

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CMG PAULO FERNANDES BALTORÉ

A AUTORIDADE MARÍTIMA BRASILEIRA E OS MODELOS ADOTADOS EM
OUTROS PAÍSES. ANÁLISE COMPARATIVA E POSSIBILIDADES DE

APRIMORAMENTO DA ESTRUTURA VIGENTE NO PAÍS:

Desafios e perspectivas na área de formação do pessoal para a atuação da MB como

Autoridade Marítima. Uma proposta de aprimoramento

Rio de Janeiro

2012

CMG PAULO FERNANDES BALTORÉ

A AUTORIDADE MARÍTIMA BRASILEIRA E OS MODELOS ADOTADOS EM
OUTROS PAÍSES. ANÁLISE COMPARATIVA E POSSIBILIDADES DE
APRIMORAMENTO DA ESTRUTURA VIGENTE NO PAÍS:

Desafios e perspectivas na área de formação do pessoal para a atuação da MB como
Autoridade Marítima. Uma proposta de aprimoramento

Monografia apresentada à Escola de Guerra
Naval, como requisito parcial para a
conclusão do Curso de Política e Estratégia
Marítimas.

Orientador: CMG (RM1) Manoel Fernandes
de Oliveira Neto

Rio de Janeiro

Escola de Guerra Naval

2012

RESUMO

O desenvolvimento econômico ocorrido nos últimos anos no Brasil tem proporcionado um crescente aumento nas atividades relacionadas à atuação da Marinha do Brasil como Autoridade Marítima. Como consequência desse crescimento, a Marinha do Brasil já iniciou uma reestruturação do Sistema da Autoridade Marítima, com o propósito de atender às necessidades decorrentes. Como o elemento humano é um dos seus componentes, a Marinha do Brasil deve analisar uma atividade de grande importância: o aprimoramento da formação e capacitação do pessoal necessário para o serviço nas Organizações do Sistema da Autoridade Marítima brasileira. Esta monografia analisou, de acordo com a legislação vigente, as tarefas executadas e a formação do pessoal que compõem a estrutura da Autoridade Marítima no país, a fim de verificar se são adequadas à execução das atribuições subsidiárias da Marinha do Brasil e, se for o caso, propor o aprimoramento desse processo. Para tal, o trabalho foi iniciado a partir de pesquisas sobre a moldura legal, a estruturação, e a formação e capacitação do pessoal que serve nas Organizações do Sistema da Autoridade Marítima brasileira. Em seguida, foi pesquisada essa formação em outras marinhas do mundo, escolhidas dentre as que empregam o mesmo sistema utilizado pela Marinha do Brasil. Posteriormente, foi feita uma análise comparativa dos modelos e, ao final, com base no conhecimento obtido, constatou-se a necessidade de aprimorar o processo de formação do pessoal para o sistema da Autoridade Marítima brasileira. Desta forma, foi proposta uma nova sistemática, que deverá contribuir para o aprimoramento da formação e, conseqüentemente, para o aperfeiçoamento da atuação da Marinha do Brasil como Autoridade Marítima e o fortalecimento do Poder Marítimo brasileiro.

Palavras-chave: Autoridade Marítima, Marinha do Brasil, Formação do pessoal, Poder Marítimo.

ABSTRACT

The Economic development has occurred in recent years in Brazil has provided an increasing role in activities related to the Navy's Maritime Authority as Brazil. As a result of this growth, the Brazilian Navy has initiated a restructuring System Maritime Authority, in order to meet the needs arising. As the human element is one of its components, the Brazilian Navy should consider an activity of great importance: the improvement of education and training of staff required to service organizations in the Brazilian Maritime Authority System. This monograph examined, in accordance with current legislation, the tasks performed and the training of personnel that make up the structure of the Maritime Authority in the country in order to verify the adequacy of the implementation of the subsidiaries tasks of the Brazilian Navy, and, if applicable propose the improvement of this process. To this end, the work was started from research on the legal framework, the structure, and education and training of personnel serving in Organizations System Brazilian Maritime Authority. Then, this training has been researched in other navies in the world, selected from those that employ the same system used by the Brazilian Navy. Subsequently, we performed a comparative analysis of models and, in the end, based on the knowledge gained, there was the need to improve the process of training personnel for the system Brazilian Maritime Authority. Thus, we proposed a new system, which should contribute to the improvement of education and consequently to improve the performance of the Brazilian Navy as Maritime Authority and the strengthening of Maritime Power in Brazil.

Keywords: Maritime Authority, Brazilian Navy, training of staff, Maritime Power.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 -	O Sistema da Autoridade Marítima Brasileira.....	22
------------	--	----

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AG -	Agência da Capitania dos Portos
AJB -	Águas Jurisdicionais Brasileiras
AM -	Autoridade Marítima
AMB -	Autoridade Marítima Brasileira
AMN -	Autoridade Marítima Nacional
AVA -	Ambiente Virtual de Aprendizagem
BHMN -	Base de Hidrografia da Marinha em Niterói
BNDO -	Banco Nacional de Dados Oceanográficos
CAMR -	Centro de Sinalização Náutica Almirante Moraes Rego
CF -	Constituição Federal
CHM -	Centro de Hidrografia da Marinha
CIABA -	Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar
CIAGA -	Centro de Instrução Almirante Graça Aranha
CLC -	<i>Civil Liability Convention</i> – Convenção sobre Responsabilidade Civil
CM -	Comandante da Marinha
ComDN -	Comandos dos Distritos Navais
ComOpNav -	Comando de Operações Navais
CP -	Capitania dos Portos
C-PEM -	Curso de Política e Estratégia Marítimas
DCPM -	Direção do Combate à Poluição do Mar
DF -	Direção de Faróis
DGAM -	Direção-Geral da Autoridade Marítima
DGN -	Diretoria-Geral de Navegação

DGTMMM	-	Direção Geral do Território Marítimo e da Marinha Mercante
DHN	-	Diretoria de Hidrografia e Navegação
DL	-	Delegacia da Capitania dos Portos
DN	-	Distrito Naval
DNIT	-	Departamento Nacional de Infraestrutura Terrestre
DOU	-	Diário Oficial da União
DPC	-	Diretoria de Portos e Costas
EAM	-	Escola da Autoridade Marítima
EGN	-	Escola de Guerra Naval
EMA	-	Estado-Maior da Armada
END	-	Estratégia Nacional de Defesa
EPM	-	Ensino Profissional Marítimo
ESG	-	Escola Superior de Guerra
ESPOC	-	Estágio Preparatório para Oficiais de Capitancias, Delegacias e Agências
ESPRAC	-	Estágio Preparatório para Praças de Capitancias, Delegacias e Agências
GVI	-	Grupo de Vistoria e Inspeção
IAFN	-	Inquéritos Administrativos referentes aos fatos e acidentes de navegação
IBAMA	-	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente
IMO	-	<i>International Maritime Organization</i> – Organização Marítima Internacional
IAFN	-	Inquérito Administrativo de Fatos e Acidentes da Navegação
ISN	-	Instituto de Socorro a Náufragos
ISPS Code	-	<i>International Ship and Port Facility Security Code</i> – Código ISPS
LESTA	-	Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário
MARPOL	-	<i>Marine Pollution</i> – Poluição Marítima
MB	-	Marinha do Brasil

MD -	Ministério da Defesa
NORMAM -	Normas da Autoridade Marítima
NORTAM -	Normas Técnicas Ambientais
NORTEC -	Normas Técnicas de Procedimentos
NPa -	Navio-Patrolha
NPaFlu -	Navio-Patrolha Fluvial
ODG -	Órgão de Direção Geral
ODS -	Órgão de Direção Setorial
OM -	Organização Militar
ONU -	Organização das Nações Unidas
PAC -	Programa de Aceleração do Crescimento
PAED -	Plano de Articulação e Equipamentos da Defesa
PAEMB -	Plano de Articulação e Equipamentos da Marinha do Brasil
PC -	Plataforma Continental
PDN -	Política de Defesa Nacional
PEM -	Plano Estratégico da Marinha
PIB -	Produto Interno Bruto
PLACAPE -	Plano de Capacitação de Pessoal
RLESTA -	Regulamento da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário
RMB -	Revista Marítima Brasileira
SIABC -	Sistema Integrado de Administração do Bordo Costeiro
SSTA -	Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário
STA -	Segurança do Tráfego Aquaviário
ZEE -	Zona Econômica Exclusiva

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	9
2	O SISTEMA DA AUTORIDADE MARÍTIMA BRASILEIRA	13
2.1	Moldura Legal.....	13
2.2	A Estrutura da Autoridade Marítima Brasileira.....	18
2.3	Tarefas executadas pela Autoridade Marítima Brasileira.....	27
2.4	Síntese.....	32
3	A FORMAÇÃO DO PESSOAL EMPREGADO NOS ÓRGÃOS DO SISTEMA DA AUTORIDADE MARÍTIMA BRASILEIRA	33
3.1	A Formação do pessoal na OMOT DHN.....	33
3.2	A Formação do pessoal na OMOT DPC.....	35
3.3	Síntese.....	40
4	O SISTEMA DA AUTORIDADE MARÍTIMA EM OUTROS PAÍSES	42
4.1	Marinha de Portugal.....	42
4.2	Marinha do Chile.....	50
4.3	Síntese.....	54
5	DESAFIOS E PERSPECTIVAS PARA A AUTORIDADE MARÍTIMA BRASILEIRA	55
5.1	A formação do pessoal precisa ser aprimorada?.....	57
5.2	Proposta de aprimoramento na formação do pessoal.....	58
5.3	Síntese.....	62
6	CONCLUSÃO	63
	REFERÊNCIAS	65
	ANEXO A – NORMAS EXPEDIDAS PELA AUTORIDADE MARÍTIMA	68

1 INTRODUÇÃO

A importância estratégica do Atlântico Sul¹ e a necessidade da existência de um expressivo Poder Marítimo² foi destacada pelo Vice-Almirante Hilton Berutti Augusto Moreira, então Diretor de Portos e Costas, por ocasião da Conferência “O BRASIL E SUAS RESPONSABILIDADES NO ATLÂNTICO SUL”, na Escola Superior de Guerra (ESG), em 03 de outubro de 1972, quando comentou que:

“Resumindo este exame feito dos interesses e responsabilidades do Brasil no Mar, é oportuno mencionar que a Reforma Administrativa levou devidamente em conta o relacionamento entre o Poder Marítimo e o Desenvolvimento da Segurança Nacionais, quando, no texto do Decreto-Lei 200, de 25 de fevereiro de 1967, que dispõe sobre a organização da Administração Federal, estabelece diretrizes para a Reforma Administrativa e dá outras providências, atribui taxativamente à Marinha as seguintes responsabilidades:

- orientar e controlar a Marinha Mercante e demais atividades correlatas, no que interessa à Segurança Nacional;
- prover a segurança da navegação, seja ela marítima, fluvial ou lacustre;
- exercer a Polícia Naval; e
- estudar e propor diretrizes para a Política Marítima.

Esperamos que a nossa explanação tenha evidenciado dois pontos importantes:

- 1- o crescimento da importância do Atlântico Sul e da inclusão obrigatória desse aspecto no estudo dos problemas brasileiros e na formulação do Conceito Estratégico Nacional; e
- 2- a necessidade de estabelecer uma Política Marítima que consolide todos os pressupostos do Poder Marítimo, tendo em vista o progresso sempre crescente do Brasil.

Finalizando, desejo exortar todos os que nos honraram com sua atenção, a que meditem sobre o Poder Marítimo na história da humanidade e sobre o fato de que a sua existência não é uma opção que se possa aceitar ou recusar, mas sim uma necessidade imperiosa. A História nos ensina que nenhum país foi verdadeiramente grande enquanto não teve o respaldo de um significativo Poder Marítimo.” (BERUTTI, 1972, p. 4-6).

Naquele ano, o Brasil vivia o “milagre brasileiro”, ou seja, um processo progressivo de incremento da sua economia, que se traduziu em um vertiginoso crescimento do Produto Interno Bruto (PIB), na estabilização dos índices de inflação e na expansão da indústria, do comércio e do emprego. A indústria naval era uma das maiores do mundo e os

¹ Para a MB, o Atlântico Sul “reveste-se de vital importância em face dos interesses marítimos do País. A exploração de recursos do mar e sua utilização como via de comunicações são fundamentais para o desenvolvimento e a segurança do Brasil. Possui os seguintes limites geoestratégicos: ao Norte, o paralelo 16N; ao Sul, o Continente Antártico; e a Leste e Oeste, respectivamente, os litorais da África e da América do Sul” (BRASIL, 2008, cap. 3, p. 12).

² Poder Marítimo pode ser definido como a “capacidade de um Estado de explorar o conjunto das atividades relacionadas com o mar, seja no campo político, social, econômico, ambiental ou militar” (SILVA, 2007, p. 96).

limites do Mar Territorial Brasileiro foram ampliados, em 1970, de 12 para 200 milhas marítimas. Uma das decisões estratégicas tomadas naquela década, em relação à Política energética, foi a de efetuar a prospecção de petróleo no mar (VENTURA FILHO, 2012).

Porém, aquele ciclo virtuoso foi interrompido por dois choques do petróleo, em 1973 e 1979, respectivamente, o que levou o País à crise da dívida externa de 1982. Os efeitos desses choques, que ocasionaram a chamada “década perdida”³, foram sentidos até 1994, ano em que o Brasil iniciou uma lenta recuperação econômica, após a implantação do Plano Real e a busca pela estabilização da inflação.

Em 1999, após a criação do Ministério da Defesa, foi iniciada a revisão e a elaboração de importantes documentos no nível político-estratégico, tais como a Política de Defesa Nacional (PDN), que destacou a importância estratégica do Atlântico Sul em uma de suas diretrizes.

A Estratégia Nacional de Defesa (END), promulgada em 2008 e revisada em 2012, redefiniu prioridades para a Defesa Nacional, e enfatizou essa importância do Atlântico Sul, tendo em vista ser o Brasil uma nação marítima, apesar de esta realidade não transparecer como deveria na nossa sociedade.

Nosso país, dotado de uma costa com 7.408km de extensão, dispõe de Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB)⁴ de grandes proporções, onde temos direitos de soberania sobre os recursos, vivos e não-vivos, do solo e do subsolo marinhos e das águas sobrejacentes.

As recentes descobertas de petróleo e gás no pré-sal brasileiro, o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), a implantação do Programa Nacional de Dragagens Portuária e Hidroviária, os incentivos do Governo Federal para a retomada do crescimento da

³ Período caracterizado pelo aumento do déficit público, pelo crescimento das dívidas interna e externa, pela ascensão inflacionária e pela queda no crescimento do PIB no país.

⁴ Para a MB, as AJB “compreendem as águas interiores e os espaços marítimos, nos quais o Brasil exerce jurisdição, em algum grau, sobre atividades, pessoas, instalações, embarcações e recursos naturais vivos e não-vivos, encontrados na massa líquida, no leito ou no subsolo marinho, para os fins de controle e fiscalização, dentro dos limites da legislação internacional e nacional. Esses espaços marítimos compreendem a faixa de 200 milhas marítimas contadas a partir das linhas de base, acrescida das águas sobrejacentes à extensão da Plataforma Continental além das 200 milhas marítimas, onde ela ocorrer.” (BRASIL, 2011).

indústria naval brasileira e para o desenvolvimento da pesca e da aquicultura, entre outros fatores, têm provocado uma expansão das atividades marítimas no país nos últimos anos.

A Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999, estabeleceu que o Comandante da Marinha (CM) é a Autoridade Marítima Brasileira (AMB), dando respaldo legal à execução das atividades subsidiárias da Marinha do Brasil (MB), que é consagrada como principal representante do Estado nas AJB.

Para executar tais atividades e fazer cumprir a legislação pertinente, o CM, por meio de delegação de competência, atribui tarefas para diversos órgãos subordinados, que compõem o Sistema da AMB.

Um dos sistemas mais críticos para o aprimoramento da atuação da MB como AM é o que contém o elemento humano, pois, apesar de recentes medidas empreendidas pela Alta Administração Naval para aperfeiçoar a capacitação do pessoal, o elevado ritmo de crescimento das atividades marítimas não está sendo acompanhado com a presteza desejada, e têm sido registradas dificuldades na solução dos assuntos atinentes à AM, os quais, conseqüentemente, ocasionam desgaste para a imagem da MB.

Neste contexto, o presente trabalho tem o propósito de verificar a adequabilidade da formação e da capacitação do pessoal que executa atividades nas organizações do Sistema da AMB e, se for o caso, sugerir o aprimoramento desse processo.

Para possibilitar a sua consecução, inicialmente serão verificados os aspectos legais relacionados com essas atividades. Posteriormente, serão estudadas a estruturação do sistema e a atual sistemática de formação e capacitação dos recursos humanos empregados na sua execução. A seguir, será feita uma comparação com modelos de formação do pessoal na área da AM adotados por Marinhas de outros países, escolhidos dentre os que empregam sistema semelhante ao da MB. Finalmente, de posse dos dados coletados, será analisado se esse processo de formação e capacitação do pessoal proporciona uma adequada preparação

para a execução das tarefas executadas pelas organizações do Sistema da AMB, e, caso necessário, as possibilidades de ser aprimorado.

Num sentido mais amplo, este trabalho pretende contribuir para o aperfeiçoamento da execução das atividades subsidiárias da MB e, conseqüentemente, para o fortalecimento do Poder Marítimo brasileiro.

2 O SISTEMA DA AUTORIDADE MARÍTIMA BRASILEIRA

Antes de iniciarmos o estudo sobre a Autoridade Marítima Brasileira (AMB), é necessário tecermos considerações acerca de alguns conceitos básicos e sobre a legislação que ampara as atividades desenvolvidas por todos os integrantes desse sistema, a fim de possibilitar um adequado embasamento para as análises elaboradas.

2.1 Moldura Legal

As primeiras noções de controle da navegação foram introduzidas no Brasil com a abertura dos seus portos, por decreto de D. João VI, em 28 de janeiro de 1808.

Posteriormente foi criado o cargo de Despachante das embarcações e instituída a Mesa de Despacho Marítimo, estruturas semelhantes às existentes à época em Portugal, as quais, além de outras atribuições, regulavam a maneira pela qual deviam ser efetuados os despachos dos navios que saíssem dos portos.

Mais tarde, em 1845, o Governo do Império estabeleceu uma Capitania em cada Província Marítima, com as atribuições específicas de conservação dos portos, inspeção e administração dos faróis, balizamento, matrícula do pessoal marítimo, polícia naval e praticagem. Essas primeiras Capitânicas foram criadas sucessivamente por meio de diversos decretos e ficavam subordinadas diretamente ao Ministro da Marinha do Império, que era a Autoridade Marítima (OBINO, 2004, p. 15).

Por tradição ou imposição legal, desde a época do Império, a MB vem atuando em áreas que não dizem diretamente respeito à defesa da Pátria, mas que estão ligadas ao uso pacífico, seguro e limpo dos oceanos. A participação da Marinha em atividades subsidiárias atende plenamente, e de maneira eficaz, aos interesses da Nação e não corresponde a um

desvio de suas atividades-fim, pois se coaduna com elas, propiciando o adestramento das tripulações dos Navios em fainas marinheiras, de grande valor também para as operações navais. No Brasil, o Governo reconhece esse papel da Marinha e atribui-lhe a formulação de diretrizes para a Política Marítima Nacional (FERNANDES; OLIVEIRA, 2012, p. 49-50).

Assim, cabe à MB a execução de tarefas que não se ajustam à concepção clássica de atividade militar, constituindo-se nas atividades da Autoridade Marítima Brasileira (AMB), as quais se baseiam em uma vasta legislação internacional e nacional.

A legislação internacional emana, basicamente, da Organização Marítima Internacional (IMO⁵). Consta de Convenções, Códigos, Resoluções e outros instrumentos pertinentes, internalizados na nossa legislação após ratificados pelo Brasil, um dos seus 170 Estados-membros.

A missão da IMO é a de implementar uma regulamentação adequada para garantir um transporte marítimo seguro, protegido e eficiente sobre oceanos cada vez mais limpos. A produção normativa da IMO, desde a sua criação, tornou-a reconhecida devido ao elevado nível de padronização de procedimentos, indispensáveis à operação do transporte marítimo moderno.

Em relação à legislação nacional, a Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, em seu artigo 142, estabelece a seguinte destinação das Forças Armadas: “As Forças Armadas, constituídas pela Marinha, pelo Exército e pela Aeronáutica, são instituições nacionais permanentes e regulares, organizadas com base na hierarquia e na disciplina, sob a autoridade suprema do Presidente da República e destinam-se à defesa da Pátria, à garantia dos poderes constitucionais e, por iniciativa de qualquer destes, da lei e da ordem”.

⁵ Agência especializada da Organização das Nações Unidas (ONU), criada em 1948.

A Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999, com as alterações introduzidas pela Lei Complementar nº 117, de 2 de setembro de 2004, dispõe sobre as Normas Gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas.

Para tal, designou o Comandante da Marinha (CM) como Autoridade Marítima (AM), com competência para o trato dos seguintes assuntos que cabem à MB como atribuições subsidiárias, ou seja, todas aquelas conferidas à MB por norma legal e que não estejam relacionadas com a defesa da Pátria e a garantia dos poderes constitucionais, da lei e da ordem:

Art. 17. Cabe à Marinha, como atribuições subsidiárias particulares:

I - orientar e controlar a Marinha Mercante e suas atividades correlatas, no que interessa à defesa nacional;

II - prover a segurança da navegação aquaviária;

III - contribuir para a formulação e condução de políticas nacionais que digam respeito ao mar;

IV - implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos, no mar e nas águas interiores em coordenação com outros órgãos do Poder Executivo, federal ou estadual, quando se fizer necessária, em razão de competências específicas; e

V - cooperar com os órgãos federais, quando se fizer necessário, na repressão aos delitos de repercussão nacional ou internacional, quanto ao uso do mar, águas interiores e de áreas portuárias, na forma de apoio logístico, de inteligência, de comunicações e de instrução.

Pela especificidade dessas atribuições, é da competência do Comandante da Marinha o trato dos assuntos dispostos neste artigo, ficando designado como “Autoridade Marítima” para esse fim (BRASIL, 1999).

A Lei Complementar nº 136/2010, promulgada em 25 de agosto de 2010, alterou a LC 97/99, e estendeu o poder de polícia administrativa, antes restrita ao Exército Brasileiro, para a Marinha do Brasil e à Força Aérea Brasileira. O artigo 16-A da referida Lei estabelece:

Art. 16-A. Cabe às Forças Armadas, além de outras ações pertinentes, também como atribuições subsidiárias, preservadas as competências exclusivas das polícias judiciárias, atuar, por meio de ações preventivas e repressivas, na faixa de fronteira terrestre, no mar e nas águas interiores, independentemente da posse, da propriedade, da finalidade ou de qualquer gravame que sobre ele recaia, contra delitos transfronteiriços e ambientais, isoladamente ou em coordenação com outros órgãos do Poder Executivo, executando, dentre outros, as ações de:

I – patrulhamento;

II – revista de pessoas, de veículos terrestres, de embarcações e de aeronaves; e

III – prisões em flagrante delito. (BRASIL, 2010, grifos meus).

A Lei nº 9.537 de 11 de dezembro de 1997 – Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA), dispõe sobre a atribuição da Segurança do Tráfego Aquaviário (STA) e estabelece tarefas da AM em relação a esta atribuição, como a elaboração de normas para o tráfego e permanência das embarcações nas AJB, bem como sua entrada e saída de portos, atracadouros, fundeadouros e marinas; e a realização de inspeções navais e vistorias.

A Lei nº 9.966 de 28 de abril de 2000 – Lei do Óleo, que dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização de poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em AJB, é decorrente das convenções internacionais que regem o assunto, emanadas pela IMO e ratificadas pelo Brasil, quais sejam a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil causada por Poluição por Óleo (CLC-69, do inglês *Civil Liability Convention*), e a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição causada por Navios (MARPOL 73/78, do inglês *Marine Pollution*), e define em seu Art. 27:

Art. 27. São responsáveis pelo cumprimento desta Lei:

I – a autoridade marítima, por intermédio de suas organizações competentes, com as seguintes atribuições:

a) fiscalizar navios, plataformas e suas instalações de apoio, e as cargas embarcadas, de natureza nociva ou perigosa, autuando os infratores na esfera de sua competência;

b) levantar dados e informações e apurar responsabilidades sobre os incidentes com navios, plataformas e suas instalações de apoio que tenham provocado danos ambientais;

c) encaminhar os dados, informações e resultados de apuração de responsabilidades ao órgão federal de meio ambiente, para avaliação dos danos ambientais e início das medidas judiciais cabíveis;

d) comunicar ao órgão regulador da indústria do petróleo as irregularidades encontradas durante a fiscalização de navios, plataformas e suas instalações de apoio, quando atinentes à indústria do petróleo (BRASIL, 2000).

As Emendas de 2002 à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, constituíram o ISPS Code – *International Ship and Port Facility Security Code (Código ISPS)*, juntamente com resoluções que estabeleceram medidas complementares contra atos de terrorismo, dentre as quais algumas para intensificar a defesa de navios, instalações portuárias e unidades móveis de perfuração ao longo da costa, com o propósito de aumentar o nível de segurança marítima.

O Decreto nº 5.129/2004 – Patrulha Naval, atribui ao Comando da Marinha a responsabilidade sobre a implementação e a fiscalização do cumprimento de leis e regulamentos nas AJB, na Plataforma Continental (PC) e em Alto-Mar, respeitados os tratados, convenções e atos internacionais ratificados pelo Brasil.

Como decorrência dessa vasta legislação, a AMB elaborou, até o presente momento, vinte e quatro Normas da Autoridade Marítima (NORMAM), publicadas em Diário Oficial da União (DOU) e disponíveis para consulta no sítio na internet da Diretoria de Portos e Costas (DPC⁶), as quais regulam algumas das suas diversas atribuições; treze Normas Técnicas de Procedimentos (NORTEC), disponíveis na página da DPC na intranet, que se destinam à orientação interna dos diversos órgãos da AMB; e em relação à prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas e suas instalações de apoio, nove Normas Técnicas Ambientais (NORTAM). A relação de todas essas normas constam do Anexo A deste trabalho.

Desta forma, é possível conceituar “Autoridade Marítima” como sendo o conjunto de competências subsidiárias atribuídas ao CM para a formulação e condução de políticas nacionais que digam respeito ao mar ou para a execução da polícia administrativa do tráfego aquaviário, com a finalidade de salvaguardar a vida humana e garantir a segurança da navegação no mar e nas águas interiores, e de prevenir a poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio.

O próximo tópico apresentará a estrutura da AMB.

⁶ www.dpc.mar.mil.br

2.2 A Estrutura da Autoridade Marítima Brasileira

Para cumprir as atribuições instituídas pela vasta instrumentação jurídica mencionada e executar todas as atividades a ele atribuídas, o CM estabeleceu a estrutura da AMB, por meio de delegação de competência.

O instrumento utilizado para tal fim é a Portaria nº 156/MB de 3 de junho de 2004, que flexibiliza essa estrutura e descentraliza as atividades ali relacionadas, com distribuição de atribuições aos diversos níveis hierárquicos subordinados ao CM, por meio da designação dos seguintes assuntos para os seus Assessores e Representantes:

I - Assessor da AM - Chefe do Estado-Maior da Armada (CEMA)

II – Órgãos de Assessoria:

- Tribunal Marítimo (TM)

- Consultoria Jurídica da Marinha (CJM)

- Procuradoria Especial da Marinha (PEM)

III – Segurança da Navegação e o Meio Ambiente: Comando de Operações Navais (ComOpNav) e Diretoria–Geral de Navegação (DGN), divididos em:

- Marinha Mercante: Diretoria de Portos e Costas (DPC);

- Segurança do Tráfego Aquaviário: DPC, Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN) e Comandos de Distritos Navais (ComDN);

- Socorro e Salvamento: ComDN;

- Meio Ambiente: DPC e ComDN;

IV- Organismos Internacionais, Investigação Científica Marinha e Bens Submersos: EMA, DPC, DHN e ComDN; e

V- Antártica e os Recursos do Mar: Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (SECIRM).

O organograma ilustrado a seguir permite visualizar o Sistema da AMB.

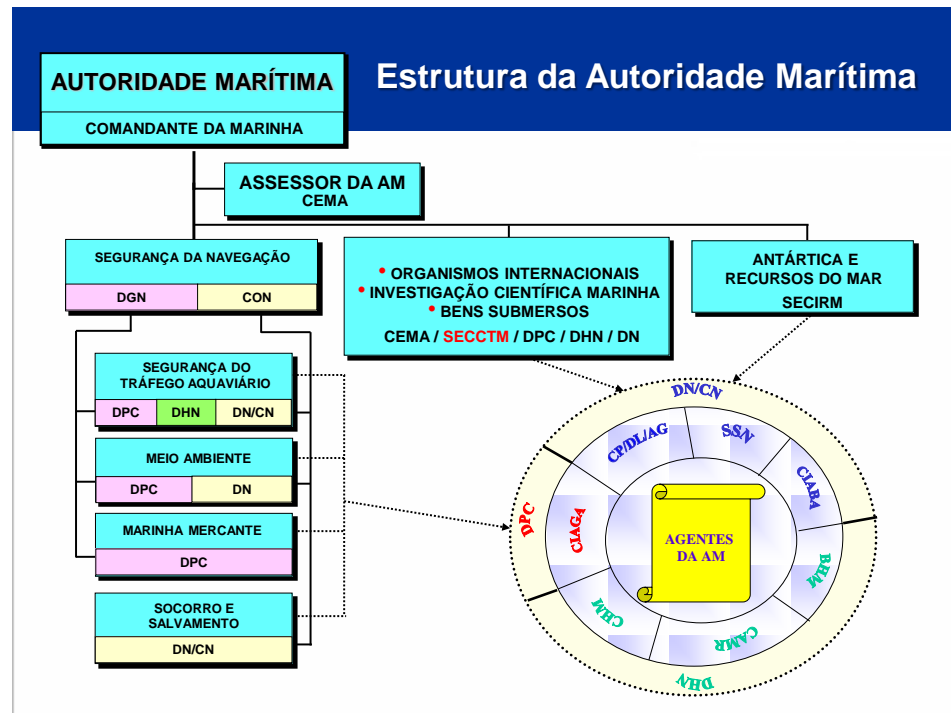


FIGURA 1 – O Sistema da Autoridade Marítima Brasileira.

Fonte: BARBOSA JÚNIOR, 2012.

A seguir serão apresentados os principais órgãos da estrutura da AMB.

a) Estado-Maior da Armada

Como Órgão de Direção-Geral (ODG) da MB, o Estado-Maior da Armada (EMA) é responsável pelo assessoramento ao CM nos assuntos concernentes à AM e por contribuir para a formulação e condução de políticas nacionais que digam respeito ao mar. Para tal, acompanha a legislação atinente às coisas do mar, inclusive junto à IMO, e se relaciona com os mais diversos órgãos governamentais e autarquias.

Para assessorá-lo no tocante às atribuições da AM, o CEMA dispõe de uma Subchefia de Organização, constituída pelas seguintes Divisões:

I – Assuntos Marítimos e Ambientais;

II – Planejamento, Execução e Controle das Representações;

III – Organização e Legislação;

IV – Coordenação de Assuntos da IMO; e

V – Divisão de Portos e Hidrovias.

b) CON/DGN

O Comando de Operações Navais (ComOpNav) e a Diretoria-Geral de Navegação (DGN) são Órgãos de Direção Setorial (ODS) que executam, respectivamente, as tarefas de aprestar as Forças Navais, Aeronavais e de Fuzileiros Navais para o adequado emprego do Poder Naval⁷, e contribuir para o preparo e aplicação do Poder Naval e do Poder Marítimo, nas atividades relacionadas com os assuntos marítimos, segurança da navegação, hidrografia, oceanografia e meteorologia.

Para tal, supervisionam as atividades dos Representantes da AM subordinados, quais sejam os Comandantes de Distritos Navais, o Diretor de Portos e Costas e o Diretor de Hidrografia e Navegação. Cabe observar que, na organização administrativa da MB, os cargos de Comandante de Operações Navais (CON) e Diretor-Geral de Navegação (DGN) são exercidos, cumulativamente, por um Almirante-de-Esquadra

Para assessorá-lo no tocante às atribuições da AM, o CON/DGN dispõe de uma Subchefia de Organização e Assuntos Marítimos, constituída pelas seguintes Divisões:

I – Organização;

II – Legislação, Inspeções e Assuntos Jurídicos; e

⁷ O Poder Naval é o componente militar do Poder Marítimo.

III – Assuntos Marítimos e Ambientais.

c) ComDN

Aos Comandantes de Distritos Navais compete a maior parte do esforço desenvolvido em prol das atividades concernentes à AMB. Dentre outras atribuições, os ComDN são responsáveis por efetuar ações de Socorro e Salvamento; promover a execução da Inspeção Naval; e implementar e promover a fiscalização do cumprimento de leis e regulamentos no mar aberto e nas hidrovias interiores, em coordenação com outros órgãos do Poder Executivo, federal, estadual ou municipal. Para assessorá-los no tocante às atribuições da AM, os Comandantes de Distritos Navais dispõem de uma Subseção de Autoridade Marítima, cuja principal tarefa é a de supervisionar as atividades dos Agentes da AM subordinados ao Comandante do DN.

d) DPC

A Diretoria de Portos e Costas (DPC) é a Representante da AM para a Marinha Mercante, Segurança do Tráfego Aquaviário, Meio Ambiente e Organismos Internacionais, Investigação Científica Marinha e Bens Submersos. A ela cabem, dentre outras, as atribuições de aprovar as Normas da Autoridade Marítima (NORMAM) da sua alçada; orientar, coordenar, controlar e fiscalizar as atividades de ensino dos estabelecimentos e organizações navais integrantes do Sistema de Ensino Profissional Marítimo (EPM); determinar a tripulação de segurança das embarcações; estabelecer os requisitos referentes às condições de segurança e habitabilidade, dotação mínima de equipamentos e acessórios de segurança para embarcações e plataformas; coordenar as ações decorrentes da aplicação da legislação ambiental por parte dos Agentes da AM; estabelecer requisitos e elaborar normas para a prevenção da poluição por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio; e autorizar a pesquisa de coisas ou bens afundados, submersos, encalhados e perdidos nas AJB.

Para exercer essas atribuições, a DPC dispõe de três Superintendências, quais sejam a do Ensino Profissional Marítimo (EPM), Segurança do Tráfego Aquaviário (STA), e Administração e Apoio.

Atualmente, encontra-se em fase de reestruturação, com o objetivo de transformar em Superintendências as suas Gerências de Meio Ambiente e de Gestão e Processos, tendo em vista o incremento das atividades relacionadas a esses assuntos.

Em relação à capacitação de pessoal, a DPC, de acordo com as Normas para o Sistema de Planejamento de Pessoal da Marinha – DGPM-305, é a Organização Militar Orientadora Técnica (OMOT) responsável pelas áreas de conhecimento relativas aos Assuntos Marítimos e Portuários, Direito Marítimo, Gestão Ambiental, Segurança do Tráfego Aquaviário e Tecnologia em Sistemas de Navegação.

Conforme previsto na DGPM-305, anualmente a DPC prepara um Plano de Capacitação de Pessoal (PLACAPE) e o submete à apreciação e aprovação pela DGN. O PLACAPE atual se refere ao período de 2012 a 2018 e contempla propostas para participação de pessoal da MB em cursos e estágios em estabelecimentos e instituições no País e no exterior.

A DPC possui um Centro de Instrução subordinado, qual seja o Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA), localizado no Rio de Janeiro.

Também existe, em Belém-PA, o Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (CIABA), subordinado ao Comando do 4º Distrito Naval.

e) DHN

A Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN) é a Representante da AM para a Segurança do Tráfego Aquaviário e para Organismos Internacionais, Investigação Científica Marinha e Bens Submersos.

Possui as atribuições, dentre outras, de aprovar as NORMAM relativas ao estabelecimento e funcionamento de sinais e auxílios à navegação, levantamentos hidrográficos (LH) e cartas náuticas, utilização de faróis e atividades de meteorologia marinha; autorizar e controlar os LH executados por órgãos públicos e autarquias, estaduais e municipais, e órgãos privados; supervisionar as atividades do Banco Nacional de Dados Oceanográficos (BNDO); e acompanhar o desenvolvimento de atividades de pesquisa e investigações científicas nas AJB.

A fim de exercer suas atribuições, a DHN dispõe de três Superintendências: Técnica, de Ensino e Administração.

Possui ainda as seguintes OM subordinadas: Centro de Hidrografia da Marinha (CHM), Centro de Sinalização Náutica Almirante Moraes Rego (CAMR) e a Base de Hidrografia da Marinha em Niterói (BHMN).

Em relação à capacitação de pessoal, a DHN, de acordo com a DGPM-305, é a Organização Militar Orientadora Técnica (OMOT) responsável pelas áreas de conhecimento relativas à Hidrografia, Navegação, Artes Gráficas, Cartografia, Geofísica, Geologia, Meteorologia, Oceanografia e Sinalização Náutica.

Conforme previsto na DGPM-305, anualmente a DHN prepara um Plano de Capacitação de Pessoal (PLACAPE) e o submete à apreciação e aprovação pela DGN. O PLACAPE atual se refere ao período de 2012 a 2018 e contempla propostas para participação

de pessoal da MB em cursos e estágios em estabelecimentos e instituições no País e no exterior.

f) SECIRM

A Secretaria da Comissão Interministerial dos Recursos do Mar tem a finalidade de coordenar os assuntos relativos à consecução da Política Nacional para os Recursos do Mar (PNRM), que contempla inúmeros projetos científicos, dos quais se destaca o Projeto Antártico. Coordenada pela AMB, a Comissão Interministerial dos Recursos do Mar é atualmente composta por onze Ministérios e pela Secretaria Especial dos Portos (SEP).

g) CP/DL/AG

As Capitânicas dos Portos, Capitânicas Fluviais, Delegacias e Agências têm o propósito de contribuir para a orientação, a coordenação e o controle das atividades relativas à Marinha Mercante e organizações correlatas no que se refere à defesa nacional, à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação, no mar aberto e nas hidrovias interiores, e à prevenção da poluição hídrica por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio.

As Capitânicas são subordinadas ao ComDN em cuja área de jurisdição estão localizadas e atuam sob supervisão técnica da DPC no exercício da sua atividade fim. As Delegacias e Agências subordinam-se às Capitânicas, as quais são classificadas em 1ª, 2ª e 3ª classes e as Delegacias em 1ª e 2ª classes, mediante ato do CM, em função da importância militar e das atividades marítimas e fluviais exercidas em suas áreas de jurisdição.

As suas principais tarefas são: cumprir e fazer cumprir a legislação, os atos, as normas, os regulamentos e os procedimentos, nacionais e internacionais, que regulam os tráfegos marítimo, fluvial e lacustre, relativos à salvaguarda da vida humana e à segurança da

navegação, no mar aberto e nas hidrovias interiores, e à prevenção da poluição hídrica por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio; realizar inspeções navais e vistorias; instaurar e/ou conduzir Inquéritos Administrativos referentes aos Fatos e Acidentes de Navegação (IAFN) e Investigações de Segurança de Acidentes e Incidentes Marítimos (ISAIM), de acordo com a legislação específica em vigor; cumprir e fazer cumprir as determinações emanadas dos representantes da AMB, de acordo com as competências que lhes foram delegadas; executar as tarefas de fiscalização necessárias à manutenção da boa ordem do tráfego aquaviário; e seguir as orientações técnicas emanadas da DPC, no que se refere à Segurança do Tráfego Aquaviário (STA), ao Ensino Profissional Marítimo (EPM) e à prevenção da poluição hídrica.

As Capitânicas e Delegacias são dirigidas, respectivamente, por um Capitão dos Portos e por um Delegado, assessorados por um Grupo de Vistoria e Inspeção (GVI), um Conselho de Gestão, uma Seção de Inteligência e uma Assessoria Jurídica. As Agências são dirigidas por um Agente. Nas Capitânicas que possuem Delegacia ou Agência subordinada, o Capitão dos Portos será assessorado também por um Conselho Técnico da Capitania, constituído pelos Delegados e Agentes subordinados, além de outros elementos julgados de interesse pelo Capitão dos Portos. Existe ainda uma Assessoria para assuntos de Tecnologia da Informação (TI). As Capitânicas de 1ª classe compreendem três Departamentos, a saber: Ensino Profissional Marítimo, Segurança do Tráfego Aquaviário e de Apoio.

As CP/DL/AG são OM que executam tarefas de atendimento ao público e prestação de serviços nas áreas da STA e do EPM. Para cumprir o previsto no Decreto nº 6.932/2009, devem expedir suas Cartas de Serviços ao Cidadão, documento que visa informar aos usuários quais são os serviços prestados, como acessar e obter os serviços, quais os compromissos com o atendimento e os padrões de atendimento estabelecidos.

h) SSN

Estruturados em cinco dos nove Distritos Navais, os Serviços de Sinalização Náutica (SSN), são OM subordinadas administrativamente aos ComDN, e cuja supervisão técnica cabe à DHN e ao CAMR. São responsáveis pela assessoria técnica atinente aos assuntos de balizamentos, sinalização náutica, meteorologia, levantamentos hidrográficos e navegação.

i) ComGptPatNav e ComFlot

Na estrutura da AMB, subordinados aos ComDN, encontram-se organizados os Comandos dos Grupamentos de Patrulha Naval (ComGptPatNav) e os Comandos de Flotilhas (ComFlot), os quais dispõem, respectivamente, de Navios-Patrulha (NPa) e Navios-Patrulha Fluviais (NaPaFlu), que normalmente executam tarefas de Patrulha Naval e Inspeção Naval, principais instrumentos para fiscalizar a implementação da legislação vigente.

Com o término da apresentação dos órgãos componentes do Sistema da AMB, concluímos que a sua estrutura encontra-se organizada de forma sistêmica, pois dispõe de um Órgão de Direção-Geral, o EMA, responsável por contribuir para a formulação e condução de políticas nacionais que dizem respeito ao mar e os assuntos relativos aos Organismos Internacionais, Investigação Científica Marinha e Bens Submersos, e um órgão de Direção Setorial, o CON/DGN, responsável pela supervisão das atividades operativas. Para efetuar a supervisão e orientação das atividades técnicas, empregam a DPC e a DHN, Diretorias responsáveis pela elaboração das Normas da AM e OMOT. E dispõe ainda da SECIRM, Representante para a Antártica e os Recursos do mar.

A AM possui a capacidade de estar presente em todo o território nacional, por intermédio da atuação dos nove Distritos Navais, responsáveis pelo principal esforço desenvolvido por meio das suas OM, quais sejam as CP, DL e AG e os ComGptPatNav e ComFlot e seus Navios-Patrolha subordinados. Em todos os DN encontram-se estruturadas Subseções da Autoridade Marítima, conforme já apresentado na alínea c) deste item 2.2.

2.3 Tarefas executadas pela Autoridade Marítima Brasileira

Conforme previsto no Plano Estratégico da Marinha (PEM) – EMA 300, a Marinha do Brasil tem a seguinte Missão:

“Preparar e empregar o Poder Naval, a fim de contribuir para a defesa da Pátria. Estar pronta para atuar na garantia dos poderes constitucionais, e, por iniciativa de qualquer destes, da lei e da ordem; atuar em ações sob a égide de organismos internacionais e em apoio à política externa do País; e cumprir as atribuições subsidiárias previstas em Lei, com ênfase naquelas relacionadas á Autoridade Marítima, a fim de contribuir para a salvaguarda dos interesses nacionais.” (BRASIL, 2008).

Em sintonia com a sua Missão, a MB tem a seguinte visão de futuro:

“A Marinha do Brasil será uma Força moderna, equilibrada e balanceada, e deverá dispor de meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais compatíveis com a inserção política-estratégica do nosso País no cenário internacional e, em sintonia com os anseios da sociedade brasileira, estará permanentemente pronta para atuar no mar e em águas interiores, de forma singular ou conjunta, de modo a atender aos propósitos estatuídos na sua missão.” (BRASIL, 2008)

As Orientações do Comandante da Marinha para 2012 (ORCOM-2012) constituem um documento de referência para o planejamento de curto prazo, previsto na fase básica da Sistemática de Planejamento de Alto Nível da Marinha, e permitem à Alta Administração Naval formular e promover pequenos ajustes ou orientações pontuais ao planejamento, de modo a aprimorar procedimentos e iniciativas que contribuam, objetivamente, para o aprestamento da Força.

Na parte das Orientações Gerais da ORCOM-2012, está previsto que “devem prosseguir a ampliação da presença e da atuação da Marinha na Amazônia e na “Amazônia

Azul” e uma maior aproximação da Instituição com a sociedade brasileira, priorizando a comunicação social em todos os níveis, de modo a aumentar a visibilidade da Força e a eficácia no cumprimento das suas atribuições subsidiárias. Quanto aos aspectos de Pessoal, nosso maior patrimônio, é importante o aprimoramento e a integração dos diversos sistemas de gestão dos recursos humanos. Finalmente, resalto que o presente documento destina-se a orientar e estimular o desempenho da Administração Naval, sempre com foco na missão e tendo como farol a visão de futuro da Marinha”(grifos meus).

Analisando essa orientação, no tocante à visibilidade, podemos afirmar que, sob o enfoque operacional, deveremos estar mais próximos dos anseios da sociedade, os quais se correlacionam mais diretamente com as atribuições subsidiárias, principalmente naquelas desempenhadas por meio do Sistema da AMB, que têm um grande apelo e proporcionam uma grande visibilidade, possibilitando um maior reconhecimento aos trabalhos desenvolvidos pela MB.

Ainda na ORCOM-2012, em relação ao Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário (SSTA), está prevista a “continuidade da reestruturação do SSTA, de modo a ampliar essa vertente das atividades subsidiárias, em consonância com a nova redação da Missão da Marinha, contribuindo para incrementar a presença da MB junto à sociedade”(grifos meus).

A análise desta orientação permite concluir que, na ausência de ameaças externas, é natural que as atividades subsidiárias tenham maior apelo junto à sociedade do que propriamente o preparo e o emprego do Poder Naval. São elas que possibilitam uma maior exposição na mídia, podendo trazer consequências positivas para a MB, contribuindo, mesmo que indiretamente, para o preparo do Poder Naval.

De acordo com o PEM, as principais tarefas da MB relacionadas com a sua atuação como AMB são as seguintes:

- as relacionadas à DHN, especificamente aquelas que contribuam para a navegação segura, como a cartografia, a realização de LH, a sinalização náutica e a meteorologia, a fim de possibilitar o acesso de embarcações a portos e terminais, notadamente em localidades onde estão sendo intensificadas as atividades econômicas de comércio, transporte e turismo;

- participar de projetos direcionados à melhoria de infraestrutura portuária e gestão da construção de portos, tais como a supervisão de sinalização náutica e batimetria em portos e hidrovias e a elaboração de projetos de dragagem de portos e hidrovias;

- acompanhar o tráfego e permanência das embarcações nas AJB, bem como controlar a entrada e saída das embarcações de portos, fundeadouros, atracadouros e marinas;

- realizar o controle da inscrição das embarcações e fiscalização do Registro de Propriedade;

- regulamentar o serviço de praticagem;

- conduzir inquéritos administrativos para apuração dos acidentes e fatos da navegação (IAFN);

- qualificar os profissionais aquaviários, por meio do Ensino Profissional Marítimo (EPM), atividade atribuída à MB, de acordo com a Lei nº 7.573, de 23 de dezembro de 1986;

- determinar os equipamentos que devem ser homologados pelos navios e plataformas, estabelecendo os requisitos necessários;

- no tocante à salvaguarda da vida humana no mar, prestar socorro ao pessoal de todas as embarcações que estiverem navegando no interior da região SAR⁸ atribuída ao Brasil;

- realizar PATNAV, Inspeções Navais e vistorias por pessoal qualificado;

⁸ SAR – *Search and Rescue* – Busca e Salvamento.

- fiscalizar e autuar os navios, plataformas e suas instalações de apoio que desrespeitarem a Lei do Óleo;
- aprimorar as relações funcionais com os órgãos públicos e privados que tratam das atividades da Marinha Mercante e assuntos correlatos;
- elaborar propostas de atualização e aprimoramento da legislação relacionada ao Poder Marítimo e ao Direito do Mar;
- promoção da Política Marítima Nacional, mantendo-a atualizada e em harmonia com as demais políticas nacionais e coadunada com os atos internacionais que lhe são pertinentes;
- promoção da Política Nacional para Assuntos Antárticos, a fim de buscar a efetiva participação de todos os órgãos com atribuições no desenvolvimento das atividades antárticas;
- promoção da Política Nacional para os Recursos do Mar;
- contribuir para a criação da mentalidade marítima na sociedade brasileira, enfatizando a importância do Poder Marítimo para o desenvolvimento nacional; e
- empregar meios navais em PATNAV, a fim de fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos no mar e nas águas interiores, em coordenação com os demais órgãos do poder executivo, federal ou estadual, em razão de suas competências específicas.

Com o objetivo de aumentar a visibilidade da MB e ampliar a vertente das atividades subsidiárias relacionadas ao SSTA, a Alta Administração Naval vem empreendendo uma série de medidas.

No Curso de Política e Estratégia Marítimas (C-PEM) de 2012, foi proferida, em 20 de julho, uma palestra sobre o tema “A Política Marítima Nacional (PMN)” pelo Subchefe de Organização do EMA, Contra-Almirante Roberto Gondim Carneiro da Cunha.

O Almirante Roberto apresentou o documento em vigor, aprovado por meio do Decreto nº 1.265 de 11 de outubro de 1994, e uma proposta de atualização da PMN. À época em que aquela foi aprovada, havia treze Ministérios envolvidos com as suas ações, e na proposta atualizada constam atualmente vinte Ministérios, duas Secretarias, três Agências Reguladoras, o Departamento Nacional de Infraestrutura Terrestre (DNIT) e o Instituto Brasileiro de Meio-Ambiente (IBAMA), o que mostra que, em pouco menos de vinte anos, vários órgãos foram criados pelos sucessivos Governos e possuem, dentre as suas atribuições, envolvimento com os assuntos relacionados com a AM.

Foi ainda apresentado que, com o objetivo de harmonizar e integrar as ações a empreender, foi proposta a criação de uma Comissão Interministerial para Assuntos Marítimos, o que demonstra o interesse da MB em participar do processo decisório para o desenvolvimento do Poder Marítimo Nacional.

O ComOpNav, por meio da Portaria nº 54/2011, de 31 de agosto de 2011, aprovou um novo Regulamento das Capitânicas dos Portos, Delegacias e Agências, por meio da qual efetuou uma modificação em suas estruturas, com a criação dos Conselhos Técnicos e das Assessorias Jurídica e de Tecnologia da Informação, tendo em vista o incremento das demandas advindas da vasta legislação, em especial a ambiental, e o crescente desenvolvimento dos sistemas informatizados criados pela DPC, denominados de sistemas corporativos.

A DGPM, após analisar uma sugestão de reavaliação do período máximo de permanência de militares nas CP, DL e AG, aprovou em 2010 uma alteração nesse período, o qual foi elevado de quatro para seis anos de permanência.

Quanto à reestruturação do SSTA, a MB, desde o ano de 2009, já efetuou a criação ou a elevação das seguintes Capitânicas, Delegacias e Agências:

- Delegacia de Santana (AP) – elevação para CP de 2ª classe;

- Delegacia de Macaé (RJ) – elevação para DL de 1ª classe;
- Delegacia Fluvial de Brasília (DF) – elevação para CP de 3ª classe;
- Agência em Porto Seguro (BA) – elevação para DL de 2ª classe
- Agência em Cuiabá (MT) – elevação para DL de 2ª classe
- Agência Fluvial em Humaitá (AM); - criação de OM;
- Delegacia em Santarém (PA) – elevação para CP de 2ª classe;
- Agência em Aracati (CE) – criação de OM; e
- Agência em Cruzeiro do Sul (AC).

2.4 Síntese

Este capítulo buscou apresentar a vasta legislação nacional e internacional que baliza as atividades relacionadas à atuação da MB como AM, a fim de possibilitar sua conceituação.

Em seguida, foi apresentada a estrutura da AMB, com a descrição dos seus órgãos componentes e suas respectivas atribuições, com o propósito de coletar dados para a análise desse Sistema.

Ao final, pesquisou-se sobre as tarefas executadas por todos os órgãos da AMB e as recentes medidas empreendidas pela Alta Administração Naval para aumentar a visibilidade da MB, bem como para ampliar a vertente das atividades subsidiárias relativas ao SSTA.

3 A FORMAÇÃO DO PESSOAL EMPREGADO NOS ÓRGÃOS DO SISTEMA DA AUTORIDADE MARÍTIMA BRASILEIRA

Neste capítulo será apresentada a atual sistemática de preparação e capacitação do pessoal que é empregado nas organizações componentes do Sistema da AMB.

Os recursos humanos empregados atualmente em todas as OM componentes do Sistema da AMB não possuem, em sua totalidade, uma formação específica, necessária para o pleno exercício das suas funções.

As principais áreas de conhecimento necessárias para o exercício de funções nas áreas da AM são as seguintes:

- a) Hidrografia e Navegação, cuja Organização Militar Orientadora Técnica (OMOT) é a Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), Representante da AM para a Segurança do Tráfego Aquaviário e para Organismos Internacionais, Investigação Científica Marinha e Bens Submersos; e
- b) Assuntos Marítimos e Gestão Ambiental, sob a responsabilidade da OMOT Diretoria de Portos e Costas (DPC), Representante da AM para a Marinha Mercante, Segurança do Tráfego Aquaviário, Meio Ambiente e Organismos Internacionais, Investigação Científica Marinha e Bens Submersos.

Será feita uma análise a respeito da forma como essas OMOT planejam e executam seus processos de formação e capacitação de pessoal.

3.1 A Formação de pessoal na OMOT DHN

No tocante à OMT DHN, a capacitação do pessoal é obtida por meio de Cursos de Aperfeiçoamento e Especialização, para Oficiais e Praças, nas áreas de Hidrografia e

Navegação, as quais englobam conhecimentos e aptidões em Artes Gráficas, Cartografia, Geofísica, Geologia, Hidrografia, Meteorologia, Navegação, Oceanografia e Sinalização Náutica.

Por meio da pesquisa da Ata sobre “Política e Diretrizes do Ensino nas áreas de competência da DHN”, datada de 15 de maio de 1990, foi verificado que o ensino de Hidrografia na MB iniciou-se em 1931, com a criação do Curso de Navegação e Hidrografia para Oficiais. Naquela época a segurança da navegação era a finalidade única da Hidrografia. Em 1957, foi criado o Curso de Adaptação à especialidade em Hidrografia e Navegação para Praças, com a formação da primeira turma em 1960.

Posteriormente, no início dos anos 80, vislumbrou-se a grande importância que as ciências do mar representavam para o sucesso das Operações Navais, e a Missão da DHN foi alterada para “Apoiar as Operações Navais e contribuir para a segurança da navegação”. Após essa ampliação das tarefas, o perfil profissional do hidrógrafo tornou-se bastante complexo, o que determinou a criação de Cursos de Formação Técnica Avançada, Cursos de Subespecialização e Cursos Especiais, Expeditos ou Extraordinários, a fim de atender as novas necessidades da DHN.

Especificamente quanto à formação, atualmente são ministrados os Cursos de Aperfeiçoamento de Hidrografia para Oficiais (CAHO) e, para as Praças, os Cursos de Especialização de Hidrografia (C-Esp-HN), Aperfeiçoamento de Hidrografia (C-Ap-HN), Especialização de Faroleiros (C-Esp-FR) e Aperfeiçoamento de Faroleiros (C-Ap-FR).

A responsabilidade pela aplicação desses Cursos é da Superintendência de Ensino da DHN, cuja Missão é: “Ministrar ou orientar o ensino profissional de formação, de especialização e de aperfeiçoamento do pessoal militar e civil da MB, ligado às áreas de Hidrografia, Oceanografia, Meteorologia, Sinalização Náutica, Sensoriamento Remoto,

Sinalização Náutica e Navegação, a fim de capacitar pessoal para apoiar as Operações Navais e contribuir para a segurança da navegação”. Para cumpri-la, dispõe da seguinte estrutura:

- I – Assessoria de Qualificações Especiais;
- II – Divisão de Ensino;
- III – Núcleo de Ensino à Distância
- IV – Divisão de Alunos
- V - Divisão de Logística Integrada; e
- VI – Divisão de Orientação Educacional e Pedagógica.

A Superintendência de Ensino especifica as diretrizes sobre o emprego dos formandos, os níveis de competência, a adequabilidade dos currículos, a profundidade e abrangência dos cursos, e os padrões de qualidade do ensino ministrado.

Os Cursos para Oficiais e Praças se destinam a formar pessoal para o exercício de funções a bordo dos Navios subordinados à DHN durante os cinco primeiros anos após o término dos cursos. Após o encerramento desse período, os Oficiais e Praças podem ser designados para exercer funções em outras OM, dentre as quais se incluem algumas componentes do Sistema da AMB, tais como os Comandos de Distrito Naval, os Serviços de Sinalização Náutica e as Capitánias, Delegacias e Agências, dentre outros.

3.2 A Formação de pessoal na OMOT DPC

A OMOT DPC é responsável pelas áreas de conhecimento relativas aos Assuntos Marítimos e Portuários, Direito Marítimo, Gestão Ambiental, Segurança do Tráfego Aquaviário e Tecnologia em Sistemas de Navegação.

Diferentemente do que ocorre com as áreas da OMT DHN, que ministra Cursos de formação, especialização e aperfeiçoamento para Oficiais e Praças, a MB não dispõe de uma formação específica para a área da Autoridade Marítima.

A OMOT DPC, especificamente quanto ao STA, é responsável pela capacitação do pessoal designado para servir nas OM do SSTA, ou seja, nas Capitania dos Portos, Delegacias e Agências.

Até meados de 1995, essa capacitação era obtida por meio da realização de um reduzido estágio, realizado nas dependências da DPC. A partir de 1995, passou a ser ministrado um Estágio para Oficiais, no CIAGA, com duração de um mês, em tempo integral. Para as Praças, era realizado apenas um adestramento nas suas respectivas OM (OBINO, 2004, p. 18).

Por meio da Portaria nº 305, de 23 de novembro de 1998, o Comandante da Marinha aprovou e determinou a realização de Estágios Preparatórios para militares da MB nomeados ou designados para servir nas OM do SSTA.

O Estágio Preparatório para Oficiais designados para Capitania, Delegacias e Agências (ESPOC) destina-se a capacitar o Oficial para alcançar um nível de conhecimento suficiente sobre os segmentos inerentes ao Poder Marítimo e à Marinha Mercante, nos âmbitos nacional e internacional. O Estágio consta de duas fases, sendo a primeira um módulo de estudos à distância, com duração máxima de três meses, e a segunda fase presencial, no CIAGA, com duração de quinze dias, com carga horária total de 80h, com a aplicação das seguintes disciplinas:

I – Administração do EPM nas Capitania, Delegacias e Agências – 32h;

II – Vistorias e Inspeção Naval – 32h;

III – Comunicação Social e Atividades de Inteligência – 08h; e

IV – Atendimento ao Público Externo – 08h.

No período de 1999 até o primeiro semestre de 2010, a primeira fase do ESPOC (à distância) era desenvolvida por correspondência, por meio do envio dos módulos e da prova.

Quanto às Praças designadas para as OM do SSTA, o Estágio Preparatório para Praças designados para CP, DL e AG (ESPRAC) destina-se a qualificar as Praças da MB designadas para exercerem funções em OM do SSTA, ministrando conhecimentos sobre os segmentos inerentes ao Poder Marítimo e à Marinha Mercante, bem como familiarizando-as quanto às situações específicas as quais poderão se defrontar. Também é realizada uma fase modular, à distância, e, após a confirmação do resultado satisfatório da sua avaliação e a posterior apresentação na sua OM de destino, é realizada uma fase presencial, eminentemente prática, com carga horária total de 80h, com a aplicação das seguintes disciplinas:

I - Procedimentos nas atividades do Ensino Profissional Marítimo - 24h;

II - Noções de Vistorias, Inspeção Naval e Habilitação de amadores – 40h; e

III - Atendimento ao público externo – 16h.

No ano de 2008, os currículos dos ESPOC e ESPRAC foram alterados pela DPC, a fim de aumentar os seus conteúdos.

Em 2011, a DPC conduziu um Grupo de Trabalho e elaborou o Relatório de Estudo nº 01/2011, com o propósito de identificar dificuldades observadas nas OM do SSTA e melhorar a qualidade dos serviços prestados ao público nas áreas da STA e do EPM.

Uma das sugestões apresentadas foi o aprimoramento da capacitação do pessoal que serve, ou designado para servir nas OM do SSTA, a fim de observar o fiel cumprimento

do previsto na Portaria nº 305/98 do CM, que determina que todos os militares designados para servir naquelas OM façam os respectivos estágios antes de assumirem suas funções.

Foi constatado um significativo número de militares da ativa que estão exercendo atividades nas CP/DL/AG sem estarem qualificados para tal. As porcentagens de Oficiais e Praças da ativa com estágios ESPOC/ESPRAC concluídos eram respectivamente, 88,5% e 68,7%. Apenas onze das 59 CP/DL/AG estavam cumprindo o prescrito na Portaria Ministerial, isto é, dispunham de todos os seus Oficiais e Praças qualificados para as funções e tarefas que exercem, após terem sido aprovados no estágio correspondente.

Foram constatados dois importantes motivos que contribuem para a ocorrência de grande número de Praças exercendo atividades sem estarem qualificados, quais sejam:

- divulgação da designação de militares para servir nas CP/DL/AG ocorrendo fora dos períodos preconizados pela Portaria Ministerial, sem tempo hábil ou oportunidade para serem matriculados nos ESPOC e ESPRAC antes de se apresentarem na CP/DL/AG; e
- o fato de os ComDN não informarem suas movimentações internas de pessoal ao CIAGA, órgão responsável pela matrícula do militar no estágio.

Foi constatado que, frequentemente, a fase prática do ESPRAC dos militares designados para DL/AG é conduzida na própria OM de destino e não na CP em cuja jurisdição estiver localizada a DL/AG, o que contraria as Normas para Coordenação de Estágios Preparatórios destinados a militares da MB nomeados ou designados para CP/DL/AG (NORTEC 44/DPC). Os principais motivos alegados pelas OM foram:

- falta de recursos financeiros necessários ao pagamento de diárias e transporte para apresentação na CP da jurisdição, durante as duas semanas de aplicação da fase presencial do estágio;
- afastamento da Praça de sua DL/AG, por duas semanas, em detrimento das atividades que poderia realizar na sua OM; e

- indisponibilidade de instrutores com a qualidade desejada e durante todo o período previsto na CP responsável por ministrar a fase prática do estágio.

Em relação aos currículos, foi constatada a necessidade da realização de novas modificações, de modo a melhorar sua qualidade, na forma, no conteúdo e no material didático dos assuntos relacionados com o atendimento ao público externo, meio ambiente, poluição hídrica e operação de sistemas corporativos da DPC.

Como a aplicação da fase prática do ESPRAC é ministrada em CP distintas, é desejável que a sinopse seja a mais detalhada possível, a fim de buscar uma padronização, em todo o país, durante a sua condução.

A MB criou, em 2007, uma Habilitação em Segurança do Tráfego Aquaviário (STA), com a exigência de graduação em Engenharia Naval, em Ciências Náuticas pela EFOMM e em Tecnologia em Hidrovias, para os Oficiais do Quadro Técnico, tendo em vista que os conhecimentos proporcionados por essas formações técnicas específicas poderiam contribuir para o aprimoramento do desempenho das CP, DL e AG nas atividades relacionadas com a STA. Foi constatada uma melhoria qualitativa no desempenho das OM do SSTA onde esses Oficiais passaram a servir, fruto da qualificação específica que possuem, contribuindo para o bom andamento dos serviços em que são empregados.

Após analisar o Relatório do Estudo, a DPC efetuou novas modificações nos dois Estágios, em abril de 2012, consolidadas na NORTEC 44/DPC, com o objetivo de melhorar sua qualidade, tanto na forma, substituindo de mídia impressa para Ambiente Virtual de Aprendizagem (AVA), quanto no conteúdo e no material didático dos assuntos concernentes à Gestão Ambiental, Atendimento ao público externo, poluição hídrica e operação de sistemas corporativos da DPC. Foi também melhor detalhada a sinopse da fase prática do ESPRAC, tendo em vista ser ministrada em diversas CP, a fim de alcançar uma padronização.

As cargas horárias das fases presenciais dos Estágios foram mantidas em 80h.

Neste ano, após consulta na sítio da intranet do CIAGA⁹, foi verificado que foram programados dois ESPOC, com 50 vagas cada, nos períodos de FEV a MAI e AGO a NOV, com períodos presenciais em MAI e DEZ. Quanto aos ESPRAC, serão realizadas seis turmas, com 80 vagas cada, nos períodos de MAR a MAI, ABR a JUL (2 turmas), JUN a SET, OUT a DEZ e DEZ a FEV2013.

3.3 Síntese

Este capítulo buscou apresentar a sistemática de formação empregada pela MB para preparar os Oficiais e Praças designados para servir nas OM do Sistema da AMB.

Foi constatado que a OMT DHN dispõe de Cursos de formação, especialização e aperfeiçoamento de Oficiais e Praças.

Quanto à formação especializada para as áreas de interesse da OMOT DPC, a MB não a possui, e, especificamente quanto ao STA, a DPC é responsável pela qualificação de Oficiais e Praças designados para servir em CP, DL e AG, processo realizado por meio da aplicação de estágios, compostos de fases à distância e presencial, estes com carga horária total de 80h.

A análise do processo de formação permite concluir que a falta de padronização afeta os resultados esperados. Sistema significa disciplina, estrutura e padronização, e a AMB necessita que todos os elos da sua corrente sejam fortes e, da mesma forma como em um sistema de franquias, todas as OM devem estar estabelecidas com uma estrutura bem definida, com normas a serem cumpridas, fundamentada na padronização de produtos e serviços.

O próximo capítulo apresentará os processos de formação do pessoal empregados nas tarefas executadas na área da AM e, para tal, foram escolhidas duas outras Marinhas, as

⁹ www.ciaga.mb/cursos/ead/online.htm.

quais empregam o mesmo sistema que a Marinha do Brasil, ou seja, não dispõe de Guarda Costeira para o exercício das atividades da AM.

4 O SISTEMA DA AM E A FORMAÇÃO DE PESSOAL EM OUTROS PAÍSES

Apresentados os conceitos e verificados o ordenamento jurídico da atuação da AM brasileira, a sua estruturação e a sistemática de formação do pessoal necessário para a execução das tarefas pertinentes, passamos a realizar um estudo sucinto de dois modelos de formação de pessoal para a AM, com o propósito de colher subsídios que possam ser aplicados numa perspectiva comparada à formação no Brasil. Verificadas assim vantagens e desvantagens comparativas, será possível delinear preliminarmente um modelo pretendido de formação do pessoal, incorporando experiências exitosas e descartando as que tenham se mostrado ineficazes.

A escolha de cada uma teve uma motivação particular. A portuguesa, devido ao fato da sua grande influência para a estruturação das atividades marítimas no Brasil, desde a época do Império.

Já a chilena foi selecionada por ter uma configuração de forças semelhante à da MB, além de dispor de um grande e extenso litoral.

4.1 Marinha de Portugal

Portugal é um país que possui reduzidas dimensões territoriais, aproximadamente 91.760km², porém sua geografia semi-arquipelágica proporciona a existência de uma extensa costa de 2.800km, resultado da soma do continente e das parcelas insulares (PORTUGAL, 2010, p. 49).

Os espaços marítimos portugueses, por onde confluem importantes e movimentadas rotas marítimas internacionais, ocupam uma área de cerca de 1,7 milhões de km², em que o Estado tem os deveres de garantir a segurança, exercer a sua autoridade e

assegurar uma presença equilibrada. Sua área SAR é de 5.792.740 km² (PORTUGAL, 2010, p. 50).

Em seu site oficial¹⁰, a Marinha Portuguesa relaciona as suas principais funções:

- Defesa Militar e apoio à Política Externa;
- Segurança e Autoridade do Estado; e
- Desenvolvimento Econômico, Científico e Cultural.

A análise dessas funções permite concluir que Portugal adota um modelo balanceado de Poder Naval, a fim de executar uma crescente e diversificada gama de tarefas, naquele país denominado de “Marinha de Duplo Uso” (MONTEIRO; MOURINHA, 2011).

Os autores Nuno Sardinha Monteiro e Antônio Anjinho Mourinha, em seu artigo denominado “Marinha de Duplo Uso: Um conceito pós-moderno de utilização do Poder Marítimo”, argumentam que esse modelo assegura uma atuação militar, inerente à função de Defesa e Apoio à Política Externa, e uma atuação não militar, ligada às funções de Segurança e Autoridade do Estado no mar e de apoio ao Desenvolvimento Econômico, Científico e Cultural.

Este conceito de “Duplo Uso” consta da sua Doutrina Marítima, conforme transcrito a seguir:

“- Ainda assim, existe em Portugal, há dois séculos, um modelo de exercício da autoridade do Estado no mar em que a Marinha tem um papel central, assegurando a atuação como Armada e um vasto quadro de competências usualmente assumido por uma Guarda Costeira. Todavia, num contexto em que existe uma percepção social mais acentuada quanto às questões de segurança em relação às de Defesa, tal fato tem sido moldado e circunstancialmente aproveitado para relativizar o papel da Marinha no âmbito do exercício da Autoridade do Estado no mar. Perante esta realidade ,importa que a Marinha saiba aproveitar as oportunidades da atual conjuntura, superando constrangimentos e explorando as suas potencialidades, para ultrapassar os desafios que se lhe deparam -.” (PORTUGAL, 2011, p. 4-6).

¹⁰ Ver <www.marinha.pt>.

A função fundamental de Segurança e Autoridade do Estado garante o exercício da jurisdição sobre os espaços marítimos nacionais, e compreende a execução das seguintes tarefas:

- Segurança Marítima e salvaguarda da vida humana no mar: Busca e Salvamento, e Prevenção e Combate à Poluição do Mar;
- Vigilância, Fiscalização e Policiamento: Fiscalização dos Espaços Marítimos, a proteção dos recursos e a repressão de ilícitos marítimos; e
- Estados de Exceção e Proteção civil: participação dos meios da Marinha nos Estados de sítio e de emergência e nas atividades de respostas às catástrofes.

O Comando Naval da Marinha Portuguesa está dividido em cinco Comandos de Zona Marítima, quais sejam Norte, Centro, Sul, Açores e Ilha da Madeira.

Além de assegurar atuação militar, o Comando Naval executa tarefas de carácter não-militar, por meio dos seguintes órgãos subordinados:

- o Serviço de Busca e Salvamento Marítimo;
- a Autoridade Marítima Nacional;
- o Instituto Hidrográfico; e
- os órgãos de natureza cultural.

O Sistema da Autoridade Marítima (SAM) foi instituído por meio do Decreto-Lei nº 43/2002, de 2 de março de 2002, que estabeleceu o seu propósito e suas atribuições e definiu a sua estrutura de coordenação.

Criou também a Autoridade Marítima Nacional (AMN), como estrutura superior de administração e coordenação dos órgãos e serviços que, integrados na Marinha, possuem competências ou desenvolvem ações enquadradas no âmbito do SAM.

Historicamente, a autoridade marítima portuguesa se originou na figura seiscentista do patrão-mor, tendo este evoluído institucionalmente para o cargo de Capitão do Porto, no início do século XIX, sendo este já uma entidade com poderes formalizados no porto, no nível de segurança e controle da navegação e proteção do meio marinho. Existem documentos que confirmam a existência de Capitão do Porto em Portugal desde o ano de 1804.

Quanto à Autoridade Marítima Nacional, é a responsável pela administração e coordenação das atividades executadas pela Direção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM) e pelos demais órgãos da Marinha que compõem o Sistema da Autoridade Marítima. O Chefe do Estado-Maior da Armada, na qualidade de Autoridade Marítima Nacional, está subordinado diretamente ao Ministro da Defesa Nacional.

A DGAM é o órgão central da AMN, dotado de autonomia administrativa, responsável pela direção, coordenação e controle das atividades exercidas no âmbito da AMN.

A DGAM é composta pelos seguintes órgãos e serviços:

- os serviços centrais;
- cinco Departamentos Marítimos (Norte, Centro, Sul, Açores e Ilha da Madeira);
- vinte e oito Capitánias dos Portos (vinte no Continente, seis nos Açores e duas na Ilha da Madeira);
- o Instituto de Socorro a Náufragos (ISN);
- a Direção de Faróis (DF);
- a Direção do Combate à Poluição do Mar (DCPM); e
- a Escola da Autoridade Marítima (EAM).

O Diretor-Geral e o Subdiretor-Geral da Autoridade Marítima são, respectivamente e por inerência de funções, o Comandante-Geral e o 2º Comandante-Geral da

Polícia Marítima. Os Chefes dos Departamento Marítimos e os Capitães dos Portos são também Comandantes Regionais e Locais de Polícia Marítima.

A Polícia Marítima é uma força policial armada e uniformizada, dotada de competência especializada nas matérias e espaços legalmente atribuídos ao SAM, e composta por militares da Marinha e agentes militarizados.

As Capitánias dos Portos asseguram a Autoridade do Estado nos espaços marítimos sob sua jurisdição. Estão organizadas por Departamento e são dirigidas por Capitães dos Portos. Integram a sua estrutura as Delegacias Marítimas, como extensões territoriais daquelas.

Os Capitães dos Portos tem competência, no âmbito da AM, do salvamento e socorro marítimos, da segurança da navegação, do exercício de funções de carácter técnico-administrativo, do registro patrimonial de embarcações, da proteção e conservação do domínio público marítimo e da defesa do património cultural subaquático, da pesca e da aquicultura. O Capitão do Porto exerce também o cargo de Comandante da Polícia Marítima.

Quanto ao ensino, a Marinha Portuguesa cumpre um processo contínuo e progressivo de educação, que é constantemente atualizado e aprimorado, a fim de prover ao seu pessoal o conhecimento militar-naval e profissional necessário ao cumprimento de sua missão constitucional.

Especificamente para a execução da função de Segurança e Autoridade do Estado, a Marinha de Portugal dispõe de um Centro de Instrução destinado a proporcionar a habilitação para o exercício de funções operativas e técnicas e para a realização de atividades especializadas na área da Autoridade Marítima, denominado Escola de Autoridade Marítima (EAM).

A EAM é um Centro de Instrução e Formação Profissional, subordinado administrativamente e funcionalmente à DGAM, que desenvolve atividades de ensino,

instrução, investigação, apoio à comunidade e cooperação nacional e internacional, no âmbito do Sistema da Autoridade Marítima.

A EAM possui as seguintes atribuições:

- organizar e ministrar cursos e estágios de formação, aperfeiçoamento, reciclagem e especialização, no âmbito do SAM;
- realizar, coordenar ou colaborar em projetos de investigação e desenvolvimento integrados em objetivos de interesse nacional, designadamente nos domínios da segurança marítima e da preservação ou reposição das condições marítimas ambientais e dos recursos marinhos; e
- colaborar ou participar em projetos de cooperação nacional e internacional, especialmente com os países de língua portuguesa.

Tem como missão principal garantir e promover a formação técnico-profissional do pessoal afeto aos serviços da AMN. A EAM ministra formação por meio de quatro núcleos de formação:

- Núcleo de Formação de Autoridade Marítima
- Núcleo de Formação de Polícia Marítima
- Núcleo de Formação de Faroleiros
- Núcleo de Formação de Socorro a náufragos

O Núcleo de Formação de Autoridade Marítima destina-se à formação de quadros de chefia e administrativos dos componentes regionais e locais da AMN, sendo também responsável pelo planeamento e execução das atividades de aperfeiçoamento e atualização do pessoal que presta serviços nos órgãos da AMN.

O Núcleo de Formação da Polícia Marítima destina-se à formação dos quadros e agentes da Polícia Marítima, sendo também responsável pelo planeamento e execução das

atividades de formação inicial, progressão na carreira, aperfeiçoamento e atualização do pessoal que presta serviço na Polícia Marítima.

O Núcleo de Formação de Faroleiros, para formação de pessoal que desempenha funções no âmbito da sinalização e balizamento marítimos, sendo responsável pelo planejamento e execução das atividades de formação inicial, progressão na carreira, aperfeiçoamento e atualização do pessoal que executa tarefas nessas áreas.

O Núcleo de Formação de Socorro a Náufragos destina-se à atualização dos conhecimentos necessários para as tripulações das embarcações salva-vidas, formação de monitores e nadadores de salvamento, sendo também responsável pelo planejamento e execução das atividades de formação inicial, aperfeiçoamento e atualização das tripulações das embarcações salva-vidas e dos monitores de natação de salvamento.

Os cursos de formação disponíveis atualmente na EAM, situada na Base Naval de Lisboa, são os seguintes, com as respectivas cargas horárias:

- Curso de Aperfeiçoamento em Autoridade Marítima para Oficiais – tem por finalidade fornecer aos Oficiais nomeados a exercerem os cargos de Chefe de Departamento Marítimo, Capitão do Porto e Adjuntos de Capitães dos Portos os conhecimentos necessários para o exercício das funções inerentes aos cargos, com uma carga horária total de 88 dias úteis;

- Curso de Escrivão – tem por finalidade fornecer aos civis assistentes administrativos as informações e orientações relativas às principais atividades exercidas neste cargo, e possui uma carga horária total de 20 dias úteis;

- Curso de Patrão-Mor – tem a finalidade de fornecer aos Oficiais e Sargentos superiores nomeados a exercerem cargos nas Capitánias e Delegacias Marítimas os conhecimentos necessários ao desempenho nestes cargos, com uma carga horária total de 20 dias úteis;

- Curso de Formação de Agentes da Polícia Marítima para Oficiais e Praças – é o curso de ingresso na carreira e tem uma estrutura dividida em três áreas: formação geral, formação técnico-profissional e formação complementar, com uma carga horária total de 462 dias úteis;

- Curso de Promoção a Subchefe da Polícia Marítima – é o curso de progressão na carreira e tem uma estrutura curricular dividida em quatro áreas: formação cultural, formação psicossocial, formação técnico-profissional e formação complementar, e possui uma carga horária total de 252 dias úteis.

A EAM ministra ainda os seguintes Cursos de atualização:

- Código do Procedimento Administrativo;
- Código Penal;
- Código de Processo Penal;
- Direito Comercial Marítimo;
- Direito do Mar; e
- Direito Registral.

A análise da formação de pessoal na área da AM em Portugal permite concluir que existe uma especialização para todo o pessoal que executa as tarefas atinentes à AM, quais sejam Oficiais, Praças e Servidores Civis, por meio da aplicação de cursos de Carreira, em caráter presencial, realizados em Centro de Instrução próprio, com significativas cargas horárias, cuja finalidade principal é promover uma formação técnico-profissional de qualidade, com o objetivo de otimizar a articulação da Marinha com as entidades externas em matéria de interesse comum e perseguir a política de qualificação de pessoal, consolidando a

qualidade e a abrangência do ensino e da formação técnica-profissional ministrada na área da AM.

4.2 Marinha do Chile

O Chile é um país essencialmente marítimo. O mar é vital para o seu desenvolvimento e fundamental para a subsistência da sua população (CHILE, 2009, p. 3).

O território continental e as ilhas oceânicas do Chile, com uma superfície total de 757.000 km², projetam um Mar territorial e uma Zona Econômica Exclusiva de 3,7 milhões de km², o que equivale a cinco vezes o tamanho do seu território.

À semelhança do que ocorre no Brasil, as atividades marítimas estão crescendo em um ritmo muito acelerado, e de acordo com a Doutrina Marítima do Chile, está previsto um incremento da ordem de 350% em relação às observadas no ano de 2000 (CHILE, 2009, p. 37).

A Doutrina Marítima, denominada “O Poder Marítimo Nacional”, foi publicada em 5 de junho de 2009. É um documento de fácil acesso e disponível na internet¹¹.

A Marinha chilena relaciona três funções básicas:

- Operações militares de guerra;
- Operações Militares de não-guerra; e
- Funções de contribuição para o Desenvolvimento socioeconômico nacional.

As atividades concernentes à Autoridade Marítima se incluem nas funções de contribuição para o desenvolvimento socioeconômico nacional, que abrangem: Busca e resgate; Segurança da navegação; Conhecimento e investigação marítima; Fiscalização e controle; Proteção de recursos marítimos vivos; Assistência humanitária e Mitigação de

¹¹ http://www.armada.cl/prontus_armada/site/artic/20091020/asocfile/20091020181103/doctrina_maritima.pdf

catástrofes nacionais; Alerta de tsunamis; Interceptação Marítima; Apoio a áreas isoladas e ilhas; Promoção de interesses marítimos; Apoio a outros organismos do Estado; Desenvolvimento da Indústria Naval; e Proteção da identidade e cultura nacional.

A Autoridade Marítima Nacional do Chile, de acordo com o art. 142 da Lei de Navegação nº 2.222, de 21 de maio de 1978, dentre outras funções, cumpre por lei a segurança marítima, a proteção da vida humana no mar e a prevenção do meio ambiente marinho, a qual é exercida pela Armada do Chile, através da Direção-Geral do Território Marítimo e da Marinha Mercante (DGTMMM), como Órgão de Direção Técnica superior, e os Comandos-em-Chefe das Zonas Navais, como Autoridades Marítimas Locais.

A fim de executar suas tarefas, a DGTMMM emprega um sistema de comando e controle denominado “Sistema Integrado de Administração do Bordo Costeiro” (SIABC).

No Planejamento do Desenvolvimento Institucional, a Armada Chilena busca definir suas estruturas, a quantidade de meios navais e de pessoal necessários para cumprir a sua Missão, nos curto, médio e longo prazos. Esse desafio é enfrentado com base na estruturação de um Poder Naval que conjugue de forma equilibrada os domínios físico, da informação e do conhecimento, sempre presentes nas operações marítimas, e assumindo adicionalmente que se deve lograr eficácia com cada vez menos pessoal e com menos custo, porém com eficiência.

O domínio do conhecimento é representado pela formação, preparação e motivação do seu pessoal, para fazer o melhor uso dos meios físicos e de informação que tem à sua disposição.

Quanto à formação profissional dos Oficiais, a Marinha chilena possui a especialização de “Oficial de Litoral”.

Esses Oficiais comandam as Lanchas de Patrulha da Polícia Marítima e administram o funcionamento das Capitania dos Portos, Governanças Marítimas e demais

entidades e organismos dependentes da DGTMMM. Eles têm a função de controlar os espaços marítimos e as águas interiores do país, salvaguardando a vida humana no mar e nos espaços aquáticos, fiscalizando o cumprimento das leis e acordos internacionais que dizem respeito ao mar e protegendo os interesses marítimos que contribuem para o desenvolvimento nacional.

Essas complexas tarefas compreendem o exercício de funções de Polícia Marítima, a exigência do cumprimento de todas as leis e regulamentos inerentes às atividades marítimas, o exercício do controle do tráfego marítimo, o zelo pela segurança da navegação e a proteção da vida humana no mar, o correto funcionamento da sinalização náutica, o controle da contaminação das águas jurisdicionais pelos Centros de Descontaminação marítima, a operação dos Centros de Busca e resgate marítimos, o controle da formação profissional dos Oficiais e tripulantes da Marinha Mercante e de Pesca e o exercício da administração da faixa costeira.

Os Oficiais de Litoral, ainda na Escola Naval, notadamente nos 3º e 4º anos, têm a oportunidade de aprender disciplinas inerentes às futuras atividades, quais sejam Estabilidade, Legislação Marítima, Administração Marítima, Polícia Marítima, Interesses Marítimos e Metodologia de Investigação, além do ensino continuado e regular do idioma inglês.

Após se formarem na Escola Naval e cumprirem o período de formação profissional aplicada no Navio-Escola “Esmeralda”, cumprem três anos de prática profissional nas Governanças Marítimas, nas Capitania dos Portos e nas Lanchas da Autoridade Marítima distribuídas ao longo do litoral e do território insular do Chile.

Posteriormente, os Oficiais de Litoral complementam seus estudos superiores e de especialização em Administração Marítima, na Academia Politécnica Naval. Como Oficiais especializados, com o título profissional de Engenheiros em Administração Marítima, têm a

possibilidade de realizar cursos de pós-graduação em diversos âmbitos, destacando-se os de legislação marítima nacional e internacional, em universidades do país e estrangeiras, para o desempenho em cargos na DGTMMM e na Organização Marítima Internacional (IMO).

Os Oficiais de Litoral podem ascender até o posto de Contra-Almirante e integrar o Alto-Comando da Marinha Chilena, ocupando os cargos de Diretor de Segurança e Operações Marítimas e Diretor de Interesses Marítimos.

No tocante às Praças, denominadas “Gente do Mar” na Marinha Chilena, dispõem também de especialização, que pode ser obtida, na área de Litoral, por meio dos cursos técnicos de nível superior nas áreas de Administração Marítima e Sinalização Náutica, na Academia Politécnica Naval, no Campus Jaime Charles, que agrupa as Escolas de Litoral e Infantaria de Marinha.

A missão da Escola de Litoral e Faróis é dotar a DGTMMM de pessoal especializado para desempenhar a tarefa de controle da segurança marítima em todo o território nacional. A Escola tem 160 anos de existência e, desde o ano de 1986, passou a atender a necessidade institucional de contar com Oficiais e Praças especialistas na área de Segurança Marítima, como consequência do maior grau de atividades no âmbito dos interesses marítimos.

A análise da formação de pessoal na área da AM na Marinha do Chile permite concluir que a profissionalização, no caso dos Oficiais, se inicia ainda na Escola Naval, quando é proporcionada a opção de voluntariado para ser um “Oficial de Litoral”. A formação inclui o aprendizado, dentre outras, das disciplinas afetas à área da AM, tais como Legislação Marítima, Administração Marítima, Interesses Marítimo e Metodologia de Investigação, e é complementada posteriormente por meio do embarque por um período de três anos nas unidades afetas à AM e, numa etapa seguinte, pela realização de uma pós-graduação na

Academia Politécnica Naval, a fim de possibilitar o exercício de funções na DGTMMM e na IMO.

Quanto às Praças, a Armada Chilena dispõe também, na Academia Politécnica Naval, de um Centro de Instrução denominado Escola de Litoral e Faróis, onde são formados, nos cursos técnicos de nível superior, os especialistas que exercerão funções na área da AM.

4.3 Síntese

Este capítulo apresentou aspectos relevantes dos processos de formação do pessoal empregados nas Autoridades Marítimas de Portugal e do Chile, os quais possuem uma especialização para os seus Oficiais e Praças. Em ambos, a formação é realizada em Centros de Instrução próprios e, em especial no Chile, a formação da carreira de “Litoral” para os Oficiais se inicia ainda na Escola Naval.

Os dois países estudados possuem grandes áreas de águas jurisdicionais, dispõem de extensas costas e uma intensa gama de atividades marítimas, e a formação dos recursos humanos necessários para o exercício das funções afetas à Autoridade Marítima é bastante especializada, realizada por meio da aplicação de cursos presenciais com expressivas cargas horárias.

5 DESAFIOS E PERSPECTIVAS PARA A AMB

Tendo em vista o crescente e constante incremento das atividades marítimas no Brasil, o desafio da AMB será o de acompanhar com eficiência e eficácia esse ritmo de expansão, associado à crescente ampliação do número de leis, convenções e códigos internacionais, o que tem requerido grande esforço e muita dedicação de todo o pessoal empregado na execução das tarefas concernentes à AMB, a fim de contribuir para a manutenção e o fortalecimento da imagem de excelência que o nosso País desfruta na comunidade marítima internacional.

Como decorrência da Estratégia Nacional de Defesa (END), promulgada em 2008 e revisada em 2012, que atribuiu elevada prioridade à defesa e segurança das Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), a MB preparou o seu Plano de Articulação e Equipamento (PAEMB), o qual, juntamente com os Planos do Exército e da Força Aérea Brasileira, foi consolidado no MD, em um único Plano denominado de Plano de Articulação e Equipamento da Defesa (PAED).

No tocante às atividades desenvolvidas pelas organizações que compõem o Sistema da AMB, a MB identificou a necessidade do prosseguimento da reestruturação do SSTA, por meio da criação e reclassificação de diversas OM, em especial na região amazônica, devido às peculiaridades e as grandes distâncias envolvidas naquela região.

Com essa reestruturação, a MB torna mais efetiva a execução das suas atribuições legais concernentes às atividades a cargo da AM e assume uma maior presença em todo o território nacional.

Desta forma, constam no PAED projetos de elevação e criação de cerca de 60 OM do SSTA, que compõem o Sistema da AMB, assim distribuídas: duas CP, quatorze DL e quarenta e quatro AG, bem como a construção e incorporação de cerca de trinta Navios-

Patrulha, necessários para executar as tarefas de fiscalização das AJB, durante as ações de Patrulha Naval e Inspeção Naval.

Este acréscimo significativo de novas CP, DL e AG, assim como novos NPa, demandarão a necessidade de recursos humanos para o seu guarnecimento.

Segundo o Diretor-Geral do Pessoal da Marinha, Almirante-de-Esquadra Luiz Fernando Palmer Fonseca, durante palestra ministrada no Curso de Política e Estratégia Marítimas (C-PEM) de 2012, em 10 de maio, os números evidenciam que a força de trabalho na MB praticamente não evoluiu nos últimos 40 anos e, ao longo desse período, as tarefas cresceram. Comentou ainda que ocorrerá uma mudança na carreira da Praças a partir de 2014, com a alteração dos interstícios de planejamento, o que resultará na diminuição do tempo decorrido, de 14 para 10 anos, desde o ingresso na MB, como Aprendiz-Marinheiro e Grumete, até o término do Curso de Especialização, com a obtenção da graduação de Cabo. Esta medida possibilitará que a MB disponha de um maior período de serviço ativo dos seus Praças já especializados.

Conforme já descrito na moldura legal, outro desafio é referente à nova atribuição do poder de polícia estabelecida pela Lei Complementar 136/2010, a qual requer uma qualificação especializada para os militares que guarnecem os Navios-Patrulha e as embarcações empregadas pelas OM do SSTA, de modo a uniformizar as ações da MB durante as PATNAV e as Inspeções Navais, a fim de padronizar os procedimentos de abordagem e inspeção e, eventualmente, no emprego da força. A qualificação deverá abranger, além dos aspectos legais, conhecimentos básicos necessários para a identificação de substâncias psicotrópicas e entorpecentes.

Outro desafio está relacionado com os empreendimentos petrolíferos brasileiros no mar. No Curso de Política e Estratégia Marítimas (C-PEM) de 2012, foi proferida, em 30 de julho, uma palestra sobre o tema “A Política Energética Nacional” pelo Secretário de

Planejamento e Desenvolvimento Energético do Ministério das Minas e Energia, Sr. Altino Ventura Filho.

O Sr. Altino comentou que, mesmo com a recente redução das expectativas de aumento da produção de petróleo no mar, devido ao ajuste realizado pela Petrobras no seu Plano de Negócios 2012-2016, o crescimento desse setor será expressivo, o que acarretará em uma maior ação de presença da MB e dos demais órgãos fiscalizadores da atividade petrolífera, tendo em vista a possibilidade da ocorrência de impactos ambientais, tal como ocorrido recentemente na área do pré-sal.

Outro desafio está relacionado ao potencial de crescimento de algumas atividades marítimas, tais como o turismo e lazer náuticos, a navegação de cabotagem, a pesca e aquicultura, dentre outros, decorrente dos investimentos do Governo Federal nessas áreas, pois compete à MB as atribuições de garantir a segurança do tráfego aquaviário, a salvaguarda da vida humana e a prevenção da poluição hídrica.

5.1 A formação do pessoal precisa ser aprimorada?

Nesse item, será apresentada a resposta para a seguinte questão: é necessário aprimorar a formação do pessoal empregado pelas OM componentes do Sistema da AMB?

Para tal, serão utilizados os conhecimentos obtidos pelas pesquisas efetuadas nos processos de formação do pessoal das OMOT DHN e DPC e das Marinhas de Portugal e do Chile, a fim de integrá-los com os desafios identificados para a atuação da AMB.

O incremento das atividades marítimas no Brasil, em especial na última década, associado ao seu potencial de crescimento, permite vislumbrar que as tarefas executadas pelos órgãos do Sistema da AMB sofrerão um grande incremento.

Na base de qualquer sistema está posicionado os seus recursos humanos. Apesar das várias medidas empreendidas nos últimos anos pela MB para aperfeiçoar a capacitação do pessoal empregado nas atividades da AMB, não está sendo possível acompanhar o ritmo de crescimento das atividades subsidiárias.

Considerando que é crucial prover a segurança da navegação aquaviária, implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos, no mar e nas águas interiores, e contribuir para a formulação e condução de políticas nacionais relacionadas ao mar, a atuação eficaz e eficiente da AMB serve não apenas para o conhecimento do nosso público interno, mas também para justificar, junto ao governo e ao povo brasileiro, o emprego da MB

Pode-se concluir que existe motivo suficiente para o aprimoramento da formação do pessoal do Sistema da AMB.

5.2 Proposta de aprimoramento

Conforme previsto no Decreto nº 6.883, de 26 de junho de 2009, que regulamentou a Lei nº 11.279, de 9 de fevereiro de 2006, que dispõe sobre o ensino na MB, esta mantém o Sistema de Ensino Naval (SEN), destinado a capacitar o pessoal militar e civil para o desempenho, na paz e na guerra, dos cargos e funções previstos em sua organização.

O ensino na MB obedece a processo de educação contínuo e progressivo, constantemente atualizado e aprimorado, desde a formação inicial até os níveis mais elevados de qualificação, visando prover o pessoal da Marinha do conhecimento básico, profissional e militar-naval necessário ao cumprimento de sua missão constitucional.

Esse processo atenderá a sucessão periódica de estudos e práticas, com exigências sempre crescentes, desde a iniciação até os padrões mais apurados da técnica, da aptidão e da cultura profissional e geral.

De acordo com o Decreto nº 6.883, os Estágios de Qualificação para Oficiais (ESPOC) e Praças (ESPRAC), são considerados atividades de ensino naval, pois são estágios realizados em OM que, por compreenderem o ensino sistemático de disciplinas, com estrutura curricular, possam ter equivalência a cursos. Nesse caso, os estágios são gerenciados pelo CIAGA, o qual, de acordo com o mesmo decreto, é um estabelecimento de ensino organizado sob critérios que assegurem a plena utilização dos seus recursos naturais e humanos, e conduzidos nas modalidades presencial ou “à distância”.

Apesar dos constantes aprimoramentos para a sua aplicação, efetuados pela DPC, desde a criação dos Estágios, em 1999, o que se observa é que a carga horária disponível, principalmente a da fase presencial, de 80 horas, é insuficiente para apresentar toda a vasta legislação internacional e nacional e capacitar o pessoal para o exercício de funções afetas à AM, pois são atividades cada vez mais complexas e com uma significativa gama de conhecimentos específicos, tais como o registro e inscrição de embarcações, as atividades de Inspeção Naval, a condução de Inquéritos Administrativos de Fatos e Acidentes da Navegação, a operação de Sistemas Corporativos, o exercício da polícia administrativa naval com poderes para repressão de ilícitos, o descumprimento de normas ambientais, dentre outros, com potencial para gerar efeitos jurídicos e influências econômicas em importantes segmentos nacionais.

É importante que seja estudada a implantação de um corpo técnico especializado, notadamente em Direito Marítimo, Direito do Mar, Gestão Ambiental, Legislação Marítima, Tecnologia da Informação e Administração, para que todas as OM do Sistema da AMB possam estar melhores capacitadas para conduzir os principais assuntos relacionados ao tema, os quais são normalmente decorrentes de iniciativas dos diversos Ministérios e Autarquias que dizem respeito à nossa Política Marítima, e ainda das deliberações da IMO, que tem discutido assuntos que definem competências e procedimentos padronizados

internacionalmente para o trato de questões fundamentais de salvaguarda da vida humana, segurança da navegação e proteção do meio ambiente, decorrentes de análises científicas voltadas para a redução estatística da probabilidade de ocorrência de acidentes marítimos.

Caso sejam atendidas as propostas de aprimoramento da formação do pessoal, com a criação de cursos de aperfeiçoamento de Oficiais e de especialização de Praças, e ainda uma maior quantidade de cursos constantes do Plano de Capacitação de Pessoal (PLACAPE) atinentes à OMT DPC, são vislumbrados os seguintes benefícios decorrentes:

- com uma formação especializada, os estágios ESPOC e ESPRAC seriam aplicados posteriormente, na ocasião da apresentação dos Oficiais e Praças em suas OM, que utilizariam esse período como ambientação, para apresentar as características das suas respectivas áreas de operação, suas normas internas e seus sistemas corporativos;

- disponibilidade de recursos humanos capazes, motivados e dedicados às suas atribuições específicas, com elevada produtividade;

- aumento da capacitação dos militares para atuar na prevenção e no combate à poluição no mar e em águas interiores;

- aumento da capacidade de resposta à incidentes de poluição, ocasionados por derramamento de óleo e seus derivados;

- ampliação da capacitação das OM com relação ao Sistema de Gestão Ambiental;

- aprimoramento das ações relativas à fiscalização do cumprimento de leis e regulamentos no mar e em águas interiores, especialmente nos Distritos Navais, onde são efetuados os esforços principais relativos às atividades da AMB. Cabe ressaltar a importância dos ComDN disporem de Oficiais e Praças capacitados para exercer suas funções na Subseção de Autoridade Marítima;

- possibilidade de inclusão de militares com formação específica na área da AM nas Tabelas de Lotação dos Navios-Patrolhas, a fim de prover o aprimoramento da

qualificação das tripulações dos Navios empregados nas ações de Patrulha Naval (PATNAV) e Inspeção Naval (IN);

- aprimoramento da capacitação dos militares destacados de outras OM, não pertencentes ao SSTA, para atender às demandas específicas das Operações Verão, operações de intensificação da atividade de fiscalização do tráfego aquaviário, normalmente realizadas em todo o Brasil nos meses de dezembro a março, e que proporcionam a oportunidade da MB aumentar a sua visibilidade;

- aprimoramento da qualidade de atendimento ao público externo nas OM do SSTA, em cumprimento ao previsto na Carta de Serviços ao Cidadão;

- aprimoramento dos serviços oferecidos à comunidade náutica, relacionados na Carta de Serviços ao Cidadão, como a simplificação de procedimentos burocráticos e rapidez na expedição de documentos de aquaviários e amadores;

- aprimoramento da cooperação com entidades privadas e órgãos do Poder Executivo Federal, Estadual e Municipal, em áreas que possam contribuir para a implementação das leis e regulamentos nas AJB, em especial os relacionados à execução dos Planos de Gerenciamento Costeiro/Fluvial estaduais e municipais;

- aprimoramento das PATNAV e IN realizados nos campos marítimos de produção de petróleo e gás natural;

- como o Sistema de Ensino Naval dispõe de uma Avaliação Pós-escolar, a aplicação de um curso de formação proporciona a realimentação desse processo, por meio da realização de uma avaliação, com o propósito de analisar possíveis deficiências, verificar aspectos positivos no curso, e se os militares estão capacitados a desempenhar suas funções nas OM da AMB;

- a avaliação do SEN constitui-se em processo de investigação contínuo e dinâmico da realidade acadêmica dos estabelecimentos de ensino, tendo como propósito

fornecer subsídios que contribuam para elevar a qualidade da capacitação oferecida ao pessoal da MB; e

- o aprimoramento da formação proporciona que a mesma seja realizada em um Centro de Instrução da MB, com a possibilidade de emprego da estrutura pedagógica existente, pois os Serviços de Orientação Educacional e Pedagógica auxiliam no processo ensino-aprendizagem.

Por mais bem estruturada que a AMB esteja, não conseguirá atender com eficácia, eficiência e efetividade aos desafios impostos sem dispor de pessoal especializado. A potencialização da produtividade dos recursos humanos dessa área requer uma formação específica.

5.3 Síntese

Por fim, encerrando este capítulo e a pesquisa como um todo, pode-se afirmar que a formação do pessoal que executa tarefas afetas à Autoridade Marítima brasileira necessita ser aprimorada.

Esta afirmação é decorrente da constatação de que um curso com carga horária de 80h não é suficiente para capacitar os recursos humanos que exercerão suas funções nas OM do Sistema da Autoridade Marítima, com eficácia, eficiência e efetividade, tendo em vista a diversidade de assuntos decorrentes da vasta legislação internacional e nacional relacionados com as atribuições da AM.

6 CONCLUSÃO

As perspectivas mundiais para o século XXI indicam o crescimento da importância do mar como resultado da globalização, particularmente da sua vertente comercial. Com uma história preponderantemente marítima, o Brasil tem seu futuro conectado às AJB, as quais possuem enormes importâncias estratégica e econômica, e cabe à MB a responsabilidade de garantir sua defesa e segurança.

Sob a inspiração do Vice-Almirante Hilton Berutti, que exortava a todos a que meditassem sobre a importância de um significativo Poder Marítimo, a presente monografia pretendeu atingir o seguinte propósito: verificar a adequabilidade da formação e capacitação do pessoal empregado nas tarefas concernentes ao Sistema da Autoridade Marítima, sugerindo, se fosse o caso, aprimoramentos para essa sistemática.

O estudo realizado foi sendo conduzido por etapas que se complementaram, para que, ao final do trabalho, se pudesse ter base suficiente para verificar sua adequabilidade e, caso necessário, sugerir aprimoramentos na sistemática de formação e capacitação do pessoal do Sistema da Autoridade Marítima.

Na primeira etapa foi realizada a pesquisa de elementos fundamentais da Autoridade Marítima. Assim, foram identificados conceitos básicos da legislação vigente e da estrutura da AMB.

No capítulo seguinte, foi estudada a sistemática de formação e qualificação do pessoal que serve nas Organizações militares componentes do Sistema da AMB.

Na etapa seguinte, a pesquisa debruçou-se sobre o Sistema da Autoridade Marítima das Marinhas dos seguintes países: Portugal e Chile. Foram identificadas as suas funções básicas e os seus processos de formação do pessoal para o exercício de funções na área da Autoridade Marítima. Os seguintes pontos de convergência foram constatados: o

destaque crescente das atividades marítimas e do emprego das marinhas em atividades relacionadas ao bom uso do mar, como o provimento da segurança do tráfego aquaviário e a implementação e fiscalização do cumprimento de leis e regulamentos.

O capítulo seguinte corrobora as conclusões parciais de seus predecessores. Foram utilizadas as observações extraídas das pesquisas efetuadas para basear sua afirmação de que a formação e a capacitação do pessoal precisam ser aprimoradas e, posteriormente, as sugestões para o seu implemento. O motivo para esse aprimoramento passa pelo fato de que a atual sistemática de formação e capacitação não abrange o amplo espectro de tarefas executadas pelo Sistema da AMB presentemente, e, menos ainda, a demanda futura.

Dessa forma, a pesquisa atingiu o seu propósito, ao constatar que a atual sistemática de formação e capacitação do pessoal não é adequada para o Sistema da AM , e ao sugerir seu aprimoramento.

Este aprimoramento da formação, bem como o próprio estudo do tema, deve contribuir para o aperfeiçoamento do Poder Marítimo brasileiro ao longo deste século XXI.

REFERÊNCIAS

BARBOSA JÚNIOR, Ilques. **A Marinha Mercante Nacional**. Palestra ministrada para o Curso de Política e Estratégia Marítimas da Escola de Guerra Naval. Rio de Janeiro, 04 jun. 2012

BERUTTI, Hilton. **O Brasil e suas Responsabilidades no Atlântico Sul**. Rio de Janeiro: Diretoria de Portos e Costas, 1972.

BRASIL. Comando da Marinha. **Portaria nº 156/MB, de 3 de junho de 2004**. Estabelece a Estrutura da Autoridade Marítima e delega competências aos Titulares dos Órgãos de Direção Geral, de Direção Setorial e de outras Organizações Militares da Marinha, para o exercício das atividades especificadas. Disponível em: <http://www.dpc.mar.mil.br/sta/legislação/index.htm#lei>>. Acesso em: 13 jun.2012.

_____. **Plano de Articulação e Equipamento da Marinha do Brasil**. Brasília, D.F., 2009.

_____. **Instrução Normativa nº 1 / MB/MD, de 7 de junho de 2011**. Conceito para a expressão "Águas Jurisdicionais Brasileiras perante a Marinha do Brasil Brasília, D.F., 2011.

BRASIL. **Decreto nº 6.703, de 18 de dezembro de 2008**. Aprova a Estratégia Nacional de Defesa. Brasília, D.F., 2008.

BRASIL. Estado-Maior da Armada. Publicação EMA-300. **Plano Estratégico da Marinha – PEM**. 2ª Rev. Brasília, D.F., 2008.

BRASIL. Gabinete do Comandante da Marinha. **Circular nº 01/12, de 11 de janeiro de 2012. Divulga as Orientações do Comandante da Marinha**. Disponível em: <<http://www.gcm.mb>>. Acesso em: 27 mar.2012.

BRASIL. **Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997**. Dispõe sobre a Segurança do Tráfego Aquaviário e dá outras providências. Disponível em: <http://www.dpc.mar.mil.br/sta/legislação/index.htm#lei>>. Acesso em: 15 mar.2012.

_____. **Lei Complementar nº 97, de 09 de junho de 1999**. Dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil/Leis/LCP97.htm>>. Acesso em: 23 mar.2012.

_____. **Lei nº 9.966, de 28 de abril de 2000.** Dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. Disponível em: <http://www.dpc.mar.mil.br/sta/legislação/index.htm#lei>>. Acesso em: 14 jul.2012.

_____. **Lei Complementar nº 117, de 02 de setembro de 2004.** Altera a Lei Complementar nº 97, de 09 de junho de 1999, que dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas, para estabelecer novas atribuições subsidiárias. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil/Leis/LCP97.htm>>. Acesso em: 17 mai.2012.

_____. **Lei Complementar nº 136, de 25 de agosto de 2010.** Altera a Lei Complementar nº 97, de 09 de junho de 1999, que dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas, para criar o Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas e disciplinar as atribuições do Ministro de Estado da Defesa. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 26 ago. 2010, Seção 1, p, 1. Disponível em: <http://www2.camara.gov.br/legin/fed/leicom/2010/leicomplementar-136-25-agosto-2010-608087-norma-pl.html>>. Acesso em: 28 mai.2012.

CHILE. Armada de Chile. **Doctrina marítima:** el poder marítimo nacional. Valparaíso: 2009. Disponível em: <http://www.armada.cl/prontus_armada/site/artic/20091020/asocfile/20091020181103/doctrina_maritima.pdf>. Acesso em 15 jul.2012

CUNHA, Roberto Gondim Carneiro da. **A Política Marítima Nacional.** Palestra ministrada para o Curso de Política e Estratégia Marítimas da Escola de Guerra Naval. Rio de Janeiro, 20 jul. 2012

FERNANDES, Luiz Philippe da Costa; OLIVEIRA, Lucimar Luciano de. **O Brasil e o Mar no Século XXI:** Relatório aos tomadores de decisão do País. 2. ed. Rio de Janeiro: Centro de Excelência para o Mar Brasileiro, 2012.

FONSECA, Luiz Fernando Palmer. **A DGPM.** Palestra ministrada para o Curso de Política e Estratégia Marítimas da Escola de Guerra Naval. Rio de Janeiro, 14 jun. 2012.

FRANÇA, Junia Lessa; VASCONCELLOS, Ana Cristina de. **Manual para normalização de publicações técnico-científicas.** 8. ed. Belo Horizonte: UFMG, 2007.

MARINHA DO BRASIL. Diretoria de Portos e Costas. **Ofício nº 01-1 (RESERVADO), de 10 de março de 2011. Relatório de Estudo nº 01/2011.** Rio de Janeiro, 2011.

MONTEIRO, Nuno Sardinha; MOURINHA, Antonio Anjinho. Marinha de Duplo Uso: Um conceito pós-moderno de utilização do poder marítimo. **Jornal Defesa e Relações Internacionais**. Lisboa: Fev.,2011. Disponível em : http://www.jornaldefesa.com.pt/conteudos/view_txt.asp?id==865>. Acesso em 27 jul. 2012.

OBINO, José Luiz Feio. A Guarda Costeira Brasileira. Como repensá-la. **Revista do Clube Naval**. Rio de Janeiro, n° 329, p.14-22, jan/fev/mar.2004.

PORTUGAL. Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica. **Estratégia Naval Portuguesa: o processo, o contexto e o conteúdo**. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 2010a.

.PORTUGAL. Marinha de Portugal.**Doutrina Marítima**. Lisboa:2011. Disponível em: <http://www.marinha.pt/PT/NOTICIASEAGENDA/DOUTRINA/Pages/dpm_2011.aspx>. Acesso em 02 ago. 2012.

SILVA, Antonio Ruy de Almeida Silva. Globalização e Segurança Marítima. **Revista Marítima Brasileira**. Rio de Janeiro, v.127, n° 10/12, p.96, out./dez..2007.

SILVEIRA, Fernando Malburg da. Gestão do Mar Patrimonial Jurisdicional. **Revista Marítima Brasileira**. Rio de Janeiro, v.125, n° 1/3, p.95-106, jan./mar.2005.

VENTURA FILHO, Altino. **A Política Energética Nacional**. Palestra ministrada para o Curso de Política e Estratégia Marítimas da Escola de Guerra Naval. Rio de Janeiro, 30 jul. 2012

ANEXO A – NORMAS EXPEDIDAS PELA AUTORIDADE MARÍTIMA

Como decorrência da vasta legislação internacional e nacional, a Autoridade Marítima Brasileira elaborou as Normas da Autoridade Marítima (NORMAM), publicadas em Diário Oficial da União (DOU) e disponíveis para consulta no sítio na internet da Diretoria de Portos e Costas (DPC), as quais regulam algumas das suas diversas atribuições, quais sejam:

NORMAM 01/DPC – Embarcações empregadas em Mar aberto;

NORMAM 02/DPC – Embarcações empregadas na Navegação interior;

NORMAM 03/DPC – Amadores, Embarcações de esporte e recreio, e cadastramento de marinas e entidades náuticas;

NORMAM 04/DPC – Operação de Embarcações estrangeiras em AJB;

NORMAM 05/DPC – Homologação de material;

NORMAM 06/DPC – Reconhecimento de Sociedades Classificadoras para atuarem em nome do Governo Brasileiro;

NORMAM 07/DPC – Atividades de Inspeção Naval;

NORMAM 08/DPC – Tráfego e permanência de Embarcações em AJB;

NORMAM 09/DPC – Inquéritos Administrativos;

NORMAM 10/DPC – Pesquisa, exploração, remoção e demolição de bens afundados, submersos, encalhados e perdidos;

NORMAM 11/DPC – Obras, Dragagem, Pesquisa e Lavra de minerais sob, sobre e às margens das AJB;

NORMAM 12/DPC – Serviço de Praticagem;

NORMAM 13/DPC – Aquaviários;

NORMAM 14/DPC – Cadastramento de Empresas de Navegação, Peritos e Sociedades Classificadoras;

NORMAM 15/DPC – Atividades Subaquáticas;

NORMAM 16/DPC – Atividades de assistência e Salvamento de Embarcações em perigo no mar, nos portos e nas vias navegáveis interiores;

NORMAM 17/DHN – Auxílios à Navegação;

NORMAM 18/DPC – Operação do Sistema de controle de arrecadação;

NORMAM 19/DHN – Atividades de Meteorologia Marítima;

NORMAM 20/DPC – Gerenciamento da Água de Lastro;

NORMAM 21/DPC – Uso de uniformes da Marinha Mercante Nacional;

NORMAM 22/DPC – Cerimonial da Marinha Mercante Nacional;

NORMAM 23/DPC – Controle de Sistemas antiincrustantes danosos em Embarcações;

NORMAM 24/DPC – Credenciamento de Instituições para ministrar cursos para profissionais não-tripulantes e tripulantes não-aquaviários;

NORMAM 25/DHN – Levantamentos Hidrográficos (LH);

NORMAM 26/DHN – Serviço de Tráfego de Embarcações;

NORMAM 27/DPC – Homologação de Helipontos instalados em Embarcações e em Plataformas;

NORMAM 28/DHN – Navegação e Cartas Náuticas; e

NORMAM 30/DPC – Ensino Profissional Marítimo.

Foram também elaboradas as seguintes Normas Técnicas de Procedimentos (NORTEC), que se destinam à orientação interna dos diversos órgãos da AMB:

NORTEC 04/DPC – Procedimentos padronizados para o cumprimento das instruções contidas na NORMAM 04/DPC;

NORTEC 07/DPC – Procedimentos para atividades de Inspeção Naval;

NORTEC 08/DPC – Procedimentos para tráfego de embarcações em AJB;

NORTEC 09/DPC – Procedimentos relativos aos Inquéritos Administrativos sobre Fatos e Acidentes da Navegação (IAFN) e a Investigação de Segurança dos Acidentes e Incidentes Marítimos (ISAIM);

NORTEC 10/DPC – Procedimentos para pesquisa, exploração, remoção e demolição de coisas e bens afundados, submersos, encalhados e perdidos;

NORTEC 11/DPC – Procedimentos para obras, dragagens, pesquisa e lavra de minerais sob, sobre e às margens das AJB;

NORTEC 12/DPC – Procedimentos para o Serviço de Praticagem;

NORTEC 31/DPC – Telemática;

NORTEC 40/DPC – Emissão de documentos e a prestação de serviços nas áreas da STA e do EPM;

NORTEC 41/DPC – Avaliação de desempenho das CP/DL/AG nas áreas de STA e EPM;

NORTEC 42/DPC – Visitas Técnico-Funcionais;

NORTEC 43/DPC – Manutenção e Operação de Embarcações; e

NORTEC 44/DPC – Coordenação de Estágios Preparatórios destinados a militares da MB nomeados ou designados para CP/DL/AG.

Em relação à prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas e suas instalações de apoio, a AMB dispõe das seguintes Normas Técnicas Ambientais (NORTAM):

NORTAM 01/DPC – Coleta e o transporte de amostras de derramamento de óleo e seus derivados;

NORTAM 02/DPC – Sistema de Gestão Ambiental nas OM de Terra;

NORTAM 03/DPC – Plano de Emergência Individual (PEI) nas OM de Terra;

NORTAM 04/DPC – Auditoria Ambiental nas OM de Terra;

NORTAM 05/DPC – Plano de Emergência de Navio para Poluição por Óleo (PENPO);

NORTAM 06/DPC – Separação dos resíduos recicláveis descartados pelas OM da MB;

NORTAM 07/DPC – Controle do uso do amianto na MB;

NORTAM 08/DPC – Participação da AM na Gestão da Zona Costeira; e

NORTAM 09/DPC – Elaboração de Laudo Técnico Ambiental.