterior.

Seus quase 7 500 km de litoral e sua extensa - mas tão pouca aproveitada - rede hidroviária são outros tantos fatores de evidência tão gritante que, por vezes, nos perguntamos por que não somos, ainda, uma potência marítima.

Seja como for, ao longo de todas as fases de nossa história, registram-se esforços para alcançar tal condição, os quais, todavia, infelizmente, têm tido a marca da descontinuidade.

A conjuntura econômica nacional é o contexto maior em que se configura e se insere essa problemática.

Constatado o fato, uma série de medidas governamentais tem sido tomada ao longo dos últimos anos.

Em qualquer época, sobretudo em países como o Brasil, marcado pela falta de uma séria política mercante, faz-se mais que oportuna uma organização marítima, bem estruturada, para a satisfação oportuna e racional, da política de exportação do País.

Portanto, a alta complexidade da Administração Marítima

OSTENSIVO

Nacional e as medidas de reestruturação administrativa implantadas no País atingiram todo o sistema marítimo nacional. Por conseguinte, sua estrutura organizacional torna difícil, no momento, uma pesquisa mais profunda no setor.

Assim, o Autor teve que enveredar por fatos históricos, a evolução e a atuação dos principais órgãos que compõem essa estrutura.

Em virtude do exposto, cabe ressaltar que a elaboração do presente trabalho prendeu-se mais aos fatos pertinentes ao sistema marítimo anterior e da coletânea resumida de diversos autores, atendo-se a fazer algumas citações diretas, o que assim foi apresentado na relação bibliográfica.

Sendo assim, no Capítulo 1, apresenta-se a evolução e a análise da Organização Marítima Brasileira, a partir de uma abordagem histórica e institucional dos principais órgãos intervenientes no setor.

O Capítulo 2 enfoca a atuação do Ministério da Marinha nos assuntos relativos à navegação marítima, dando especial ênfase aos assuntos concernentes a orientação, controle e mobilização da Marinha Mercante, o apoio à navegação e o acompanhamento do tráfego em águas brasileiras ou próximas.

Já no Capítulo 3, o Autor procura adequar a atual situação econômico-estrutural (nacional e do poder marítimo), após analisar sucintamente as dificuldades por que passam essas estruturas.

No Capítulo 4 é apresentada as considerações finais e algumas sugestões que, no seu entender, devem abrandar a confusa sistemática de funcionamento do setor e/ou amenizar os problemas ali detados.

Finalmente, partindo-se da premissa de que a desorganização do Sistema Marítimo Nacional é fruto da pior

OSTENSIVO

fase politico-econômica por que passa o País, ao Autor, na sua mais completa transparência, cabe observar que o desenvolvimento deste trabalho atingiu, em parte, os objetivos por ele desejado. Entretanto, também cabe ressaltar que a idéia é criar perspectivas para a elaboração de outros trabalhos sobre o mesmo tema, sobretudo se a reestruturação, hoje indefinida no setor, atingir o máximo desejado, proporcionando condições para uma coleta de dados mais profunda e coerente com o propósito a alcançar.

CAPÍTULO 1

A ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA NACIONAL

A Organização Marítima Nacional é composta de diversas entidades governamentais e privadas, com interveniência direta nos assuntos de navegação marítima.

As medidas de austeridade iniciadas por autoridades governamentais, sobretudo a partir de março de 1990, levou a administração desse setor, a sofrer severas modificações.

Assim, neste capítulo serão enfocadas histórica e institucionalmente, as principais entidades que, mesmo tendo muitas das suas atribuições alteradas e/ou transferidas, permaneceram como membro dessa organização, significando presença importante na navegação marítima nacional.

SEÇÃO I - MINISTÉRIO DA INFRA-ESTRUTURA (MINFRA)

O MINFRA, criado a partir do advento da Reforma Administrativa de 15 de março de 1990, incorporou todas as atividades vinculadas aos Ministérios do Transporte (MT), Minas e Energia (MME), Comunicações (MC), e parte do Desenvolvimento Industrial (MDI) e do Interior (MI), extintos naquela data.

Com a englobação dessas atividades, ficaram subordinadas ao novo Ministério, quatro Secretarias, dentre estas, a Secretaria Nacional de Transportes (SNT) que, dividida em Departamentos, absorveu as funções do antigo MT, sendo mais importante, para este trabalho, o Departamento Nacional de Transportes Aquaviários (DNATA), por sua ligação direta nos assuntos concernentes às navegações fluvial, marítima e lacustre, administração portuária e companhia de docas, os quais serão mostrados a seguir.

DNATA - Origem Histórica - A evasão das divisas através do

OSTENSIVO

pagamento de fretes altos, com especialidade nas ditas mercadorias de pouco valor - as chamadas "cargas pobres" - é um problema de todo país em desenvolvimento e que somente pode ser resolvido com uma Marinha Mercante dinâmica e eficiente. Há uma completa interdependência entre o crescimento das exportações e o da navegação mercantil, visto que, se por um lado seria impossível a solidificação de uma Marinha Mercante que operasse sem fluxo de mercadorias, por outro, não se pode imaginar colocação de produtos em mercados para os quais não há transporte regular disponível.

O Brasil escolheu o caminho do crescimento integrado de seu setor externo, desenvolvendo, ao mesmo tempo, uma política sadia de exportação e uma agressiva política de Marinha Mercante.

Para atingir esse objetivo, seria fundamental que se obtivesse uma integração tão perfeita quanto possível dos diversos setores produtivos da iniciativa privada, e desses com o Governo, cujo papel econômico de coordenar e pesar os interesses setoriais seria da mais alta importância.

Essa orientação pode-se fazer presente a partir de 1967, quando a então Comissão de Marinha Mercante (CMM), autarquia federal vinculada ao extinto MT, tendo como finalidade específica disciplinar a navegação mercante e aplicar os recursos destinados à construção e reparação naval, fez publicar, no Diário Oficial de 30 de maio de 1967, a Resolução nº 2.995, que restringiu a participação de armadores de terceira bandeira em transporte de mercadorias em nosso tráfego com os países importadores/exportadores.

Para atender às novas diretrizes advindas daquela Resolução, precisava o Governo reestruturar a CMM, buscando implementar, com maior ação, a Marinha Mercante Brasileira, face ao

OSTENSIVO

previsto aumento da demanda por navios nacionais que surgiria a partir deste novo evento.

Assim, a CMM, nos anos seguintes, foi passando por constantes reestruturações e reformas administrativas, que resultaram na existência, hoje, deste novo Departamento.

DNTA - Origem Institucional - O Decreto-Lei nº 3.100 de 07 de março de 1941, publicado no Diário Oficial de 10 de março do mesmo ano, criou a CMM, autônoma, administrativa e financeiramente, destinada a disciplinar as navegações brasileiras fluvial, lacustre e marítima. Criada no decorrer da segunda Guerra Mundial, ainda teve como propósito coordenar o tráfego das embarcações nacionais e autorizar a aquisição do material da Marinha Mercante.

Por dispositivo contido no Decreto nº 64.125, de 19 de fevereiro de 1969, teve a CMM seu nome alterado para Superintendência Nacional de Marinha Mercante (SUNAMAM) e o Decreto nº 73.838, de 13 março de 1974, estabeleceu su estrutura (Ver anexo A) e atualização nos seguintes setores.

- Marinha Mercante Nacional,
- Navegação Marítima Nacional;
- Construção e Reparação Naval; e
- Comércio Exterior.

Esta Superintendência foi representada nos diversos estados brasileiros através de dez Delegacias Regionais e vinte Agências. (Ver anexo B)

A Medida Provisória nº 027, de 15 de janeiro de 1989, mais tarde transformada na Lei nº 7.731, de 14 de fevereiro de 1989, publicada no Diário Oficial da União de 15 de fevereiro de 1989 - Seção 1 - Página nº 2321, extinguiu a SUNAMAM, tendo o Decreto nº 97.535, de 20 de fevereiro de 1989, publicado no Diário Oficial da União de 21 de fevereiro do mesmo ano,

OSTENSIVO

transferido, para a Secretaria de Transportes Aquaviário (STA), as suas competências relativas ao controle da Marinha Mercante, com exceção daquelas exercidas pela Diretoria de Relações Trabalhistas, com estrutura provisória composta por seis Coordenadorias (Ver anexo C). Finalmente, o Decreto nº 99.244, de 10 de maio de 1990, que dispõe sobre a reorganização e o funcionamento dos órgãos da Presidência da República e dos Ministérios, publicado no Diário Oficial da União de 11 de maio do mesmo ano, transforma a STA no atual DNTA, vinculado à SNT/MINFRA.

Em virtude dessa recente reorganização, o DNTA vem sendo estruturado para assumir todas as atribuições da extinta SUNAMAM. Entretanto, ainda por indefinição em determinadas Coordenadorias, subordinadas àquele Departamento, algumas dessas atribuições não estão sendo realizadas. Portanto, para melhor entendimento sobre as responsabilidades desse novo Departamento, serão apresentadas a seguir algumas áreas de atuação.

A Atuação do DNTA - Visando ao seu perfeito funcionamento, o DNTA foi dividido em três Coordenadorias, a saber: (Ver Anexo D)

- Coordenadoria de Portos,
- Coordenadoria de Hidrovia e Navegação Interior, e
- Coordenadoria de Marinha Mercante.

a) Coordenadoria de Portos - A Coordenadoria de Portos compete executar, direta ou indiretamente as políticas, os planos, programas e projetos portuários, em especial:

- conceder, permitir ou autorizar, coordenar e controlar a implantação, a administração, a operação, manutenção e conservação de instalações portuárias, marítimas, fluviais e lacustres.

Dentro deste enfoque, a seguir será apresentada a evolu-

OSTENSIVO

ção do sistema portuário nacional até os nossos dias.

Sistema Portuário Nacional - A expansão do comércio marítimo, tanto interno como externo, decorrente da industrialização do país, de certa forma pegou de surpresa os nossos portos. (Ver Anexo E).

Além das dificuldades oriundas da escassez de recursos para investimentos, o sistema portuário defrontou-se com deficiências de ordens legal, institucional e operacional. Para a superação destas graves distorções, foi imprescindível uma profunda e racional modificação nos processos de programação, administração e operação de portos.

A fim de atender a essa perspectiva, o Governo Federal precisava criar uma empresa com a finalidade de melhoria e expansão do sistema, adequando a deficiente estrutura portuária às suas importantes atividades.

Todos os diagnósticos feitos sobre a precariedade dos serviços dos portos convergiram para um só ponto: a pulverização da organização portuária. Formada por entidades do setor público, sociedades de economia mista, empresas privadas com sistemas administrativos diferentes e até conflitantes, aquela organização esbarrava em múltiplas formas de atuação, com visíveis prejuízos para o rendimento operacional do conjunto dos portos do País. Tornou-se praticamente impossível imprimir ritmo empresarial a esse sistema, não obstante todo o volume de recursos destinado ao setor, naquele ano. Quando tornou-se imperativo harmonizar a estrutura portuária, com a expansão industrial do País e o incremento de suas exportações através de via marítima, impôs-se como providência inadiável a implantação de uma nova estrutura dinâmica, centralizada e capaz de combinar a atuação dos setores públicos e privados.

Assim, a Empresa de Portos do Brasil S.A. (PORTOBRÁS) foi

OSTENSIVO

OSTENSIVO

criada, em substituição à Autarquia Federal, Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis (DNPVN), sendo constituída em 16 de dezembro de 1975, sob a forma de Empresa pública, vinculada ao extinto MT, com base na autorização contida na Lei nº 6.222, de 10 de julho de 1975, sendo sua primeira Diretoria empossada em 02 de janeiro de 1976, data do início de suas atividades, nos termos das disposições do Decreto nº 76.295, de 29 de dezembro de 1975 ficaria sediada em Brasília, no prédio antes destinado ao DNPVN.

A PORTOBRÁS, de acordo com o estabelecido na Lei acima citada, e em harmonia com os planos e programas do Governo Federal, teve, por finalidade, exercer a supervisão, orientação, coordenação, controle e fiscalização sobre as atividades concernentes à construção, administração e exploração dos portos e vias navegáveis interiores.

Agrupando as sociedades de economia mista responsáveis pela exploração dos portos e vias navegáveis, a PORTOBRÁS não importou na extinção das normas legais especificadas em vigor para aquelas sociedades, embora abrangidas pela atividade da "holding". Assim, constituídas para exploração dos portos e terminais portuários ou para serviços de dragagem, elas passaram à condição de subsidiárias da nova Empresa não havendo distinção entre empresas particulares estaduais, ambas continuaram regidas pelas já citadas normas legais, respeitando-se os contratos até seu término ou encampação pelo Governo Federal. (Ver anexo F).

A estrutura básica da PORTOBRÁS era composta por órgãos de administração superior, de assessoramento da Presidência, de administração setorial, de execução e fiscalização direta. (Ver anexo G)

Permaneceu a PORTOBRÁS, durante sua existência, como em-

OSTENSIVO

presa centralizadora de todo o sistema portuário nacional, até que, através da Medida Provisória nº 151, de 15 de março de 1990, publicada no Diário Oficial da União da mesma data, foi extinta, e o Decreto nº 99.475, de 24 de agosto de 1990, descentralizou este sistema, passando, para a Companhia Docas, a administração dos portos sob sua responsabilidade e, para o DNTA, suas outras atribuições, conforme publicação no Diário Oficial da União de 27 de agosto de 1990.

b) Coordenadoria de Hidrovia e Navegação Interior - À Coordenadoria de Hidrovia e Navegação Interior compete conceder, permitir ou autorizar, coordenar e controlar o transporte aquaviário nacional, no que diz respeito às atividades hidroviária e interior.

Pela importância que representa esse Sistema para a produção do País, faz-se necessário apresentar, a seguir, sua evolução, onde, sem dúvida alguma, poderia ser escoada grande parte da produção nacional.

Sistema Hidroviário Nacional - Considerando a grande extensão navegável de nossos rios, o seu aproveitamento, no que se refere à tonelada por quilômetro transportado, apresenta um baixo índice, sendo que a maior intensidade da navegação interior encontra-se na menor extensão navegável de nossos rios, o que esclarece bem a distribuição da nossa atividade econômica.

De modo organizado, a preocupação com os transportes no Brasil data de meados do Século XIX, com a elaboração de estudos de planejamento envolvendo o transporte hidroviário. Naquela época, foi bastante enfatizada a importância da navegação fluvial e do transporte ferroviário para o desenvolvimento brasileiro.

A via fluvial é um meio de desenvolvimento econômico, cu-

OSTENSIVO

Jo uso do curso d'água, visa ao benefício da atividade humana, ou seja, sua subsistência e sobrevivência, mas da boa exploração e estrutura depende o seu bom êxito.

De modo geral, os governantes e planejadores brasileiros não chegaram a desenvolver uma visão de longo prazo que permita esboçar planos de desenvolvimento integrado para o País, no qual o transporte intermodal se enquadrasse como o veículo mais barato para o escoamento da produção, e, principalmente, o catalisador necessário para o desenvolvimento regional de vastas áreas brasileiras.

No passado, as vias navegáveis interiores contribuíram de forma relevante, para o desenvolvimento do País. Esse fato se observa no papel desempenhado na expansão e ocupação territorial interior, garantindo a segurança das novas fronteiras, e na formação de núcleos populacionais, incentivando a produção de bens, uma vez que oferecia meios de transporte para o desenvolvimento do comércio nessas regiões.

Com o decorrer do tempo, fatores econômicos relegaram a segundo plano essa modalidade de transporte como o baixo custo do petróleo e a rapidez dos deslocamentos "porta a porta", que elegeram o transporte rodoviário como o mais eficiente.

Atualmente, o modal rodoviário de carga absorve cerca de 65% da carga transportada, restando aos modais hidroviário e ferroviário aproximadamente 14% e 18%, respectivamente. A intermodalidade hidroviária praticamente inexiste. (38.44).

Dentro dessas perspectivas, ainda que o Brasil seja possuidor de mais de 40.000 km de vias navegáveis, a participação hidroviária tem sido pequena no contexto da totalidade de carga transportada.

A coordenação do transporte hidroviário com os demais modos é de competência do Governo Federal, sob a responsabili-

OSTENSIVO

de direta do MINFRA, que as exerce principalmente através do DNTA. Outros Ministérios têm também certa ingerência sobre esse transporte, em maior ou menor grau, ocupando as posições de maior destaque os Ministérios da Marinha, Economia, Fazenda e Planejamento, Agricultura e Reforma Agrária.

A Coordenadoria de Hidrovia e Navegação Interior, além de suas já apresentadas atribuições, ainda mantém sob seu controle - até que sejam privatizadas - a Empresa de Navegação da Amazônia S.A. (ENASA), o Serviço de Navegação da Bacia do Prata (SNBP) e a Companhia de Navegação do São Francisco (FRANA-VE). (Ver Anexo H)

c) Coordenadoria de Marinha Mercante - A Coordenadoria de Marinha Mercante compete:

- conceder, permitir ou autorizar, coordenar e controlar o transporte marítimo nacional e internacional;

- destinar recursos federais e a concessão de financiamentos por parte de entidades federais, para aplicação no setor aquaviário, e

- coordenar o desenvolvimento de projetos, visando à participação, operação e exploração de segmentos do sistema aquaviário nacional ou de serviços de transporte aquaviário, serviços auxiliares e de apoio e atividades e empreendimentos associados.

Fica assim, essa Coordenadoria, responsável pelas atividades, antes atribuídas a extinta SUNAMAM, no que se refere a Marinha Mercante como construção e reparação naval, comércio exterior e, navegação aquaviária nacional que, para efeito do presente trabalho, são consideradas as seguintes definições:

- a) A Navegação de Longo Curso - é aquela realizada entre portos brasileiros e portos estrangeiros, utilizando a via marítima, ou a via marítima e as vias navegáveis interio-

OSTENSIVO

res, à exceção do Intercâmbio AR/UY/CARIBE que é definido pelo Intercâmbio com a Argentina, Uruguai e países do Caribe (Cuba, Guiana Francesa, Suriname, Guiana, Haiti, República Dominicana, Antilhas Britânicas, Antilhas Holandesas, Antilhas Francesas, Trinidad-Tobago, Venezuela e os portos atlânticos de Belize, Honduras, Nicarágua, Costa Rica, Colômbia e Panamá), estudados em separado.

b) A Navegação de Cabotagem - é aquela realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou a via marítima e as vias navegáveis interiores.

c) O Apoio Marítimo - é definido como o transporte realizado entre os portos ou terminais marítimos e as plataformas tripuláveis.

d) O Apoio Portuário - é a navegação realizada dentro das áreas portuárias nacionais em atendimento às atividades específicas do porto.

e) O Transporte Hidroviário Interior Internacional - constitui-se no transporte de/para portos fluviais e lacustres dos países vizinhos (Peru, Argentina e Uruguai), quando esses portos integrarem hidrovias interiores comuns. No Transporte Hidroviário Interior Nacional-Fluvial e Lacustre é considerado aquela que é realizado ao longo dos rios, canais, lagos e lagoas, em território brasileiro, fora das áreas portuárias nacionais; e

f) O Transporte de Travessia - é aquele realizado, quer em águas fluviais e lacustres, quer em baías, enseadas e angras: transversalmente ao curso dos rios e canais, ligando dois pontos das margens em lagos, lagoas, baías, enseadas e angras, e entre ilhas, e margens de rios, de lagos, de lagoas, de baías, de angras, de enseadas, numa extensão inferior a on-

OSTENSIVO

ze milhas, assim como o transporte sobre água, entre portos ou localidades próximas, ou interligação de rodovias ou ferrovias em território brasileiro, ou, entre este e o dos países limítrofes.

SEÇÃO II - MINISTÉRIO DA AGRICULTURA E REFORMA AGRÁRIA

A atividade pesqueira no Brasil desenvolveu-se, ao longo de sua história, de maneira lenta e em moldes artesanais, havendo sempre a predominância para a pesca extrativa. A exploração do recurso pesqueiro foi feita, inicialmente, para garantir a subsistência peculiar aos pequenos centros pesqueiros, restringindo sua importância comercial àqueles núcleos populosos mais próximos. Enquanto isso, a pesca desenvolvia-se sem estímulo ou regulamentação governamental.

Em 1934, foi criado o Código da Pesca, o que, sem dúvida, fez com que essa atividade passasse a ser encarada com mais objetividade, sobretudo do ponto de vista operacional e econômico. A partir daí, ficaram caracterizados os diferentes meios aquáticos, a profissionalização dos pescadores etc, bem como outros adendos foram introduzidos na Lei básica. Contudo, apenas na década de sessenta a política pesqueira foi explicitada.

Em 1961, foi criado o Conselho de Desenvolvimento da Pesca (CODESPE), com o objetivo de estimular a criação de novas indústrias pesqueiras e a ampliação da frota existente.

Em 1962, com a criação da Superintendência do Desenvolvimento da Pesca (SUDEPE), através da Lei Delegada nº 10, de 11 de outubro de 1962, como Autarquia Federal vinculada ao Ministério da Agricultura, houve novas perspectivas para esse setor, principalmente em 1967, quando foram instituídos os incentivos fiscais.

OSTENSIVO

OSTENSIVO

Coube à SUDEPE, em cooperação com outras instituições e entidades federais, estaduais, e municipais, promover o desenvolvimento da atividade pesqueira e o aproveitamento racional desse grande potencial de recursos naturais. Com a sua extinção, o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), instituído pela Lei nº 7.735, de 22 de fevereiro de 1989, passou a ser o Agente Governamental incumbido de promover e coordenar as ações que objetivam o fortalecimento do setor pesqueiro.

Mais tarde, com a vinculação do IBAMA à Secretaria do Meio Ambiente, através do disposto no Diário Oficial de 15 de março de 1990, Seção 1, Página 5368, as atribuições da extinta SUDEPE foram desvinculadas do Ministério da Agricultura e Reforma Agrária e, fragmentadas em quatro Diretorias, congregando atividades de pescadores profissionais, distribuídos em diversas federações e colônias, cooperativas e sindicatos setoriais, inclusive estaleiros de construção e reparos navais, pequenas e microempresas de manutenção e reparos de barcos de pesca, parques industriais de processamento do pescado, terminais-entrepósitos de pesca etc. (Ver anexo I)

SEÇÃO III - MINISTÉRIO DA MARINHA

Em virtude do estabelecido pelo Decreto-Lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1967, necessitou o Ministério da Marinha de efetuar estudos, visando a elaborar uma estrutura que atendes-se aos princípios orientadores preconizados no referido Decreto, ajustando-os à missão e às atividades específicas e peculiaridades da Marinha do Brasil (MB). Assim, em 18 de junho de 1968, através do Decreto nº 62.860, foi estabelecida uma nova Estrutura Básica de Organização da Marinha (EBOM). (8:2-1).

OSTENSIVO

Dentro dessa nova estrutura (Ver anexo J), diversos órgãos daquele Ministério tiveram suas competências, relativas à navegação marítima nacional, confirmadas e/ou alteradas.

Em face de apresentação mais detalhada, em capítulo posterior sobre Ministério da Marinha, aqui serão expressas apenas algumas considerações julgadas relevantes, sobre a evolução e competência daqueles órgãos.

a) Diretoria de Portos e Costas (DPC) - Sendo as Capitânicas dos Portos responsáveis pelos serviços ligados à navegação marítima de sua jurisdição, faltava a estas um órgão centralizador, que regulasse, de maneira sistêmica, os procedimentos de cada uma, visando a harmonizá-los.

Assim, era criada, em 1907, a Inspetoria de Porto e Costas, com atribuições, dentre outras, de fiscalizar, inspecionar e superintender os procedimentos das Capitânicas. Com a transformação em 1962, na DPC, a Marinha Mercante e o controle sobre esta passou a ser a mais importante atividade daquela Diretoria.

Estava criada a Diretoria. Entretanto, somente com o advento da Reforma Administrativa através do Decreto-Lei nº 200 de 1967, ficava definida a responsabilidade da Marinha Brasileira, conseqüentemente, da DPC, no que tange à Marinha Mercante.

A DPC, conforme ficou estabelecido na EBOM, foi outorgado, o poder de "estudar e propor diretrizes para a política nacional, orientar e controlar a Marinha Mercante e demais atividades correlatas no que concerne à segurança nacional e segurança da navegação".

Assim, os interesses e a responsabilidade da MB em relação à Marinha Mercante, e conseqüentemente, as atribuições da DPC, principalmente a que outorga a "orientação e controle",

OSTENSIVO

por depender, também, de certa forma, do estabelecimento de uma política marítima, obedecem ao disposto na Política Básica da Marinha (PBM)

b) Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo (COMCON-TRAM) - No decorrer da Segunda Guerra Mundial, as Marinhas ressentiram-se da necessidade de um sistema adequado de proteção ao tráfego marítimo, em virtude do difícil adestramento, ainda durante os períodos de paz, a fim de permitir que, na possibilidade de existência dos futuros conflitos, seja assegurada uma adequada logística ao esforço de guerra.

Sendo assim, em 1957, os países do Continente Americano elaboraram, através da Junta Interamericana de Defesa (JID), o Plano Militar Geral para defesa do continente. Dentro dos princípios desse Plano, os países americanos reuniram os Chefes Navais de suas Marinhas, para estabelecerem as bases da Organização do Tráfego Marítimo Interamericano. (8:3-9).

Em 1959, como resultado dessas reuniões, surgiram o Plano de Defesa do Tráfego Marítimo Interamericano e a Organização Interamericana de Controle e Proteção do Tráfego Marítimo, que dividiu a área marítima em torno das Américas em regionais, para efeito do controle e proteção do tráfego marítimo. O Atlântico Sul é uma dessas áreas, sendo composta das subáreas do Brasil, da Argentina e do Uruguai.

Esses três países e mais o Paraguai, sentindo a necessidade da definição de responsabilidade para a coordenação dessa área, estabeleceram a Organização Coordenadora da Área Marítima do Atlântico Sul (CAMAS), cabendo, alternadamente, ao Brasil e Argentina essa responsabilidade. (8:3-9)

Em consequência da evolução das medidas internacionais acima citadas, foi criado, em nosso País, um órgão que ficaria responsável pelo controle civil e o controle naval do tráfego

OSTENSIVO

OSTENSIVO

marítimo

Assim, o Ministério da Marinha criou, em 1968, o COMCONTRAM que, no âmbito interamericano, exerce, cumulativamente, o cargo de Comando Local do Controle Operativo (COLCO) da subárea brasileira. Quando da assunção pelo Brasil da CAMAS, exerce a função de coordenador o comandante do COMCONTRAM.

Dentro da estrutura do Ministério da Marinha, o COMCONTRAM está subordinado diretamente ao Comando de Operações Navais (ComOpNav), órgão do setor operativo desse Ministério.

c) Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN) - A DHN foi criada em 02 de fevereiro de 1876, através do Decreto Imperial nº 6.113, sob a denominação de Repartição Hidrográfica. Em 1891, essa instituição, juntamente com a Repartição de Faróis, criada no mesmo ano, e a Repartição Central Meteorológica, fundiram-se, dando origem à Repartição da Carta Marítima, finalmente, através do Decreto-lei nº 9.356, de 13 de junho de 1946, passou a denominar-se Diretoria de Hidrografia e Navegação.

Com o propósito, definido pela EBOM, de apoiar a aplicação do Poder Naval e contribuir para a segurança da navegação na área marítima de interesse do Brasil e nas vias navegáveis interiores, precisou a nova Diretoria estruturar-se para o cumprimento de sua missão. (7:1)

Assim, estruturou-se a DHN, quanto à natureza de suas atividades, nos seguintes setores:

- sinalização náutica,
- pesquisa aplicada e desenvolvimento experimental, na área de ciências do mar,
- serviços oceânicos: hidrografia, oceanografia e meteorologia, e
- navios hidrográficos, oceanográficos, faroleiros e

OSTENSIVO

balizadores.

As atividades de hidrografia, oceanografia e meteorologia, que têm emprego civil e militar, são sem sombra de dúvida, ferramentas aplicadas por todas as Marinhas das nações desenvolvidas, que têm pleno conhecimento de sua importância bélica. (7.11)

Esses setores, sob direção centralizada, são auxiliados por uma área de apoio e por outra de instrução e adiestramento, voltada, esta última, para a formação e treinamento do pessoal da Diretoria e navios subordinados.

Dentro do Ministério da Marinha, está a DHN, subordinada à Diretoria-Geral de Navegação (DGN), órgão do setor de apoio desse Ministério. A DHN são subordinados, o Centro de Sinalização Náutica e Reparos Almirante Moraes Rego (CAMR), o Instituto de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira (IEAPM) e um Grupamento de Navios. Sob supervisão funcional da DHN, existem, ainda, oito Serviços de Sinalização Náutica (Salvador, Recife, Belém, Rio Grande, Ladário, Macapá e São Luís).

SEÇÃO IV - PRINCIPAIS ENTIDADES PRIVADAS

Mesmo tendo suas ações e políticas fiscalizadas por um órgão do Governo Federal, o setor marítimo nacional ressentia-se de entidades privadas que pudessem defender seus interesses, e conseqüentemente, recuperarem as aspirações de um desenvolvimento econômico e tecnológico, bem como ordenarem procedimentos empresariais e profissionais ligados diretamente àquele setor.

Assim, nasceram as associações de classes, sindicatos, federações, confederações etc.

Vale assinalar que a criação dessas entidades, administradas pelos próprios representantes das diversas classes, tem

OSTENSIVO

OSTENSIVO

como objetivo determinado em seus estatutos, analisar os temas pertinentes ao setor, sempre em coordenação com os órgãos públicos, a fim de se alcançarem resultados favoráveis, tomando medidas que representam posições consensuais ou, pelo menos, da mais ampla aceitação possível.

As principais entidades privadas, com ingerência na administração marítima, são as constantes do anexo K

INGERÊNCIA DA MB NA NAVEGAÇÃO MARÍTIMA NACIONAL

Em todo o mundo, durante o período de guerra estreitaram-se as relações entre a Marinha de Guerra e a Marinha Mercante, pela necessidade de cada uma delas ter que exercer tarefas pertinentes a outra. Entretanto, é mister ressaltar que essas relações também se processam durante o período de paz.

No Brasil, durante a paz, cabe à MB uma série de tarefas relacionadas com a navegação marítima nacional. Portanto, conforme consta da Política Básica da Marinha, compete ao Ministério da Marinha o estudo e a proposição de diretrizes para a política marítima nacional, o estabelecimento dos princípios gerais para a tráfego marítimo, fluvial e lacustre, além de outras atividades correlatas, no que diz respeito à navegação e à segurança nacional.

Assim, serão apresentadas, a seguir, as mais importantes relações da MB com os assuntos ligados à navegação marítima nacional.

SEÇÃO I - ATUAÇÃO NA ADMINISTRAÇÃO DA MARINHA MERCANTE

É atribuição da DPC o planejamento, a direção, a coordenação e o controle das atividades relacionadas com a Marinha Mercante, nos aspectos de praticagem, segurança das embarcações e instalações portuárias, assim como da formação, habilitação e qualificação do pessoal marítimo. Essas atividades são exercidas por uma rede funcional composta de Capitâncias de Portos, Delegacias e Agências. (Ver Anexo L).

A DPC e sua rede funcional, por força das tarefas que lhes são atribuídas, constituem-se nos órgãos executores, por excelência, da Política da MB em relação à Marinha Mercante.

OSTENSIVO

e assim, dentro do quadro acima e de suas condicionantes, que cabe à DPC as seguintes tarefas.

- fiscalizar, no que concerne à segurança nacional, de acordo com os compromissos internacionais assumidos, as atividades das Marinhas Mercantes nacional e estrangeiras,

- estabelecer as condições de acesso, permanência, tráfego e saída das embarcações mercantes nacionais e estrangeiras, em relação aos portos, fundeadouros e águas territoriais,

- fiscalizar a utilização dos terrenos de marinha e acrescidos, marginais das vias fluviais e lacustres de navegação, obras sobre águas e instalações de portos, na salvaguarda dos interesses da navegação e da Segurança Nacional;

- coordenar, apoiar e fiscalizar as atividades administrativas dos órgãos subordinados,

- controlar e fiscalizar os assuntos atinentes à inscrição e ao registro das embarcações da Marinha Mercante,

- licenciar construções, reparos e aquisições de embarcações no País ou no estrangeiro, dentro dos requisitos técnicos estabelecidos,

- emitir certificados para as embarcações e elaborar instruções para vistorias necessárias à manutenção de suas condições de segurança e eficiência, de acordo com a legislação em vigor,

- fiscalizar o processo de emissão dos certificados expedidos por entidades autorizadas pelo Governo Brasileiro,

- estabelecer requisitos para a instalação e o funcionamento dos estaleiros, oficinas, diques e carreiras de construção e reparos navais, não-pertencentes à MB, licenciando-os e fiscalizando seu funcionamento,

- estabelecer normas para fixação das lotações das

OSTENSIVO

embarcações da Marinha Mercante,

- planejar, supervisionar e controlar as atividades relacionadas com o Ensino Profissional do Pessoal da Marinha Mercante;

- estabelecer normas, controlar e fiscalizar as inscrições e a carreira do pessoal da Marinha Mercante,

- dirigir e supervisionar os serviços de praticagem em todo o Território Nacional,

- organizar o serviço de Polícia Naval,

- supervisionar e coordenar os inquéritos instaurados para apurar os incidentes, acidentes e sinistros relacionados com as atividades marítimas, tanto no que concerne ao material, quanto ao pessoal;

- elaborar instruções sobre remoção e exploração das embarcações submersas ou encalhadas, quando competir ao Ministério da Marinha; e

- manter intercâmbio com Entidades Públicas ou Privadas afins, bem como representar a MB em conclaves relacionados com os assuntos de sua responsabilidade.

Verifica-se, assim, que a gama de atribuições regulamentares da DPC é extensa, variada e complexa. Na verdade é um dos poucos órgãos, dentro da Estrutura Orgânica do Ministério da Marinha, que mantém um contato permanente com os elementos civis do Poder Marítimo, considerados aqui a Marinha Mercante, a Indústria de Construção e Reparos Navais, os Portos e Terminais, a Pesca, os Meios de Pesquisa e Preservação das Riquezas do Mar e, principalmente, o homem cujo labor está vinculado ao mar.

Ingerência no Trabalho Marítimo - O Trabalho Marítimo é uma atividade que se desenvolve a bordo de embarcações e nos portos ou terminais, visando ao manuseio e transporte de car-

OSTENSIVO

gas, para fins industriais ou comerciais, incluindo-se aqui a pesca e sua industrialização.

O Trabalho Marítimo está sujeito à interferência de três Ministérios, quais sejam:

- MTPS - pela ação das Delegacias do Trabalho Marítimo,
- MINFRA - pela ação do DNTA e da Companhia DOCAS; e
- MM - pela ação das Capitânicas dos Portos, em face das implicações com a segurança da navegação e com a segurança nacional.

Cabe assim, ao Capitão dos Portos, que por força de lei também é Delegado do Trabalho Marítimo na área de sua jurisdição - subordinado diretamente ao MTPS - a tarefa de conciliar as disputas e os interesses das partes envolvidas, desempenhando o papel de árbitro nos conflitos dessa natureza.

Em face de a legislação existente no Trabalho Marítimo ser esparsa e não conflitante e, considerando que aquela é uma atividade que tem profundas implicações nos aspectos da segurança nacional, pela sua importância nas atividades marítimas, é necessário que os Capitães dos Portos recebam diretiva e orientação específicas da Marinha, visando a cobrir possíveis manipulações por interesses contrários à estratégia marítima do país ou à sua segurança interna.

Dessa forma, a DPL, considerando que a figura do Delegado do Trabalho Marítimo está indissoluvelmente ligada à pessoa do Capitão dos Portos, tem propugnado por uma uniformidade de procedimento em toda a costa portuária, já que o trabalho nos portos e as atividades sindicais a ele vinculadas têm reflexos imediatos no abastecimento interno e no comércio exterior, com consequências indiretas na economia e na segurança do País.

Ingerência na Formação de Recursos Humanos - A atribuição

OSTENSIVO

de administrar a formação do marítimo, hoje expressa no Decreto que estabelece a estrutura básica de organização do Ministério da Marinha, não é recente. Ela remonta ao século passado, quando, em 1892, foi criado, na cidade de Belém, a Escola de Maquinistas.

O início do desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo (EPM) se deu com atraso de, pelo menos, quatro anos, quando já era sensível a forte pressão da demanda de pessoal para guarnecer os novos navios, advindos do processo de renovação e de ampliação da frota mercante, em 1964, com o Primeiro Plano de Construção Naval.

Buscando atender a essa demanda, a DPC realizou, em 1968, uma análise do quadro da categoria dos marítimos e dos meios de instrução existentes, cujo resultado apontou um baixo e preocupante nível de instrução e de preparo técnico-profissional.

Ainda no ano de 1968, a aprovação da Lei nº 5461 transferiu para o MM, os recursos do Serviço Nacional da Indústria, destinados ao preparo do pessoal da Marinha Mercante. No ano seguinte, o Decreto-Lei nº 826 instituiu o Fundo do Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo (FDEPM), enquanto o Decreto 65.331 aprovou o seu regulamento. A principal fonte de recursos do FDEPM advém das contribuições das empresas particulares, estatais, de economia mista e autárquicas, sejam federais, estaduais ou municipais, de navegação marítima, fluvial ou lacustre, de serviços portuários, de dragagem e de administração e exploração de portos.

A existência dos recursos financeiros possibilitou o desenvolvimento do EPM em todo o território nacional, entretanto, somente em 1987, através do Decreto nº 94.536, o EPM foi regulamentado, ficando oficialmente instituídas as seguintes

OSTENSIVO

modalidades de cursos

- cursos fundamentais ou cursos de formação,
- cursos de aperfeiçoamento,
- cursos de adaptação,
- cursos de readaptação,
- cursos de atualização,
- cursos especiais,
- cursos expeditos, e
- cursos avançados.

O órgão central do EPM é a DPC, a quem compete, além de planejar e executar a instrução dos marítimos, proporcionar-lhes adiestramento complementar ao ministrado pelas empresas. O sistema de ensino é constituído pelo CIAGA, CIABA, Centro de Instrução de Fluviários de Pirapora, Escola de Pesca Almirante Villar, situada na Cidade do Rio Grande, e dos setores de ensino das Capitânicas dos Portos e sua rede de Delegacias e Agências.

Relação com a Organização Marítima Internacional (IMO) -

Este Organismo é uma Agência especializada das Nações Unidas, que trata dos assuntos ligados à navegação e ao transporte marítimo.

A Convenção que definiu a IMO foi estruturada na Conferência Marítima das Nações Unidas, em Genebra, em 1948, e refletiu o desejo dos países ribeirinhos de consolidar a cooperação internacional em todas as suas formas, até então existentes na área da navegação marítima. As resoluções daquela Convenção entraram em vigor em 1958 e a primeira Assembléia teve lugar em Londres, sede permanente do Organismo, em janeiro de 1959.

O principal objetivo da IMO é facilitar a cooperação entre os governos dos países membros, sobre assuntos técnicos de

OSTENSIVO

interesse da navegação internacional, com a finalidade de atingir os mais altos padrões possíveis de segurança marítima e eficiência da navegação.

A Organização tem responsabilidade especial na salvaguarda da vida humana no mar e na proteção ao ambiente marinho, através da prevenção da poluição do mar, causada por navios e outras embarcações.

A IMO trata, também, de assuntos jurídicos relacionados com a navegação internacional, além de promover assistência técnica em assuntos marítimos aos países em desenvolvimento.

Em 1963, o Brasil ingressou na IMO, e, em 1965, o Governo Brasileiro instituiu um Comitê Coordenador, de que participam representantes dos MM, MRE e do atual MINFRA, para tratar dos assuntos referentes à navegação marítima.

Com referência à IMO, tem a DPC a responsabilidade pela tradução de suas Convenções relacionadas com assuntos de sua responsabilidade, bem como pelas providências iniciais para que elas sejam ou não ratificadas pelo Brasil, além da edição daquelas Convenções, após terem entrado em vigor. Cabe-lhe, ainda, traduzir e editar as publicações da IMO, cujo uso seja obrigatório nos navios mercantes nacionais e fiscalizar o cumprimento das Convenções ratificadas.

A representação da MB, junto ao Comitê Coordenador dos Assuntos da IMO, é exercida pelo Estado-Maior da Armada (EMA) e pela DPC. Existe, ainda, um Conselheiro Marítimo, que exerce o importante cargo de assessor da representação especial do Brasil, criado em função da magnitude dos atuais e futuros interesses brasileiros no transporte marítimo.

Cabe ainda à DPC, em face do direito marítimo, representar o Brasil em outros Organismos Internacionais como a Organização Internacional do Trabalho (OIT), Conferência das Na-

OSTENSIVO

ções Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD) e o Comitê Intergovernamental Coordenadores da Bacia do Prata (COBAP).

SEÇÃO II - ATUAÇÃO NO APOIO À NAVEGAÇÃO

A navegação marítima nacional é apoiada pela DGN, através da DHN.

A DHN tem suas atividades voltadas para a via navegável, o conhecimento do meio ambiente e a divulgação das informações necessárias à segurança dos navegantes em geral.

Para consecução de propósitos relativos às atividades marítimas, e de acordo com as principais diretrizes da PBM, é responsabilidade dessa Diretoria, executar as seguintes tarefas.

- planejar, supervisionar e executar os serviços hidrográficos de responsabilidade da Marinha,
- planejar, supervisionar e executar os serviços oceanográficos, meteorológicos e de outras ciências geofísicas afins de responsabilidade da Marinha;
- supervisionar, estabelecer e executar a manutenção e a operação de sinais e sistemas de auxílios à navegação;
- elaborar, supervisionar e divulgar as informações de interesse para a Segurança da Navegação,
- operar o Serviço Meteorológico Marinho Nacional,
- estabelecer normas, técnicas para os trabalhos de natureza cartográfica, realizados no território brasileiro, no que concerne as cartas náuticas de qualquer escala, bem como executar a cartografia náutica da costa do Brasil, das vias navegáveis interiores, das cartas especiais necessárias aos diversos tipos de operações navais e a cartografia náutica internacional de responsabilidade do Brasil,

OSTENSIVO

OSTENSIVO

- proporcionar o melhor conhecimento e utilização do mar.

Atuação da DHN - Conforme estabelecido em sua missão, cabe à DHN contribuir para a Segurança da Navegação, na área marítima de interesse do Brasil e nas vias interiores. (7:3)

A atuação da DHN, quanto à Segurança da Navegação, engloba as seguintes atividades.

- cartografia náutica;
- sinalização náutica,
- previsão meteorológica Marinha;
- aviso aos Navegantes,
- documentos náuticos, e
- compromissos internacionais.

a) Cartografia Náutica - A Cartografia Náutica, aliada à Sinalização Náutica constitui o cerne das atividades de Segurança da Navegação,

desenvolvidas pela DHN.

As cartas náuticas brasileiras foram construídas, obedecendo ao já mencionado Plano Cartográfico Básico. Entretanto, o desenvolvimento econômico do País exigiu, nas últimas décadas, um esforço cartográfico adicional, destinado a atender aos grandes empreendimentos portuários, por onde, hoje, flui cerca de noventa e cinco por cento do nosso comércio exterior. (7:10)

b) Sinalização Náutica - As atividades de Sinalização Náutica que já têm, no Brasil, uma tradição de mais de um século e meio, vêm apresentando, nos últimos anos, um contínuo processo de expansão e aperfeiçoamento, acentuado pela construção e ampliação de vários portos, antes operados pela PORTOBRAS.

A DHN mantém um sistema de auxílios à navegação, composto

OSTENSIVO

de faróis, faroletes, bóias luminosas e cegas, supervisionando o funcionamento de sinais mantidos por outras entidades públicas e privadas.

Para manutenção desse sistema, além dos já mencionados Serviços de Sinalização Náutica (SSN), as Capitânicas dos Portos também têm responsabilidade nas suas áreas de atuação, onde não existam SSN's. (7.11)

c) Previsões Meteorológicas Marinhas - Cabe à DHN a responsabilidade pela análise e divulgação de informações meteorológicas para a região do Atlântico, contígua ao litoral brasileiro, e para a área oceânica adjacente, até o meridiano de 20 graus de longitude oeste.

Essa atividade envolve tanto a coleta de dados em estações do litoral, em linhas oceânicas e a bordo de navios, quanto a análise destas informações e daquelas provenientes das demais entidades envolvidas com a Meteorologia, para a divulgação de prognóstico sobre o tempo no mar.

d) Avisos aos Navegantes Compete à DHN a gerência das informações do Sistema Global de Avisos aos Navegantes na área de responsabilidade do nosso País. Esta área coincide com a de atribuição do Brasil, no tocante as previsões meteorológicas, acrescida das vias navegáveis interiores.

Além do Brasil, quatorze outros países dividem a responsabilidade global desse importante serviço, vital para a Segurança da Navegação. (7.18)

e) Documentos Náuticos - Por intermédio de publicações tradicionais de apoio à navegação, a DHN divulga informações que contribuem para a Segurança da Navegação, fornecendo aos navegantes facilidades para o adequado planejamento e acompanhamento de suas derrotas.

Os Roteiros complementam e ampliam as informações das

OSTENSIVO

Cartas Náuticas, descrevendo a costa e os acidentes geográficos marinhos, fornecendo dados de climatologia dos portos, de correntes, ventos e marés, restrições à navegação e outras informações, como facilidades portuárias etc.

As cartas decorrentes de maré dos principais portos nacionais, as cartas-piloto, com estatísticas de correntes oceânicas, temperatura do ar e da água, ventos, ondas, nevoeiros, umidade relativa e cobertura de nuvens, bem como as Tábuas das Mares e o Almanaque Náutico, os dois últimos editados anualmente, são outras publicações da DHN, voltadas para o apoio ao navegante. (7:17)

f) Compromissos Internacionais - O Brasil, por intermédio da DHN, é responsável, internacionalmente, pela execução de importantes tarefas na área do Atlântico Sul, a saber:

- a previsão meteorológica marinha;
- a divulgação de avisos aos navegantes;
- a centralização de dados batimétricos, coletados no âmbito do Programa GEBCO; e
- a coordenação das cartas internacionais de média e grande escalas

As duas últimas abrangem, inclusive, áreas jurisdicionais de outros países, estendendo-se da fronteira Venezuela-Guiana à fronteira Argentina-Chile e às proximidades da costa ocidental da África.

No programa internacional GEBCO (General Bathymetric Chart of the Oceans), o Brasil é responsável por vasta área marítima que se estende da América do Sul até o litoral africano, o que exige a utilização de modernas técnicas de gerenciamento de dados digitais. O exercício dessa função considerado prioritário, tendo em vista a necessidade de se manter no país o controle das informações dessa área marítima de

OSTENSIVO

grande interesse nacional e mundial.

A DHN tem, ainda, participação relevante nas atividades desenvolvidas pelo CON, visando ao conhecimento do meio ambiente marinho, palco das Operações Navais de Socorro e Salvamento.

SEÇÃO III - CONTROLE DO TRÁFEGO MARÍTIMO

Somente em 11 de junho de 1968 é que se instalou, efetivamente, o Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo (CONCONTRAM), órgão que, no âmbito interamericano, tem a designação de COLCO BRASIL.

Verificou-se, então, que pouco ou quase nada a MB havia feito para assumir, de fato, o controle e a proteção do tráfego marítimo em sua própria área marítima do Atlântico Sul. Assim, a primeira preocupação foi a de se fazer um levantamento das necessidades imediatas para que, dentro das prioridades convenientes, pudesse ser estabelecida a Organização Nacional do Controle Naval do Tráfego Marítimo. (48:16).

A partir desse levantamento, foram desenvolvidos diversos trabalhos, dos quais originaram responsabilidades e que definiram as atividades inerentes ao referido controle.

Portanto, o controle do tráfego marítimo é de responsabilidade do Comando de Operações Navais (ComOpNav), órgão de direção setorial do Ministério da Marinha, que o exerce através do CONCONTRAM.

O CONCONTRAM tem por finalidade, de acordo com a EBOM, contribuir para a segurança marítima de interesse do Brasil e de atender a compromissos internacionais assumidos pelo país, relativos ao controle naval do tráfego marítimo. (12:2-16).

Cabe ao CONCONTRAM, para um perfeito resultado de suas atividades, desempenhar as seguintes tarefas, de acordo com as

OSTENSIVO

OSTENSIVO

diretrizes contidas na PBM:

- acompanhar o tráfego marítimo de interesse nacional, em particular na Área Marítima do Atlântico Sul (AMAS) e nas áreas sujeitas a ações hostis de países em guerra limitada,
- acompanhar o tráfego marítimo nacional e estrangeiro em águas sob jurisdição nacional,
- proceder a estudos relativos ao Controle Naval do Tráfego Marítimo;
- disseminar a doutrina, instruções e procedimentos de Controle Naval do Tráfego Marítimo, especialmente para os elementos que constituirão, quando ativada, a Organização do Controle Naval do Tráfego Marítimo (ORGACONTRAM);
- planejar, participar, coordenar e controlar, no âmbito da MB, os exercícios nacionais, regionais e internacionais de Controle Naval do Tráfego Marítimo;
- trocar informações com órgãos da Direção Civil do Transporte Marítimo (DCTM), no nível que lhe couber;
- exercer o Comando Local do Controle Operativo (COLCO), da Área Marítima do Brasil, trocando informações com Organizações Regionais e Internacionais que tratam de Controle Naval do Tráfego Marítimo, com as quais a Marinha se relaciona; e
- exercer, quando couber ao Brasil, o cargo de Coordenador da Área Marítima do Atlântico Sul (CAMAS), coordenando os procedimentos técnicos, administrativos e os exercícios de controle no âmbito da AMAS.

Em tempo de paz, o CONCONTRAM realiza o acompanhamento dos navios mercantes, em áreas de nosso interesse, adestrando seu contingente, para permitir que, durante possíveis conflitos futuros, as necessidades ao esforço de guerra, sejam aten-

OSTENSIVO

didas, conforme já citado na Seção III do Capítulo 1.

Paralelamente, e em consequência dessas necessidades, torna-se importante ressaltar que a salvaguarda da vida humana no mar, e a busca e salvamentos marítimos, representam, hoje, a mais importante atividade daquele órgão, que a exerce em comum acordo com a DPC, através do Sistema de Informações sobre o Tráfego Marítimo (SISTRAM).

Em decorrência das atividades e do acima exposto, além da participação do Brasil em Convenções Internacionais de seu interesse, a DPC, órgão que coordena o Sistema Marítimo Nacional, dissemina normas e procedimentos, relativos ao acompanhamento do tráfego na área específica. Assim, de acordo com a PORTOMARINST nº 33-03A, de 28 de agosto de 1989, foram promulgadas as normas e procedimentos para o acompanhamento do tráfego de navios mercantes, na área de responsabilidade marítima SAR do Brasil, com vistas à segurança da navegação e à salvaguarda da vida humana no mar. (49:1-2) #

Com a entrada em vigor da Convenção SAR-79 e sua aprovação por nosso Governo, em 1982, uma extensa área marítima do Oceano Atlântico ficou sob a responsabilidade SAR de nosso país. (Ver anexo M).

Signatário das Convenções Internacionais para a salvaguarda da vida humana no mar e a busca e salvamento marítimo, o Brasil assumiu o compromisso de acionar os meios disponíveis para auxiliar os navios mercantes, de qualquer nacionalidade, em situação de emergência no mar, dentro da área marítima SAR de responsabilidade brasileira. Para tal, dispõe do SISTRAM, que utiliza o processamento eletrônico de dados para o acompanhamento dos navios participantes, em suas derrotas de longo curso, cabotagem e interior, dentro da referida área, acompanhamento esse que pode ser estendido a todo Atlântico Sul.

OSTENSIVO

O SISTRAM permite, em caso de acidente, a rápida verificação das embarcações que poderão prestar auxílio, além da provisão ou orientação de assistência média urgente.

A infra-estrutura para o salvamento no mar está sob a direção e controle do SALVAMAR-BRASIL, com sede na Cidade do Rio de Janeiro. Centros de Coordenação e Salvamento estão operando com sedes nas cidades de Belém (SALVAMAR NORTE), Natal (SALVAMAR NORDESTE), Salvador (SALVAMAR LESTE), Rio de Janeiro (SALVAMAR SUDESTE) e Rio Grande (SALVAMAR SUL). (Ver anexo N).

Portanto, há de se notar que nosso país, com a extensa área continental, resultante de nossa posição geográfica, não poderia ressentir-se de um sistema com essa responsabilidade, principalmente no tocante à navegação mercantil, que tem necessidade de manter acompanhada a movimentação de navios em nossa área.

SEÇÃO IV - MOBILIZAÇÃO DA MARINHA MERCANTE

Neste século, as guerras têm sido desenvolvidas em teatros de além mar, e as lições aprendidas certamente mostram que somente podem ser executadas campanhas vitoriosas quando o país possui uma Marinha Mercante adequada para cooperar no esforço militar. Suas diversas utilizações, como fornecer navios para transporte de carga geral, combustíveis, munições, suprimentos, pessoal e tantas outras, ficaram devidamente consagradas na segunda guerra mundial, guerra das Malvinas e, mais recentemente, guerra do Golfo Pérsico, portanto, a sua importância é indiscutível.

No Brasil, o Sistema de Mobilização Marítima (SIMOMAR), em vigor desde 1976, desenvolve, dentro da estrutura do Ministério da Marinha, o empreendimento da mobilização, como atividade sistêmica e permanente, atuando, fundamentalmente, em

OSTENSIVO

três setores: pessoal, material e serviços.

O SIMOMAR, tendo em vista as peculiaridades do componente civil do poder marítimo, que é o que interessa neste trabalho, inclui uma área específica - atividades marítimas - onde mobilizações sejam planejadas e coordenadas no que se refere a material, pessoal e serviços específicos. (9:14).

O implemento dessa atribuição por Decreto, que dispõe sobre a direção civil do transporte marítimo, está a cargo da SNT/MINFRA, através do DNTA.

Assim, a existência da manutenção de navios adequados para atender a essas solicitações, tornam-se obrigações essenciais de uma potência marítima, em consonância com a sua segurança nacional.

A Marinha Brasileira, através de seus órgãos ligados ao setor, como a Diretoria de Portos e Costas e o Comando de Controle Naval do Tráfego Marítimo, vem-se empenhando em desenvolver estudos nesse sentido. Fazem parte dos planos da MB, entre outras medidas, as seguintes.

- selecionar os navios adequados, planejando, projetando e preparando suas adaptações,
- estabelecer as responsabilidades e as tarefas dos componentes da estrutura do Ministério da Marinha, bem como a definição de requisitos, obtenção, preparo e execução da adaptação,
- obter do Governo legislação pertinente, necessária ao emprego de navios mercantes em operações militares; e
- executar, periodicamente, exercícios que incluam a adaptação e o emprego de alguns navios mercantes para teste de planejamento e preparo, bem como para adestramento de meios e pessoal.

Quanto aos portos nacionais, essa questão causa uma certa

OSTENSIVO

perplexidade. Compete ao EMA-40 o plano de mobilização, no entanto, os entendimentos entre a MB e o órgão Federal responsável, atualmente, o DNTA, que assumiu as atribuições da extinta PORIOBRAS, vêm sofrendo algumas restrições, em virtude da reorganização no setor. Falta definir diretrizes diversas para finalizar a elaboração daquele plano.

No que diz respeito ao material da Marinha Mercante, cabe ressaltar que o cadastramento previsto no SIMOMAR relaciona, como interesse da Mobilização, as facilidades portuárias, estaleiros e estabelecimentos de reparos. (9:22).

A formação de pessoal qualificado é atribuição legal da DPC, desenvolvida através do EPM exercido pelos Centros de Instrução e pela rede funcional desta Diretoria.

Esse pessoal, dividido em diversas categorias, conforme mostrado em Seção anterior, é cadastrado através do sistema de Pessoal da Marinha Mercante, mantido pela própria DPC. O pessoal da pesca é mantido pela Rede de Capitânicas dos Portos. (9:23).

Tendo em vista que planejamentos de tal categoria devem considerar as praticabilidades do comércio e das finanças, será necessário que a MB venha a se sentar e discutir junto com os representantes da indústria naval, Companhias de Navegação e órgãos do Governo, para acertar seus objetivos reais e possíveis de serem alcançados. A tônica dessa coordenação deve ser a apreciação de que se deve capacitar a frota mercante nacional como frota auxiliar, na ocasião em que for necessário.

A NOVA ESTRUTURA E O PODER MARÍTIMO NACIONAL

A restauração plena do processo democrático nacional, que encontrou sua definição com a posse do Presidente eleito em 15 de março de 1990, pode ser lida de muitas formas. Entre elas, aquela que compreende o evento como uma ampla redefinição na filosofia de produção do País.

Certo número de problemas conjunturais acumulou-se, ao longo dos últimos anos, culminando no processo acima descrito. Nesse quadro, a determinação de reduzir os Ministérios reestruturou totalmente o primeiro escalão da administração federal. Assim, o Governo, preferindo utilizar, de imediato, o instrumento da Medida Provisória, alterou o Decreto-Lei nº 200 e as demais leis que deram origem à estrutura desses Ministérios, procurando "enxugar" a administração e reduzir os gastos públicos.

Passado alguns meses do ajuste estrutural por que passou o país, já se pode identificar alguns pontos para a demonstração do que foi feito pelo conjunto de medidas implantadas pelo novo Governo, não apenas na administração pública, mas, principalmente, na economia brasileira, o que trouxe, sem dúvida, crises em vários segmentos nacionais.

Em meio a crise brasileira, ressalta-se a do setor marítimo que vem sendo assolado por impactos de diversos tipos e procedências, estremecendo suas bases e instabilizando sua estrutura.

Assim como profundas alterações conceituais no campo econômico, político e social, que estão sendo introduzidas, no Brasil e no mundo, as atividades relacionadas ao mar em nosso país também terão que se adequar a essa nova era, mudando con-

OSTENSIVO

ceitos, estruturas, regras e a própria mentalidade que até hoje norteiam essas atividades.

Em busca dessa adequação, será, neste capítulo, enfocada a atual situação do poder marítimo nacional, tendo em vista as recentes transformações por que passa esse importante segmento da economia nacional.

SEÇÃO I - OS PORTOS

Um dos primeiros atos de impacto do novo Governo foi a extinção da PORTOBRÁS que, se por um lado, trouxe grande número de problemas de caráter sócio-político, por outro lado, foi representativa e eficaz para minimizar os problemas operacionais dos portos brasileiros.

Num País de dimensões continentais como o nosso e, particularmente, com uma ampla costa fluvial e marítima, onde se apresentam grandes diferenças regionais de produção e mercado, as estruturas gerenciais dos portos devem, necessariamente, expressar tais regionalismos e, principalmente, possuir suficiente flexibilidade para responder as flutuações e carências em suas fronteiras de escoamento.

A Extinção da PORTOBRÁS - A partir desta visão, pode-se compreender a necessidade de um órgão, secretaria ministerial ou instituto de pesquisa que, a nível central, coordene e apóie uma integração de âmbito nacional das flutuações regionais, principalmente sob a forma de legislação pertinente às fronteiras e regimes tarifários, mas, também, percebe-se, de imediato, seu caráter consultivo e de orientação global, de forma a não bloquear a essencial versatilidade de pontos operacionais, regionalmente diferenciados e em constante mudança, em função das necessidades advindas dos diferentes tipos de carga impostos pelo mercado.

OSTENSIVO

Isso posto, pergunta-se: de onde surge uma empresa executiva, com mais de 5.000 funcionários, em pleno Planalto? Principalmente, questiona-se quem paga sua folha de pessoal e qual a relação custo/benefício que tal folha resulta em termos operacionais?

As respostas são amplas e transcendem os limites desta análise, mas pode-se, aqui, apontar que haveria lugar para um pequeno núcleo, com atribuições bastante definidas, mas não uma empresa do gigantismo que a PORTOBRÁS apresentava nos seus momentos finais. O mal consistiu, certamente, em uma burocracia que alimentava a si mesma em número e valor relativo. Quanto maior sua suposta auto-importância, maior a necessidade de funcionários e de salários, e, conseqüentemente, menor a capacidade executiva e adaptativa das controladas que, ironicamente, talvez por mero acaso, consistiam na atividade fim operacional, amplamente esquecida, frente a supervalorização administrativa e de planejamento.

Essa situação, que inverte os valores reais da produção, com centro na atividade fim, eficiência, produtividade e supervalorização administrativa, tem reflexos continuados nas ex-controladas, com base não só em egressos da extinta "holding", mas, também, em uma tecnoburocracia por ela formada e plena de vícios de difíceis mudanças.

Afora o exposto, ainda há uma questão bastante importante que se refere à atuação sindical e ao custo da mão-de-obra, composta de salários e benefícios, nos diferentes portos e a nível nacional.

A existência da PORTOBRÁS e o deslocamento das questões regionais para um fórum centralizado que, por sinal, usufruía dos resultados das diferentes negociações, possibilitaram aos sindicatos regionais uma base de ação unificada, que dirigia

OSTENSIVO

seus esforços no sentido de uma isonomia nacional, não só totalmente irreal, quanto às características dos mercados regionais, mas, também, capaz de provocar similitudes em termos de planos de cargos e salários e, portanto, de estruturas administrativas completamente contraproducentes. Estrategicamente falando, o País via-se na contingência de, pelo menos duas vezes ao ano, ter todos os seus portos simultaneamente bloqueados por atividades classistas, num confronto perigoso institucionalmente e espantosamente desnecessário.

Muitas outras situações formam esse quadro desagradável de ineficiência e má utilização de recursos nacionais: pequenos portos regionais injustificadamente mantidos, mesmo sem qualquer "feedback" de mercado, desequilíbrios salariais e organizacionais acentuados, em regiões incapazes de sustentá-los, queda sensível na qualidade dos serviços prestados, uma vez que os portos caminhavam não para versatilidade e agilidade operacional, mas para a cristalização de procedimentos e gerência, dada a distância do núcleo de decisão efetivo da atividade fim. A extinção da PORTOBRAS paralisou uma situação de degenerescência acentuada, porque eliminou seu fator central, mas, impõe-se a questão: resolveu o problema? Os vícios degenerativos, particularmente os gerenciais, teriam sido superados? Há condições e vontade política para uma recuperação razoável dos portos nacionais em bases realistas? Isso tudo tentaremos mostrar.

A Realidade dos Portos - Para que se compreendam os portos organizados, é necessário perceber que eles são a expressão de uma fronteira de escoamento e captação de um amplo mercado nacional e estrangeiro. Cada porto, independentemente de alguns pontos em comum em sua estruturação física, possui forte conotação "local", dada por sua fronteira e pela estrutura

OSTENSIVO

de produção do mercado que a define.

Dentro dessas fronteiras, há uma atividade viva de mercado, que possui forte "feedback", com o porto a que se acha relacionada, alterando a configuração deste, segundo sua especificidade de momento. Um bom exemplo é o porto do Rio que, ao longo dos últimos quinze anos, passou de importador para exportador, com ênfase na área de produtos siderúrgicos e automótores.

Outra fonte de pressões e mudanças de curto prazo é o avanço tecnológico, no que diz respeito ao transporte, nos últimos vinte anos, de cargas por via marítima, a nível mundial. O primeiro sinal de fortes consequências expressou-se na crescente paletização das mercadorias, fato que exigiu a reformulação dos portos, no sentido da mecanização com o uso de empilhadeiras de cargas e paletes de base, especialização da mão-de-obra empregada e redução dos contratados inespecíficos. Essas mudanças processaram-se no final da década de sessenta e ao longo da de setenta.

Quanto à década de oitenta e, provavelmente, durante a de noventa, o avanço progressivo e avassalador do desenvolvimento do transporte intermodal, nos traz a necessidade, não somente de reaparelhamentos, mas, também, de reestruturação física e gerencial, num desafio de vulto, uma vez que os portos nacionais de ponta e os similares do primeiro mundo, relegam-nos a um atraso de, pelo menos, quinze anos.

De tudo isso, depreende-se que a realidade dos portos é de amplo dinamismo, com uma componente interior dada pela fronteira de cada um deles, e outra exterior, obtida pelos avanços globais efetuados pelo mercado no transporte de cargas, que exigem não só investimentos vultosos, mas intensos aprendizados de procedimentos, apontando para uma redução da

OSTENSIVO

mão-de-obra aplicada e especialização da restante.

A Privatização do Sistema Portuário - Quanto à privatização, e meta no mundo inteiro, mas deve-se ter especial cautela com essa experiência. Outros portos do Continente, entre eles o da Colômbia e o da Argentina, promoveram importantes mudanças nesse sentido, como a provincialização, descentralização e licitação de concessões para a prestação de serviços portuários. Entretanto, aqueles países nunca abandonaram o espírito público, porque essa atividade é influenciada por fatores exógenos, como a interveniência de outros órgãos públicos, fazendo com que a natureza desse serviço seja sempre de interesse comum ao País.

Para outro porto, como o de Hamburgo, cujo país, a Alemanha, passou por uma série crise pós-guerra e hoje se encontra situado como uma das maiores economias do mundo, foi necessário um lapso de vinte e cinco anos para implantarem-se as modificações, transformando-o de um porto que tinha todos os problemas dos principais portos latinos em um dos maiores e mais eficiente do mundo.

Também na Espanha foi demorado o processo de criação de portos autônomos. Na Arábia Saudita e outros países do Oriente Médio, hoje incrivelmente eficientes, verifica-se que tudo é possível fazer, mas demanda um certo tempo.

A extinção da PORTOBRÁS trouxe à tona uma questão que vez por outra é levantada por principais usuários do sistema portuário brasileiro, preocupados com a precária situação hoje existente, a reestruturação do sistema. Que existiam deficiências administrativas e operacionais, ninguém duvida. Nesta constatação há consenso entre todos. As causas dessas deficiências e o que deve ser mudado são o ponto crucial, e, quer me parecer, de difícil solução, tendo em vista os interesses po-

OSTENSIVO

líticos existentes nesse setor, o que, sem dúvida, é fruto da cultura ambiciosa dos nossos administradores, políticos e alguns membros do alto escalão do nosso Governo.

SEÇÃO II - HIDROVIAS

A situação do transporte brasileiro, fatalmente, terá que ser alterada a curto prazo, à medida que a produção se oriente para o interior e o planejamento geral do desenvolvimento seja conduzido de maneira global, anexando a obrigatoriedade de produzir à necessidade de armazenar e deslocar tal produção de modo seguro, com menor custo e maior economia de energia.

Nos países onde o modo hidroviário assume papel relevante no transporte de mercadorias, os fretes se mostram inferiores, procurando tornar aquele sistema mais competitivo. Por outro lado, procuram-se as soluções mais adequadas para cada região, simplificando as operações e baixando, constantemente, os custos.

Existem cerca de 36.000 km de vias navegáveis interiores no Brasil. No entanto, o transporte por vias navegáveis é responsável, tão-somente, por um por cento da movimentação de cargas do País. Reconhecemos que a disposição geográfica dos cursos d'água brasileiros dificulta, em alguns casos, a integração direta entre as regiões produtoras e as consumidoras. Todavia, o aumento da produtividade, condição obrigatória para o restabelecimento econômico de uma nação traz como efeito a utilização dos modais de maior competitividade econômica e de maiores demandas transportadas, principalmente no caso das hidroviias e ferrovias.

O Brasil tem representado, nos últimos anos, um papel de destaque nessa luta, como se o País começasse a despertar para a importância desse transporte.

OSTENSIVO

Em que pese a atual situação argentina e paraguaia nesse sistema, onde o aumento de suas frotas e a implantação de fretes desleais têm proporcionado aqueles países um maior escoamento de suas produções, bem como, em determinados casos, de produções brasileiras, ainda assim, nossas empresas conseguem competir de uma certa forma com algum sucesso.

Hoje, existem projetos para a reformulação de nossa frota, visando a melhorar a capacidade de atendimento, através de construções de barcaças e aprimoramento das já existentes.

Não obstante essas reformulações, a recente estruturação da administração federal trouxe às empresas de navegação estatais que operam neste setor aquaviário, a expectativa de privatização. Essas empresas vieram, ao longo dos últimos anos, acumulando prejuízos, seja por descaso do Governo, que mantém seus controles, seja pela difícil fase econômica por que atravessa o país.

Houve, nos últimos anos, um aumento significativo da produção dessas Companhias, mesmo afetadas pelos cortes de verbas e de pessoal, principalmente em virtude de um melhor adestramento dos profissionais responsáveis pela condução de suas embarcações e pela diminuição do tempo de estadas em portos específicos.

O Governo precisa, urgentemente, privatizar tais Companhias, para que o Brasil possa continuar a competir com outros países do continente, garantindo aos embarcadores nacionais o tempo necessário para preparar e escoar suas produções, sobretudo recuperando esse setor que em pouco tempo, poderá se transformar no mais vantajoso modal do País.

SEÇÃO III - MARINHA MERCANTE BRASILEIRA

A Crise da Construção Naval - A indústria da construção

OSTENSIVO

naval brasileira depara-se, hoje, com seu grande momento de definição. Tendo atingido, no final da década de setenta, uma posição de relevo no mercado mundial de construtores. Sua participação a partir daí perdeu importância, não tendo o Brasil acompanhado a expressiva evolução desse setor em outros países do terceiro mundo, apesar de ter várias características idênticas às desses países e um perfil industrial e tecnológico mais estruturado que alguns de seus concorrentes internacionais.

Para atender ao seu tão diversificado mercado consumidor, em um mundo onde os avanços tecnológicos se sucedem com crescente rapidez, a indústria de construção naval exige sempre novos investimentos para sua modernização.

A fim de suprir suas deficiências de caixa, visando a dar continuidade a esses investimentos, o órgão governamental brasileiro incumbido da execução de programas de construção naval recorreu ao sistema financeiro por intermédio dos próprios estatais, aos quais era atribuído o papel de tomadores - com aceite e garantias oficiais - dos recursos faltantes.

O Adicional do Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), mecanismo criado na década de cinquenta, quase extinto no início da década de noventa, hoje já é, no entanto, copiado até por países desenvolvidos.

A indústria da construção naval sofre, ainda, os reflexos da maior crise da história da Marinha Mercante mundial, agravado pelos problemas econômicos nacionais, conhecidos inclusive, pela indefinição das autoridades econômicas brasileiras quanto ao estabelecimento de uma política industrial, firme e duradoura, para o setor, que acompanhe as evoluções técnicas e de mercado. Isso se reveste de caráter fundamental, visto que o setor se vê atingido por noticiário que demonstra, sobretu-

OSTENSIVO

do, desinformação e que, em última análise, somente serve ao propósito de desestruturá-lo, a fim de abrir espaços aos interessados em preencher as inquestionáveis necessidades de renovação e ampliação da nossa frota mercante, através da importação e do afretamento de navios, práticas corriqueiras antes da implantação da moderna indústria naval brasileira. Vale dizer voltarmos à época em que o País despendia vultosas cifras, em moeda forte, com a aquisição de navios no exterior e com o desembolso dos fretes realizados em navios de bandeira estrangeira.

A Crise no Transporte Marítimo Nacional - Sem dúvida, o transporte marítimo tem o papel preponderante na economia mundial. No caso do Brasil, conforme já citado, noventa e oito por cento do nosso comércio exterior são realizados por via marítima.

Ao analisarmos a evolução do comércio durante séculos, constatamos grandes mudanças, porém, o transporte de mercadorias da fonte de produção para os mercados consumidores tem dependido, quase sempre, do meio marítimo. É desnecessário dizer que as exigências do comércio internacional se prendem, principalmente, a fatores tais como níveis de ofertas e de procura, eficiência, rapidez, economia, competitividade etc.

Sendo a viabilizadora do comércio nacional e internacional, a Marinha Mercante brasileira tem passado, ao longo dos últimos anos, por várias crises, econômicas e operacionais, fruto da falta de modernização de grande parte de sua frota. O envelhecimento dessa frota, não só pela idade dos navios que não são renovados, mas, também, pelo obsoleto de outros, torna inadequadas as atuais peculiaridades exigidas pelos novos tráfegos.

Não obstante os problemas operacionais, defrontamo-nos,

OSTENSIVO

ainda, com o alto custo dos nossos fretes em relação aos praticados pelas empresas estrangeiras.

A alta incidência de impostos sobre a navegação marítima, bem como os encargos sociais e sindicais brasileiros, fazem com que o frete produzido por nossos armadores - operando navios de bandeira e registro brasileiros - tenha uma grande desvantagem, se comparado ao produzido pelo estrangeiro.

Em virtude, principalmente, dessa conjuntura, os armadores privados passaram a encontrar dificuldades para operar as suas frotas, enquanto as companhias estatais - exceto o Lloyd Brasileiro - estimuladas por recursos governamentais, vieram a ocupar maiores espaços no mercado mundial.

Quanto ao transporte marítimo de cabotagem, este segmento da navegação mercante está, hoje, restrito a transportar grãos e a linha Santos-Manaus, último reduto da carga geral.

As razões desse declínio foram as mais diversas, passando pela política de preços dos combustíveis e fretes, pela carga tributária - como no longo-curso muito elevada - e pelo regime de trabalho a bordo dos navios e nas operações portuárias.

Na tentativa de reativação, a cabotagem nacional enfrentou nos últimos anos um dos piores obstáculos que uma atividade econômica pode encontrar pela frente - a inércia das autoridades, objetivada principalmente, nos diversos órgãos públicos pelos quais, as soluções teriam que passar.

O maior desafio que se apresenta à esse segmento na atual conjuntura, é provar ao atual Governo, que o setor não é apenas viável, mas talvez se caracterize como um caminho indispensável para garantir o fluxo doméstico de mercadorias no País a curto prazo e sem investimentos de alto valor, tornando inviável o modal rodoviário, onde hoje temos uma malha de estradas de rodagem em grande parte deteriorada pela deficiente

OSTENSIVO

manutenção e pela sobrecarga de tráfego em rotas que, poderiam ter sido substituídas pelo transporte marítimo.

SEÇÃO IV - SETOR PESQUEIRO

O comportamento político assumido, tradicionalmente, por parcela expressiva de autoridades brasileiras, vem relegando o setor pesqueiro à posição de inferioridade no contexto sócio-econômico do país.

Dois eventos marcaram a atual situação do setor, a nível nacional: a aprovação, em 1982, da Convenção das Nações Unidas, sobre o Direito do Mar, ratificada pelo Brasil em 1988, e a reestruturação da administração Federal, que culminou com a extinção da SUDEPE e com o advento do IBAMA, conforme citado anteriormente.

Em decorrência da Convenção, oportunidades estão sendo criadas, trazendo ao Setor Pesqueiro nacional a necessidade de aumentar sua capacidade técnico-científica, como o levantamento dos recursos pesqueiros da Zona Econômica Exclusiva (ZEE), que implicaria na prospecção e determinação do nosso potencial de exploração.

Quanto à reestruturação administrativa citada, trouxe ela outras variáveis externas, como a falta de representatividade, junto aos demais setores produtivos nacionais e ausência de sensibilidade política em termos de reconhecer-se a importância que a pesca deve assumir na nossa economia, contribuindo, decisivamente, para um quadro de ineficiência e inoperância do órgão responsável pelo setor.

Tais entraves, entretanto, não devem impedir as ações do IBAMA, visto que todos os esforços estão sendo realizados para torná-lo eficiente e ágil para tomada de decisões mais compatíveis com a importância do setor e a realidade do país.

OSTENSIVO

A economia mundial que, há muito, vinha se mostrando dispersa, finalmente foi atingida pela força da união, e os mais animadores exemplos são: o Mercado Comum Europeu, a aproximação entre blocos socialistas e capitalistas e a integração USA-Canadá.

Não obstante, na América do Sul, também tenta-se adotar a mesma fórmula, como a integração dos países que compõem o "Cone Sul", Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai, bem como a solicitação de adesão a essa nova integração como a Bolívia e, mais recentemente, o Chile.

Apesar do avanço que representam essas uniões, tornam-se imperativas as trocas entre as diversas produções das diferentes nações.

Localizado na América do Sul - separada dos demais povos pelos dois maiores oceanos - e pela posição geográfica, que ocupa nosso país, conforme citado anteriormente, nos classifica como país continental, com intenso e extenso aproveitamento do mar e, somado a um elenco de medidas, enfim, que permitissem desenvolver nossa potencialidade, proporcionaria ao Brasil condições de competitividade frente a seus concorrentes no mercado de trocas internacional. Entretanto a dimensão política e econômica da Marinha Mercante Brasileira sempre foi relegada aos últimos planos nos escalões dos governos, contribuindo para que a participação de navios brasileiros fosse cada vez menor no cenário do transporte até aqueles mercados.

Por tudo isso, ao longo do presente trabalho, procurou-se descrever os fatos pertinentes ao sistema marítimo brasileiro, chegando-se às conclusões mencionadas a seguir.

OSTENSIVO

As recentes modificações na estrutura governamental afetaram a organização marítima positiva ou negativamente, persistindo indefinições que comprovam a involução das tentativas de adaptação desse segmento.

Já não existe a PORTOBRÁS, que teve sua organização institucional desmontada, passando suas atividades para uma coordenação do DNTA, isto é, permanecendo sob o manto do Governo. O sistema portuário perdeu sua "holding", sem ganhar a autonomia que as controladas e os usuários reivindicam.

A STA, que substituiu a SUNAMAM, foi transformada em DNTA, vinculado a SNT/MINFRA sob a égide do qual as extintas, promoveram a desestabilização de uma atividade que é da mais elevada importância e magnitude política e econômica para o país. Entretanto ainda vemos hoje uma total desarrumação desse novo órgão, inviabilizando, de forma sistêmica, a adoção de uma séria política de Marinha Mercante.

Quanto à atuação do Ministério da Marinha, como parte integrante do sistema - não obstante a necessidade de modernização - a meu ver, smj, corresponde aos objetivos traçados para a área de navegação, principalmente no que concerne à formação de pessoal marítimo, fluvial e pesqueiro; à fiscalização, coordenação e supervisão da Marinha Mercante e ao auxílio à navegação de NM nacionais e estrangeiros, em nossa área.

Já no setor pesqueiro, as deficiências operacionais, em nível de administração, fizeram com que a SUDEPE fosse extinta e substituída pelo IBAMA, trazendo, além de outras perspectivas, a de assunção de nova mentalidade dos responsáveis pelo setor, no âmbito governamental, urgindo que o Brasil, a curto prazo, inicie o desenvolvimento e a avaliação dos potenciais pesqueiros da sua ZEE.

A indústria naval, especialmente para a construção de na-

OSTENSIVO

vios mercantes, vem passando por uma crise de tal ordem, sobretudo em virtude da redução no AFRMM, e, conseqüentemente, no orçamento do FMM, que tem reduzido a capacidade de produção de nossos estaleiros. O Brasil tem, certamente, a oportunidade de amenizar essa situação com o aumento previsto desse orçamento - anunciado pelo atual Governo - para 1992.

A expectativa pela desregulamentação anunciada para a Marinha Mercante é tão grande quanto a sua adequabilidade à nova estrutura do país, que, há tempo, reclama da ausência de investimentos, incentivos e campo para a sua expansão e desenvolvimento.

Por isso, é formulado um elenco de sugestões a ser apresentado, no âmbito do Sistema Marítimo Nacional, capaz, no meu entender, de aprimorar esse sistema, ou, atenuar as conseqüências futuras.

A luz das análises realizadas, o Autor se permite apresentar as seguintes sugestões.

- implementação da atividade de transporte modal nas regiões ribeirinhas, a fim de um maior aproveitamento das hidroviás nacionais,

- modernização e reaparelhamento do sistema de informações sobre o tráfego marítimo, sobretudo a instalação de equipamentos e equipes nos principais portos nacionais, sob a direção e controle do SALVAMAR-BRASIL,

- reativação e criação de Escolas Técnicas de Pesca, visando melhor captação de recursos humanos para o setor pesqueiro, tais como tripulantes, tecnólogos, rendeiros carpinteiros navais etc,

- privatização dos serviços portuários, viabilizando a participação de empresas para execução de movimentação de cargas, armazenagem etc, em detrimento do monopólio hoje exist-

OSTENSIVO

tente através dos sindicatos,

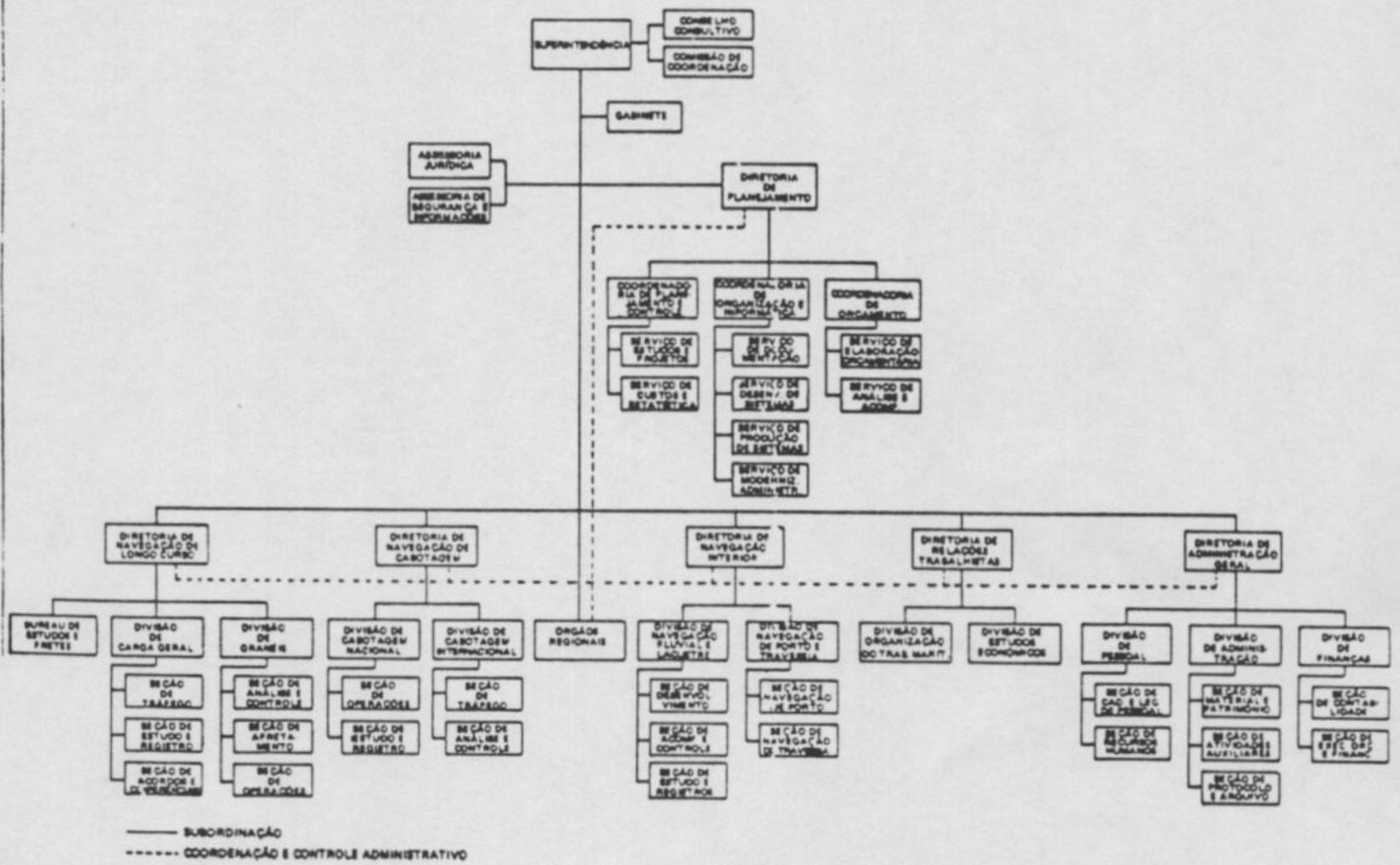
- promover a livre concorrência entre os portos nacionais; e

- reestudo por órgão especializado, dos incentivos a serem fornecidos à construção naval, visando aumento da participação de bandeira brasileira em nosso tráfego.

OSTENSIVO

ANEXO A
 ORGANOGRAMA DA EXTINTA SUNAMAM

ORGANOGRAMA-GERAL

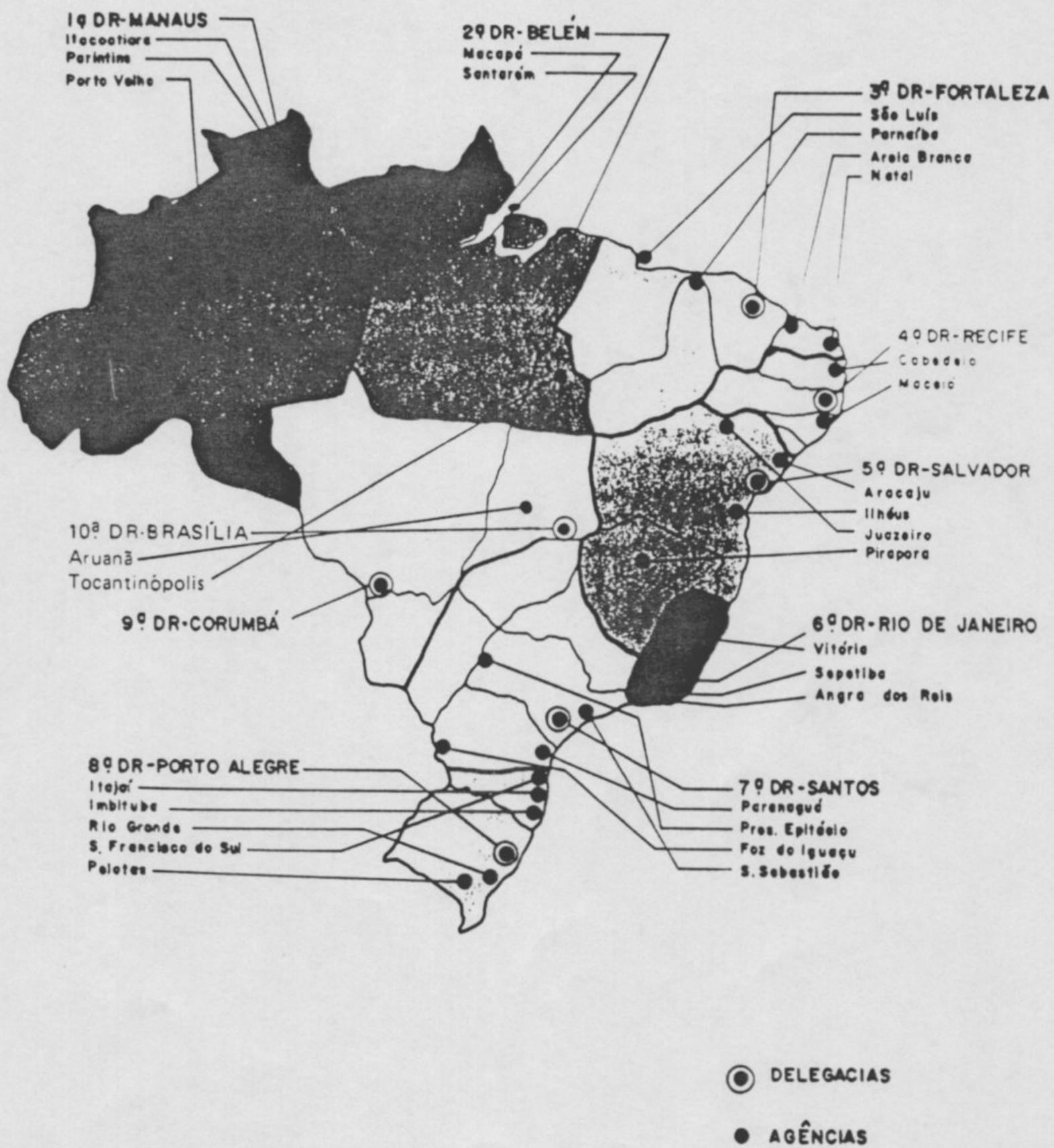


FONTE: DNTA

ANEXO B

DELEGACIAS REGIONAIS E AGENCIAS DA EXTINTA SUNAMAM

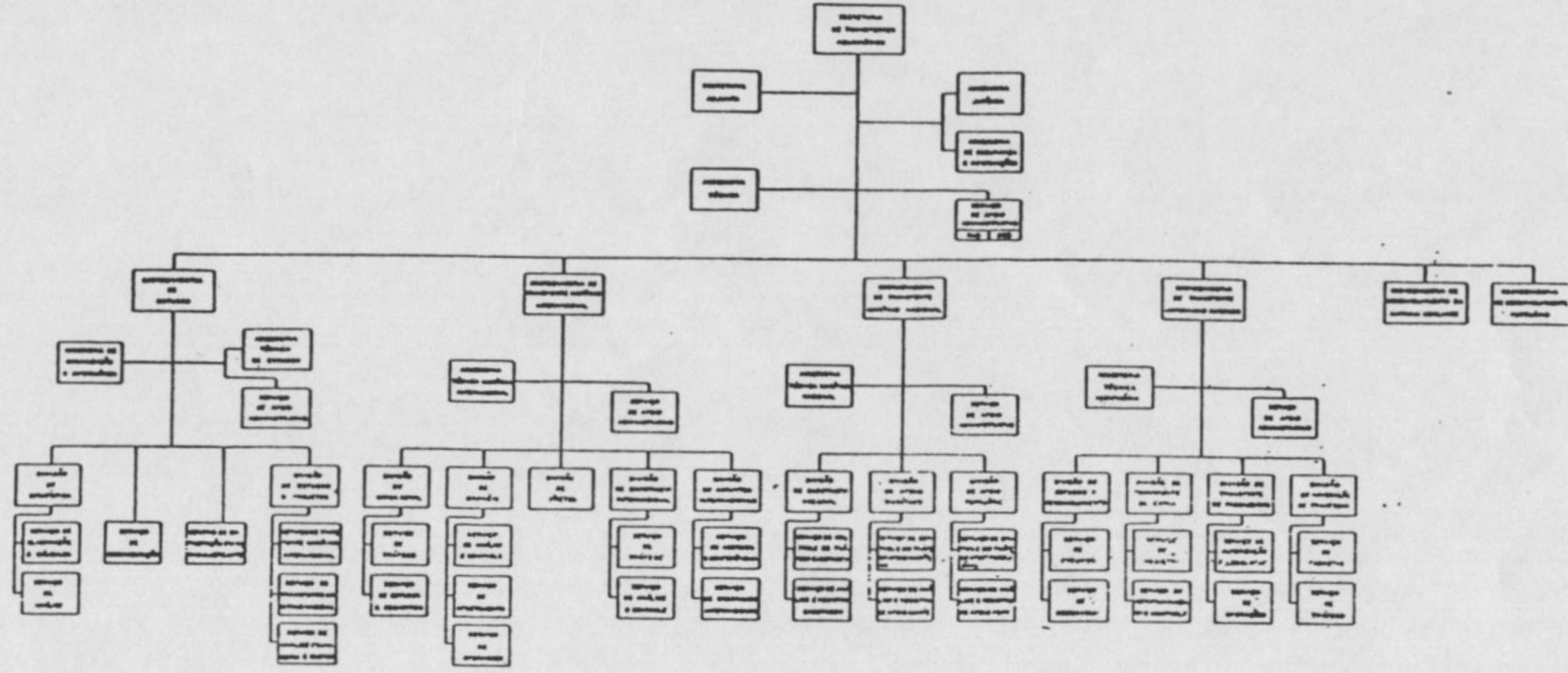
LOCALIZAÇÃO



FONTE: DNTA

ANEXO C

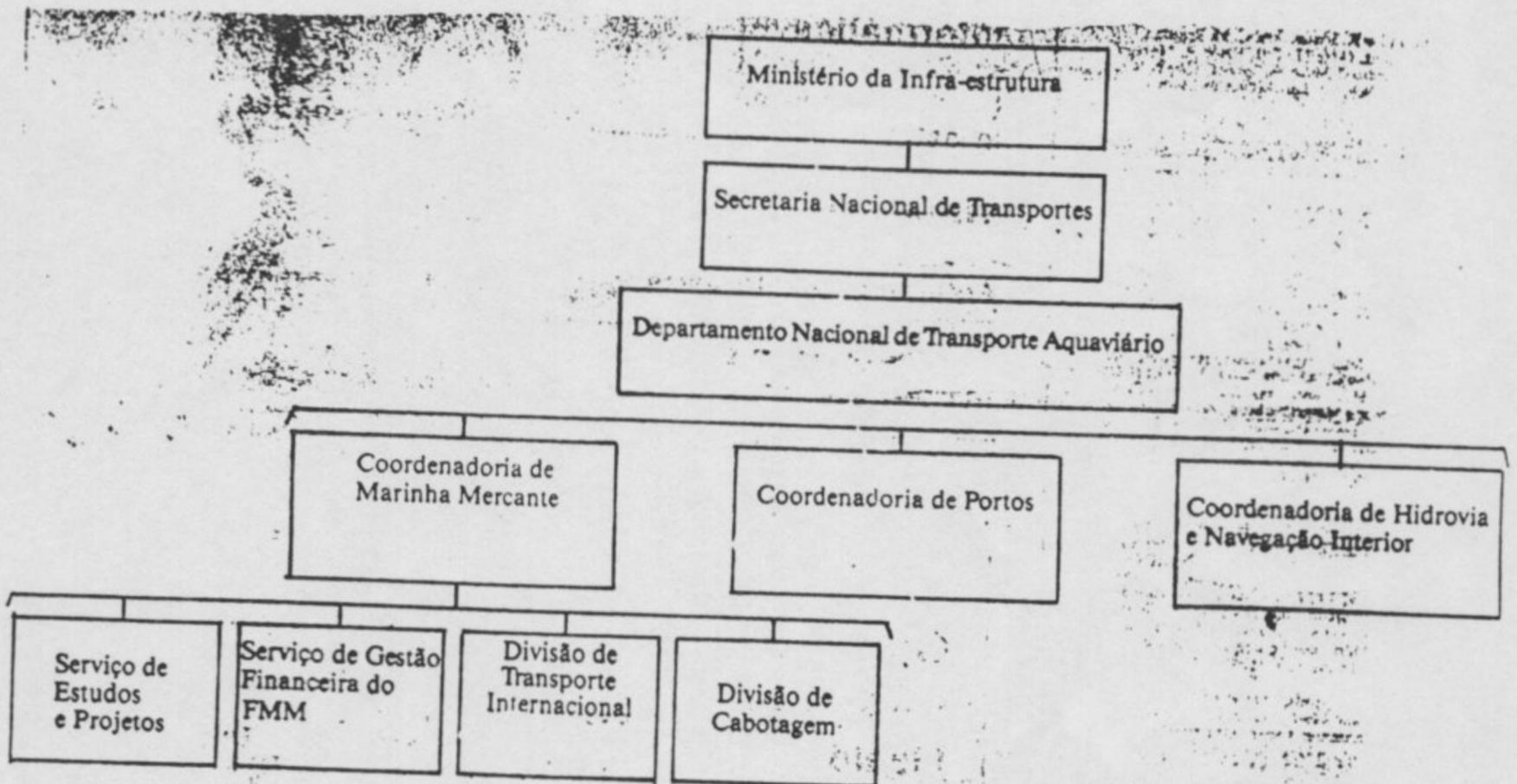
ORGANOGRAMA GERAL DA EXTINTA STA (Provisório)



FONTE: DNTA

ANEXO D

A NOVA ESTRUTURA DO SETOR MARITIMO



FONTE: PORTOS E NAVIOS

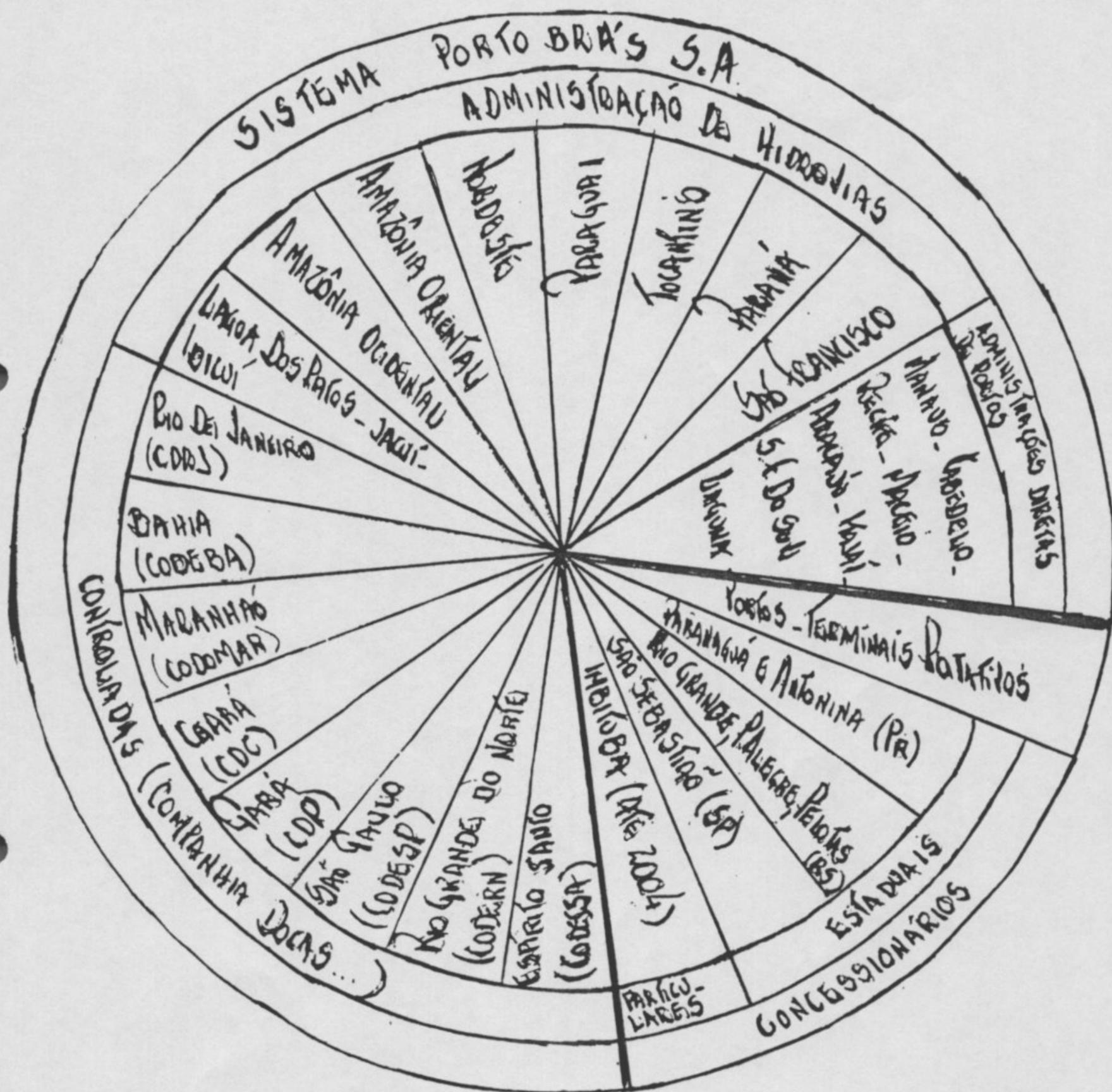
ANEXO E
SISTEMA PORTUARIO NACIONAL



FONTE: Cia DOCAS DO RIO DE JANEIRO

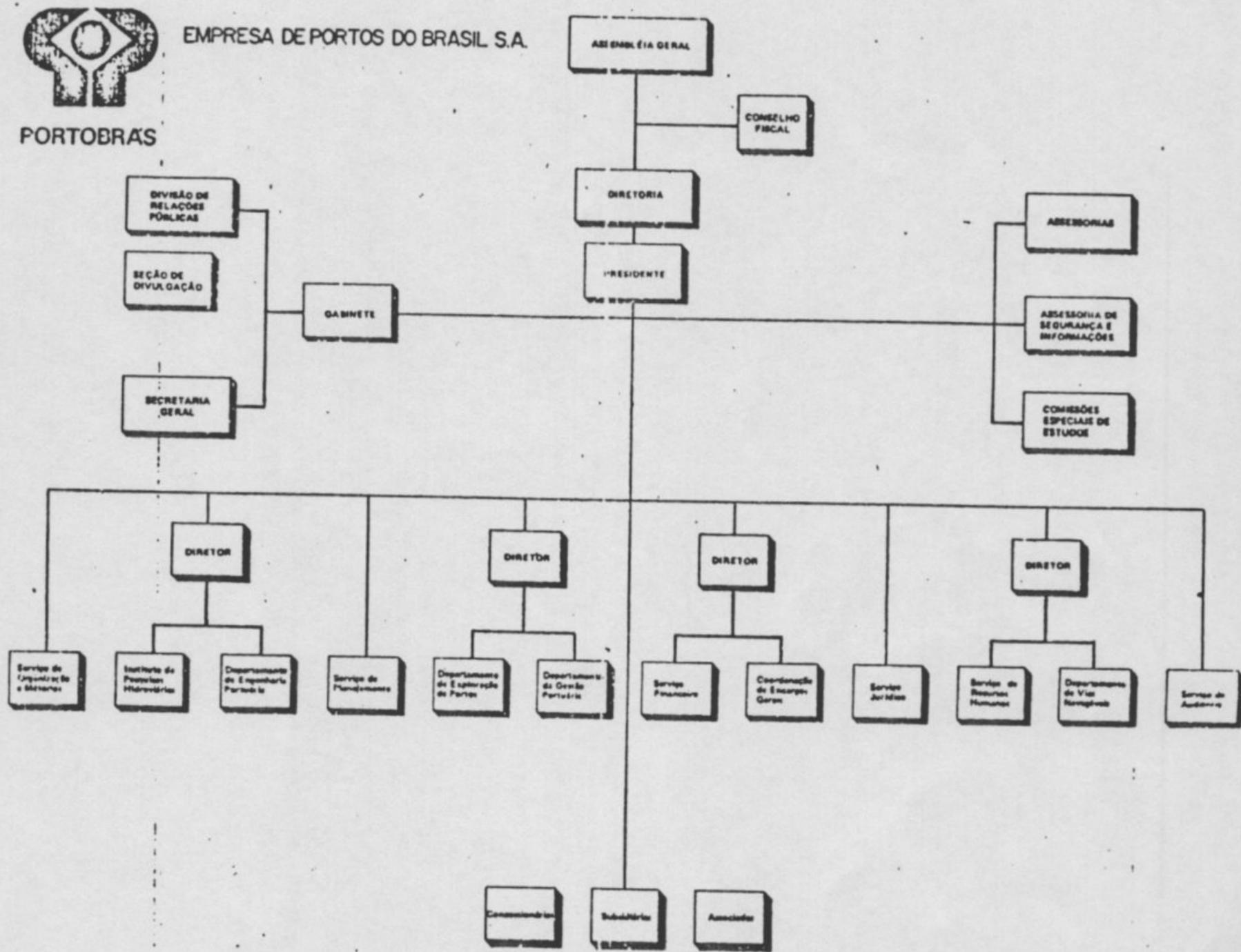
ANEXO F

SISTEMA PORTUARIO NACIONAL QUANTO A PERSONALIDADE JURIDICA



FONTE: Cia DOCS DO RIO DE JANEIRO

ANEXO G
 ORAGANOGRAMA DA EXTINTA PORTOBRAS



FONTE: Cia DOCAS DO RIO DE JANEIRO

ANEXO II

PRINCIPAIS COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO HIDROVIARIA CONTROLADAS

COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO DO SÃO FRANCISCO - FRANAVE

A FRANAVE desenvolve suas atividades, basicamente, no trecho navegável do rio São Francisco, entre Pirapora-MG e Juazeiro-BA/ Petrolina-PE, numa extensão de 1.371 quilômetros e, esporadicamente, em dois de seus afluentes - rios Corrente e grande.

ENDEREÇO: Av. São Francisco, 1.517
Pirapora- (MG) (sede)
CEP: 39 270
Possui escritórios em Alfenas- MG e Juazeiro- BA
TEL.: (037)741-1440, 741-1735
TELEX: (031)3663
ENDEREÇO TELEGRÁFICO: CISCONAVE

EVENTO SIGNIFICATIVO OCORRIDO NO PERÍODO

- Transformação de uma chata sem propulsão em empurrador classe C, com capacidade de empurra de 400 toneladas, destinado ao transporte de carvão vegetal.

CAMPO OPERACIONAL

- Além do transporte de carga, onde aparecem destacados a soja, a gipsita, o carvão vegetal e mercadorias diversas pertencentes ao grupo Carga Geral, a FRANAVE transportou passageiros no rio São Francisco, assim distribuídos:

- Regional	299
- Turistas	648
- Travessia Juazeiro/Petrolina/Juazeiro	329.446

SERVIÇO DE NAVEGAÇÃO DA BACIA DO PRATA

O SNBP S/A é uma empresa de economia mista cuja atividade é o transporte fluvial de carga de qualquer natureza, ao longo de 3.500 Km navegáveis, nas calhas do rio Paraguai (desde Cárceres-MT até a foz) do rio Paraná (desde a foz do rio Paraguai até Buenos Aires-Argentina) e do rio Uruguai (desde a foz até Fray Bentos-Uruguai).

ENDEREÇO: Av. 14 de Março, 134
Ladário- RS.
CEP: 79 310
TEL.: (067) 231-2561
TELEX: (067) 3097
ENDEREÇO TELEGRÁFICO: PRATAVIA

CAMPO OPERACIONAL

A) PRINCIPAIS PORTOS ATINGIDOS

- Cáceres- MT (Km. 2.202 do rio Paraguai);
- Porto Aguirre- BO (Km. 8 do canal de Tamengo);
- Corumbá- MS (Km. 1.522 do rio Paraguai);
- Ladário- MS (Km. 1.516 do rio Paraguai);
- Porto Gregório Curvo- MS (Km 1.390 do rio Paraguai);
- Porto Murtinho- MS (Km. 995 do rio Paraguai);
- Vallemy-PY (Km. 922 do rio Paraguay);
- Vila Hayes-PY (Km. 415 do rio Paraguai);
- Asuncion-PY (Km. 390 do rio Paraguai);
- Villeta- PY (Km. 353 do rio Paraguai);
- Barranqueras-AR (Km 1.200 do rio Parana);
- Rosário-AR (Km. 416 do rio Paraná);
- San Nicolas-AR (Km. 349 do Rio Paraná);
- Nueva Palmyra-UY (no rio Uruguay, cerca do Km. 137 do rio Paraguai);
- Buenos Aires-AR (Km. 0 do rio Paraná);

B) ÁREA DE INFLUÊNCIA

- Rondônia, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Bolívia, Paraguai, Argentina e Uruguai.

C) PRINCIPAIS CARGAS TRANSPORTADAS

- Minérios de ferro e manganês a granel
- Cimento em sacos e clínquer a granel
- Gado em pé
- Produtos agrícolas ensacados
- Derivados de petróleo

ADMINISTRAÇÃO

- Conselhos de Administração e Fiscal
- Quatro Diretorias
- Assessoria Jurídica e Auditoria Interna
- Cinco Departamentos

FORÇA DE TRABALHO

- Empregados na frota fluvial	-	149
- Empregados na Administração	-	52
- Empregados no estaleiro de Reparos		<u>56</u>
TOTAL		257

CAMPO ECONÔMICO NOS ÚLTIMOS CINCO ANOS

Em OTNs médias

ESPECIFICAÇÃO	1983	1984	1985	1986	1987
DESPESA TOTAL	327.389	330.430	228.764	291.301	176.653
RECEITA PRÓPRIA	211.290	254.193	125.828	189.388	144.409
PREJUÍZO	116.099	76.237	102.936	101.913	32.244
SUBVENÇÃO DA UNIÃO	106.876	43.860	56.161	53.333	22.785

OBS.: Valores em OTNs médias para efeito de comparação

CAMPO ECONÔMICO EM 1988

Em CZ\$

ESPECIFICAÇÃO	1988
DESPESA TOTAL	734.628.165,31
RECEITA PRÓPRIA	655.774.324,23
PREJUÍZO	78.853.841,08
SUBVENÇÃO DA UNIÃO	181.334.000,00

MOVIMENTO DOS DIQUES E CARREIRAS

A - ÍNDICE DE OCUPAÇÃO MÉDIA DOS DIQUES E CARREIRAS - 1988

ESPECIFICAÇÃO	Índice
- DIQUE AFONSO PENNA	96,00
- DIQUE LAURO MULLER	93,84
- CARREIRA I	94,25
- CARREIRA II	92,84
- CARREIRA III	87,75

B - NÚMERO DE DOCAGENS - 1988

ESPECIFICAÇÃO	ENASA	TERCEIROS	TOTAL
- DIQUE LAURO MULLER	16	24	40
- DIQUE AFONSO PENNA	12	25	37
- CARREIRA I	4	18	22
- CARREIRA II	-	21	21
- CARREIRA III	4	22	26

EMPRESA DE NAVEGAÇÃO DA AMAZÔNIA S/A - ENASA

A ENASA tem como objetivo o transporte aquaviário de qualquer natureza ou porte, na Bacia Amazônica, observadas as disposições legais e normativas pertinentes, bem como a construção, reparação naval e outras atividades correlatas ou afins.

ENDEREÇOS: Av. Presidente Vargas, 41
Belém (Sede)

Rodovia Arthur Bernardes s/nº
Belém (estaleiro)

Rua Marechal Deodoro, 61
Manaus (Delegacia)

Rua Uruguaiana, 39 - S/1402
Rio de Janeiro (Escritório de Representação)

TELS.: (091) 223-3011 Belém - Sede
(091) 233-3611 Belém - Estaleiro
(092) 232-4280 Manaus
(021) 224-7269 Rio de Janeiro

TELEX: (091) 1311 Belém
(092) 2644 Manaus
(021) 30217 Rio de Janeiro

CAMPO OPERACIONAL

No decorrer do ano de 1988, a ENASA, como empresa estatal, prestadora de serviços no transporte de passageiros e carga, conduziu-se a contento, dentro dos seus objetivos.

Deu prosseguimento ao seu programa de recuperação de embarcações, limitado aos recursos a esse fim destinados, que, de certa forma, impediram que alcançasse o plano de total recuperação das embarcações como seria desejável.

Cumriu, dessa forma, com a execução de viagens programadas com a qualidade e segurança dos passageiros. No transporte de cargas, limitou-se ao transporte de carga geral na calha prin

principal do rio Amazonas, percurso Belém/Manaus/Belém, utilizando os navios mistos tipo catamarã.

O transporte com sistema de comboios continua condicionada à recuperação dos empurradores necessários à sua composição. Neste tipo de transporte, permaneceu o de granéis líquidos para os altos rios amazônicos, principalmente no trecho Manaus/Porto-Velho.

A atividade operacional desenvolveu-se normalmente com o equipamento disponível, tendo transportado 126 145 passageiros no ano de 1988 em 156 viagens.

DESEMPENHO DO ESTALEIRO EM VAL-DE-CÃES

REGISTRO DAS PRINCIPAIS ATIVIDADES

ATIVIDADE	PERCENTUAL DE ESFORÇO DEDICADO (%)	PERCENTUAL DE DESPESA (%)	PERCENTUAL DE RECEITA (%)
1. REPAROS PARA A FROTA PRÓPRIA	55,8	41,9	34,7
2. REPAROS PARA TERCEIROS	19,4	33,0	62,4
3. CONSTRUÇÃO PARA TERCEIROS	2,0	7,9	-
SUB - TOTAL	77,2	82,8	97,1
4. MANUTENÇÃO DAS INSTALAÇÕES	21,7	13,3	-
5. OUTRAS	1,1	3,9	2,9
TOTAL	100,0	100,0	100,0

ANEXO I
ESTRUTURA DO IBAMA

CAPÍTULO II

ORGANIZAÇÃO

SEÇÃO I

ESTRUTURA

Art. 2º O Instituto tem a seguinte estrutura:

I - PRESIDENTE

II - ÓRGÃOS DE ASSISTÊNCIA DIRETA E IMEDIATA AD PRESIDENTE

1. Gabinete (GABIN)
2. Secretaria de Planejamento e Coordenação (SEPLAC)
 - 2.1 Coordenadoria de Planejamento (COPLAN)
 - 2.2 Coordenadoria de Orçamento (COORD)
 - 2.3 Coordenadoria de Modernização Administrativa (CMA)
 - 2.4 Coordenadoria de Planejamento de Informática (COPIN)
 - 2.5 Coordenadoria de Articulação Regional (COART)
 - 2.6 Coordenadoria de Cooperação Internacional (COI)
3. Procuradoria Jurídica (PRDJUR)
4. Ouvidoria (OUVID)
5. Assessoria de Comunicação Social (ASCOM)
6. Auditoria (AUDIT)

III - ÓRGÃOS DE DIREÇÃO SUPERIOR

1. Diretoria de Controle e Fiscalização (DIRCOF)
 - 1.1. Departamento de Qualidade Ambiental (DEAMB)
 - 1.1.1. Divisão de Normalização Ambiental (DINOR)
 - 1.1.2. Divisão de Proteção Ambiental (DIPRO)
 - 1.2. Departamento de Registro e Licenciamento (DIREL)
 - 1.2.1. Divisão de Avaliação de Projetos (DIAP)
 - 1.2.2. Divisão de Licenciamento (DILIC)
 - 1.3. Departamento de Fiscalização (DEFIS)
 - 1.3.1. Divisão de Fiscalização de Fontes Poluidoras (DIFOP)
 - 1.3.2. Divisão de Fiscalização de Fauna e Flora (DIFLD)
2. Diretoria de Recursos Naturais Renováveis (DIREN)
 - 2.1. Departamento de Recursos Florestais e Faunísticos (DEREF)
 - 2.1.1. Divisão de Manejo Florestal e Faunístico (DIMAF)
 - 2.1.3. Divisão de Silvicultura (DISIL)
 - 2.2. Departamento de Transformação e Comercialização (DECOM)
 - 2.2.1. Divisão de Borrachas (DIBOR)
 - 2.2.2. Divisão de Transformação e Processamento (DITRA)
 - 2.3. Departamento de Pesca e Aquicultura (DEPAD)
 - 2.3.1. Divisão de Ordenamento da Atividade Pesqueira (DIORP)
 - 2.3.2. Divisão de Desenvolvimento da Pesca e Aquicultura (DIPEA)

3. Diretoria de Ecossistemas (DIREC)
 - 3.1. Departamento de Unidades de Conservação (DEUC)
 - 3.1.1. Divisão de Criação e Implantação das UC (DICRI)
 - 3.1.2. Divisão de Ordenamento das UC (DIDER)
 - 3.2. Departamento da Vida Silvestre (DEVIS)
 - 3.2.1. Divisão de Fauna e Flora Silvestre (DIFAS)
 - 3.2.2. Divisão de Conservação de Ecossistemas (DICDE)
4. Diretoria de Incentivo à Pesquisa e Divulgação (DIRPED)
 - 4.1. Departamento de Incentivo a Estudos e Pesquisas (DEPES)
 - 4.1.1. Divisão de Desenvolvimento de Tecnologias Ambientais (DITAM)
 - 4.1.2. Divisão de Incentivo à Pesquisa em Recursos Naturais Renováveis (DIPEN)
 - 4.2. Departamento de Divulgação Científica (DEDIC)
 - 4.2.1. Divisão de Divulgação Técnico-Científica (DITEC)
 - 4.2.2. Divisão de Redes de Pesquisa (DIREP)
 - 4.2.3. Divisão de Educação Ambiental (DIEO)
5. Diretoria de Administração e Finanças (DIRAF)
 - 5.1. Departamento de Administração (DEPAD)
 - 5.1.1. Divisão de Processamento de Dados (DIPROD)
 - 5.1.2. Divisão de Material (DINAT)
 - 5.1.3. Divisão de Patrimônio (DIPAT)
 - 5.1.4. Divisão de Serviços Gerais (DISERD)
 - 5.2. Departamento de Finanças (DEFIN)
 - 5.2.1. Divisão de Contabilidade (OICONT)
 - 5.2.2. Divisão de Execução Orçamentária e Financeira (OIORF)
 - 5.2.3. Divisão de Arrecadação (DIVAR)
 - 5.3. Departamento de Recursos Humanos (DEREH)
 - 5.3.1. Divisão de Administração de Pessoal (DIPES)
 - 5.3.2. Divisão de Desenvolvimento de Recursos Humanos (DIDER)
 - 5.3.3. Divisão de Carreiras, Salários e Benefícios (DIBEN)

IV - ÓRGÃOS REGIONAIS

1. Superintendências Estaduais (SUPES)
2. Jardim Botânico do Rio de Janeiro (JABOR)

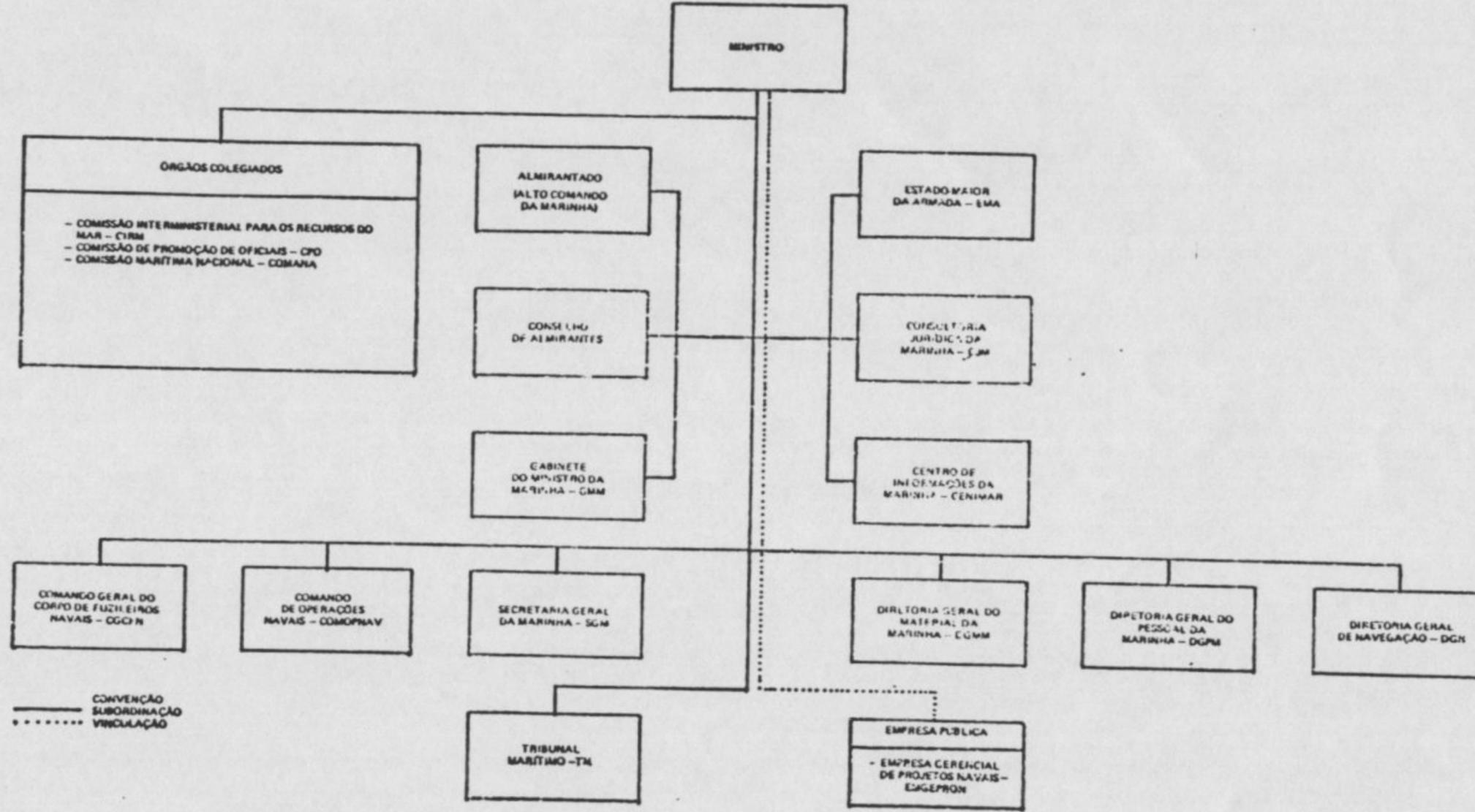
V - ÓRGÃOS CONSULTIVOS

1. Conselho Nacional de Proteção à Fauna
2. Conselho Nacional de Unidades de Conservação
3. Comitê Técnico-Científico

FONTE: IBAMA



ANEXO J
 ORGANOGRAMA DO MINISTÉRIO DA MARINHA



FONTE: CADASTRO DA ADMINISTRAÇÃO FEDERAL

ANEXO K

PRINCIPAIS ENTIDADES PRIVADAS

SINDARPA - SINDICATO DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO FLUVIAL E LACUSTRE
E DAS AGÊNCIAS DE NAVEGAÇÃO DO PARÁ

Av. Assis de Vasconcelos, 359 S/702 - Belém-PA
CEP 66020

ENTIDADES PROFISSIONAIS

ASSOCIAÇÃO PROFISSIONAL DOS CAPITÃES DE LONGO CURSO E DE CABOTAGEM
DA MARINHA MERCANTE

Av. Rio Branco, 45 salas 507 e 508
Rio de Janeiro - RJ. CEP 20090 Tel.: 253-4623

FEDERAÇÃO NACIONAL DOS ESTIVADORES

Rua Teixeira Júnior, 415 - São Cristóvão
Rio de Janeiro - RJ. CEP 20921
Tel.: 580-7525

FEDERAÇÃO NACIONAL DOS PORTUÁRIOS

Rua do Acre, 47 salas 708/713 -
Rio de Janeiro - RJ. CEP 20081 Tel.: 233-8530
Telex.: (021) 35896

FEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES MARÍTIMOS E
FLUVIAIS

Rua do Carmo, 27 - 6º andar Sla. 601, 602 e 610
Rio de Janeiro - RJ. CEP 20011 Tel.: 242-5516

SINDICATO NACIONAL DOS OFICIAIS DE MÁQUINAS DA MARINHA MERCANTE

Av. Rio Branco, 20 11º and. Rio de Janeiro-RJ.
CEP 20090 Tel.: 253-4375 End. Teleg. PROPULSOR

SINDICATO NACIONAL DOS OFICIAIS DE NÁUTICA E PRÁTICOS DOS PORTOS
DA MARINHA MERCANTE

Rua Beneditinos, 10 11º andar Rio de Janeiro - RJ.
CEP 20081 Tels.: 253-4524 e 253-5474

APANERJ - ASSOCIAÇÃO PROFISSIONAL DAS AGÊNCIAS DE NAVEGAÇÃO MARÍTI
MA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

Rua Sacadura Cabral, 120 salas 602, 802, 1002 e
1003 Rio de Janeiro- RJ. CEP 20081
Tels.: 263-1428, 233-8963 e 233-5221

AEB - ASSOCIAÇÃO DOS EXPORTADORES BRASILEIROS

Av. General Justo, 307 - 7º andar
Rio de Janeiro - RJ.

ABANI - ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS ARMADORES DE NAVEGAÇÃO INTERIOR

Rua da Quitanda, 194 S/204 - Rio de Janeiro-RJ
CEP 20091 Tel.: 233-3816 Telex.: (021)31867

CÂMARA BRASILEIRA DE CONTEINER

Rua do Acre, 90 S/1001 Rio de Janeiro - RJ.
CEP 20081 Tels.: 263-1645 e 283-1588

CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLÂNTICA

Rua Beneditinos, 16 - 6º e 7º ands.
Rio de Janeiro - RJ. CEP 20081
Tels.: 253-8522 e 253-3424 (021)
Telex: (021) 22644 CNNT BR
End. Teleg. CENTRONAV

SINAVAL - SINDICATO NACIONAL DA INDÚSTRIA DA CONSTRUÇÃO NAVAL

Av. Marechal Floriano, 19 - 19º and.
Rio de Janeiro - RJ.
CEP 20080 Tel.: 253-4174
Telex: (021) 31879 SNCN End.Teleg.: SINAVAL

SYNDARMA - SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA

Rua Visconde de Inhaúma, 134 salas 1001/1015
Rio de Janeiro - RJ CEP 20094 Tel.: 223-1202

SINDARMA - SINDICATO DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO FLUVIAL

Av. Sete de Setembro, 740 S/606 Manaus-AM.
CEP 6900 Tel.: 232-5534 telex: (092)2589

SIABS - SINDICATO DOS ARMADORES DA BACIA DO SUDESTE

Praça Oswaldo Cruz, 15 S/601 - Porto Alegre-RS
CEP 90038 Tel.: 25-1089 Telex: (0512)1716

ENTIDADES TÉCNICAS

ABDM - ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE DIREITO MARÍTIMO

Rua México, 111/501 - Rio de Janeiro - RJ.
CEP 20031 Tel.: 220-5488

ABNT - ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS

Av. 13 de Maio, 13 - 28º andar Rio de Janeiro- RJ.
CEP 20003 Tel.: 220-4455 Telex.: (021) 34336
End. Teleg. NORMATÉCNICA

FEMAR - FUNDAÇÃO DE ESTUDOS DO MAR

Rua Marques de Olinda, 18 Rio de Janeiro - RJ.
CEP 22251 Tels.: 551-7688 e 555-7788

SOBENA - SOCIEDADE BRASILEIRA DE ENGENHARIA NAVAL

Av. Presidente Vargas, 542/713 Rio de Janeiro- RJ.
CEP 20073 Tel.: 263-6978

FONTE: SNT/MINFRA

ENTIDADES EMPRESARIAIS

ABAC- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS ARMADORES DE CABOTAGEM

Rua Sacadura Cabral, 120 - 10º andar Rio de Janeiro
RJ- CEP 20080 Tel.: 263-7229 Telex: (021) 31439

ABAIE - ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE ARMADORES INTERNACIONAIS E ESPECIALIZADOS

Rua Visconde de Inhaúma, 134 S/1001 - Rio de Janeiro- RJ. CEP 20094 Tel.: 233-3660 Telex: (021)33319

ABALC - ASSOCIAÇÃO DOS ARMADORES BRASILEIROS DE LONGO CURSO

Rua Visconde de Inhaúma, 134 - 10º andar S/1001
Rio de Janeiro- RJ. CEP 20094 Tel.: 253-2778

ABARAM - ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE ÁRBITROS REGULADORES DE AVARIAS MARÍTIMAS

Av. Churchill, 60 S/303 Rio de Janeiro- RJ.
CEP 20020 Tels.: 220-2326 e 262-2711

ABECE - ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS EMPRESAS COMERCIAIS EXPORTADORAS

Rua da Quitanda, 191 - 6º andar Rio de Janeiro-RJ
CEP 20091 Tels.: 253-1225 e 253-1336
Telex: (021) 23808 - ABEC BR

ABEAM - ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS EMPRESAS DE APOIO MARÍTIMO

Av. Rio Branco, 57 - 10º andar Rio de Janeiro - RJ.
CEP 20090

ABEP - ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS ENTIDADES PORTUÁRIAS

Rua do Acre, 21 - 11º and. Rio de Janeiro - RJ.
CEP 20081 - Tel.: 233-4522

ANEXO L

ESTRUTURA DA REDE FUNCIONAL DA DPC

1. CAPITANIA DOS PORTOS DOS ESTADOS DO AMAZONAS, ACRE, BONDANIA E BOBAIMA, MANAUS (3ª CLASSE)
Delegacia em Tabatinga (2ª Classe)
Delegacia em Porto Velho (2ª Classe)
Agência em Tefé
Agência em Parintins
Agência em Boca do Acre
Agência em Eirunepé
Agência em Guajará-Mirim
Agência em Itacoatiara
Agência em Caracaraí *
2. CAPITANIA DOS PORTOS DOS ESTADOS DO PARÁ E AMAPÁ em BELÉM (1ª CLASSE)
Delegacia em Santarém (2ª Classe)
Delegacia em Macapá (2ª Classe)
Agência em Monte Dourado
Agência em Porto Trombetas
3. CAPITANIA DOS PORTOS DO ESTADO DO MARANHÃO em SÃO LUÍS (3ª CLASSE)
Agência em Imperatriz
4. CAPITANIA DOS PORTOS DO ESTADO DO PIAUÍ em PARNAGUA (3ª CLASSE)
Agência em Teresina
Agência em Tutóia
Capatazia em Luiz Correia
Capatazia em Floriano
5. CAPITANIA DOS PORTOS DO ESTADO DO CEARÁ em FORTALEZA (2ª CLASSE)
Agência em Camocim
Agência em Aracati
6. CAPITANIA DOS PORTOS DO ESTADO DO RIO GRANDE DO NORTE em NATAL (3ª CLASSE)
Agência em Macau
Agência em Areia Branca
7. CAPITANIA DOS PORTOS DO ESTADO DA PARAÍBA em JOÃO PESSOA (3ª CLASSE)
Capatazia em Baía da Traição
Capatazia em Pitimbu
Capatazia em Jacumã

- 8) CAPITANIA DOS PORTOS DO ESTADO DE PERNAMBUCO em RECIFE (1ª Classe)
- Capatazia em Ponta de Pedras
 - Capatazia em Boiana
 - Capatazia em Cabo
 - Capatazia em Ipojuca
 - Capatazia em Tamandaré
 - Capatazia em São José da Coroa Grande
- 9) CAPITANIA DOS PORTOS DO ESTADO DE ALAGOAS em MACEIÓ (3ª Classe)
- Agência em Pernambuco
- 10) CAPITANIA DOS PORTOS DO ESTADO DE SERGIPE em ARACAJU (3ª Classe)
- 11) CAPITANIA DOS PORTOS DO ESTADO DA BAHIA em SALVADOR (1ª Classe)
- Delegacia em Ilhéus (2ª Classe)
 - Agência em Porto Seguro
 - Agência em Juazeiro
 - Agência em Bom Jesus da Lapa
 - Agência em Valença
 - Capatazia em Mar Grande
 - Capatazia em Caixa-Preta
 - Capatazia em Mangue Seco
 - Capatazia em Cachoeira
 - Capatazia em Maraú
- 12) CAPITANIA DOS PORTOS DO ESTADO DE MINAS GERAIS em PICOBUA (3ª Classe)
- Agência em Januária
- 13) CAPITANIA DOS PORTOS DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO em VITÓRIA (1ª Classe)
- Agência em Conceição da Barra
 - Agência em Guarapari
 - Agência em Barra do Riacho X
- 14) CAPITANIA DOS PORTOS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO em RIO DE JANEIRO
(1ª Classe)
- Delegacia em Itacurucá (2ª Classe)
 - Delegacia em Angra dos Reis (2ª Classe)
 - Delegacia em Macaé (2ª Classe)
 - Agência em Cabo Frio
 - Agência em Parati
 - Agência em São João da Barra

15. CAPITANIA DOS PORTOS DO ESTADO DE SÃO PAULO em SANIÓS (1ª Classe)
- Delegacia em São Sebastião (1ª Classe)
 Delegacia em Presidente Epitácio (2ª Classe)
 Agência em Iguape
 Agência em Barra Bonita
16. CAPITANIA DOS PORTOS DO ESTADO DO PARANÁ em PARANAGUÁ (1ª Classe)
17. CAPITANIA FLUVIAL DOS PORTOS DO RIO PARANÁ em Foz DO IGUAÇU (1ª Classe)
- Agência em Guaíra
18. CAPITANIA DOS PORTOS DO ESTADO DE SANTA CATARINA em ITAJAÍ (1ª Classe)
- Delegacia em São Francisco do Sul (2ª Classe)
 Delegacia em Itajaí (2ª Classe)
 Agência em Florianópolis
 Agência em Laguna
19. CAPITANIA DOS PORTOS DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL em RIO GRANDE (1ª Classe)
- Delegacia em Porto Alegre (1ª Classe)
 Delegacia em Pelotas (2ª Classe)
 Delegacia em Uruguaiana (2ª Classe)
 Agência em Tramandaí
 Agência em Jaguarão
 Agência em São Lourenço do Sul
 Agência em Estrela *
20. CAPITANIA DOS PORTOS DOS ESTADOS DE MATO GROSSO E DE MATO GROSSO DO SUL em CUIABÁ (1ª Classe)
- Agência em Cáceres
 Agência em Cuiabá
 Agência em Porto Martinho
21. CAPITANIA DOS PORTOS DOS ESTADOS DE GOIÁS, TOCANTINS E DISTRITO FEDERAL em BRASÍLIA (1ª Classe)
- Agência em Aruanã *
 Agência em Tocantinópolis *

ISS.: * Agências criadas e não ativadas

QUADRO RESUMO

ATIVADAS

CAPITANIAS

Capitanias de 1ª Classe.....	11
Capitanias de 2ª Classe.....	02
Capitania Fluvial de 2ª Classe.....	01
Capitanias de 3ª Classe.....	07
TOTAL.....	21

DELEGACIAS

Delegacias de 1ª Classe.....	02
Delegacias de 2ª Classe.....	13
TOTAL.....	15

AGÊNCIAS

Agências.....	37
TOTAL ATIVADAS.....	73

CRIADAS E NÃO ATIVADAS

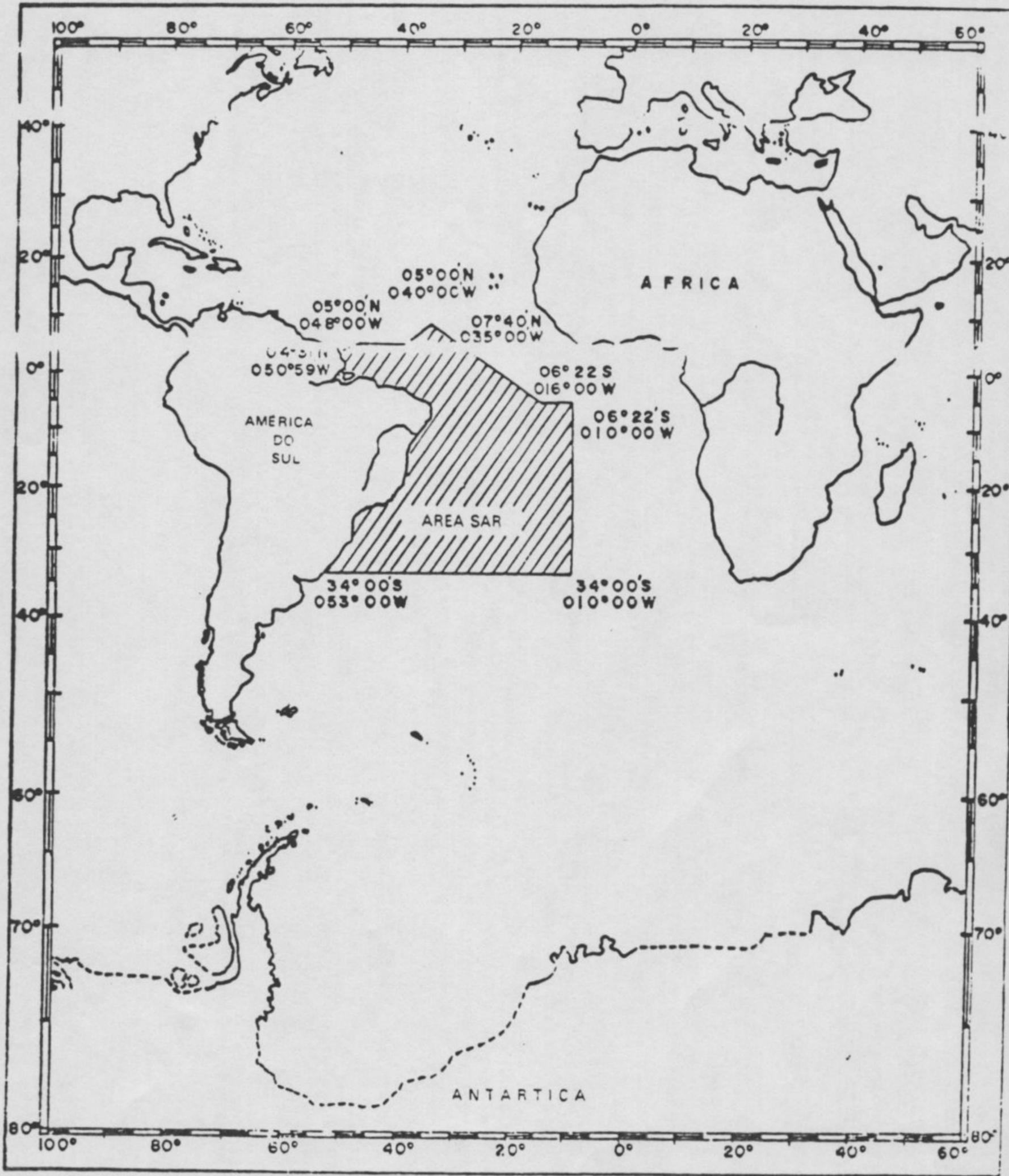
Agência da CPRS em Estrela
Agência da CPAMACRODIR em Caracarái
Agência da CPES em Barra do Riacho
Agência da CPBOTODF em Aruanã
Agência da CPBOTODF em Tocantinópolis

TOTAL NÃO ATIVADAS.....05
TOTAL GERAL.....78

CAPATAZIAS ATIVADAS.....16

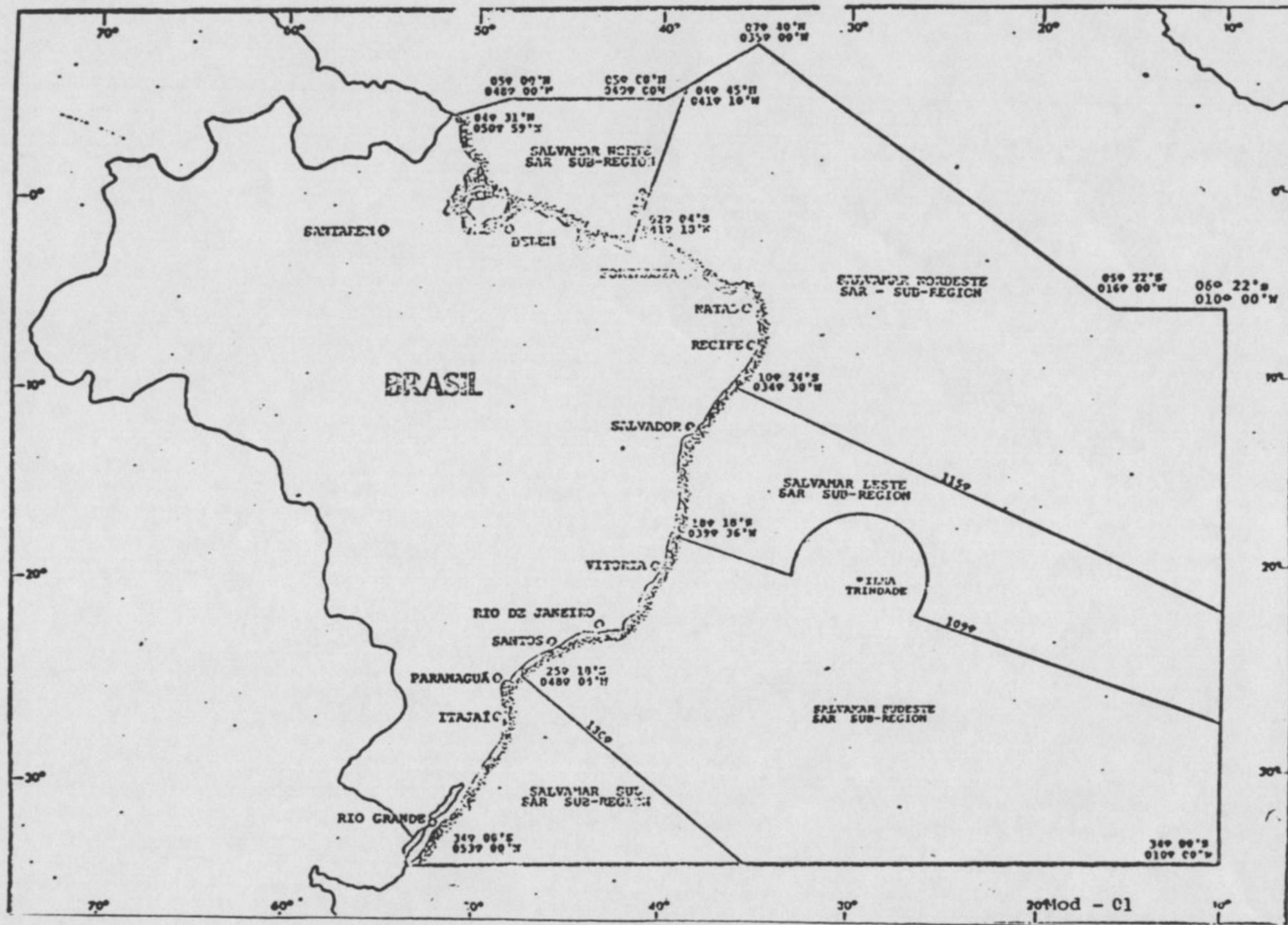
FONTE: DPC

ANEXO M
AREA SAR DO BRASIL



FONTE: COMCONTRAM

ANEXO N
SALVAMAR BRASIL



FONTE: COMCONTRAM

BIBLIOGRAFIA

1. ALBOIM, João R. L. de. O Transporte Marítimo e a Marinha Mercante. Rio de Janeiro, EGN, 1984. Palestra proferida na EGN em 1984.
2. ANDRADE, Carlos Auto. Atuação da DPC na área da Marinha Mercante. Rio de Janeiro, EGN, 1974. Conferência realizada na EGN em 1974.
3. BASTOS, Alex Henning. A importância da Marinha Mercante. Rio de Janeiro, EGN, 1968.
4. BRASIL. Escola de Guerra Naval. EGN-FI-219. Guia para elaboração de referências bibliográficas. Rio de Janeiro, 1981.
5. ----- EGN-215A. Guia para elaboração de Teses e Monografias. Rio de Janeiro, 1975.
6. ----- EGN-FI-296. Guia para elaboração de Ensaios. Rio de Janeiro, 1991.
7. ----- EGN. Atuação da Diretoria de Hidrografia e Navegação. Rio de Janeiro, 1990. Palestra proferida no C-CEM em 1990.
8. ----- EGN-FI-220A. Organização da Marinha do Brasil. Rio de Janeiro, 1987.
9. BRASIL. Estado-Maior da Armada - EMA. Mobilização da Marinha. Rio de Janeiro, EGN, 1989. Palestra proferida na EGN em 1989.
10. ----- Política Básica da Marinha. Brasília, 1986. Reservado.
11. BRASIL. Diretoria de Portos e Costas. Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana (SOLAS). Rio de Janeiro, 1989.
12. ----- PORTOMARINST No 33-03A. Sistema de Informações sobre o Tráfego Marítimo (SISTRAM). Rio de Janeiro, 1989.
13. ----- Regulamento para o Tráfego Marítimo. Rio de Janeiro, 1990.
14. BRASIL. Leis, Decretos, etc. Decreto-lei no 200, de 25 de fevereiro de 1967. Diário Oficial, Brasília, 25 de fev. 1967. Dispõe sobre a Administração Federal, estabelece diretrizes para a Reforma Administrativa e dá outras providências.
15. ----- Decreto no 62.860, de 18 de junho de 1968. Diário Oficial, Brasília, 19 de jan. 1968. Estabelece a Estrutura Básica da Organização do Ministério da Marinha. Publicado com texto atualizado até 20/04/87, no Bol. do MM., Tomo I, no 04/87.
16. ----- Lei no 7.573, de 23 de dezembro de 1986. Diário Oficial, Brasília, 30 dez. 1986. Dispõe sobre o Ensino Profissional Marítimo.

17. BRASIL. Leis, Decretos etc. Decreto nº 94.536, de 29 de junho de 1987. Diário Oficial, Brasília, 30 jun. 1987. Regulamenta a Lei nº 7.573, de 23 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Ensino Profissional Marítimo.
18. ----- . Decreto nº 96.650 de 05 de maio de 1988. Diário Oficial, Brasília, 06 set. 1988. Altera Dispositivos do Decreto nº 94.536, de 29 de junho de 1987, que regulamenta a Lei que dispõe sobre o Ensino Profissional Marítimo.
19. ----- . Medida Provisória nº 027, de 15 de janeiro de 1989. Diário Oficial, Brasília, 16 jan. 1989. Extingue Órgãos da Administração Federal e dá outras providências.
20. ----- . Lei nº 7.731, de 14 de fevereiro de 1989. Diário Oficial, Brasília, 15 fev. 1989. Seção 1, p. 2321. Extingue Órgãos da Administração Federal constantes da Medida Provisória nº 027, de 15 jan. 1989.
21. ----- . Decreto nº 97.535, de 20 de fevereiro de 1989. Diário Oficial, Brasília, 21 fev. 1989. Seção 1, p. 2625. Dispõe sobre a redistribuição das competências da extinta SUNAMAM e dá outras providências.
22. BRASIL. Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA. Plano Nacional de Ordenamento da Pesca. Rio de Janeiro, 1989.
23. BRASIL. Ministério da Marinha. EGN. As Organizações Brasileira e Interamericana para o Controle Naval do Tráfego Marítimo. Rio de Janeiro, EGN, 1979. Palestra proferida para o C-CEM em 1979.
24. BRASIL. Ministério dos Transportes. Anuário Estatístico do Transporte Aquaviário. Rio de Janeiro, STA, 1987.
25. ----- . Anuário Estatístico do Transporte Aquaviário. Rio de Janeiro, STA, 1988.
26. ----- . Portaria nº 031, de 17 de janeiro de 1989. Atribuição CDFMM a Coordenação e o Controle de Arrecadação do AFRMM e da partilha do seu Produto.
27. ----- . Transporte Marítimo e a Marinha Mercante. Rio de Janeiro, EGN, 1985. Palestra proferida na EGN em 1985.
28. BRASIL. Superintendência do Desenvolvimento da Pesca. SUDEPE. Elementos para modernização e reestruturação da SUDEPE. Rio de Janeiro, 1987.
29. ----- . Diretrizes do Setor Pesqueiro. Rio de Janeiro, 1988.
30. ----- . Manual de Planejamento para o Setor Pesqueiro. Rio de Janeiro, 1988.
31. CALS, Waldemir B. Mobilização de Navios Mercantes na Guerra das Malvinas. Rio de Janeiro, EGN, 1985.
32. FIGUEIREDO, Newton. Transporte Marítimo Internacional, um declínio que expõe o comércio exterior. Porto e Navios, Rio de Janeiro, XXX(338):49-52, out. 1987.

33. FLORES, Mário Cesar. Malvinas: uma primeira abordagem. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, 102(4/6):59-70, abr./jun. 1982.
34. ----. Panorama do Poder Marítimo Brasileiro. Rio de Janeiro, Serviço de Documentação Geral da marinha. 1972.
35. FORTUNA, Ernani G. A Política Marítima e a Mobilização do Poder Marítimo. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, 103(7/9):88-118, jul./set. 1983.
36. INDÚSTRIA Naval, o encolhimento devido à indefinição. Portos e Navios, Rio de Janeiro, XXX(337):9-12, set. 1987.
37. ----. A Hora da Reação. Portos e Navios, Rio de Janeiro, XXXI(343):8-10, mar./abr. 1988.
38. ----. Intermodalidade de Transporte Hidrovia-Ferrovia: opção obrigatória para o desenvolvimento brasileiro. Portos e Navios, Rio de Janeiro, XXXIII(365):44-45, mar./abr. 1990.
39. LAMBREIA, Luiz Felipe Palmeira. Posição do Brasil face à América do Sul. Rio de Janeiro, EGN, 1989. Palestra proferida na EGN em 1989.
40. LUZ, Sérgio Porto da. A Conjuntura Econômica Nacional e a Marinha. Presente e Futuro Próximo. Rio de Janeiro, EGN, 1986. Ensaio apresentado no C-PEM.
41. MAGALHÃES, Luiz Victor. A Crise Financeira da SUNAMAN e as modificações institucionais no Fundo da Marinha Mercante. Rio de Janeiro, EGN, 1985. Palestra proferida na EGN em 1985.
42. MALAFAIA, Luiz Antônio Monclaro. Os Mercantes em Operação de Guerra. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, 106(4/6):99-109, abr./jun. 1986.
43. MARKUS, Arno Oscar. O Sistema Portuário Nacional e a utilização das Hidrovias Interiores. Rio de Janeiro, PORTOBRÁS, 1977.
44. MESQUITA, Fernando César. A Pesca no Brasil. Rio de Janeiro, EGN, 1989. Palestra proferida na EGN em 1989.
45. NETTO, Juarez Pereira. A Marinha Mercante Brasileira. Rio de Janeiro, EGN, 1977. Ensaio apresentado no C-PEM.
46. ROCHA, Reinaldo. Renovar é o que importa. Portos e Navios, Rio de Janeiro, XXXI(346):37-42, jul. 1988.
47. SABÓIA, Henrique. A Atuação da Diretoria de Portos e Costas. Rio de Janeiro, EGN, 1981. Palestra proferida na EGN em 1981.
48. ----. O Tráfego Marítimo e a Marinha Mercante Brasileira. Rio de Janeiro, EGN, 1980. Palestra proferida na EGN em 1980.

49. SANTOS, Luis Fernando Carvalho dos. A Marinha Mercante Brasileira de Longo-Curso: Situação Atual, Perspectivas e Sugestões. Rio de Janeiro, EGN, 1988. Trabalho apresentado no Curso Superior de Guerra Naval em 1988.

50. SILVA, Aécio Moura da. A Pesca no Brasil. Rio de Janeiro, EGN, 1988. Palestra proferida na EGN em 1988.

ESTE LIVRO DEVE SER DEVOLVIDO NA ULTIMA
DATA CARIMBADA

03 JUN 1994		
02 ABR 1995		
18 ABR 1995		
23 MAR 1996		
30 ABR 1996		
22 JUL 1997		
12 JUL 1998		
11 MAR 2000		



00100180003212

A Administracao maritima nacional

6-C-31

MINISTÉRIO DA MARINHA
ESCOLA DE GUERRA NAVAL
Biblioteca

Costa, Marivaldo Silva

A administração maritima nacional

6-C-31

(3212/92)

Costa, Marivaldo Silva

AUTOR

A administração marítima nacional

6-C-31

(3212/92)

03 JUN 1994	CMG MORRIS	JM
02 ABR 1995	CMG LANZAR	JM
18 ABR 1995	CE ROBERTO	JM
23 MAR 1996	CE BARCELONOS	JM
30 ABR 1996	CE ICOR	JM
22 JUL 1997	CMG ROBERTO	JM
17 JUL 1998	CMG ROBERTO	JM
11 MAR 2000	CMG CONSIDERA	BOMBA