

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CMG ODILON LEITE DE ANDRADE NETO

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

Inscrição e Registro de Embarcações - Uma Nova Proposta.

Rio de Janeiro

2012

CMG ODILON LEITE DE ANDRADE NETO

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

Inscrição e Registro de Embarcações - Uma Nova Proposta.

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

Orientador: CMG (RM1) Carlos Dutra de
Almeida.

Rio de Janeiro

Escola de Guerra Naval

2012

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho às minhas queridas esposa, Rosângela, e filha, Isabella, agradecendo o permanente apoio em toda a minha trajetória. Vocês são as minhas eternas fontes de inspiração. Agradeço, ainda, aos meus pais e sogra pelos incentivos transmitidos nos bons e nem tão bons momentos de minha carreira. As comemorações pelas pequenas vitórias alcançadas me motivaram, e me motivam, a prosseguir em busca do contínuo aprimoramento, de modo a me tornar, a cada dia, um ser humano melhor.

AGRADECIMENTOS

Agradeço à Diretoria de Portos e Costas (DPC), nas pessoas de seu ex-Diretor, Vice-Almirante LEAL FERREIRA, e de seu atual Diretor, Vice-Almirante ILQUES, pelo irrestrito apoio proporcionado por todos os setores dessa Diretoria. A Superintendência do Tráfego Aquaviário, a Gerência de Vistorias, Inspeções e Perícias e a Superintendência do Ensino Profissional Marítimo, assim como os Assessores do Diretor, Contra-Almirante MALAFAIA, Comandante ÁTTILA e Comandante SÉRGIO, entre outros, contribuíram com informações e dados precisos para que o objetivo deste trabalho fosse plenamente atingido.

Agradeço, também, ao Assessor Jurídico da DPC, Dr. VALDIR SANTOS, que, assim que solicitado, prestou importante e eficiente assistência para a comprovação da viabilidade legal da proposta apresentada.

À Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental, seus Oficiais, Praças e Servidores Civis, a minha gratidão pelo suporte e o material enviado, bem como por toda a experiência que adquiri, ao longo de dois anos como seu Comandante, que me influenciou na escolha do tema e, ainda, na possibilidade de contribuir para a busca de uma possível solução para uma das dificuldades enfrentadas pela Marinha no setor das atividades subsidiárias, em particular, na segurança do tráfego aquaviário.

Presto, ainda, o reconhecimento ao meu Orientador, Comandante DUTRA, que, além de corrigir os desvios na derrota programada, me apoiou e incentivou durante todo o processo de construção deste trabalho e que, desde o seu início, me transmitiu muita tranquilidade e confiança para que eu o concluísse da melhor maneira possível.

Por fim, agradeço a Deus pela ventura de poder comemorar este momento de conquista, rogando por dias melhores, com bons ventos e mares tranquilos!!!

RESUMO

O Comandante da Marinha, no exercício do cargo de Autoridade Marítima Brasileira, possui diversas atribuições específicas, qualificadas na Constituição Federal como “tarefas subsidiárias”, que são basicamente direcionadas à segurança da navegação, à salvaguarda da vida humana no mar, rios e lagos e, ainda, à prevenção da poluição hídrica. Para tal, a Marinha do Brasil possui Capitânicas, Delegacias e Agências que executam suas atividades com vistas à consecução desses propósitos e que, por isso, são chamadas de “Agentes da Autoridade Marítima”. Entre essas atribuições da Autoridade Marítima, encontra-se a de normatizar a inscrição e o registro de embarcações em todo o território nacional, que, além de garantir a propriedade dos bens, permite ao Estado brasileiro controlar suas atividades e atribuir responsabilidades aos seus proprietários, de acordo com a legislação vigente. As Capitânicas, Delegacias e Agências, atualmente, são as únicas organizações no País que executam essa regularização de embarcações, além de outras atribuições, igualmente importantes, tais como a Inspeção Naval, voltada à proteção da vida humana e à segurança da navegação, e a formação de profissionais habilitados pelo Ensino Profissional Marítimo. Desse modo, estudou-se uma alternativa viável para a realização dos processos de inscrição e registro de embarcações, visando contribuir para a redução da carga de trabalho dessas Capitânicas, Delegacias e Agências, assim como para a racionalização do emprego de seus recursos humanos, materiais e financeiros, nem sempre suficientes para a execução integral e eficaz de suas tarefas. Com esse objetivo, foi analisada a estrutura da Autoridade Marítima Brasileira e os trâmites administrativos para as inscrições e os registros no País. Em seguida, foram estudadas as estruturas das Autoridades Marítimas, e respectivos processos, da Argentina, Chile, Portugal e Reino Unido. Da comparação entre a nossa sistemática e as realizadas por esses países, foram extraídos aspectos positivos que poderiam ser aplicados na regularização de embarcações brasileiras. Analisou-se, também, a viabilidade jurídica para as alterações julgadas necessárias. E, ao final, é apresentada uma proposta como alternativa plausível para os serviços de inscrição e registro de embarcações, na qual se vislumbra a possibilidade de criação de “Entidades Credenciadas”, dedicadas a essas atividades, complementarmente às Capitânicas, Delegacias e Agências da Autoridade Marítima Brasileira.

Palavras-chave: Agência, Autoridade Marítima, Capitania, Delegação de Competência, Delegacia, Embarcação, Entidade Credenciada, Inscrição, Registro, Sociedade Classificadora.

ABSTRACT

The Navy Commander, acting as the Brazilian Maritime Authority, is in charge of many specific duties, qualified in the Federal Constitution as “Subsidiary tasks”, that are basically oriented to safety of navigation, to preservation of life at sea, rivers and lakes, as well as to prevention of hydric pollution. For such competences, the Brazilian Navy has Captaincies, and their Delegates and Agents subordinated, executing their attributions in order to accomplish those purposes and, for that reason, they are known as “Maritime Authority Agents”. Among those Maritime Authority attributions, there is one that enables to regulate inscription and registry of vessels in the national territory, that goes beyond property guaranteeing because allows the Brazilian State to control their activities and attribute responsibilities for their owners, as prescribed in the current Law. Captaincies, Delegates and Agents subordinated, nowadays, are the only organizations in the country that execute vessels regularizations, as well as execute other attributions, equally important, such as Naval Inspection, guided to safety of life and to safety of navigation, and formation of capable professionals by the Maritime Professional Teaching. So, it was studied one plausible alternative for conducting inscription and registry processes, seeking to contribute for reduction of work load in those Captaincies as well as for rationalization of employing human, material and financial resources, not always enough for effective and full execution of their tasks. Pursuing this objective, the Brazilian Maritime Authority structure was analyzed as well as administrative channels for inscriptions and registries in this Country. After that, the Maritime Authorities structures, and respective processes, of Argentina, Chile, Portugal and United Kingdom were studied. From the comparison of our system and those countries’ systems, positive aspects were selected in order to possibly apply in Brazilian vessels regulation processes. The Law viability was also analyzed for alterations considered as necessary. And, at the end, it is presented a proposal, as a feasible alternative for vessel inscription and registry services, in which is envisaged the possibility of creation of the “Credentialed Entities”, dedicated to those activities, complementarily to Captaincies, and organizations under their command, of the Brazilian Maritime Authority.

Key words: Agency, Captaincy, Classification Society, Credentialed Entity, Delegate, Delegation of Competence, Inscription, Maritime Authority, Registry, Ship, Vessel.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AB -	Arqueação Bruta
AG -	Agência (s) da Capitania dos Portos
AIT -	Atestado de Inscrição Temporária
AJB -	Águas Jurisdicionais Brasileiras
AL -	Arqueação Líquida
AM -	Autoridade (s) Marítima (s)
AMB -	Autoridade Marítima Brasileira
AMN -	Autoridade Marítima Nacional (Portugal)
ARA -	Armada da República Argentina
ARC -	Armada da República do Chile
BADE -	Boletim de Atualização de Embarcações
BSADE -	Boletim Simplificado de Atualização de Embarcação
CAA -	Certificado de Autorização de Afretamento
CCAMN -	Conselho Consultivo da AMN (Portugal)
CDPM -	Comissão do Domínio Público Marítimo (Portugal)
C-FAQ -	Curso (s) de Formação de Aquaviários
CFAQ-E -	Curso (s) de Formação de Aquaviários - Módulo (s) Especial (is)
CHA -	Carteira de Habilitação de Amador

CIEE -	Centro de Integração Empresa-Escola
CGCFN -	Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais
CIR -	Caderneta de Inscrição e Registro
CM -	Comandante da Marinha
ComOpNav -	Comando de Operações Navais
CNCM -	Centro Nacional Coordenador Marítimo (Portugal)
COMAR -	Centro de Operações Marítimas (Portugal)
CP -	Capitania (s) dos Portos
CSN -	Certificado de Segurança da Navegação
CTS -	Cartão (ões) de Tripulação de Segurança
DENATRAN -	Departamento Nacional de Trânsito
DF -	Direção de Faróis (Portugal)
DfT -	<i>Department for Transport</i> (sigla em inglês) - Departamento para Transporte (Reino Unido)
DGAM -	Direção-Geral da Autoridade Marítima (Portugal)
DGMM -	Diretoria-Geral do Material da Marinha
DGN -	Diretoria-Geral de Navegação
DGPM -	Diretoria-Geral do Pessoal da Marinha
DIRECTEMAR -	Direção-Geral do Território Marítimo e da Marinha Mercante (Chile)
DIRINMAR -	Diretoria de Interesses Marítimos e Meio Ambiente Aquático (Chile)

DIRSOMAR -	Diretoria de Segurança e Operações Marítimas (Chile)
DL -	Delegacia (s) da Capitania dos Portos
DN -	Distrito (s) Naval (is)
D.O.U. -	Diário Oficial da União
DPC -	Diretoria de Portos e Costas
DPP -	Documento Provisório de Propriedade
EAD -	Educação à Distância
EAM -	Escola da Autoridade Marítima (Portugal)
EC -	Entidade (s) Credenciada (s)
END -	Estratégia Nacional de Defesa
EPM -	Ensino Profissional Marítimo
ER -	Embarcação (ões) de Recreio (Portugal)
FDEPM -	Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo
FEMAR -	Fundação de Estudos do Mar
FSC -	<i>Flag State Control</i> - Controle de navios pelo Estado de Bandeira (sigla em inglês)
GAP -	Grupo de Atendimento ao Público
GEVI -	Gerência de Vistorias, Inspeções e Perícias Técnicas
GVI -	Grupo (s) de Vistoria e Inspeção das Capitancias
H.P. -	<i>Horse Power</i> (sigla em inglês) - Cavalo-Vapor

IAFN -	Inquéritos Administrativos para Acidentes e Fatos da Navegação
IBAMA -	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
IMO -	<i>International Maritime Organization</i> (sigla em inglês) - Organização Marítima Internacional
IN -	Inspeção Naval
IPTM -	Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (Portugal)
ISAIM -	Investigação de Segurança dos Acidentes e Incidentes Marítimos
ISN -	Instituto de Socorros a Náufragos (Portugal)
ITC -	<i>International Tonnage Certificate</i> (sigla em inglês) - Certificado Internacional de Tonelagem
LESTA -	Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário
MARPOL 73/78 -	<i>International Convention for the Prevention of Pollution From Ships, 1973 as modified by the Protocol of 1978</i> (sigla em inglês) - Convenção internacional para a prevenção da poluição por navios
MB -	Marinha do Brasil
MCA -	<i>Maritime and Coastguard Agency</i> (sigla em inglês) - Agência Marítima e de Guarda Costeira (Reino Unido)
MD -	Ministério da Defesa
MP -	Marinha Portuguesa
NORMAM -	Normas da Autoridade Marítima
NORTEC -	Normas Técnicas da Autoridade Marítima
NPCP/NPCF -	Normas e Procedimentos para as Capitanias dos Portos ou Capitanias Fluviais
OA -	Órgão (s) de Apoio
OC -	Órgão Central

OC/T -	Órgãos Conveniados ou Terceirizados
ODG -	Órgão de Direção-Geral
ODS -	Órgão (s) de Direção Setorial
OE -	Órgão (s) de Execução
OGMO -	Órgão (s) Gestor (es) de Mão-de-Obra do Trabalho Portuário
OM -	Organização (ões) Militar (es)
PAEMB -	Plano de Articulação e de Equipamento da Marinha do Brasil
PRPM -	Provisão de Registro de Propriedade Marítima
PSC -	<i>Port State Control</i> (sigla em inglês) - Controle de navios pelo Estado do Porto
REB -	Registro Especial Brasileiro
RGC -	Regulamento Geral das Capitânicas (Portugal)
RENAVAM -	Registro Nacional de Veículos Automotores
RETECER -	Registro Técnico Central de Embarcações de Recreio (Portugal)
REY -	<i>Registro Especial de Yates</i> (sigla em espanhol) - Registro Especial de Iates (Argentina)
RLESTA -	Regulamento de Segurança do Tráfego Aquaviário em Águas sob Jurisdição Nacional
ROCRAM -	Rede Operativa de Cooperação Regional de Autoridades Marítimas
SAM -	Sistema da Autoridade Marítima (Portugal)
SAR -	<i>Search and Rescue</i> (sigla em inglês) - Busca e Salvamento
SEPM -	Sistema de Ensino Profissional Marítimo

SGM -	Secretaria-Geral da Marinha
SISAMA -	Sistema Informatizado de Cadastro do Pessoal Amador
SISGEMB -	Sistema de Gerenciamento de Embarcações
SOLAS -	<i>International Convention for the Safety of Life at Sea</i> (sigla em inglês) - Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar
SSR -	<i>Small Ships Register</i> (sigla em inglês) - Registro de Navios Pequenos (Reino Unido)
SSTA -	Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário
STA -	Segurança do Tráfego Aquaviário
TIE -	Título de Inscrição de Embarcação
TM -	Tribunal Marítimo
UKSR -	<i>United Kingdom Ship Register</i> (sigla em inglês) - Registro de Navios do Reino Unido
VA -	Vistoria Anual
VI -	Vistoria Intermediária
VR -	Vistoria de Renovação
ZP -	Zona de Praticagem

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	14
2	A AUTORIDADE MARÍTIMA NO BRASIL E OS PROCESSOS DE INSCRIÇÃO E REGISTRO DE EMBARCAÇÕES.....	18
2.1	Atribuições da Autoridade Marítima Brasileira.....	18
2.2	Os processos de inscrição e registro de embarcações no Brasil.....	31
2.3	Situação atual nas CP, DL e AG do SSTA.....	38
3	INSCRIÇÃO E REGISTRO DE EMBARCAÇÕES EM OUTROS PAÍSES.....	42
3.1	A Autoridade Marítima na Argentina.....	42
3.1.1	Os Processos de Inscrição e Registro de Embarcações.....	44
3.2	A Autoridade Marítima no Chile.....	47
3.2.1	Os Processos de Inscrição e Registro de Embarcações.....	50
3.3	A Autoridade Marítima em Portugal.....	52
3.3.1	Os Processos de Inscrição e Registro de Embarcações.....	55
3.4	A Autoridade Marítima no Reino Unido.....	57
3.4.1	Os Processos de Inscrição e Registro de Embarcações.....	59
3.5	Comparação com os processos no Brasil - aspectos positivos e negativos.....	62
4	UMA NOVA PROPOSTA.....	65
4.1	A criação de Entidades Credenciadas.....	65
4.2	A delegação de competência - o rito formal.....	67
4.3	A seleção de entidades a serem credenciadas.....	72

4.4	Alterações nos processos de inscrição e registro de embarcações.....	76
4.4.1	Inscrição de Embarcações.....	78
4.4.2	Registro de Embarcações.....	81
5	CONCLUSÃO.....	82
	REFERÊNCIAS.....	89
	ANEXOS.....	98
	APÊNDICES.....	228

1 INTRODUÇÃO

A Constituição Federal de 1988, em seu artigo nº 142, define as Forças Armadas (Marinha, Exército e Aeronáutica) como instituições nacionais permanentes e regulares, organizadas com base na hierarquia e na disciplina, sob a autoridade suprema do Presidente da República, que destinam-se à defesa da Pátria, à garantia dos poderes constitucionais e, por iniciativa de qualquer destes, da lei e da ordem¹.

A Autoridade Marítima Brasileira (AMB) foi instituída ao Comandante da Marinha (CM), devido à especificidade de suas atribuições subsidiárias, pelo artigo 17 da Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999, das quais destaco as de prover a segurança da navegação aquaviária, contribuir para a formulação e condução de políticas nacionais que digam respeito ao mar e implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos, no mar e nas águas interiores².

A AMB, para o exercício dessas atribuições subsidiárias, dispõe basicamente da Diretoria de Portos e Costas (DPC), de 26 Capitânicas dos Portos (CP), 14 Delegacias (DL) e 20 Agências (AG), que compõem o Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário (SSTA).

Decorrente da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA)³, a DPC, cujos propósitos e tarefas encontram-se listados no Apêndice A, possui, entre inúmeras outras, a importante incumbência de elaborar normas para a inscrição das embarcações e fiscalização do registro de propriedade marítima. As CP, DL e AG do SSTA, distribuídas ao longo do território nacional pelos Distritos Navais (DN), de acordo com a ilustração do Anexo A, são

¹ O § 1º do art. 142 da Constituição Federal de 1988 prevê o estabelecimento, por meio de uma Lei complementar, de normas gerais a serem adotadas na organização, no preparo e no emprego das Forças Armadas.

² Outras atividades subsidiárias da AMB: orientar e controlar a Marinha Mercante e suas atividades correlatas, no que interessa à defesa nacional; e 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.

³ Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA) - Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

as Organizações Militares (OM) executoras desses processos em suas jurisdições⁴ e demandam imenso esforço para os seus adequados cumprimentos, conforme verificaremos a seguir.

As tarefas das OM do SSTA baseiam-se em três pilares principais: a segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana e a prevenção da poluição hídrica por embarcações e plataformas de apoio.

Na opinião do autor, as OM do SSTA, apesar de exercerem suas tarefas de maneira satisfatória, vêm atuando com elevada carga de trabalho, tendo em conta as suas diversas, e não raro distintas, atividades que envolvem a inspeção naval⁵, o Ensino Profissional Marítimo (EPM), o controle e coordenação do serviço de praticagem⁶, os processos de habilitação de Amadores⁷, os despachos⁸ de embarcações, os processos para emissão de parecer favorável da MB para obras em Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB)⁹ e os processos de inscrição e registro de embarcações.

Com relação à inspeção naval, são despendidos vultosos recursos para o emprego de navios distritais¹⁰ e lanchas das Capitânicas, durante todo o ano, para a verificação das

⁴ Jurisdição - área geográfica na qual ficam delimitados os limites de responsabilidade de uma OM do SSTA.

⁵ Atividade de cunho administrativo, que consiste na fiscalização do cumprimento da LESTA, das normas e regulamentos dela decorrentes e dos atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, no que se refere exclusivamente à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação, no mar aberto e em hidrovias interiores, e à prevenção da poluição ambiental de embarcações, plataformas fixas ou suas instalações de apoio.

⁶ Serviço de praticagem - é o serviço pago pelas empresas de navegação para que práticos habilitados, organizados em empresas de praticagem, realizem as manobras dos navios, normalmente de grande porte com diversos tipos de carga, de entrada e saída de porto, atracação e desatracação e fundeio, entre outras.

⁷ Amador - todo aquele com habilitação, certificada pela Autoridade Marítima, para operar embarcações de esporte e recreio, em caráter não profissional.

⁸ Despacho - procedimento administrativo, no qual as embarcações nacionais e estrangeiras, excetuando-se os navios de guerra e de Estado (não exercendo atividade comercial), as de esporte e recreio e as de pesca nacionais, quando saindo e retornando a um mesmo porto sem escalas intermediárias, recebem autorização das Capitânicas para demandarem o próximo porto de escala.

⁹ São consideradas Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), de acordo com as Normas da Autoridade Marítima para Operação de Embarcações Estrangeiras em Águas Jurisdicionais Brasileiras (NORMAM-04/DPC): a faixa de 12 milhas marítimas que constitui o Mar Territorial (MT), a faixa de 12 a 200 milhas marítimas, contadas a partir das linhas de base, que constituem a Zona Econômica Exclusiva (ZEE), as águas sobrejacentes à Plataforma Continental quando ultrapassar os limites da ZEE e as águas interiores, compostas das hidrovias interiores, rios, lagos, canais, lagoas, baías, angras e áreas marítimas consideradas abrigadas.

¹⁰ Navios Distritais - Navios da Marinha do Brasil subordinados aos Comandos de Distritos Navais.

documentações das embarcações e da habilitação de seus condutores, visando coibir irregularidades e contribuir para a segurança da navegação e a preservação da vida humana.

Nos casos de acidentes da navegação, são instaurados inquéritos para suas devidas apurações, que são conduzidos por militares (Oficiais e Praças) das próprias OM do SSTA e possuem prazos legais para suas conclusões.

Com relação às atividades do EPM, são realizados cursos de formação de aquaviários¹¹, que têm seus processos de divulgação, de seleção e de formação conduzidos pelas OM do SSTA. Esses cursos são executados ao longo do ano e abrangem toda a extensão dos municípios das respectivas jurisdições das CP, DL e AG. Somente para se ter uma ideia da complexidade e do esforço realizado em prol do EPM, o Brasil possui 5.561 municípios¹² que devem ser atendidos por 60 CP, DL e AG.

Além dessas importantes atividades que, por si só, já arrebatariam grande parcela do pessoal e dos recursos financeiros dessas Organizações, acrescentam-se outras igualmente importantes, tais como: as inspeções dos navios mercantes nos portos (“*Port State Control*”¹³ e “*Flag State Control*”¹⁴); o Grupo de Atendimento ao Público (GAP), que demanda pessoal especialmente treinado para esse fim; e as vistorias em embarcações pelos Grupos de Vistoria e Inspeção (GVI).

Somam-se, ainda, outras atribuições inerentes a quaisquer OM da MB, tais como os serviços ordinários para a segurança e preservação da integridade das instalações, as inspeções e procedimentos administrativos e a gestão dos recursos humanos, materiais e financeiros, incluindo as organizações subordinadas.

¹¹ Aquaviário - todo aquele com habilitação certificada pela Autoridade Marítima para operar embarcações em caráter profissional (Lei n. 9.537, de 11 dez. 1997 - LESTA- art. 2º, inciso II).

¹² Fonte: IBGE <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/indicadores_sociais_municipais/tabela1a.shtm>. Acesso em: 26 mar. 2012.

¹³ *Port State Control (PSC)* - Controle de navios pelo Estado do Porto. Vistoria realizada pelas Capitânicas em navios estrangeiros, para a verificação do cumprimento de normas e convenções internacionais, previstas na Organização Marítima Internacional (IMO).

¹⁴ *Flag State Control (FSC)* - Controle de navios pelo Estado de Bandeira. Vistoria realizada pelas Capitânicas em navios de bandeira nacional, para a verificação do cumprimento de normas e regulamentos nacionais e convenções internacionais, previstas na Organização Marítima Internacional (IMO).

Essa gestão, que inclui, entre outros aspectos, a distribuição do pessoal para as diversas atividades, o planejamento e a aplicação legal dos recursos financeiros, assim como a adequada logística do material no cumprimento das tarefas, carece de especial atenção dos Comandantes dessas OM, que são conhecidos como Capitães dos Portos. A eles é atribuída a responsabilidade de conduzir, a despeito de possíveis carências de recursos, as inúmeras tarefas atinentes à AMB e, ainda, por vezes, atuarem como únicos representantes da MB em diversas regiões do País.

Assim sendo, este estudo visa propor medidas a serem implementadas nos processos de inscrição e registro de embarcações na Marinha do Brasil, de modo a contribuir para a redução da elevada carga de trabalho, e conseqüente aumento da eficiência, das CP, DL e AG do SSTA, com o devido amparo legal e a formulação de normas específicas.

Com esse objetivo, será analisada a atual estrutura da AMB, a fim de identificar possíveis deficiências nos procedimentos em vigor, que possam ser aperfeiçoados ou alterados, o que permitirá o estudo de alternativas viáveis para o ajuste dessa estrutura.

Em continuidade, serão comparados processos de inscrição e registro executados em alguns países europeus e da América do Sul, com o fito de distinguir os aspectos positivos que possam ser aplicados no Brasil.

Finalmente, serão apresentadas, com base na avaliação da estrutura da AMB e dos aspectos positivos identificados em outras marinhas, medidas que visem ao aperfeiçoamento dos processos atualmente conduzidos para a inscrição e o registro de embarcações no País.

Espera-se obter, ainda, como efeitos secundários, a redução de custos para a execução das tarefas das OM do SSTA e a contribuição para a melhoria da visibilidade da Marinha perante a sociedade, tendo em conta que os processos em tela são voltados basicamente para a população, em diversas regiões do Brasil.

2 A AUTORIDADE MARÍTIMA NO BRASIL E OS PROCESSOS DE INSCRIÇÃO E REGISTRO DE EMBARCAÇÕES

2.1 Atribuições da Autoridade Marítima Brasileira

Para o melhor entendimento da estrutura da AMB, faz-se necessária a visualização do organograma da Marinha, disponível no Anexo B, no qual se verifica que o CM dispõe de uma assessoria de alto nível, composta pelo Estado-Maior da Armada, Órgão de Direção-Geral (ODG), e que as OM são dispostas, de acordo com a cadeia de comando, através dos Órgãos de Direção Setorial (ODS): Comando de Operações Navais (ComOpNav), Diretoria-Geral de Navegação (DGN), Diretoria-Geral do Pessoal da Marinha (DGPM), Diretoria-Geral do Material da Marinha (DGMM), Secretaria-Geral da Marinha e Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais (CGCFN).

Por meio da Portaria nº 156/MB/2004, o CM estabeleceu a estrutura da AMB e delegou competências aos Titulares do ODG, dos ODS e de outras OM da Marinha para o exercício das atividades subsidiárias, estabelecidas pela Lei Complementar n. 97.

Subordinada à DGN, a DPC possui a atribuição de Diretoria Especializada da AMB (órgão técnico) e tarefas específicas, tais como a de elaborar Normas para a Autoridade Marítima (NORMAM).

Ao ComOpNav estão subordinados os Comandos de Distritos Navais, em número de nove no País, que, por sua vez, têm sob sua subordinação direta as CP, com suas respectivas DL e AG do SSTA.

As CP localizadas no litoral são denominadas “Capitanias dos Portos” e aquelas dispostas ao longo dos rios e águas interiores são chamadas de “Capitanias Fluviais”¹⁵. Os

¹⁵ O mesmo critério é empregado para as Delegacias (DL) e Agências (AG).

titulares das CP, DL e AG são considerados Agentes da Autoridade Marítima porque desempenham suas atividades voltadas à consecução das tarefas básicas da AMB¹⁶.

Sem a pretensão de analisá-las por completo, devido às suas complexidades específicas, descreveremos a seguir algumas dessas importantes atribuições, a fim de demonstrar a grande quantidade de tarefas a que o pessoal dessas OM está submetido.

A Inspeção Naval (IN)

A competência pela realização da IN, de acordo com a Portaria nº 156/MB/2004, é dos Comandantes de DN, nas suas respectivas áreas de jurisdição, podendo ser delegada às CP, DL e AG subordinadas, assim como a outras OM subordinadas ou postas à sua disposição.

Na execução dessa importante tarefa, que visa fundamentalmente à proteção da vida humana em suas áreas de jurisdição, são empregados recursos de toda ordem, no decorrer do ano, incluindo navios distritais e lanchas das Capitânicas, com foco na verificação das documentações das embarcações e na habilitação de seus condutores, de modo a coibir irregularidades, evitar acidentes e contribuir para a segurança da navegação.

Com análoga finalidade, são realizadas campanhas publicitárias para incentivo às boas práticas de navegação, em jornais, rádio e televisão, que são elaboradas e conduzidas pelas próprias Capitânicas, tais como a campanha da Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental (CFAOC), disponível no Anexo C. Esse esforço também demanda recursos humanos e financeiros para que seja atingido o propósito de informar à população, que utiliza os transportes marítimos e fluviais, assim como aos comandantes e tripulantes de embarcações, como evitar os acidentes de navegação e, principalmente, as possíveis perdas de vidas humanas.

¹⁶ Segurança da navegação, salvaguarda da vida humana e prevenção da poluição hídrica por embarcações e plataformas de apoio.

Na ocorrência de acidentes, são instaurados inquéritos administrativos pelas CP, DL e AG, no prazo de cinco dias após o conhecimento, para suas devidas apurações. São denominados “Inquéritos Administrativos para Acidentes e Fatos da Navegação” (IAFN), possuem prazos legais para suas conclusões e são conduzidos por militares (Oficiais e Praças) das próprias OM do SSTA, de acordo com as Normas da Autoridade Marítima sobre Acidentes e Fatos da Navegação e para a Investigação de Segurança dos Acidentes e Incidentes Marítimos (ISAIM)¹⁷ (NORMAM-09/DPC). Uma relação ilustrativa de ocorrências consideradas como acidentes e fatos da navegação encontra-se no Apêndice B.

Para a realização das IN, as CP e demais OM do SSTA conduzem operações diurnas, até mesmo nos finais de semana e feriados, nas diversas regiões do País. Destacam-se, nesse caso, aquelas dirigidas aos períodos de maior tráfego de embarcações de esporte e recreio¹⁸, denominadas de “Operações Verão”, que empregam grande parcela de seu pessoal, atuando como inspetores navais¹⁹, o que demanda um esforço logístico considerável, que pode impor sacrifícios às outras atividades dessas OM.

Pois, como será mostrado a seguir, cada CP, DL ou AG possui pessoal limitado e uma gama variada de tarefas, desempenhadas simultaneamente ao longo do ano, e se houver maior emprego e dedicação de um determinado setor dessas OM, naturalmente ocorrerá redução da eficiência nas atividades de outras seções.

A NORMAM-07/DPC (para atividades de inspeção naval) descreve as tarefas executadas pelas equipes de IN durante a fiscalização do tráfego aquaviário, tais como a aplicação de medidas administrativas para diversos casos de infrações à LESTA e as

¹⁷ Investigação de Segurança dos Acidentes e Incidentes Marítimos (ISAIM) - é uma investigação realizada com o propósito de impedir que no futuro ocorram acidentes marítimos e incidentes marítimos, de acordo com o “Código de Normas Internacionais e Práticas Recomendadas para uma Investigação de Segurança dos Acidentes e Incidentes Marítimos”, aprovado pela Resolução MSC. 255(84), da IMO.

¹⁸ Embarcações de Esporte e Recreio - são aquelas destinadas às práticas esportivas e ao lazer, em caráter não profissional. Seus proprietários geralmente são associados às Marinas, Clubes e Entidades Desportivas Náuticas.

¹⁹ Inspectores Navais - são profissionais de diversos níveis e habilitados para executarem a IN. Os Inspectores Navais poderão lavrar notificações, ou elaborar relatos de ocorrência a serem transformados em Autos de Infração nas CP, DL ou AG.

instruções para os casos de lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em AJB, entre outras. Essas normas estipulam, ainda, instruções especiais para os inspetores navais, nas situações de desacato, desobediência e resistência, assim como para os casos de emprego de embarcações para o transporte de entorpecentes, contrabando ou descaminho²⁰. O documento ainda estabelece como infração qualquer inobservância ao Regulamento de Segurança do Tráfego Aquaviário em Águas sob Jurisdição Nacional (RLESTA)²¹, bem como a qualquer das NORMAM, atos ou resoluções internacionais ratificados pelo Brasil.

Para as irregularidades apuradas nas IN, os inspetores navais poderão elaborar notificações ou relatos de ocorrência a serem transformados em Autos de Infração, para os devidos julgamentos e a aplicação de multas ou sanções administrativas pelas CP, DL ou AG.

Em decorrência da criação da Gerência de Vistorias, Inspeções e Perícias Técnicas (GEVI), subordinada diretamente à DPC, foram distribuídos em todas as Capitânicas os Grupos de Vistoria e Inspeção (GVI), subordinados diretamente aos Capitães dos Portos e compostos de Vistoriadores e Inspectores Navais de nível superior, aprovados pela DPC e preparados para exercerem as atividades de vistoria²² e inspeção de navios.

O Ensino Profissional Marítimo (EPM)

Com relação às atividades do EPM, as CP, DL e AG realizam anualmente cursos de formação de aquaviários, que têm seus processos de divulgação, de seleção e de formação, propriamente dito, conduzidos exclusivamente pelas OM do SSTA. Esses cursos são

²⁰ Contrabando e descaminho - O contrabando é a entrada ou saída de produtos ou mercadorias proibidos, enquanto o descaminho consiste na ocultação de produtos ou mercadorias para fugir às obrigações fiscais.

²¹ RLESTA - Decreto nº 2.596, de 18 de maio de 1998, regulamenta a Lei nº 9.537 (LESTA), de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional.

²² Vistoria - ação técnico-administrativa, eventual ou periódica, pela qual é verificado o cumprimento de requisitos estabelecidos em normas nacionais e internacionais, referentes à prevenção da poluição ambiental e às condições de segurança e habitabilidade de embarcações e plataformas.

conduzidos no decorrer do ano e abrangem toda a extensão dos municípios abrangidos pelas jurisdições dessas OM do SSTA.

No Brasil, País com dimensões continentais, há 5.561 municípios distribuídos por todo o território, que possuem para o seu atendimento, no que diz respeito ao EPM, 60 CP, DL e AG. Esta relação assimétrica entre o número de municípios e as OM do SSTA bem demonstra a complexidade da tarefa e o esforço logístico desenvolvido para a realização, satisfatória, desses cursos profissionais marítimos.

É digno de menção que essa atividade, ao lado de outras igualmente importantes nas áreas de jurisdição das CP, DL e AG, possibilita a qualificação de novos aquaviários até nos mais distantes rincões do nosso País, alcançados, em muitos casos, somente pelos rios.

Será discorrida, a seguir, a sistemática do EPM voltada para os aquaviários, tendo em conta que é a atividade com maior participação das OM do SSTA, em detrimento da formação dos portuários, conduzida pelos Órgãos Gestores de Mão de Obra do Trabalho Portuário (OGMO)²³ em todo o país, assim como as atividades correlatas, que conta com instrutores contratados pela Fundação de Estudos do Mar (FEMAR)²⁴, atuando em parceria com a MB.

O Sistema de Ensino Profissional Marítimo (SEPM) é constituído por um Órgão Central (OC)²⁵, Órgãos de Execução (OE)²⁶, Órgãos de Apoio (OA)²⁷ e Órgãos Conveniados ou Terceirizados²⁸.

²³ Órgãos Gestores de Mão-de-Obra do Trabalho Portuário (OGMO) - são entidades públicas ou privadas, federais, estaduais ou municipais, que executam o Programa do EPM para os Portuários, com recursos financeiros do Fundo de Desenvolvimento do EPM (FDEPM), recebidos mediante convênio celebrado com uma CP, DL ou AG, que prestam apoio e assessoria técnica à realização dessa atividade.

²⁴ Fonte: Fundação Estudos do Mar (FEMAR) <http://www.femar.com.br/?page=cursos/mostra_turma_prepom> Acesso em: 24 jul.2012.

²⁵ Órgão Central (OC) - exerce a orientação normativa e a supervisão técnica dos demais órgãos integrantes do SEPM, bem como gerencia os recursos financeiros do FDEPM. O OC do SEPM é a DPC.

²⁶ Órgãos de Execução (OE) - são os órgãos competentes para executar os Programas do EPM para Aquaviários e Portuários, tais como os Centros de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA) e Almirante Braz de Aguiar (CIABA), além das CP, DL e AG.

²⁷ Órgãos de Apoio (AO) - organizações navais que auxiliam os OE nas atividades do EPM.

²⁸ Órgãos Conveniados ou Terceirizados - são entidades públicas ou privadas, federais, estaduais ou municipais, que, mediante convênio ou contrato, ministram cursos do EPM.

A DPC, OC do SEPM, possui a importante atribuição de gerenciar os recursos financeiros do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo (FDEPM)²⁹, com vistas à formação de pessoal em quantidade e qualidade compatíveis com as necessidades regionais, seja em função das carências locais de mão de obra, com base nos Cartões de Tripulação de Segurança (CTS)³⁰ das embarcações registradas, seja em função das necessidades de reposição das perdas de pessoal motivadas por razões diversas, tais como aposentadorias, mudanças de residência, desembarques ou restrições de saúde, entre outras.

Os principais cursos do EPM são os Cursos de Formação de Aquaviários (C-FAQ) e os Módulos Especiais (CFAQ-E). No primeiro caso, as CP, DL e AG conduzem anualmente um processo seletivo, composto de provas de conhecimentos básicos de português e matemática, para o preenchimento das turmas aprovadas, para as categorias de Marítimos, Fluviários e Pescadores. Em seguida, os candidatos são classificados para as seções de convés, máquinas e saúde (enfermeiros e auxiliares de saúde).

Com relação aos CFAQ-E, os processos são bastante simplificados, tendo em conta que esses cursos são destinados àqueles que não possuem condições de se submeterem aos processos seletivos, em virtude da deficiência de formação educacional. São processos destinados a uma parcela carente da população, principalmente na região amazônica e nas comunidades pesqueiras do litoral.

Os aquaviários formados no CFAQ-E não possuem progressão funcional, diferentemente dos CFAQ, permanecendo na mesma categoria de Marinheiro Auxiliar de Convés ou de Máquinas por toda a vida.

²⁹ FDEPM - composto por contribuições compulsórias de empresas ligadas a atividades aquaviárias e portuárias. Destina-se à formação de aquaviários, portuários e de funcionários relacionados às atividades portuárias (atividades correlatas). É administrado pela DPC e obedece às normas de execução financeira da MB.

³⁰ Cartão de Tripulação de Segurança (CTS) - toda embarcação ou plataforma, para sua operação segura, deverá ser guarnecida por um número mínimo de tripulantes, associado a uma distribuição qualitativa, denominado tripulação de segurança. As CP, DL e AG emitem o CTS, de porte obrigatório para as embarcações, após a realização de uma perícia técnica pelos Grupos de Vistoria e Inspeção dessas OM.

No SEPM, para diversos cursos em que não seja obrigatória a presença efetiva, é utilizada a educação a distância (EAD), que permite aos aquaviários realizarem suas provas em qualquer CP, DL ou AG, independentemente de seu domicílio, bastando para tal a apresentação da Caderneta de Inscrição e Registro (CIR)³¹.

São realizados pelas CP, DL e AG, ainda no âmbito do EPM, outros cursos destinados à habilitação de pessoal pertencente a órgãos públicos extra-Marinha, para tripulantes e condutores de embarcações a serviço exclusivo desses órgãos.

Entre esses órgãos extra-MB, destacamos a Polícia Federal, que emprega agentes em regiões ribeirinhas fronteiriças, assim como no mar territorial brasileiro, o Exército Brasileiro, que possui, a título de exemplo, um Centro de Embarcações no Comando Militar da Amazônia³², em Manaus, com 33 embarcações dependentes de pessoal habilitado para o seu adequado manejo, o Corpo de Bombeiros que utiliza pessoal para salvamento de embarcações e resgate de naufragos, tanto no mar quanto em águas interiores, e o IBAMA.

Como verificado, as CP, DL e AG dedicam-se à adequada formação desses aquaviários e esse esforço está concentrado em pequenas parcelas de pessoal dedicadas ao EPM, que rotineiramente têm que ministrar cursos em localidades distantes dos grandes centros e, conseqüentemente, demandando o afastamento de suas OM, bem como de suas funções e trabalhos rotineiros. E, por se tratarem de funções técnicas, corriqueiramente não há pessoal habilitado para suprir essas ausências.

O EPM e a inspeção naval são duas atividades, executadas pelas CP, DL e AG, muito importantes para a população e para a segurança da navegação, pois a primeira forma os comandantes e tripulantes das embarcações e a segunda coíbe as irregularidades.

³¹ Caderneta de Inscrição e Registro (CIR) - documento emitido pelas CP, DL e AG, após a conclusão dos cursos do EPM, que atesta a certificação e habilitação do aquaviário pela Autoridade Marítima Brasileira.

³² Centro de Embarcações do Comando Militar da Amazônia (CECMA) - OM subordinada ao Comando Militar da Amazônia que emprega embarcações em toda a região da Amazônia Ocidental (Amazonas, Acre, Rondônia e Roraima) em ações logísticas, com períodos de navegação que atingem até 45 dias, como no caso da travessia Manaus (AM) - Cruzeiro do Sul (AC). Daí a importância da adequada formação de seu pessoal pelo EPM, no caso a Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental (CFAOC) como Órgão de Execução.

As inspeções de navios mercantes nos portos de suas jurisdições

As inspeções dos navios mercantes de bandeira estrangeira e nacional (“*Port State Control*” e “*Flag State Control*”) são realizadas nos portos das respectivas jurisdições das Capitânicas, para verificar o atendimento de Acordos Internacionais e de Convenções da Organização Marítima Internacional (IMO)³³, bem como de leis, normas e regulamentos nacionais. São conduzidas por inspetores navais, sob o gerenciamento da DPC. A relação das principais Convenções da IMO, das quais o Brasil é signatário, encontra-se no Apêndice C.

O Acordo Latino Americano de Controle de Navios pelo Estado do Porto, denominado “Acordo de Viña del Mar”³⁴, foi aprovado em 5 de novembro de 1992 em decorrência da sexta reunião da Rede Operativa de Cooperação Regional de Autoridades Marítimas (ROCRAM). Na ocasião, as seguintes Autoridades Marítimas (AM) aderiram ao Acordo: Argentina, Brasil, Chile, Colômbia, Equador, México, Peru, Uruguai e Venezuela. Posteriormente, novos Estados membros, como Cuba (1995), Bolívia (2000) e Honduras (2001), elevaram o número de participantes para o total atual de 13 AM.

O “Acordo de Viña del Mar” estabeleceu regras consensuais para a colaboração entre as AM partícipes, com a finalidade de coordenar medidas de supervisão de embarcações estrangeiras que visitam os portos de cada país, sem discriminações quanto à nacionalidade do pavilhão, à luz das exigências das normas e tratados internacionais vigentes sobre segurança da navegação, treinamento e certificação das tripulações e prevenção da poluição por navios dos espaços marítimos e fluviais.

³³ Organização Marítima Internacional (IMO) - Agência especializada e vinculada à ONU, que possui 167 Estados Membros e visa padronizar, manter e controlar todas as regras de navegação, segurança, meio ambiente marinho, cooperação técnica e certificação de profissionais e embarcações, ou seja, é responsável pela padronização mundial da indústria marítima (navegação, construção naval, pesca e portos). O Brasil integra a IMO desde 1963. Fonte: ANTAQ <<http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/palestras/ApresentacaoIMO.pdf>>. Acesso em: 30 jun. 2012.

³⁴ Acordo Latino-Americano sobre Controle Naval pelo Estado do Porto (Acordo de Viña del Mar - 1992) <<http://www.acuerdolatino.int.ar>>. Acesso em: 30 abr. 2012.

Os GVI das Capitánias realizam as inspeções nesses navios mercantes para verificar, principalmente, o estado de segurança do casco, das máquinas e equipamentos de navegação; o cumprimento das normas internacionais e do Brasil; se a tripulação encontra-se de acordo com o preconizado pela Convenção Internacional sobre Padrões de Instrução, Certificação e Serviço de Quarto para Marítimos (STCW); e se os documentos necessários à operação no país estão devidamente emitidos, tais como o Atestado de Inscrição Temporária (AIT)³⁵ e o Certificado de Autorização de Afretamento (CAA)³⁶.

O controle e coordenação do serviço de praticagem

As Capitánias mantêm o controle e o acompanhamento do serviço de Práticos³⁷ dentro dos limites das Zonas de Praticagem (ZP)³⁸ de sua responsabilidade. As Normas da Autoridade Marítima para o Serviço de Praticagem (NORMAM-12/DPC) regem a atuação desses aquaviários a bordo dos navios.

Por conta da NORMAM-12/DPC, os Práticos habilitados e aptos em atividade em cada ZP, independentemente da forma de atuação³⁹, são organizados em uma escala única de rodízio, visando garantir a disponibilidade ininterrupta do serviço de praticagem e evitar a fadiga dos Práticos na execução das fainas de praticagem⁴⁰.

³⁵ Inscrição Temporária - é um ato administrativo que visa ao controle de embarcação estrangeira autorizada a operar em AJB. Será formalizada por meio da emissão do Atestado de Inscrição Temporária (AIT) de Embarcação Estrangeira, emitido pelas CP/DL, documento sem o qual a embarcação não poderá operar em AJB.

³⁶ Certificado de Autorização de Afretamento (CAA) - é o documento emitido pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), que comprova a autorização de afretamento da embarcação para emprego na navegação de cabotagem e interior, no Brasil.

³⁷ Prático é o profissional aquaviário não tripulante que presta Serviços de Praticagem embarcado. Por sua vez, o Serviço de Praticagem é constituído do Prático, da Lancha de Prático e da Atalaia.

³⁸ Zona de Praticagem (ZP) - área geográfica delimitada por força de peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação de embarcações, exigindo a constituição e funcionamento ininterrupto de Serviço de Praticagem para essa área. Compete à DPC estabelecer as ZP.

³⁹ Os Práticos poderão atuar individualmente, em sociedade econômica, simples ou empresarial, ou, ainda, contratado por empresa de praticagem.

⁴⁰ Faina de praticagem - é a atividade que envolve a realização de manobras de praticagem ou navegação de praticagem em uma ZP. A faina de praticagem é computada para efeito da manutenção da habilitação do Prático e do cumprimento do Programa de Qualificação de Praticante de Prático.

O Programa de Qualificação do Praticante de Prático⁴¹ também é uma das atribuições dos Capitães dos Portos, que segue um cronograma de treinamento para todos os trechos de navegação obrigatória em cada ZP, cuja conclusão deve ocorrer entre 12 e 20 meses. Ao final do período de habilitação, o Capitão dos Portos preside a banca examinadora que avaliará o desempenho do Praticante de Prático em faina de praticagem a bordo de um navio, sob diversas situações reais de emprego.

O acompanhamento e o controle do cumprimento da escala de rodízio, a verificação da manutenção da habilitação por parte dos práticos, assim como a interação com as empresas de praticagem no tocante à segurança da navegação e aos serviços executados a bordo durante a praticagem, entre outras, são atribuições dos Capitães dos Portos.

Cada Capitão dos Portos publica uma Portaria normativa para sua respectiva ZP, com o propósito de regularizar o serviço de praticagem em sua área de jurisdição. No Anexo D, encontra-se um exemplo deste documento.

Os processos de habilitação da categoria de Amadores

As Normas da Autoridade Marítima para Amadores, Embarcações de Esporte e Recreio e para Cadastramento e Funcionamento das Marinas, Clubes e Entidades Desportivas Náuticas (NORMAM-03/DPC) definem o emprego das embarcações de esporte e recreio em atividades não comerciais.

As seguintes categorias de Amadores são estabelecidas para a condução de embarcações de Esporte e Recreio: “Veleiro”, para embarcações miúdas à vela, em águas interiores⁴²; “Motonauta”, para as motoaquáticas (*Jet Skis*), em águas interiores; “Arrais-Amador”, qualquer embarcação na navegação interior; “Mestre-Amador”, qualquer

⁴¹ Praticante de Prático - é o profissional aquaviário não tripulante, selecionado por meio de Processo Seletivo da DPC, portador do Certificado de Habilitação de Praticante de Prático e aspirante à categoria de Prático.

⁴² Navegação interior ou em águas interiores - realizada em águas consideradas abrigadas, dentro dos limites estabelecidos pela Capitania local para esse tipo de navegação.

embarcação na navegação costeira⁴³; e “Capitão-Amador”, qualquer embarcação, sem limitações geográficas.

Para a obtenção de qualquer dessas habilitações, o interessado deve inscrever-se nas Capitâneas para o exame pertinente a cada categoria, que consta basicamente de uma prova escrita sobre as regras de segurança da navegação. Se aprovado, o candidato será cadastrado no Sistema Informatizado de Cadastro do Pessoal Amador (SISAMA), gerenciado pela DPC e disponível em todas as OM do SSTA, e receberá uma Carteira de Habilitação de Amador (CHA) referente ao seu nível, capacidade de condução e limites para navegação.

Os clubes náuticos⁴⁴, marinas⁴⁵ e entidades desportivas náuticas⁴⁶ devem ser cadastrados junto às CP, DL e AG de suas respectivas áreas de responsabilidade. São, ainda, estabelecidas regras específicas nas “Normas e Procedimentos para as Capitâneas dos Portos ou Capitâneas Fluviais” (NPCP/NPCF) para cada jurisdição, dentre as quais se destacam os procedimentos a serem adotados para a realização de regatas ou outros eventos náuticos, caso interfiram com a segurança da navegação naquela área.

O Grupo de Atendimento ao Público (GAP)

O atendimento ao público nas CP, DL e AG demanda um grupo especialmente treinado, que atua diariamente no recebimento e entrega de documentos. Para isso, o atendimento à população é realizado pelo Grupo de Atendimento ao Público (GAP) e todo o

⁴³ Navegação costeira - aquela realizada entre portos nacionais e estrangeiros dentro do limite da visibilidade da costa, não excedendo a 20 milhas náuticas (aproximadamente 37 km).

⁴⁴ Clubes náuticos - clubes que incluam em suas atividades, registradas em estatuto, a prática das atividades náuticas, voltadas para o esporte e/ou recreio, prestando serviços aos membros do clube ou não, e devidamente regularizados junto às autoridades competentes e cadastrados nas CP, DL e AG

⁴⁵ Marinas - organizações prestadoras de serviços aos navegantes amadores e desportistas náuticos e afins, devidamente regularizadas junto aos órgãos competentes e cadastradas nas CP, DL e AG

⁴⁶ Entidades desportivas náuticas - entidades promotoras e organizadoras de eventos esportivos náuticos que envolvam embarcações, devidamente regularizadas junto aos órgãos competentes e cadastradas na CP, DL e AG. Existem, ainda, entidades de cunho esportivo, voltadas para o esporte e/ou recreio, e que não são, necessariamente, Clubes ou Marinas. Como exemplo, as Federações de Vela e os Escoteiros do Mar.

pessoal envolvido nessa atividade é orientado no intuito de manter o mais alto padrão de qualidade no serviço oferecido.

Nas Capitâneas, o atendimento é realizado por ordem de chegada, com sistema de senhas, priorizando idosos, pessoas portadoras de necessidades especiais, gestantes e lactantes. O tempo estimado de espera para o atendimento presencial é de 30 minutos. As Normas Técnicas sobre a emissão de documentos e a prestação de serviços nas áreas da Segurança do Tráfego Aquaviário (STA) e do Ensino Profissional Marítimo (EPM) (NORTEC-40/DPC) visam à padronização e à busca permanente da eficiência e da eficácia no atendimento ao público em todas as OM do SSTA.

A emissão de parecer da MB para obras em Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB)

A Marinha do Brasil, por intermédio de suas OM do SSTA, avalia a execução de obras sob, sobre e às margens das AJB e emite parecer (favorável ou não) com relação ao ordenamento do espaço aquaviário e à segurança da navegação.

A interdição de área aquaviária, a construção de portos ou pontes, o estabelecimento de viveiros para aquicultura, o lançamento de cabos e dutos submarinos, o estabelecimento de plataformas de petróleo e a colocação de boias de amarração para navios são alguns exemplos das obras e atividades abrangidas pelas Normas da Autoridade Marítima para obras, dragagens, pesquisa e lavra de minerais sob, sobre e às margens das águas jurisdicionais brasileiras (NORMAM-11/DPC).

Esses processos para emissão de parecer da MB demandam uma parcela especializada do pessoal das CP, DL e AG, destinada à avaliação de toda a documentação e à execução de procedimentos previstos.

Desse modo, os processos que necessitem de vistoria técnica no local da obra, dependendo do tamanho da jurisdição, podem implicar alguns dias de afastamento desses profissionais de suas tarefas rotineiras.

Assim, da mesma forma que nos casos supracitados de afastamento para a realização dos cursos de EPM, por se tratarem de funções eminentemente técnicas, costumeiramente não há pessoal habilitado para suprir essas ausências.

Fatos como estes, por si sós, denotam a relevância dos trabalhos especializados que são desempenhados por pequenas parcelas de militares e servidores civis, treinados e dedicados exclusivamente para essas atividades, nas OM do SSTA.

Os despachos de embarcações

De acordo com a NORMAM 08/DPC (para o tráfego e permanência de embarcações em AJB), as embarcações, ao entrarem em qualquer porto brasileiro, devem comunicar sua chegada à CP, DL ou AG responsável pela jurisdição, por meio de um documento denominado “Parte de Entrada”. Por sua vez, a saída é solicitada pelo “Pedido de Despacho”.

Esse processo, denominado “Despacho de embarcações”, é obrigatório para a entrada e saída dos portos e necessita de um serviço de controle nas OM do SSTA, que deverá estar permanentemente guarnecido com pessoal habilitado, de modo a prestar o devido atendimento ao público.

Ao encerrar a apresentação de algumas atividades das CP, DL e AG, espera-se que o leitor, a esta altura, já possua uma ideia aproximada da grande quantidade de tarefas atribuídas a essas OM, componentes do SSTA em todo o território nacional, que deverão ser plenamente atendidas, ainda que submetidas a carências sazonais de recursos humanos, materiais ou financeiros.

Aos Capitães dos Portos, além da execução das atividades subsidiárias da AMB, como já citado anteriormente, por vezes, compete atuar como únicos representantes da Marinha em diversas regiões do País. Casos assim ocorrem principalmente em localidades distantes dos principais centros urbanos, como na Amazônia, onde exemplificam essa situação a Capitania Fluvial de Tabatinga e as Agências de Boca do Acre, Eirunepé, Humaitá, Itacoatiara, Parintins e Tefé, no Estado do Amazonas, assim como a Delegacia Fluvial de Porto Velho e a Agência Fluvial de Guajará-Mirim, no Estado de Rondônia.

Além dessas importantes atividades, outra que exige permanente atenção e dedicação é a que engloba os processos de inscrição e registro de embarcações, tema que será devidamente expandido neste trabalho e melhor explicado a seguir.

2.2 Os processos de inscrição e registro de embarcações no Brasil

De acordo com as NORMAM 01 e 02 (para navegação em mar aberto e interior), todas as embarcações brasileiras, com exceção das pertencentes à Marinha do Brasil, devem efetuar suas inscrições junto às CP, DL e AG, em cujas jurisdições residirem seus proprietários ou armadores⁴⁷ ou, ainda, onde as embarcações forem operadas.

A inscrição é o cadastramento da embarcação junto à AMB, com a consequente atribuição do nome, número de inscrição e expedição do respectivo documento legal.

Os processos de inscrição são conduzidos nas CP, DL e AG e os de registro têm início nessas OM e são concluídos no Tribunal Marítimo (TM). Com jurisdição em todo o território nacional, o TM, órgão autônomo e auxiliar do Poder Judiciário, vinculado ao Comando da Marinha, tem como atribuições julgar os acidentes e fatos da navegação marítima, fluvial e lacustre, bem como manter o registro da propriedade marítima.

⁴⁷ Armador - pessoa física ou jurídica que, em seu nome e sob sua responsabilidade, apresta a embarcação para sua utilização, pondo-a ou não a navegar por sua conta.

Serão expostas, a seguir, informações adicionais sobre esses processos, assim como sobre as certificações e as vistorias de embarcações.

Os Procedimentos de Inscrição e Registro de Embarcações no Brasil

A Lei de Registro da Propriedade Marítima⁴⁸ estipula que o registro possui a finalidade de estabelecer a nacionalidade, a validade, a segurança e a publicidade da propriedade de embarcações.

As embarcações com Arqueação Bruta (AB)⁴⁹ igual ou superior a 100, além de inscritas, devem ser registradas no TM. As embarcações miúdas⁵⁰ com propulsão estão sujeitas a um processo de inscrição simplificado e as sem propulsão estão dispensadas, bem como os dispositivos flutuantes rebocados, com até 10 metros de comprimento, que são utilizados principalmente para o lazer (*e.g. Banana Boat*).

As CP, DL ou AG poderão realizar uma inspeção na embarcação, antes de sua inscrição, para confirmar as características informadas no Boletim de Atualização de Embarcações (BADE)⁵¹ ou no Boletim Simplificado de Atualização de Embarcação (BSADE)⁵².

Os procedimentos para inscrição dependem do porte da embarcação, conforme supracitado. Para as embarcações com AB menor ou igual a 100, o interessado apresenta o BADE (Anexo E) no Órgão de Inscrição (CP, DL ou AG), bem como os documentos exigidos

⁴⁸ Lei de Registro da Propriedade Marítima, Lei nº 7.652, de 3 de fevereiro de 1988 - tem por finalidade regular o registro da propriedade marítima, dos direitos reais e demais ônus sobre embarcações e o registro de armadores.

⁴⁹ Arqueação Bruta (AB) - é a expressão do tamanho total de uma embarcação, em função do volume de todos os espaços fechados. A Arqueação Bruta é um parâmetro adimensional.

⁵⁰ Embarcação miúda - embarcação menor ou igual a 5 m, ou menor que 8 m com convés aberto ou fechado sem cabine habitável e sem propulsão mecânica fixa e que, caso utilizem motor de popa, este não exceda 30 HP.

⁵¹ BADE - documento de preenchimento obrigatório pelo proprietário ou representante legal que dá início ao processo de inscrição - e registro quando for o caso (AB maior ou igual a 100) - junto às CP, DL ou AG.

⁵² BSADE - documento de preenchimento obrigatório pelo proprietário ou representante legal que dá início ao processo de inscrição simplificado para embarcações miúdas, junto às CP, DL ou AG.

no seu verso. Em continuidade, é expedido o respectivo Título de Inscrição de Embarcação (TIE), por meio do Sistema de Gerenciamento de Embarcações (SISGEMB).

Se, por algum motivo, o TIE não puder ser expedido de imediato ou, no máximo, no dia útil seguinte, o protocolo da CP, DL ou AG será o documento que habilitará a embarcação a trafegar, por 30 dias, até o recebimento do título definitivo.

Por outro lado, para embarcações maiores que 100 AB, cujo registro no TM é obrigatório, é cumprido procedimento idêntico ao anterior, não sendo, porém, emitido o TIE. Assim, o Órgão de Inscrição, após o recebimento do BADE e da documentação pertinente, emite, pelo SISGEMB, o Documento Provisório de Propriedade (DPP), cujo modelo encontra-se no Anexo F.

Posteriormente, os referidos documentos são remetidos ao TM pelo próprio Órgão de Inscrição, visando à prontificação da Provisão de Registro de Propriedade Marítima (PRPM). O DPP permite a navegação enquanto se processa o registro no TM.

O DPP possui validade inicial de um ano e deve ser recolhido por ocasião da entrega da PRPM. Caso a PRPM não seja entregue dentro do prazo, os órgãos de inscrição poderão prorrogar a validade do DPP, desde que sejam cumpridas as exigências apontadas pelas CP, DL e AG, com relação à embarcação ou à sua documentação.

As embarcações são distribuídas em categorias quanto aos tipos de navegação, às atividades ou serviços executados e à propulsão. Uma relação consolidada dessas categorias encontra-se no Apêndice D.

As Normas da Autoridade Marítima para Embarcações Empregadas na “Navegação em Mar Aberto” (NORMAM-01/DPC) e na “Navegação Interior” (NORMAM-02/DPC) detalham, entre outros, os seguintes procedimentos: tripulações de segurança; inscrição, registro, marcações, nomes e cores de embarcações, número de identificação de

navios e Registro Especial Brasileiro (REB)⁵³; construção, alteração e regularização de embarcações; plataformas empregadas na prospecção de petróleo; e vistoria e certificação.

Todos esses procedimentos são requisitos necessários para a consecução dos processos de inscrição e registro de embarcações. No entanto, por suas especificidades, apenas as atividades de classificação, certificação e vistoria de embarcações serão devidamente explicadas a seguir, por serem consideradas cruciais para o devido entendimento desses processos.

Classificação, Certificação e Vistorias de Embarcações

Durante os processos de inscrição e registro, as embarcações, dependendo dos seus portes e características, são vistoriadas, por Vistoriadores Navais das Capitânicas ou das Entidades Especializadas (Sociedades Classificadoras⁵⁴ e Entidades Certificadoras⁵⁵), para a emissão de certificados, documentos e licenças, que atestam, sob diferentes parâmetros, a segurança para a navegação e para a realização de diversas tarefas a bordo.

Classificação de embarcações

Todas as embarcações nacionais que transportem a granel substâncias líquidas nocivas, produtos químicos perigosos ou gases liquefeitos, enquadrados de acordo com a Convenção internacional para a prevenção da poluição por navios (MARPOL 73/78), e as

⁵³ Registro Especial Brasileiro (REB) - instituído pela Lei n. 9.432, de 8 de janeiro de 1997 (que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário), para incentivar o desenvolvimento da Marinha Mercante nacional, para o registro de embarcações brasileiras, operadas por empresas brasileiras de navegação. As embarcações registradas no REB devem possuir comandantes e chefes de máquinas brasileiros e são isentas do recolhimento do FDPEM. As inscrições no REB e os registros de propriedade marítima são diretamente realizados no Tribunal Marítimo.

⁵⁴ Sociedades Classificadoras - são empresas, entidades ou organismos reconhecidos para atuarem em nome da AMB na regularização, controle e certificação de embarcações quanto às auditorias, inspeções, vistorias e emissões de certificados e demais documentos previstos nas Convenções Internacionais, das quais o país é signatário, e na legislação nacional aplicável.

⁵⁵ Entidades Certificadoras - são empresas autorizadas pela AMB para atuarem na regularização, controle e certificação de embarcações, de forma limitada às embarcações sem obrigatoriedade de classificação, de acordo com as normas internacionais.

embarcações nacionais com AB maior ou igual a 500, incluindo as Plataformas Móveis empregadas nas atividades relacionadas à prospecção e extração de petróleo e gás, devem, obrigatoriamente, ser classificadas.

A embarcação classificada é portadora de um Certificado de Classe, que é emitido por uma Sociedade Classificadora para atestar que a embarcação atende às suas regras, no que for cabível à classe selecionada.

Os Certificados Estatutários emitidos pelas Sociedades Classificadoras, que são previstos nas NORMAM e nas Convenções e Códigos Internacionais ratificados pelo Governo Brasileiro, bem como os demais documentos necessários ao andamento e conclusão dos processos de inscrição e registro de embarcações e à operação de navios classificados, encontram-se no Apêndice E.

Logo, pode-se inferir que as embarcações classificadas possuem a sua operação segura atestada, por meio de Certificados Estatutários de uma Sociedade Classificadora, de acordo com as normas internacionais e nacionais.

As Sociedades Classificadoras, que possuem delegação de competência da AMB, estabelecida de acordo com as Normas da Autoridade Marítima para Reconhecimento de Sociedades Classificadoras para Atuarem em Nome do Governo Brasileiro (NORMAM-06/DPC)⁵⁶, desempenham suas atividades para a implementação e fiscalização da correta aplicação dos requisitos das Convenções e Códigos Internacionais ratificados pelo Brasil e normas nacionais pertinentes, relativas à segurança da navegação, à salvaguarda da vida humana e à prevenção da poluição ambiental.

A relação dessas Sociedades Classificadoras encontra-se no Apêndice F, assim como um exemplo de acordo de delegação de competência, firmado entre a AMB e a Sociedade Classificadora Bureau Veritas, encontra-se no Anexo G.

⁵⁶ Fonte: Diretoria de Portos e Costas <https://www.dpc.mar.mil.br/gevi/soc_class/soc_class.htm>. Acesso em: 25 maio 2012.

Certificação de Embarcações

Inicialmente, para entender quais embarcações estão sujeitas à certificação, faz-se necessário definir as embarcações denominadas “SOLAS”⁵⁷, que são aquelas mercantes empregadas em viagens marítimas internacionais ou entre portos brasileiros, ilhas oceânicas, terminais e plataformas marítimas⁵⁸.

Portanto, as embarcações ditas “Certificadas” são aquelas não enquadradas na classificação “SOLAS” e subdivididas em Classe 1 (EC1) e Classe 2 (EC2).

As EC1 são destinadas ao transporte de passageiros, com AB maior que 50; flutuantes⁵⁹ com mais de 12 pessoas a bordo e AB maior que 50; embarcações não destinadas ao transporte de passageiros, com AB maior que 100; ou flutuantes com AB maior que 100. Por conseguinte, as EC2 são todas as demais não pertencentes à Classe 1.

Logo, nos mesmos moldes das Sociedades Classificadoras, as Entidades Certificadoras possuem delegação de competência da AMB para, com relação às embarcações EC1 e EC2 supramencionadas, atuarem na implementação e fiscalização das Convenções e Códigos Internacionais ratificados pelo Brasil e normas nacionais pertinentes, relativas à segurança da navegação, à salvaguarda da vida humana e à prevenção da poluição ambiental.

A relação de Entidades Certificadoras autorizadas pela AMB⁶⁰ a operarem no Brasil encontra-se no Apêndice G.

⁵⁷ É uma referência à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS-1974), que estabeleceu os padrões mínimos para a construção de navios, para a dotação de equipamentos de segurança e proteção, para os procedimentos de emergência e para as inspeções e emissão de certificados.

⁵⁸ As seguintes exceções são aplicadas às embarcações: de carga menores que 500 AB; de passageiros com AB inferior a 500 e que não efetuem viagens internacionais; sem propulsão mecânica; de madeira, de construção primitiva; de pesca; e embarcações com comprimento menor que 24 metros.

⁵⁹ Flutuante - é toda embarcação sem propulsão que opera em local fixo e determinado.

⁶⁰ Fonte: Diretoria de Portos e Costas <https://www.dpc.mar.mil.br/gevi/soc_class/soc_class.htm>. Acesso em: 25 maio 2012.

Vistorias de Embarcações

O Certificado de Segurança da Navegação (CSN) é emitido para que uma embarcação possa comprovar que as vistorias previstas nas Normas da Autoridade Marítima foram realizadas nos prazos previstos.

Os seguintes tipos de vistorias fazem parte do calendário dos navios: Inicial⁶¹; Periódicas, que se subdividem em Renovação⁶², Intermediária⁶³ e Anual⁶⁴; e Especiais. Enquanto as primeiras são realizadas periodicamente, as Especiais atendem aos fins específicos de prova de mar⁶⁵ e emissão, renovação e endosso de certificados (Nacional de Borda Livre⁶⁶, Arqueação Bruta (AB), Arqueação Líquida (AL)⁶⁷, Vistoria de Condição⁶⁸ e emissão de laudo pericial⁶⁹).

Para a emissão do CSN, as embarcações EC1 e EC2, exceto as “SOLAS”, que se enquadrem em qualquer das situações abaixo discriminadas, deverão realizar vistorias junto às Capitânicas ou às Entidades Especializadas: com AB igual ou maior que 50; com AB superior a 20 que transportem a granel, líquidos combustíveis, gases liquefeitos inflamáveis, substâncias químicas perigosas ou mercadorias de risco similar; com AB maior que 20 que efetuem serviço de transporte de passageiros (com ou sem carga); e rebocadores e empurradores com AB superior a 20.

⁶¹ Vistoria Inicial (V0) - realizada durante ou após a construção, modificação ou transformação da embarcação, com vistas à expedição do CSN. É realizada com a embarcação em seco e flutuando.

⁶² Vistoria de Renovação (VR) - efetuada para a renovação do CSN, parte flutuando e parte em seco.

⁶³ Vistoria Intermediária (VI) - realizada para endosso do CSN, sendo necessária a docagem da embarcação.

⁶⁴ Vistoria Anual (VA) - realizada para endosso do CSN, não sendo necessária a docagem da embarcação.

⁶⁵ Prova de mar - vistoria realizada sempre que se faça necessária a navegação para execução de testes e verificações, antes da conclusão da vistoria Inicial ou de classe necessárias para regularização da embarcação.

⁶⁶ Borda livre - distância medida verticalmente de cima para baixo, a meia nau (metade do comprimento do navio), da parte superior da linha do convés principal até a parte superior da linha de carga correspondente (linha externa marcada nos cascos para designar a máxima flutuabilidade da embarcação para cada tipo de carga).

⁶⁷ Arqueação Líquida (AL) - é a expressão da capacidade útil de uma embarcação, função do volume dos espaços fechados destinados ao transporte de carga, do número de passageiros transportados, do local onde serão transportados os passageiros, da relação calado/pontal e da Arqueação Bruta. A Arqueação Líquida é um parâmetro adimensional.

⁶⁸ Vistoria de Condição - vistoria estrutural e documental, que visa atestar condições satisfatórias do navio para realizar carregamento de granel pesado e verificar a sua documentação estatutária e de classe.

⁶⁹ Realizada sempre que for necessária a emissão de um Laudo Pericial.

Qualquer inspeção ou vistoria em embarcações, a ser executada pelos GVI das CP, DL ou AG, deverá ser agendada com antecedência para sua realização nos portos das respectivas jurisdições. Para isto, existe um controle rigoroso de inspeções e vistorias a serem conduzidas pelos Inspetores e Vistoriadores Navais, tendo em conta o número reduzido destes em relação aos navios a serem inspecionados.

Para cada inspeção ou vistoria programada, que faz parte de compromissos internacionais junto à IMO, os navios podem até deixar de cumprir viagens previstas e despender recursos exorbitantes por cada dia parado nos portos, até a sua consecução.

As periodicidades das vistorias estão previstas nos CSN emitidos e os prazos para suas conclusões são chamados de “aniversários”. As vistorias são realizadas de acordo com a seguinte periodicidade: VR (cinco anos), VI (no terceiro ano de validade do CSN); e VA (nos 1º, 2º, 3º e 4º aniversários do CSN). Por estes dados, pode-se inferir o número de vistorias a serem realizadas por diversos navios em uma determinada jurisdição.

2.3 Situação atual nas CP, DL e AG do SSTA

A Marinha possui 26 CP, 14 DL e 20 AG para a execução de todas as atividades inerentes ao exercício da AMB. Em decorrência da Estratégia Nacional de Defesa (END)⁷⁰, o Comando da Marinha elaborou o Plano de Articulação e de Equipamento da Marinha do Brasil (PAEMB)⁷¹, que prevê a criação de novas OM do SSTA, até o ano de 2031.

Entretanto, a sua realização efetiva não tem ocorrido na velocidade desejada, em virtude da necessidade de se mobiliar essas OM, tanto com pessoal quanto materialmente. Até

⁷⁰ Estratégia Nacional de Defesa (END) - aprovada pelo Decreto n. 6.703, de 18 de dezembro de 2008, é composta por ações estratégicas de médio e longo prazo e objetiva modernizar a estrutura nacional de defesa, atuando em três eixos estruturantes: reorganização das Forças Armadas, reestruturação da indústria brasileira de material de defesa e política de composição dos efetivos das Forças Armadas.

⁷¹ Em decorrência da END, o Comando da Marinha elaborou o “Plano de Articulação e de Equipamento da Marinha do Brasil” (PAEMB), estabelecendo projetos e metas para o reaparelhamento, expansão e redistribuição de suas Organizações Militares (OM) e para o incremento e capacitação de seu efetivo, consoante sua missão. Fonte: Plano de Articulação da Marinha <<http://www.mar.mil.br/paemb/paemb.html>>. Acesso em: 24 jul. 2012.

julho do corrente ano, foram ativadas duas AG desde a publicação da END, em 2008. Estão previstas, contudo, a criação de mais duas AG ainda em 2012, três até 2014, três até 2016 e, finalmente, mais duas AG até 2018.

O quadro do Apêndice H apresenta os dados supracitados, bem como identifica as OM que tiveram suas estruturas aumentadas, com relação ao pessoal, instalações físicas, logística e material, de modo a viabilizar mudanças de categoria (de AG para DL e de DL para CP), para melhor atender à população e à comunidade aquaviária. Este esforço da MB visa incrementar a atuação das OM do SSTA no exercício de suas tarefas em todo o País, especialmente quanto às atribuições da AMB.

As OM do SSTA produzem ao longo do ano uma série de documentos, tais como certificados, títulos e certidões, entre outros, conforme exposto na lista do Apêndice I. Esses documentos estão divididos, de acordo com a área de emprego, ou seja, destinados ao STA e ao EPM. Ao todo, em 2010, foram confeccionados cerca de 170 mil desses documentos do STA por todas as CP, DL e AG no País, sendo que a tabela anexa apresenta a produção apenas de um semestre, que atinge a marca de 85.137 documentos. Por outro lado, o setor do EPM chegou aos 73.304 documentos no mesmo período, perfazendo o montante de cerca de 140 mil naquele ano.

Verificamos que os números são expressivos, ainda mais se comparados com a quantidade de organizações que executam essas atividades (60 OM do SSTA), assim como com as suas forças de trabalho⁷², cujos quadros do Anexo H especificam o número de militares e servidores civis que executam os serviços, tanto do STA quanto do EPM.

Por meio desses números, podemos verificar que na área do STA são empregados de uma a seis pessoas para os 37 tipos de emissão de documentos, em todas as OM do SSTA, sendo que a média empregada, em todo o território nacional é de cerca de duas a três pessoas

⁷² Força de trabalho de uma OM - é o grupo composto de militares (Oficiais e Praças), da ativa e da reserva remunerada (contratados sob o regime de "Tarefa por Tempo Certo" - TTC), e servidores civis que estão distribuídos administrativamente e desempenham suas atividades funcionais em uma OM da MB.

em cada um desses processos. No setor do EPM, para a emissão de 16 tipos distintos de documentos, são empregadas de uma a cinco pessoas, sendo a média nacional de uma a três.

No ano de 2011, visando atingir o grau de eficiência desejado para cada um desses processos, cujos prazos máximos foram estipulados nas Normas Técnicas sobre a emissão de documentos e a prestação de serviços nas áreas da STA e do EPM (NORTEC-40/DPC), a DPC efetuou um levantamento sobre o número de documentos emitidos, assim como sobre seus tempos para emissão, pelos setores do STA (Anexo I) e do EPM (Anexo J).

Posteriormente, foram comparados os dados do ano de 2011, referentes aos principais processos do STA (TIE, Transferência de jurisdição e Carteira de Habilitação de Amador) e do EPM (Certificado de Competência⁷³, CIR e Certificado de Curso para Portuário⁷⁴), com os do ano anterior, conforme as apresentações das tabelas no Anexo K. Esses levantamentos, dos anos de 2010 e 2011, foram fundamentais para a consolidação das Normas Técnicas para Avaliação e Desempenho das CP, DL, AG e Centros de Instrução nas áreas do STA e do EPM (NORTEC-41/DPC), recentemente publicada, em 26 de janeiro de 2012. Em síntese, para o estudo em questão, as seguintes considerações parciais podem ser extraídas dessas comparações:

a) Os tempos médios de todas as CP, DL AG estão acima dos prazos estipulados, apesar de claramente ser perceptível a tendência de queda desses tempos;

b) O número desses documentos, considerados mais importantes pela DPC para essa análise específica, emitidos no setor do STA em 2011 aumentou, em média, 18,5% em relação a 2010, sendo que o maior incremento deu-se nos processos de inscrição e registro de embarcações (33,2%); e

⁷³ Certificado de Competência - após a conclusão, com aproveitamento, em cursos e estágios do SEPM, os alunos recebem um certificado, emitido pelo OE, conforme o currículo de cada curso e as Normas da Autoridade Marítima para Aquaviários (NORMAM-13/DPC), habilitando o portador a exercer as funções indicadas no referido documento, conforme autorizado pela legislação nacional.

⁷⁴ Certificado de Curso para Portuário - emitido pelos OE, a fim de certificar os trabalhadores portuários concluintes dos cursos do EPM realizados sob a coordenação dos OGMO. A certificação é feita em parceria, constando a assinatura dos titulares dos OE e OGMO.

c) As forças de trabalho empregadas foram semelhantes nos dois anos comparados e, com a previsão de crescimento no número de documentos a serem emitidos ano a ano, as OM do SSTA, provavelmente, ficarão ainda mais sobrecarregadas para cumprir, eficientemente, suas metas.

Para atender ao crescente número de documentos emitidos ano a ano, a DPC lançou mão da contratação de estagiários para o atendimento ao público, por intermédio de convênio com o Centro de Integração Empresa-Escola (CIEE). Provavelmente, os GAP estarão mais bem servidos e os tempos de atendimento nos balcões diminuirão, na mesma proporção que aumentar o número desses estagiários treinados para essas tarefas.

Entretanto, os processos continuarão a ser conduzidos internamente por militares e servidores civis dedicados exclusivamente a essas atividades, sem o contato direto com o público, visando, entre outras coisas, à isenção, à imparcialidade, ao preciso julgamento técnico e à meticulosa avaliação de toda a documentação apresentada para cada embarcação.

Pelo exposto, na visão do autor, verifica-se que somente com a introdução de estagiários para o auxílio ao atendimento ao público, a questão da elevada carga de trabalho não será eficazmente combatida junto aos processos mais trabalhosos (que requerem análise detalhada de documentos e vistorias nos locais) e, portanto, este estudo, ao final, visa apresentar uma possível solução para esse problema.

Os processos de inscrição e registro de embarcações são executados em todo o mundo, pelas respectivas Autoridades Marítimas, e a seguir passaremos a apresentar como são realizados nos seguintes países: Argentina e Chile, na América do Sul; e Portugal e Reino Unido, na Europa.

3 INSCRIÇÃO E REGISTRO DE EMBARCAÇÕES EM OUTROS PAÍSES

3.1 A Autoridade Marítima na Argentina

A Autoridade Marítima na Argentina é exercida pela Prefeitura Naval, de acordo com a Lei nº 18.398, Lei Geral da Prefeitura Naval Argentina, de 10 de outubro de 1969, que a definiu como uma Força de Segurança da cadeia de comando do Ministério da Defesa. Posteriormente, pela Lei dos Ministérios, Lei nº 22.520, de 20 de março de 1992, sua subordinação passou ao Ministério do Interior. Anos mais tarde, nova alteração por meio da Lei nº 26.338, de 5 de dezembro de 2007, resultou na sua vinculação ao Ministério da Justiça, Segurança e Direitos Humanos. E, finalmente, pelo Decreto nº 1.993, de 14 de dezembro de 2010, foi criado o Ministério da Segurança (Apêndice J), que, por intermédio da Secretaria de Segurança, passou a exercer a coordenação e direção das Forças de Segurança Nacionais: Polícia Federal, “Gendarmeria” Nacional⁷⁵, Prefeitura Naval Argentina e Polícia de Segurança Aeroportuária.

Segundo a história da Prefeitura Naval, a primeira Capitania dos Portos argentina, estabelecida na cidade de Buenos Aires, pela Espanha, em 1756, possuía a missão de Polícia de Segurança da navegação e dos portos.

A Primeira Junta de Governo da Argentina incorporou a Prefeitura Naval como Instituição Nacional, em 30 de junho de 1810, transferindo unilateralmente a sua subordinação da Comandância da Marinha Espanhola de Montevideú para o primeiro governo independente da metrópole espanhola. Recentemente, em 2010, a instituição comemorou 200 anos de serviço.

⁷⁵ Gendarmeria Nacional Argentina - Uma Força de segurança, de natureza Militar, que cumpre sua missão e suas funções na estrutura da Segurança Interna, Defesa Nacional e apoio à Política Externa. Enfim, é uma Organização do Estado Argentino com capacidade de dissuadir e de responder às ameaças, crises, contingências e aos incidentes nos ambientes da Segurança Interna e da Defesa Nacional. É subordinada ao Ministério da Segurança. Fonte: Gendarmeria Nacional Argentina <<http://www.gendarmeria.gov.ar/otros/institucional.html>>. Acesso em: 02 jun. 2012.

A Lei da Navegação, Lei nº 20.094, de 2 de março de 1973, estabelece todas as relações jurídicas atinentes à navegação, sob as quais a Autoridade Marítima Argentina exerce os poderes de Polícia de Segurança da Navegação e de Segurança e Ordem Pública nas águas de jurisdição nacional argentina e nos portos.

A Prefeitura Naval, cujo organograma encontra-se no Anexo L, subdivide-se em três Diretorias Gerais (Segurança, Logística e Planejamento e Desenvolvimento), que desempenham suas atividades, como Força de Segurança Nacional, nos seguintes setores: salvaguarda da Vida Humana no Mar, inspeção de navios, registro nacional de navios, registro e habilitação dos aquaviários, reflutuação de navios, investigação de acidentes de navegação, prevenção da poluição, controle de mercadorias perigosas transportadas por navios, controle de esportes náuticos, segurança e ordem pública, crimes e contravenções, segurança portuária, auxílio à justiça, interdição do tráfico de drogas, vigilância das águas jurisdicionais argentinas e assistência às comunidades costeiras.

Destacam-se, ainda, as atividades de controle dos serviços de praticagem, na forma de contratação individual, por associação ou por pessoa jurídica, e de pilotagem, que é provido pela Armada Argentina ou Prefeitura Naval em áreas que, a juízo da Autoridade Marítima, não haja prático ou piloto disponível ou a oferta dos serviços adquira comportamento monopólico. Outro setor de relevância é o de controle do tráfego marítimo, que acompanha o tráfego de navios mercantes, pesqueiros, navios de pesquisa e outros, tanto nacionais quanto estrangeiros, em suas águas jurisdicionais.

A Prefeitura Naval dispõe de 10 “Prefeituras de Zona” (Apêndice K), semelhantes às nossas Capitânicas, que possuem 92 “Prefeituras” subordinadas, assemelhadas às DL e AG do SSTA, no Brasil, dependendo dos seus portos. Essas “Prefeituras” estão distribuídas ao longo do território argentino e se constituem nos canais de entrada para todos os processos administrativos relativos às embarcações.

3.1.1 Os processos de inscrição e registro de embarcações

A inscrição e o registro de embarcações estão previstos na Lei nº 19.170, de 12 de agosto de 1971, que versa sobre o Regulamento Orgânico para o Registro Nacional de Navios.

O Registro Nacional de Navios é executado pela Direção da Polícia de Segurança da Navegação, que possui três divisões com funções específicas no registro de embarcações: Divisão de Auditoria e Verificação de Registros, Divisão de Matrícula e Divisão de Domínio.

A Divisão de Auditoria e Verificação de Registros determina o imposto para cada tipo de embarcação e documento solicitado. A Divisão de Matrícula conduz o Registro de Matrícula Nacional, que engloba a “Matrícula Mercante Nacional” e o “Registro Especial de Iates” (sob a sigla *REY*, em espanhol), nos quais se inscrevem obrigatoriamente as embarcações ou artefatos navais⁷⁶, de propriedade privada ou do Estado. E a Divisão de Domínio é responsável por todos os documentos de cunho jurídico sobre embarcações ou artefatos navais pertencentes à Matrícula Nacional, tais como títulos, contratos de arrendamento, sentenças judiciais, embargos, interdições e penhoras.

O Registro Nacional de Navios possui duas finalidades básicas: a outorga de nacionalidade às embarcações e a garantia do trato jurídico e da devida publicidade dos registros efetuados.

No primeiro caso, as embarcações são inscritas na Matrícula Nacional, que além da atribuição da nacionalidade argentina, autoriza o uso do pavilhão nacional e as sujeita às leis argentinas, principalmente quanto às atividades administrativas da Prefeitura Naval de polícia de segurança, segurança da navegação e salvaguarda da vida humana em águas jurisdicionais.

⁷⁶ Artefato Naval - é toda construção flutuante que não seja considerada navio, auxiliar da navegação, porém não destinada a ela, ainda que possa deslocar-se pela água para o cumprimento de seus fins específicos. (Ordenança n. 9-02, Prefeitura Naval Argentina).

No que diz respeito à finalidade jurídica, que tem por objeto o registro da propriedade marítima, para resguardo e segurança das partes envolvidas, assim como da eficácia das transações comerciais realizadas sobre embarcações, pode-se afirmar que os seus limites vão muito além dos trâmites administrativos, pois está diretamente relacionada ao ordenamento jurídico nacional.

A inscrição e o registro de embarcações compreendem a “Matrícula Mercante Nacional” e o “Registro Especial de Iates”, nos quais são inscritos obrigatoriamente os navios e artefatos navais de propriedade estatal ou privada.

De acordo com a Ordenança nº 9 da Prefeitura Naval, de 30 de dezembro de 2002, que dispõe sobre o “Regime Administrativo do Navio”, a Matrícula Mercante Nacional está disposta em três agrupamentos de embarcações:

a) Primeiro agrupamento: navios ou artefatos navais com AB igual ou maior que 10, cujos proprietários sejam pessoas físicas ou jurídicas, que se destinem ao comércio marítimo, fluvial, lacustre ou à atividade pesqueira;

b) Segundo agrupamento: navios ou artefatos navais com AB entre dois e nove, cujos proprietários sejam pessoas físicas ou jurídicas, que se destinem ao comércio marítimo, fluvial, lacustre ou à atividade pesqueira; e

c) Terceiro agrupamento: navios ou artefatos navais com AB igual ou superior a dois, cujo proprietário seja o Estado Nacional, Provincial⁷⁷ ou Municipal.

A referida Ordenança estabelece também o Registro especial de Iates (*REY*) para as embarcações com AB igual ou maior que dois, destinadas aos esportes náuticos ou lazer (classificadas no Brasil como “Esporte e Recreio”), e que sejam exercidas em caráter pessoal

⁷⁷ Províncias - a Argentina possui 23 províncias e uma cidade autônoma, que é a capital federal de Buenos Aires. As províncias são as unidades federais que compõem a República Federativa Argentina, a seguir mencionadas: Buenos Aires, Catamarca, Chaco, Chubut, Córdoba, Corrientes, Entre Ríos, Formosa, Jujuy, La Pampa, La Rioja, Mendoza, Misiones, Neuquén, Rio Negro, Salta, San Juan, San Luis, Santa Cruz, Santa Fe, Santiago del Estero, Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur e Tucumán. Fonte: Portal Oficial do Governo da República Argentina <<http://www.argentina.gob.ar/pais/49-provincias.php>>. Acesso em: 08 jun. 2012.

ou com a participação de terceiros, de forma gratuita ou onerosa, quer seja o proprietário pessoa física ou jurídica, quando a atividade envolva, no máximo, 12 pessoas embarcadas (passageiros) e mais três tripulantes (25% do total de passageiros).

Essas embarcações de esporte e recreio podem ser inscritas no *REY* como dotação de um Clube Náutico, caso o proprietário seja sócio de uma instituição náutica reconhecida pela Autoridade Marítima Argentina, ou sem dotação de Clube Náutico, em caso contrário.

Os procedimentos para a inscrição e o registro de embarcações ou artefatos navais na Matrícula Nacional, de acordo com a Ordenança nº 9/02, para os Primeiro e Terceiro Agrupamentos (com 10 ou mais AB) e para os Segundo e Terceiro Agrupamentos (entre dois e nove AB), assim como no Registro Especial de Iates (para qualquer AB), são semelhantes e encontram-se detalhados no Anexo M.

Basicamente, os processos são iniciados com a solicitação, junto à Divisão Técnica Naval de uma “Prefeitura”, para aprovação de construção de uma determinada embarcação, enquadrada de acordo com a AB e sua finalidade. Caso aprovada, deverão ser apresentados os seguintes documentos, de acordo com o formulário específico para cada agrupamento de embarcações ou artefatos navais, no caso de Matrícula Nacional, ou para o Registro especial de Iates (AB igual ou maior que dois): Certificado expedido pela Divisão Técnica Naval com as características gerais e sua conformidade para navegação; Certificado expedido pelo construtor, com o nome, número de construção e contrato do estaleiro; fatura de compra da embarcação e do motor; e autorização de incorporação na Matrícula Nacional, emitida pela Secretaria de Transportes ou Secretaria de Agricultura, Pecuária, Pesca e Alimentos, nos casos de barcos pesqueiros.

Ao final dos processos, são emitidos os Certificados de Matrícula pelo Registro Nacional de Navios, organismo subordinado à Direção de Polícia de Segurança da Navegação, na estrutura da Prefeitura Naval (Autoridade Marítima Argentina). O Registro

Nacional de Navios é responsável pela concessão dos seguintes documentos, de acordo com o art. 54⁷⁸ da Lei nº 20.094 (Lei da Navegação) e o art. 1º, inciso (e)⁷⁹, da Lei nº 19.170 (Regulamento Orgânico do Registro Nacional de Navios): Certificado de Matrícula Mercante Nacional e Certificado de Matrícula para Embarcações inscritas no Registro Especial de Iates, cujos modelos encontram-se no Anexo N.

Para as embarcações ou artefatos navais, de esporte e recreio (*i.e.* moto aquática) ou destinados a atividades comerciais, que tenham sua AB até um, efetuarão processos simplificados de inscrição e registro, denominados “Registros Jurisdicionais”, junto às “Prefeituras” locais, conforme descritos no Anexo O.

3.2 A Autoridade Marítima no Chile

Considera-se que a criação da Direção-Geral do Território Marítimo e da Marinha Mercante (DIRECTEMAR) deu-se em 30 de agosto de 1848, quando o Ministro da Guerra e da Marinha, Sr. Pedro Nolasco Vidal, promulgou a Lei que fixava o Território Marítimo da República, com 11 Províncias Marítimas subordinadas ao Comandante-Geral da Marinha, definindo suas áreas jurisdicionais e as atribuições das autoridades responsáveis pela segurança dos navios ao largo do litoral chileno. Portanto, essa instituição já conta com mais de 160 anos de serviço.

Mais de um século depois, em 21 de maio de 1978, foi promulgado o Decreto-Lei n. 2.222, que introduziu importantes aspectos jurídicos na legislação marítima chilena e, ainda, atribuiu novas competências decorrentes a diversos órgãos da Autoridade Marítima.

⁷⁸ Artigo 54 da Lei n. 20.094/73 (Lei da Navegação) - “A Autoridade Marítima outorgará a toda embarcação ou artefato naval que se inscreva na Matrícula Nacional, um Certificado de Matrícula, no qual conste o nome da embarcação ou artefato naval e de seu proprietário, o número de matrícula e a medida de arqueação bruta e líquida, quando se tratar de embarcação, assim como dos demais dados contidos no formulário de inscrição”.

⁷⁹ Artigo 1º, inciso (e), da Lei n. 19.170/71 (Regulamento Orgânico do Registro Nacional de Navios) - “o Registro Nacional de Navios, dependente do Comandante-em-Chefe da Armada (Prefeitura Naval Argentina), terá as seguintes responsabilidades:... e) expedir todos os certificados que correspondam aos assentamentos contidos nos seus registros”.

Esse diploma legal, conhecido como “Lei da Navegação”⁸⁰, estabeleceu um importante marco, que foi o reconhecimento do Diretor Geral do Território Marítimo, bem como de seus subordinados (Governadores Marítimos e Capitães dos Portos), como Autoridade Marítima Chilena. Alterou, ainda, a denominação do órgão para Direção-Geral do Território Marítimo e da Marinha Mercante (DIRECTEMAR), que é a utilizada atualmente.

A DIRECTEMAR encontra-se no mesmo nível dos Órgãos de Direção Superior da Armada da República do Chile (ARC), subordinada diretamente ao Comandante-em-Chefe da Armada, sob coordenação do Estado-Maior Geral da Armada, conforme detalha o organograma do Anexo P.

A DIRECTEMAR possui as seguintes organizações subordinadas (Anexo Q): Diretoria de Segurança e Operações Marítimas (DIRSOMAR), Diretoria de Interesses Marítimos e Meio Ambiente Aquático (DIRINMAR) e as Províncias Marítimas, cujos Governadores Marítimos possuem atribuições específicas como representantes da Autoridade Marítima Chilena, conforme supramencionado.

A DIRECTEMAR é definida como um organismo da ARC que, por seu intermédio, o Estado do Chile fiscaliza o cumprimento das leis e acordos internacionais vigentes, visando à proteção da vida humana no mar, do meio ambiente e dos recursos naturais, assim como regular as atividades em suas águas jurisdicionais, de modo a contribuir para o desenvolvimento marítimo do país.

A direção e a administração técnica da Autoridade Marítima são exercidas pela DIRECTEMAR, ao passo que a execução de suas tarefas cabe às unidades operativas (navios, lanchas e helicópteros) e às Províncias Marítimas (e respectivas Capitánias dos Portos)

⁸⁰ Lei da Navegação - promulgada pelo Decreto-Lei n. 2.222, de 21 de maio de 1978, e emendada pelo Decreto Supremo (M) n. 6, de 10 jan. 2001, publicada pela DIRECTEMAR, TM-001, 6. ed., de 15 out. 2009 (somente disponível na versão *web*). Abrange todas as atividades concernentes ou relacionadas à navegação no Chile. <http://www.directemar.cl/index.php?option=com_content&view=article&id=119&Itemid=57&lang=en>. Acesso em: 11 jun. 2012.

subordinadas aos Comandantes-em-Chefe das Zonas Navais⁸¹. As informações do Apêndice L detalham a localização das Províncias Marítimas por todo o território chileno, especificam a classificação das Capitânicas e, ainda, estipulam o vínculo de subordinação existente entre as 16 Províncias Marítimas e as 64 Capitânicas dos Portos.

As Províncias Marítimas e as Capitânicas dos Portos são classificadas⁸² pelos seus graus de atividade, e consequentes portes e importâncias relativas, que podem ser dos tipos “A”, “B”, “C” e “D”. Poderíamos, grosso modo, comparar, em termos de estrutura, as Províncias Marítimas às Capitânicas dos Portos de 1ª e 2ª Classes⁸³ brasileiras e as Capitânicas dos Portos Chilenas às Delegacias e Agências da Marinha do Brasil⁸⁴.

A Autoridade Marítima do Chile ainda pode designar representantes administrativos, chamados de “Alcaides de Mar” (que seria traduzido por “Prefeitos Marítimos”), para alguns portos, terminais marítimos e baías e enseadas de menor importância. Os “Prefeitos Marítimos”, 233 no total, não fazem parte do efetivo da Armada e suas atribuições são especificadas em normas da DIRECTEMAR. Esses cargos gratificados podem ser exercidos por Oficiais ou Praças da reserva da ARC, por Oficiais da Marinha Mercante ou por servidores civis selecionados.

As Prefeituras Marítimas são diretamente subordinadas às Capitânicas dos Portos, ou em alguns casos às próprias Províncias Marítimas, e suas áreas de atuação restringem-se às suas respectivas localidades. A relação dessas instituições, bem como suas relações de subordinação, encontra-se no Apêndice M.

⁸¹ Zonas Navais (ZN) - Organizações Militares chilenas equivalentes aos Distritos Navais brasileiros. São subordinadas diretamente ao Comandante-em-Chefe da ARC e coordenadas pelo Comando de Operações Navais. Em total de cinco, possuem suas sedes nas cidades de: Valparaíso (1ª ZN), Talcahuano (2ª ZN), Punta Arenas (3ª ZN), Iquique (4ª ZN) e Puerto Montt (5ª ZN). Esta última foi criada recentemente, em 7 dez. 2009.

⁸² A classificação de Províncias Marítimas e de Capitânicas dos Portos é realizada pela Autoridade Marítima do Chile, por meio da Resolução da DIRECTEMAR n. 12.065/1, de 4 de novembro de 2009.

⁸³ Capitânicas dos Portos - são classificadas na Marinha do Brasil de acordo com as suas estruturas e graus de atividades. As CP de 1ª Classe, com maior estrutura e maior grau de atividades que as demais, são comandadas por Capitães-de-Mar-e-Guerra, enquanto as de 2ª Classe são comandadas por Capitães-de-Fragata.

⁸⁴ As Delegacias e Agências das Capitânicas dos Portos da MB possuem estruturas menores em relação às Capitânicas e são comandadas, respectivamente, por Capitães-de-Corveta e Capitães-Tenentes.

3.2.1 Os processos de inscrição e registro

A Lei da Navegação do Chile prevê que as embarcações sejam classificadas em Mercantes ou Especiais⁸⁵ e, de acordo com os seus portes, em Embarcações Maiores ou Menores. As embarcações Maiores possuem 50 ou mais Toneladas de Porte Bruto⁸⁶ e as consideradas Menores são aquelas que possuem menos de 50 TPB.

Segundo o Regulamento para o Registro de Embarcações e Artefatos Navais⁸⁷ (TM-005), aprovado pelo Decreto Supremo n. 163, de 2 de fevereiro de 1981, os registros de matrícula de Embarcações e de Artefatos Navais Maiores são conduzidos junto à DIRECTEMAR e os registros de matrícula de Embarcações e de Artefatos Navais Menores são conduzidos pelas Capitánias dos Portos.

A embarcação (ou artefato naval), depois de inscrita, é considerada chilena e nacionalizada para os efeitos legais, inclusive aduaneiros, e poderá utilizar o pavilhão nacional do Chile.

Ao final do processo de inscrição, a embarcação recebe um “Certificado de Matrícula”, no qual são indicados o seu nome, o nome do proprietário, o número de matrícula, sua tonelagem e as principais características. Este certificado deve, obrigatoriamente, permanecer a bordo dessas embarcações ou artefatos navais durante a navegação.

Para os casos de inscrição de embarcações ou artefatos navais em construção, o processo deverá ter anexado um certificado do estaleiro responsável pelas obras, com a

⁸⁵ Classificação de embarcações - as mercantes são aquelas destinadas ao transporte, quer seja nacional ou internacional, e as especiais são aquelas empregadas em serviços, tarefas ou finalidades específicas, com características próprias para suas funções, tais como rebocadores, pesqueiros, dragas, navios de pesquisa científica, esporte e recreio, entre outros (art. 4º, Lei da Navegação do Chile).

⁸⁶ Tonelagem de Porte Bruto (TPB) - diferença, em toneladas, entre o deslocamento de uma embarcação totalmente carregada e o seu deslocamento leve. Compreende, portanto, os pesos do combustível, lubrificantes, aguada, água de alimentação, sobressalentes, tripulação e seus pertences, mantimentos, carga e lastro, passageiros e bagagens. O porte bruto é muito conhecido pelo termo *deadweight tonnage*, no idioma Inglês.

⁸⁷ Artefatos navais - destinados a cumprir funções complementares às atividades marítimas ou de exploração dos recursos marinhos, tais como diques, balsas, cábreas, chatas, pontões, plataformas fixas ou flutuantes e boias.

indicação do estágio em que se encontram. Após sua conclusão, o proprietário deverá solicitar o Registro de Matrícula correspondente (Maior ou Menor).

Para as embarcações Maiores, os documentos exigidos encontram-se no Anexo R. Para aquelas enquadradas na categoria Menores, segundo o Manual de Inscrição de Embarcações e Artefatos Menores (TM-078), aprovado em 27 de janeiro de 1997, empregadas no transporte de passageiros ou carga e nas atividades de reboque, esporte e recreio ou pesca, os Capitães dos Portos autorizarão suas inscrições dentro de suas respectivas áreas de jurisdição.

Essas inscrições serão únicas e terão validade por toda a vida útil das embarcações, independentemente de suas áreas de operação. Os documentos necessários a esses processos constam do Anexo S.

Nos casos de embarcações empregadas em atividades de esporte e recreio, o Regulamento Geral de Esportes Náuticos (TM-002), de 30 de abril de 2005, prevê que o Registro de Matrícula de embarcações Maiores, a cargo da DIRECTEMAR, ou Menores, a cargo das Capitânicas dos Portos, poderá ser dispensado nas seguintes categorias, entre outras: Vela (*windsurf, laser, optimist e snipe*), Remo (canoas, caiaques, botes rígidos e semirrígidos) e Motor (embarcações com motores portáteis até o máximo de potência de 10 H.P.⁸⁸, com exceção daquelas tipo *jet ski*, cuja inscrição é obrigatória) e outras categorias (*surf*, bicicletas aquáticas e botes infláveis).

As embarcações de esporte e recreio recebem um Certificado de Matrícula, cujo modelo encontra-se no Anexo T, no qual são indicados o nome, número de matrícula, nome do proprietário, a tonelagem e suas principais características.

⁸⁸ *Horse Power* (HP) - Cavalovapor, em português, é uma unidade de medida de potência. Esta unidade de medida nasceu no mundo anglofônico quando James Watt precisou expressar a potência da máquina a vapor. Watt estimou que um cavalo podia levantar 33.000 lb (14.968,55 Kg) de água a uma altura de um pé em um minuto. Assim nasceu a unidade de medida *horsepower*, termo inglês que literalmente significa força de cavalo.

3.3 A Autoridade Marítima em Portugal

Conceitualmente, o termo “Autoridade Marítima”, em Portugal, é decorrente da criação das Capitánias dos Portos naquele país, em virtude de suas tarefas rotineiras serem executadas, principalmente, no mar.

Historicamente, a origem da Autoridade Marítima Portuguesa está ligada à figura do “Patrão-Mor”⁸⁹, do século XVI, que evoluiu posteriormente para o cargo de Capitão do Porto, no início do século XIX, com poderes formalizados para a segurança e o controle da navegação e proteção do meio ambiente marinho. Documentos confirmam a existência de Capitães dos Portos em Portugal desde 1804. Legalmente, as Capitánias dos Portos foram instituídas pelo Regulamento Geral das Capitánias (RGC), emitido em 1839 e, posteriormente, reeditado em 1892, 1919 e 1972. O modelo português clássico de “Autoridade Marítima” pode ser encontrado, com os devidos ajustamentos orgânicos nacionais, no Brasil e em alguns países africanos de língua portuguesa.

A Marinha Portuguesa (MP), cuja criação remonta ao século XII, possui as seguintes funções e tarefas do Poder Naval: defesa militar e apoio à política externa; desenvolvimento econômico, científico e cultural e segurança; e autoridade do Estado. Esta última engloba as tarefas de segurança marítima e salvaguarda da vida humana no mar e de vigilância, fiscalização e policiamento, bem como a atuação dos meios da MP em estados de exceção (sítio e emergência) e, ainda, em ações de defesa civil.

⁸⁹ “O patrão-mor era em primeiro lugar o patrão do bergantim real, mas no contexto da ribeira competia-lhe a verificação da segurança e das faltas de material e sobressalentes dos navios prestes a zarpar; a repartição de pessoal e os agasalhados a bordo dos mesmos, sendo também responsável por todas as operações de saída e entrada no porto, tendo sob a sua tutela o piloto-mor e os pilotos da barra. A seu cargo estavam todos os navios invernaçados e todas as operações de querena, lançamento à água, aparelhamento e deslocação de navios dentro do porto. Competia-lhe ainda, juntamente com o mestre dos carpinteiros, a arqueação e a avaliação dos navios em cuja compra a Coroa se mostrasse interessada. O patrão-mor era ainda responsável pela colocação a bordo dos oficiais das naus da Índia e dos navios de armada e, juntamente com os mestres, pelo desempenho dos trabalhadores da ribeira”. Fonte: Texto “Ribeira(s) das Naus”, autor José Virgílio Amaro Pissarra, sítio “Navegações Portuguesas”, Instituto Camões, 2002 <<http://cvc.instituto-camoes.pt/navegaport/e17.html>>. Acesso em: 22 jun. 2012.

A Autoridade Marítima Nacional (AMN) é definida como a estrutura, integrada à Marinha, que desenvolve ações no âmbito do Sistema da Autoridade Marítima (SAM) e exerce poderes, instituídos pelo Decreto-Lei nº 43, de 2 de março de 2002, junto a entidades, órgãos ou serviços de nível nacional, regional ou local, com funções de coordenação, executivas, consultivas ou policiais.

Na estrutura organizacional da MP (Anexo U), podem ser observados os vínculos administrativos e de subordinação da AMN e do Chefe do Estado-Maior da Armada (equivalente ao cargo de Comandante da MB), sendo ambas as instituições subordinadas diretamente ao Ministério da Defesa.

Desse modo, a AMN compreende órgãos consultivos e executivos. No primeiro grupo enquadram-se o Conselho Consultivo da AMN (CCAMN) e a Comissão do Domínio Público Marítimo (CDPM). Os executivos englobam a Direção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM), como órgão central da AMN, os Departamentos Marítimos e as Capitâncias dos Portos, como órgãos regionais e locais da DGAM, respectivamente. A Polícia Marítima integra a estrutura operacional da AMN.

O exercício das funções da AMN é cumulativo com o de Chefe do Estado-Maior da Armada e a MP define esta junção de poderes como “Marinha de duplo uso”, que busca o equilíbrio ideal entre a execução de tarefas exclusivas do Poder Naval, tais como a “capacidade de projeção de força”, e da AMN, como “a proteção do mar”, e, ainda, conjuntamente, nas tarefas de “colaboração, comando e controle”. O folheto do Anexo V ilustra essa dupla função da MP e AMN.

Segundo a MP, as capacidades de “projeção de força”, “proteção do mar” e de “colaboração, comando e controle” materializam o emprego dos meios da Marinha como Armada, como Guarda Costeira e como parceira na contribuição à “consciência situacional marítima” daquele país.

Para a MP, o exercício simultâneo das funções de Armada Nacional e de Guarda Costeira permite racionalizar recursos, caracterizando uma atuação militar, de defesa e apoio à política externa, e outra não militar, quanto à segurança e autoridade do Estado e apoio ao desenvolvimento econômico, científico e cultural.

Nesse sentido, há espaço para articulação junto a diversos setores do Estado relacionados ao mar, tais como a Polícia Judiciária, no combate ao tráfico de estupefacientes, o Serviço de Estrangeiros e Fronteiras, no combate à imigração ilegal, e o Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, na inspeção de navios estrangeiros.

Esse intercâmbio multi-institucional foi reforçado com a criação, em dezembro de 2007, do Centro Nacional Coordenador Marítimo (CNCM), no qual a Marinha colabora no mesmo nível de todas as outras entidades (Apêndice N), visando aperfeiçoar a atuação do Estado nos espaços marítimos sob jurisdição nacional. O CNCM utiliza as instalações do Centro de Operações Marítimas (COMAR), do Comando Naval.

A DGAM, que se integra ao Ministério da Defesa através da Marinha, possui autonomia administrativa e é responsável pela direção, coordenação e controle das atividades exercidas no âmbito da AMN. A DGAM, cujo organograma encontra-se no Anexo W, é composta pelos seguintes órgãos e serviços: Departamentos Marítimos (do Norte, do Centro, do Sul, dos Açores e da Madeira), Capitania dos Portos (20 no Continente, seis no arquipélago dos Açores e duas no arquipélago da Madeira), Instituto de Socorros a Náufragos (ISN), Direção de Faróis (DF), Direção de Combate à Poluição do Mar, Escola da Autoridade Marítima (EAM) e os serviços centrais e de apoio.

As Capitania dos Portos asseguram a Autoridade do Estado nos espaços marítimos e estão distribuídas por Departamentos Marítimos (Norte, Centro, Sul, Açores e Madeira), de acordo com os mapas do Apêndice O. Cumulativamente, integram o sistema da Polícia Marítima, na qualidade de comandos regionais e locais.

A AMN é responsável pelas seguintes atividades: procedimentos administrativos e de registro marítimo, segurança da navegação e polícia marítima. Acrescentam-se, ainda, a proteção civil, a fiscalização e o controle da atividade da pesca, a pesquisa científica marinha e o mergulho profissional, assim como o salvamento marítimo, socorro a náufragos e assistência a banhistas. Com relação a esta última atividade, são realizadas ações conjuntas entre os Comandos Navais e a DGAM (representada pelas diversas Capitánias dos Portos).

Tendo em conta as informações prestadas até este ponto, sobre a AMN, abordaremos a seguir os procedimentos adotados pela MP para a inscrição e o registro de embarcações em Portugal.

3.3.1 Os processos de inscrição e registro

O Decreto-Lei nº 44, de 2 de março de 2002, que define, no âmbito do Sistema da Autoridade Marítima (SAM), a estrutura, a organização, o funcionamento e as competências da AMN, e cria, também, a DGAM. E, como estabelecido em seu art. 13, compete aos Capitães dos Portos efetuarem o registro de propriedade de embarcações nacionais⁹⁰.

O registro de embarcações é regido pelo capítulo V do Regulamento Geral das Capitánias, Decreto-Lei nº 265, de 31 de julho de 1972, que estabelece, no art. 19, a classificação das embarcações quanto às atividades a que se destinam: comércio⁹¹; pesca; recreio⁹²; rebocadores; e auxiliares⁹³. Excetuando-se as de recreio, as demais são denominadas “embarcações mercantes”.

⁹⁰ Embarcação - é todo o engenho ou aparelho de qualquer natureza, exceto um hidroavião amarrado, utilizado ou suscetível de ser utilizado como meio de transporte sobre a água.

⁹¹ Embarcações de comércio - são as destinadas ao transporte de pessoas e de carga, mesmo quando desprovidas de meios de propulsão, considerando-se como tal as que só podem navegar por meio de rebocadores.

⁹² Embarcação de Recreio (ER) - todo o engenho ou aparelho, de qualquer natureza, utilizado ou suscetível de ser utilizado como meio de deslocação de superfície na água em desportos náuticos ou em simples lazer.

⁹³ Embarcações Auxiliares - são empregadas em serviços não abrangidos pelas demais classificações, mesmo as desprovidas de meios de propulsão, e cuja designação lhes é dada conforme o serviço especial a que se destinam.

As embarcações nacionais, com exceção das pertencentes à Marinha, estão obrigatoriamente sujeitas ao registro de propriedade, que pode ser feito nas repartições marítimas⁹⁴ (28 Capitánias dos Portos e 18 Delegações Marítimas). Os locais de inscrição e operação das embarcações podem ser distintos e são chamados, respectivamente, de “Porto de Registro”⁹⁵ e “Porto de Armamento”⁹⁶.

O registro de propriedade é efetuado mediante requerimento assinado pelo proprietário da embarcação ou por representante legal, com indicação do nome, lugar e data da construção, sistema de propulsão, atividade a que se destina e área onde pretende exercê-la, acrescentando os seguintes documentos, entre outros: comprovante de nacionalidade portuguesa do requerente; autorização da AMN para a construção ou aquisição; título original de aquisição ou certidão pública; número e data da licença da capitania para a construção; certificado de arqueação; certidão do termo de vistoria para registro; e pagamento dos direitos e outras despesas alfandegárias inerentes à importação, no caso de embarcações importadas.

As Embarcações de Recreio (ER) são regidas pelo Decreto-Lei n. 124, de 25 de maio de 2004, do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Habitação e, no seu art. 3º, são classificadas quanto à área de navegação nas seguintes categorias: Tipo 1 (navegação oceânica); Tipo 2 (navegação ao largo); Tipo 3 (navegação costeira); Tipo 4 (navegação costeira restrita); e Tipo 5 (navegação em águas abrigadas).

E, ainda, com base no art. 11 desse diploma legal, são estipuladas as competências para a classificação e arqueação de embarcações aos seguintes órgãos: Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM), para os Tipos 1, 2 e 3, e AMN, para os Tipos 4 e 5.

⁹⁴ Repartições Marítimas - compostas pelas Capitánias dos Portos e Delegações Marítimas. São órgãos externos da DGAM destinados a desempenhar, nas respectivas jurisdições, as funções que lhes estejam ou forem atribuídas por lei e fiscalizar o cumprimento das decisões da AMN.

⁹⁵ Porto de registro - é aquele em cuja repartição marítima se encontra registrada a propriedade da embarcação.

⁹⁶ Porto de armamento - é aquele em que a embarcação faz normalmente as matrículas da tripulação e se prepara para a atividade em que se emprega.

O registro das ER é efetuado a pedido dos interessados, por meio de requerimento acompanhado dos seguintes documentos: pedido de registro da embarcação, com ou sem reserva de propriedade (Anexo X); título de aquisição da embarcação; documento comprobatório de pagamento da Alfândega (para as ER adquiridas ou importadas); e informação técnica, para efeito de registro.

A informação técnica supracitada é direcionada ao IPTM, para as embarcações dos Tipos 1, 2 e 3, ou à AMN, para as embarcações dos Tipos 4 e 5, de acordo com a classificação retromencionada. O IPTM deve, ainda, manter atualizado o Registro Técnico Central de Embarcações de Recreio (RETECER)⁹⁷, com o objetivo de consolidar as informações relativas à segurança das ER.

No primeiro registro é lavrado um auto de registro, em livro próprio, contendo as características da ER, de acordo com o modelo do Anexo Y, do qual devem constar as características da embarcação, o conjunto de identificação e o nome da ER. Após a conclusão do processo, é entregue ao proprietário o “livreto da embarcação” (Anexo Z), que corresponde ao “certificado de navegabilidade”.

3.4 A Autoridade Marítima no Reino Unido

O Departamento para Transporte (DfT, em inglês) do Reino Unido é um dos 24 Ministérios Departamentais do Governo britânico, que ainda possui 23 Ministérios não-Departamentais. Esses Departamentos são chefiados por Secretários de Estado, cargos equivalentes aos de Ministro de Estado brasileiros.

Ao DfT estão subordinadas, entre outras instituições, sete Agências Executivas de Transportes voltadas para setores específicos, julgados estratégicos pelo Governo: de

⁹⁷ No RETECER constam elementos relativos à identificação das ER, suas características técnicas e composição dos seus equipamentos, no que se refere a radiocomunicações, salvatagem, extinção de incêndio e esgoto, previstos nas fichas das embarcações de recreio (ER).

Licenciamento de Motoristas e Veículos; de Padronização da Direção Veicular; de Despacho e Veículos Governamentais; de Rodovias; Marítima e de Guarda Costeira; de Certificação Veicular; de Serviços de Operadores e Veículos.

Dentre essas, a que detém as atribuições da Autoridade Marítima Britânica é a Agência Marítima e de Guarda Costeira (MCA), que possui três tarefas básicas: executar as operações de busca e salvamento (SAR, em inglês), através da “Guarda Costeira de Sua Majestade”, e zelar pela segurança da navegação; executar o controle de navios mercantes pelo “Estado do Porto” (*Port State Control*) e pelo “Estado de Bandeira” (*Flag State Control*); e o desenvolvimento de doutrinas e de padrões internacionais para a navegação, por meio de sua participação na Organização Marítima Internacional (IMO).

A “Guarda Costeira de Sua Majestade”, para as operações SAR, dispõe de 19 Estações, que se organizam ao longo do território britânico por meio dos seguintes Centros de Coordenação de Salvamento Marítimo (Apêndice P): Região da Escócia e Irlanda do Norte (Alberdeen, Belfast, Clyde, Forth, Shetland e Stornoway); Região de Gales e Oeste da Inglaterra (Brixham, Falmouth, Holyhead, Liverpool, Milford Haven e Swansea); e Região Leste da Inglaterra (Dover, Humber (Bridlington), Londres, Portland, Solent, Thames e Yarmouth).

Os 17 Escritórios Marítimos da MCA também estão distribuídos ao longo do país nas mesmas três regiões (Apêndice Q): Escócia e Irlanda do Norte (Alberdeen, Belfast, Glasgow, Leith e Shetland); Gales e Oeste da Inglaterra (Cardiff, Falmouth, Liverpool, Milford Haven e Plymouth); e Leste da Inglaterra (Dover, Great Yarmouth, Harwich, Hull Marine (Beverley), Newcastle, Orpington e Southampton). Os Escritórios Marítimos são as unidades da MCA disponíveis para todo o trâmite de processos administrativos, nos quais estão incluídos a inscrição e o registro de embarcações.

Apesar de a estrutura da Autoridade Marítima estar posicionada fora da cadeia de comando da Marinha Real Britânica, a sua simplicidade funcional, junto ao Departamento para Transporte, garante a simplicidade e a eficiência do sistema.

3.4.1 Os processos de inscrição e registro

O Ato do Parlamento de 1995, conhecido como o “Ato da Navegação Mercante”, regula todas as atividades do setor, incluindo os processos de registro de embarcações. O órgão da MCA responsável por esses processos é o “Registro de Navios do Reino Unido” (UKSR, em inglês).

O UKSR divide os registros em três grandes áreas: navios mercantes, navios pesqueiros e embarcações de recreio. Todas as informações necessárias à execução desses processos estão disponíveis no seu sítio da Internet⁹⁸.

A primeira etapa para se efetuar o registro de qualquer tipo de embarcação é a verificação da elegibilidade de seus proprietários, que devem atender às seguintes exigências: ser cidadão britânico (nacional ou de territórios ultramarinos), no caso de pessoas físicas; e, com referência às pessoas jurídicas, enquadrarem-se como companhias pertencentes a qualquer um dos países da “Área Econômica Europeia”⁹⁹, como companhias britânicas em possessões ultramarinas ou, ainda, como outras pertencentes a grupos europeus de interesse econômico. O Anexo “AA” contempla um formulário com a declaração de elegibilidade para proprietário de embarcação.

A padronização é uma das marcas registradas nos processos de registros britânicos e os formulários, disponibilizados para cada tipo de embarcação, podem ser preenchidos via

⁹⁸ Fonte: “Maritime and Coastguard Agency - UK Ship Register” <<http://www.dft.gov.uk/mca/mcga07-home/shipsandcargoes/mcga-ukshipregister.htm>>. Acesso em: 30 jun. 2012.

⁹⁹ Fonte: “Companies House” <<http://www.companieshouse.gov.uk/about/miscellaneous/listeeaCountries.shtml>>. Acesso em: 30 jun. 2012.

Internet ou apresentados nos Escritórios Marítimos. Para o registro de navios mercantes menores que 500 TPB (Anexo “AB”), o documento é dividido em quatro partes: dados do navio, registros anteriores (se houver), dados sobre barcos pesqueiros e informações sobre o requerente.

Os formulários devem ser acompanhados de outros documentos, entre os quais destaque: declaração de elegibilidade, nota fiscal da embarcação, certificado de inspeção para tonelagem e medidas (executadas por Sociedades Classificadoras autorizadas¹⁰⁰), certificado internacional de tonelagem (ITC69)¹⁰¹ e certificado de construção (para embarcações novas). Para os navios mercantes acima de 500 TPB, o formulário que deve ser utilizado encontra-se no Anexo “AC”.

Com relação aos barcos pesqueiros, além do registro nacional, é necessária a obtenção de licença junto à Autoridade da Indústria de Pesca e, ainda, nota fiscal de aquisição, o ITC69 (para embarcações maiores que 15 m) e o certificado de construção (para novas embarcações), entre outros documentos.

As inspeções para a emissão de certificados de barcos pesqueiros são realizadas pelas Estações de Guarda Costeira, para embarcações menores que 15m, e pelas Sociedades Classificadoras autorizadas, para aquelas com 15 m ou mais. Ao final dos processos, são emitidos certificados com prazo de validade de cinco anos.

É possível efetuar o registro de embarcações destinadas ao afretamento (*bareboat charter ship*), que classifica um navio, para o qual o afretador, por um período estipulado, adquire o direito de explorá-lo, com caráter de posse e controle, que lhe assegura,

¹⁰⁰ American Bureau of Shipping (ABS), Bureau Veritas, Class NK, Det Norske Veritas, Germanischer Lloyd, Lloyd's Register of Shipping e Registro Italiano Naval.

¹⁰¹ A Convenção Internacional para a medida de tonelagem dos navios, de 23 jun. 1969, prevê o cálculo das tonelagens de porte bruto e líquido dos navios mercantes em todo o mundo. O Certificado Estatutário ITC69 é um requisito para a inspeção de controle de Estado de Bandeira, que é utilizado para cobrança das taxas portuárias, além de ser indispensável para o comércio internacional.

inclusive, a prerrogativa de indicar o comandante e a respectiva tripulação. Para tal, é necessário um registro específico, cujo modelo se encontra no Anexo “AD”.

As embarcações de recreio (ER), ou seja, não exploradas comercialmente, seguem os mesmos passos para o registro de navios, exceto as menores que 24 m, que possuem um processo simplificado denominado de Registro de Navios Pequenos (SSR, em inglês), conforme o formulário do Anexo “AE”. Para se habilitar a esse processo, o proprietário deve residir, no mínimo, por 185 dias no Reino Unido no ano do registro e, ainda, atender a pelo menos uma das exigências a seguir: ser cidadão britânico; no caso de não britânicos, ser cidadão de países da União Europeia, exercendo o direito de liberdade de “ir e vir” ou o direito de estabelecimento para trabalhadores; ou ser cidadão da *Commonwealth*¹⁰².

A MCA criou um programa de cadastro de ER chamado de “esquema voluntário de identificação de segurança” (CG66), que mantém um banco de dados para auxílio em caso de emergência (o modelo de adesão encontra-se no Anexo “AF”). Quando acionada, a MCA pode acessar as informações sobre a embarcação em perigo, tais como comprimento, cor, modelo e, ainda, os equipamentos de salvatagem e de segurança disponíveis. A base de dados do CG66 pode ser acessada por todos os Centros de Coordenação de Salvamento Marítimo do Reino Unido.

Esse programa visa ampliar o controle e proporcionar maior segurança para as embarcações de recreio nas águas jurisdicionais britânicas e, ainda, reduzir o tempo de atendimento da Guarda Costeira nos casos reais. O CG66 foi aplicado durante as Olimpíadas de Londres este ano.

¹⁰² A *Commonwealth* é uma associação voluntária de 54 estados soberanos. A maioria são ex-colônias britânicas, com exceção de Moçambique (antiga colônia portuguesa) e Ruanda, que aderiu em 29 nov. 2009. Atualmente, os estados soberanos que são membros da Comunidade das Nações são divididos por continentes, 3 na Europa, 12 na América do Norte, 1 na América do Sul, 19 na África, 8 na Ásia, e 11 na Oceania (incluindo um membro suspenso, Fiji). Fonte: <[#http://pt.wikipedia.org/wiki/Anexo:Lista_de_membros_da_Commonwealth](http://pt.wikipedia.org/wiki/Anexo:Lista_de_membros_da_Commonwealth) #Membros_atuais>. Acesso em: 02 jul. 2012.

Pelo que foi visto sobre os processos de inscrição e registro de embarcações no Reino Unido, verifica-se que os procedimentos podem ser aplicados via Internet, em sua maioria, bastando o comparecimento aos Escritórios Marítimos para os casos duvidosos ou em que ocorra falta de documentos. Esses procedimentos facilitam aos usuários a obtenção dos registros de suas embarcações em até duas semanas.

3.5 Comparação com os processos no Brasil - aspectos positivos e negativos

Após a exposição sobre a Autoridade Marítima Brasileira, no primeiro capítulo, e as diversas atribuições executadas pelas OM do SSTA, incluindo a inscrição e o registro nacionais, assim como sobre as Autoridades Marítimas da Argentina, Chile, Portugal e Reino Unido, no corrente capítulo, e os respectivos processos administrativos de embarcações, nos encontramos em situação favorável para a realização de uma breve comparação entre esses países.

Até este ponto, foram estudadas as estruturas dessas AM, buscando identificar tanto as instâncias superiores quanto o detalhamento de suas organizações subordinadas e respectivas competências. Verificou-se, também, a forma como os processos de registros de embarcações ocorrem nesses países e os consequentes desdobramentos, bem como os diferentes documentos exigidos e produzidos por essas instituições.

Alguns desses dados foram consolidados, assim como outros introduzidos, no quadro do Apêndice R, de modo a facilitar a síntese e a comparação entre as diversas Autoridades Marítimas, ao mesmo tempo em que auxilia o entendimento pelo leitor.

Desse modo, ao verificarmos que a extensão territorial brasileira é maior que o dobro das demais somadas, que a população brasileira é imensamente maior que a dos outros países e que suas vias navegáveis superam o triplo das demais juntas, pode-se ter uma ideia da

imensa demanda de embarcações no Brasil e, conseqüentemente, por seus processos de regularização junto à AMB.

Destarte, alguns fatos chamam a atenção e carecem de uma análise um pouco mais detalhada:

a) a Argentina possui um litoral expressivo, razoável extensão de vias navegáveis e uma marinha mercante ainda pequena. No entanto, sua estrutura da Autoridade Marítima (Prefeitura Naval), que se situa fora do âmbito de sua Armada, mais precisamente subordinada ao Ministério da Segurança, é bem desenvolvida para o cumprimento de suas tarefas, consistindo de 103 unidades, nas quais podem ser efetuados os processos de inscrição e registro de embarcações;

b) a estrutura britânica para a Autoridade Marítima (MCA) está igualmente posicionada fora da cadeia de comando da Marinha Real, sob o Ministério dos Transportes, e possui um número reduzido de instituições, 18 ao todo, disponíveis para o atendimento às demandas desses processos, apesar do imenso litoral que circunda o Reino Unido e o elevado número de navios mercantes registrados (504). A modesta estrutura da AM contrasta com a complexa organização administrativa do país, na qual 154 unidades gestoras são distribuídas em condados, municípios, distritos e regiões autônomas. Isso somente explica-se pela simplicidade relativa dos registros, e documentos pertinentes, assim como pela facilidade do preenchimento e encaminhamento de formulários via *internet*, que oferece aos proprietários rapidez no atendimento; e

c) Chile e Portugal possuem estruturas da AM semelhantes à brasileira, com os respectivos organismos representantes, a DIRECTEMAR e a DGAM, subordinados aos Comandantes de suas Marinhas. É digno de menção o elevado número de organizações partícipes dos processos de regularização das embarcações naqueles países, com especial ênfase ao Chile, que conta com 314 unidades (16 Províncias Marítimas, 64 CP e 233

Prefeituras Marítimas). Portugal, que possui o menor território dos países analisados, assim como o menor litoral e população, relativamente dispõe de uma estrutura maior que a brasileira, tendo-se em conta a igualdade numérica de navios mercantes que arvoram seus pavilhões nacionais.

Portanto, aduz-se que, de maneira geral, esses países possuem as estruturas de suas Autoridades Marítimas compatíveis com suas necessidades e atribuições legais. Ressalta-se, nesse sentido, que, proporcionalmente, Portugal e, em termos absolutos, Argentina e Chile possuem maior número de agências especializadas no atendimento das demandas de inscrição e registro de embarcações do que no Brasil. No Reino Unido, a eficiente estrutura facilita a obtenção desses documentos em tempo hábil.

Tendo em conta os fatos apresentados, reforçados pelas estatísticas do capítulo anterior, sobre a crescente demanda de documentos relativos às embarcações no País, em especial quanto aos processos de inscrição e registro, pode-se vislumbrar que as CP, DL e AG têm recebido inúmeras tarefas, com a conseqüente redução, de maneira genérica, da eficiência no processamento e entrega desses documentos aos proprietários das embarcações.

Visando atenuar esses efeitos e, também, aperfeiçoar o atendimento à população, em tempo útil, será exposta, no próximo capítulo, uma nova proposta de condução dos processos de inscrição e registro de embarcações no Brasil, que não implicará em alterações substanciais da estrutura existente, mas, somente na implementação de uma dinâmica alternativa desses tramites processuais, com a introdução de novos atores na produção de documentos, que serão chamados de “Entidades¹⁰³ Credenciadas”, que contribuirão para a eficiência e eficácia do sistema.

¹⁰³ Entidade - unidade de atuação dotada de personalidade jurídica.

4 UMA NOVA PROPOSTA

4.1 A criação de Entidades Credenciadas

Os processos de inscrição e registro nacionais, como verificado anteriormente, são conduzidos pelas OM do SSTA, de acordo com a legislação vigente. Também foi verificada a crescente demanda desses processos nos últimos anos e que o número de organizações, bem como de pessoal especializado, não tem aumentado proporcionalmente. Relembra-se que, recentemente, foram ativadas duas AG (Humaitá - AM e Aracati - CE) e que está prevista a criação de outras 10, até 2018.

E, conforme retromencionado, o crescimento desses processos de 2010 para 2011 superou 32% e não houve incremento simultâneo do pessoal qualificado para esse tipo de atendimento.

Nesse sentido, visando combater os problemas detectados, assim como criar novas oportunidades de oferta de serviços para inscrição e registro de embarcações, vislumbramos a possibilidade de serem criadas “Entidades Credenciadas” (EC), empresas ou organismos públicos ou privados, que seriam autorizadas pela AMB a executar esses serviços, por meio de um Acordo de Reconhecimento, a exemplo do que é feito com as competências necessárias para inspeções e certificações em navios, executadas pelas Sociedades Classificadoras e Entidades Certificadoras.

Essas delegações de competência são regidas pela NORMAM-06 (Normas da Autoridade Marítima para reconhecimento de Sociedades Classificadoras para atuarem em nome do Governo Brasileiro).

Atualmente, nove sociedades classificadoras¹⁰⁴ e quatro entidades certificadoras¹⁰⁵ estão autorizadas pela AMB a realizar serviços específicos.

A NORMAM-06 servirá de base para a formulação de novas normas que regulem as atividades dessas futuras EC na condução dos processos de inscrição e registro de embarcações. O Acordo de Reconhecimento se traduz em uma delegação de competência, cujo modelo encontra-se no Anexo “AG”. Nele são definidos basicamente o propósito, as regras e as condições para sua vigência, assim como o seu apenso estipula a abrangência, bem como as embarcações autorizadas e os serviços a serem executados, no que diz respeito aos certificados, documentos e vistorias.

Em suma, nos dias atuais, somente as CP, DL e AG da Marinha controlam esses processos, que, para a obtenção do registro definitivo de embarcações maiores que 100AB, ainda, necessitam ser submetidos ao Tribunal Marítimo, que detém a prerrogativa de emitir o registro da propriedade marítima, válido em todo o território nacional.

A Lei de Registro da Propriedade Marítima, Lei nº 7.652/88, como já visto, tem por finalidade regular o registro da propriedade marítima, dos direitos reais e demais ônus sobre embarcações e o registro de armadores. O registro de embarcações, um dos pontos fulcrais deste trabalho, visa ao estabelecimento da nacionalidade, da validade, da segurança e da publicidade da propriedade de embarcações.

Portanto, a criação de novas EC poderá auxiliar o SSTA, na medida em que oferecerá outras opções, em todo o País, para que os proprietários possam inscrever e registrar suas embarcações, de maneira segura e com todas as garantias sobre os serviços executados.

¹⁰⁴ Sociedades Classificadoras autorizadas pela AMB: American Bureau of Shipping, Bureau Veritas Sociedade Classificadora e Certificadora Ltda., Bureau Colombo Ltda., Det Norske Veritas Ltda., Germanischer Lloyd do Brasil Ltda., Lloyd's Register do Brasil, Nippon Kaiji Kiokai do Brasil, Registro Italiano Navale e Registro Brasileiro de Navios e Aeronaves.

¹⁰⁵ Entidades Certificadoras autorizadas pela AMB: Certificadora Brasileira de Embarcações e Sistemas, Auto Ship - Prestação de Serviços de Entidade Certificadora de Embarcações Ltda., ABS Group Services do Brasil e Record Certificação Ltda.

Para que isso ocorra, da mesma forma que as entidades especializadas, deverá haver o controle e a fiscalização, por parte da Marinha, representada pela DPC, sobre as atividades de cada uma dessas EC, incluindo a realização de auditorias para aferir o comprometimento com a delegação de competência da Autoridade Marítima.

Assim, para iniciar este trabalho foi necessário verificar a viabilidade jurídica de se pôr em prática essa proposta, apesar de o art. 5º do RLESTA prever a delegação de competência, pela Autoridade Marítima, “para entidades especializadas, públicas ou privadas, para aprovar processos, emitir documentos, realizar vistorias e atuar em nome do Governo brasileiro em assuntos relativos à segurança da navegação, salvaguarda da vida humana e prevenção da poluição ambiental”.

Ademais, a LESTA, em seu art. 4º, quanto às atribuições da Autoridade Marítima e, particularmente, nos itens I (alíneas (e) e (j)) e X, estabelece respectivamente: a elaboração de normas para inscrição das embarcações e fiscalização do registro de propriedade; o cadastramento de empresas de navegação, peritos e sociedades classificadoras; e a execução de vistorias, diretamente ou por intermédio de delegação a entidades especializadas.

Em que pese a expressa menção somente às sociedades classificadoras nos diplomas legais supracitados, já reconhecidas internacionalmente por conta das convenções da IMO, existe a possibilidade, juridicamente comprovada, de serem criadas novas entidades especializadas para outros fins, tema que passaremos a tratar, a seguir, sobre a exequibilidade de formalização da delegação de competência às EC.

4.2 A delegação de competência - o rito formal

Para se garantir a possibilidade de serem criadas novas entidades, que tenham a atribuição de realizar os processos de inscrição e registro de embarcações, complementarmente às OM do SSTA, tornou-se obrigatória a consulta jurídica sobre a

questão. Foi, então, que, em março de 2012, o Assessor Jurídico da DPC se manifestou sobre o assunto, por meio de elaborado parecer, cuja cópia encontra-se no Anexo “AH”.

Além da LESTA e do RLESTA, anteriormente citados, o arcabouço legal, composto pelos Decreto-Lei nº 200/67, Decreto nº 83.937/79, Lei nº 7.652/88 e Lei nº 9.784/99, a ser inteiramente explanado adiante, irá atestar a real previsão para o estabelecimento das chamadas EC.

O Decreto-Lei nº 200/67¹⁰⁶ prevê:

a) no seu art. 6º, item IV, que as atividades da administração federal obedecerão, entre outros, ao princípio fundamental da “Delegação de Competência”;

b) no seu art. 11, que a delegação de competência será utilizada como instrumento de descentralização administrativa, com o objetivo de assegurar maior rapidez e objetividade às decisões, situando-as na proximidade dos fatos, pessoas ou problemas a atender;

c) no seu art. 12, parágrafo único, que o ato de delegação indicará, com precisão, a autoridade delegante, a autoridade delegada e as atribuições que compõem o objeto da delegação; e

d) no seu art. 14, que o ato de delegação e sua revogação deverão ser publicados no meio oficial, especificando as matérias e poderes transferidos, os limites da atuação do delegado, a duração e os objetivos da delegação e o recurso cabível, podendo conter ressalva de exercício da atribuição delegada. Estabelece, também, que o ato de delegação é revogável a qualquer tempo pela autoridade delegante.

Por meio do Decreto nº 83.937/1979¹⁰⁷, esses dispositivos foram regulamentados, destacando-se as seguintes observações:

¹⁰⁶ Decreto-Lei nº 200, de 25 fev. 1967 - dispõe sobre a organização da Administração Federal, estabelece diretrizes para a Reforma Administrativa e dá outras providências.

¹⁰⁷ Decreto nº 83.937, de 6 set. 1979 - dispõe sobre a regulamentação do Capítulo IV, do Título II, do Decreto-Lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1967, referente à delegação de competência.

a) no seu art. 1º, que a delegação de competência, com base nos artigos 11 e 12 do Decreto-Lei nº 200/67, tem por objetivo acelerar a decisão dos assuntos de interesse público ou da própria administração;

b) em seu art. 2º, que o ato de delegação, expedido pela autoridade delegante¹⁰⁸, indica a autoridade delegada¹⁰⁹, as atribuições específicas do objeto da delegação e o prazo de vigência. Estabelece, também, que a delegação de competência não envolve a perda, pelo delegante, dos correspondentes poderes, sendo-lhe facultado, quando julgar conveniente, exercê-los mediante avocação do caso, sem prejuízo da validade da delegação;

c) em seu art. 3º, indica que a delegação poderá ser concedida à autoridade não diretamente subordinada ao delegante; e

d) no seu art. 6º, esclarece que o ato de delegar pressupõe a autoridade para subdelegar.

Nenhuma análise jurídica, sobre a questão da possibilidade de os processos de inscrição e registro de embarcações serem conduzidos por entidades ditas “credenciadas”, seria completa se não fosse estudada a Lei nº 7.652/88¹¹⁰, que dispõe sobre os registros de propriedade marítima, sobre a qual são dignos de menção os seguintes comentários:

a) em seu art. 3º, define que as embarcações brasileiras, exceto as da Marinha, devem ser inscritas na CP ou órgãos subordinados, em cuja jurisdição o proprietário ou armador for domiciliado ou onde for operar a embarcação. Devem, também, ser registradas no TM, se possuírem AB superior a 100, para qualquer modalidade de navegação;

b) no art. 4º, prescreve que a transmissão de propriedade de uma embarcação somente se consolida pelo registro no TM ou, para aquelas não sujeitas a essa exigência (menores que 100 AB), pela inscrição na CP ou órgãos subordinados;

¹⁰⁸ Autoridade Delegante - é toda pessoa jurídica ou física que, dispondo do respectivo atributo legal, delega algum tipo de competência a outrem, com o fito especificado a que se destina.

¹⁰⁹ Autoridade Delegada - é toda pessoa jurídica ou física que, dispondo do respectivo atributo legal, recebe delegação de algum tipo de competência de outrem, com o fito especificado a que se destina.

¹¹⁰ Lei nº 7.652, de 3 fev. 1988 - dispõe sobre o registro da Propriedade Marítima e dá outras providências.

c) o art. 14, § 1º, quanto ao registro, estabelece que o requerimento do proprietário, ou de representante legal, e os documentos necessários devem ser encaminhados à CP ou órgãos subordinados, na jurisdição em que estiver o porto de inscrição da embarcação, que os repassará ao TM;

d) o § 2º também do art. 14, estipula que o registro do direito real ou do ônus deve ser comunicado pelo TM à CP da jurisdição onde estiver o porto de inscrição da embarcação;

e) quanto à armação¹¹¹, o art. 19 prevê a sua averbação junto à CP ou órgãos subordinados e o Rol de Equipagem¹¹² deve registrar o nome do responsável pela expedição, antes do encaminhamento ao TM; e

g) o art. 21 estabelece que cabe às CP ou órgãos subordinados e às autoridades consulares brasileiras no exterior fiscalizar e reter as embarcações infratoras, comunicando a ocorrência ao Presidente do TM, para aplicação das devidas penalidades.

Dos fatos apontados, aduz-se que a competência legal para a inscrição de embarcações cabe às CP e seus órgãos subordinados. Por conseguinte, somente esses órgãos podem ser apontados como “Poder Delegante”, ainda que caiba à Autoridade Marítima a elaboração de normas para a inscrição das embarcações e fiscalização do registro de propriedade marítima. Assim sendo, a AMB não pode ser enquadrada como “Poder Delegante” para esse caso.

Em termos jurídicos, a delegação de competência para a inscrição de embarcações pode ser delegada por meio de um ato administrativo, tendo em conta que a Lei nº 9.784/99¹¹³ somente veda a delegação de competência em face de expressa proibição nesse sentido. E a Lei nº 7.652/88 não a autoriza nem a proíbe explicitamente.

¹¹¹ Armação - é o ato de preparar adequadamente a embarcação, em termos de tripulação e aparelhamento material e logístico, para sua utilização, pondo-a ou não a navegar, uma vez cumpridas as demais exigências legais. O armador, pessoa física ou jurídica, é o responsável por tal tarefa.

¹¹² Rol de Equipagem - é o documento hábil, obrigatório, para embarcações empregadas na navegação em mar aberto e interior. Serve para garantir os direitos decorrentes dos embarques e desembarques de tripulantes verificados em uma única embarcação.

¹¹³ Lei nº 9.784, de 29 jan. 1999 - regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal.

Logo, não há impedimento legal para que a inscrição de embarcações, assim como suas atividades correlatas, possa ser delegada a terceiros, entidades públicas ou privadas, subordinadas ou não às CP, por meio de um “Acordo de Delegação de Competência”.

Nesse sentido, evidencia-se que o ato de delegação deverá ter como origem o titular da competência legal, para o qual caberá o estabelecimento preciso dos poderes a serem delegados, bem como de suas limitações, formas de exercício, autorização ou não para subdelegação, duração e respectivos propósitos e motivação, entre outros. Para tal, o ato administrativo de delegação deverá ser publicado no Diário Oficial da União (D.O.U.).

Para as delegações a serem concedidas a entidades não subordinadas aos delegantes, situações mais prováveis de ocorrer, faz-se necessária a prévia aceitação por parte daquelas.

Ressalta-se, ainda, que essas entidades - receptoras de delegação - deverão comprovar suas competências técnicas para o exercício das atividades delegadas. Ou seja, cada uma delas deverá ser entidade especializada na condução de processos de inscrição e de registro, com reconhecida idoneidade, visando ao correto estabelecimento da nacionalidade, validade, segurança, publicidade e da propriedade marítima das embarcações.

Diante de todo o exposto, podemos afirmar que a delegação de competência possui caráter facultativo, de acordo com a necessidade e a conveniência da “Autoridade Delegante”, e transitório, sendo verificada a capacidade técnica que a “Autoridade Delegada” possui para exercer satisfatoriamente as atribuições conferidas.

A qualquer tempo, a “Autoridade Delegante” poderá cancelar o ato administrativo que concedeu tal competência, assim como retomá-la e atribuí-la a outrem ou, ainda, voltar a exercê-la, como originariamente fazia.

4.3 A seleção de entidades a serem credenciadas

A delegação de competência, exposta na seção anterior, impõe duas premissas básicas, por parte da “delegada”: a aceitação e a comprovação de capacidade técnica para o exercício da atividade.

É fato que deverá haver uma seleção das possíveis candidatas a exercer, complementarmente às organizações do SSTA, importantes tarefas atinentes à AMB. No entanto, sabemos que as Sociedades Classificadoras e Certificadoras já possuem delegação de competência para a realização de vistorias e emissão de certificados e as vêm executando a contento, há cerca de oito anos.

Para a seleção dessas entidades, torna-se fundamental o segundo critério - da qualidade técnica - pois a “Autoridade Delegante”, de posse do suporte jurídico que permita a competente delegação, somente prosseguirá nos trâmites para a sua consecução se houver concordância por parte da “delegada”. Outros aspectos a serem considerados são o poder discricionário¹¹⁴ e a transitoriedade dos poderes que, a qualquer tempo, podem ser retomados pela “Autoridade Delegante”.

Relembra-se, ainda, que o registro de embarcações maiores que 100 AB é de competência exclusiva do Tribunal Marítimo e não constará como atividade a ser delegada. Entretanto, originalmente, o trâmite desses processos inicia-se da mesma forma que os processos de inscrição, ou seja, por intermédio das Capitania e órgãos subordinados.

Em se tratando de embarcações, alguns marcos legais devem ser estabelecidos para o prosseguimento do estudo, particularmente quanto aos atos de inscrição e registro do

¹¹⁴ É uma liberdade de decisão conferida pela lei à Administração para que esta, dentro dos limites legalmente estabelecidos, escolha dentre as várias soluções possíveis aquela que lhe parecer mais adequada ao interesse público. “É a qualidade da competência cometida por lei à administração pública para definir, abstrata ou concretamente, o resíduo de legitimidade necessária para integrar a definição dos elementos essenciais à prática de atos de execução, necessária para atender a um interesse público específico” (Diogo Figueiredo Moreira, apud Oliveira, 1994).

“bem móvel”¹¹⁵ embarcação, que possui características “*suis generis*” de bem móvel e imóvel. Em seguida, serão expostos alguns aspectos jurídicos relativos ao tema em lide.

Com relação à Lei nº 8.935/94¹¹⁶, que rege o funcionamento dos cartórios, em caráter privado, por delegação do Poder Público, destacamos os seguintes trechos:

a) no art. 1º, define que os serviços notariais e de registro são os de organização técnica e administrativa destinados a garantir a publicidade, autenticidade, segurança e eficácia dos atos jurídicos;

b) no art. 3º, estabelece que sejam o notário, ou tabelião, e o oficial de registro, ou registrador, profissionais do direito, dotados de fé pública, a quem é delegado o exercício da atividade notarial e de registro;

c) no art. 5º, itens II e IV, aponta que os tabeliães e oficiais de registro de contratos marítimos e os oficiais de registro de imóveis, respectivamente, figuram entre os titulares de serviços notariais e de registro; e

d) o art. 10 prevê a competência de tabeliães e oficiais de registro de contratos marítimos para lavrar os atos, contratos e instrumentos relativos a transações de embarcações na forma legal de escritura pública; registrar esses documentos; reconhecer firmas em documentos de direito marítimo; e expedir traslados e certidões.

Por outro lado, os oficiais de registro de imóveis, de títulos e documentos possuem competência para a prática dos registros públicos, para os quais são incumbidos, de acordo com a Lei nº 6.015/73¹¹⁷ (Lei dos Registros Públicos).

¹¹⁵ Embarcação como “Bem Móvel” - “Não obstante o navio configurar bem móvel se sujeita, todavia, a algumas regras jurídicas dos bens imóveis, o que denota sua natureza jurídica de bem móvel “*suis generis*”, de natureza especial. Destarte, o navio, pelo nosso direito positivo e pela doutrina quase unânime, é coisa móvel, embora se lhe apliquem normas relativas a imóveis quanto à hipoteca naval, aquisição por escritura pública.” (MARTINS, Eliane Maria Octaviano. Curso de Direito Marítimo. 3. ed. rev., ampl. e atual. Barueri, SP, 2008, Vol. I, p. 148).

¹¹⁶ Lei nº 8.935, de 18 nov. 1994 - regulamenta o art. 236 da Constituição Federal, dispondo sobre serviços notariais e de registro (Lei dos cartórios).

¹¹⁷ Lei nº 6.015, de 31 dez. 1973 - dispõe sobre os registros públicos e dá outras providências.

Dessa forma, podemos inferir que os tabeliães e oficiais de registro de contratos marítimos e os oficiais de registro de imóveis poderão ser instituídos como “Autoridades Delegadas”, por exercerem suas atividades em entidades especializadas em processos de inscrição e registro. Logo, suas instituições estarão aptas a receber delegação de competência para efetuar a inscrição de embarcações, desde que haja concordância pela aceitação.

Com relação aos bens móveis, ressalta-se que os veículos automotores também se enquadram nesta categoria, para todos os efeitos legais. A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que rege o código nacional de trânsito, dentre outras deliberações, estabelece:

a) no art. 5º, que o Sistema Nacional de Trânsito é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, entre outras;

b) no art. 19, que compete ao Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), órgão máximo executivo de trânsito da União, entre outras, a responsabilidade por organizar e manter o Registro Nacional de Veículos Automotores - RENAVAM;

c) no art. 123, que seja obrigatória a expedição de novo Certificado de Registro de Veículo quando, entre outras, for transferida a sua propriedade; e

d) no art. 124, que será exigido, para a expedição do novo Certificado de Registro de Veículo, entre outros documentos, o comprovante de transferência de propriedade.

Desse modo, tendo em conta a natureza jurídica *suis generis* de bem móvel das embarcações, é perfeitamente factível deduzir que suas inscrições poderiam ser executadas, por delegação de competência da AMB, por meio das Capitânicas dos Portos nos registros de contratos marítimos, de imóveis, ou, ainda, de automóveis (DENATRAN). Essas atividades possuem a mesma finalidade legal contida na Lei nº 7.652/88, que visa ao estabelecimento da nacionalidade, da validade, da segurança, da publicidade e da propriedade de um bem.

Com relação aos cartórios marítimos, caso fossem credenciadas para tal, é imprescindível esclarecer que a consecução da inscrição de embarcações se efetivaria, somente, por delegação de competência e não por competência originária (prerrogativa da AMB), nem mesmo concorrente (relativa aos órgãos subordinados), conforme decisão do Supremo Tribunal de Justiça¹¹⁸, acerca da obrigatoriedade de inscrição junto às CP, para embarcações menores que 100 AB, e ao TM, para aquelas com 100 ou mais AB.

Ao certo, não é possível afirmar que empresa ou instituição poderia se habilitar ao credenciamento para a inscrição e registro de embarcações nacionais. Porém, vislumbramos que as entidades aqui apresentadas teriam suas estruturas organizacionais, bem como seu pessoal devidamente qualificado, voltadas originalmente para o exercício de atividades registrais, o que, certamente, facilitaria a transição para os processos de interesse da Marinha, assim como praticamente as habilitaria tecnicamente para essas tarefas.

Nesse sentido, não poderiam ser descartadas outras empresas ou instituições, públicas ou privadas, que por ventura possuíssem interesse e competência técnica para se candidatar ao credenciamento.

Destarte, todas as normas da Autoridade Marítima relativas à inscrição e ao registro de embarcações deverão ser rigorosamente cumpridas pelas entidades especializadas, que receberem delegação para tais atividades. Deve-se esclarecer, entretanto, que a competência para elaborar normas para inscrição das embarcações e fiscalização do registro de propriedade pertence, exclusivamente, à Autoridade Marítima, de acordo com a LESTA.

Todavia, nem todas as atividades poderão ser delegadas, tais como as previstas no art. 21 da Lei nº 7.652/88, que atribui às CP, ou órgãos subordinados, fiscalizar e reter as

¹¹⁸ O Superior Tribunal de Justiça (STJ) decidiu no Recurso Especial nº 864.409-RJ, da relatoria do Ministro LUIS FELIPE SALOMÃO que “*O Tribunal Marítimo possui atribuição para o registro de propriedade marítima, de direitos reais e de outros ônus que gravem embarcações brasileiras. Ao Tabelião de Registro de Contratos Marítimos, por sua vez, cabe lavrar os atos, contratos e instrumentos relativos a transações de embarcações, registrando-os em sua própria serventia. Embarcações com arqueação bruta inferior a cem toneladas não estão obrigadas a realizar o registro de propriedade, seja no Tribunal Marítimo, seja no Tabelião de Registro de Contrato Marítimo. Para essas embarcações, a inscrição junto à Capitania dos Portos, obrigatória para qualquer tipo ou tamanho de embarcação, é suficiente para comprovação de propriedade.*”.

embarcações infratoras para aplicação das penalidades. Essa competência é amplamente executada pelas OM do SSTA, em todo o território nacional, por meio da inspeção naval.

No caso de haver diversas entidades interessadas, e desde que plenamente capacitadas, a delegação das atividades de inscrição e registro de embarcações deve ser igualmente oportunizada a todas, nos mesmos moldes em que é realizado atualmente para as Sociedades Classificadoras. Pois, do contrário, será necessária a elaboração de um processo licitatório¹¹⁹ para a seleção dessas entidades e os seus devidos credenciamentos.

Neste ponto do estudo, nos encontramos aptos a afirmar, com base jurídica, que novas entidades poderão ser credenciadas, por delegação de competência da AMB, para realizar a inscrição e o registro de embarcações.

4.4 Alterações nos processos de inscrição e registro de embarcações

Após a seleção de novas EC, deverão ser estabelecidos novos procedimentos para que os processos possuam o devido trâmite, de acordo com as normas da Autoridade Marítima, e atendam, oportunamente, aos proprietários de embarcações.

Para que as entidades credenciadas possam executar essas atividades a contento, por delegação de competência, cada unidade deverá ter consumado um Acordo de Reconhecimento pela AMB, representada pelas CP (“Autoridades Delegantes”), no qual constem, exatamente, as atividades delegadas e seus possíveis desdobramentos.

Em seguida, para que essas unidades possam acessar os sistemas corporativos da DPC, que serão mais bem explicados adiante, deverá ocorrer o cadastramento dessas entidades junto à AMB, com atribuições precisamente definidas.

¹¹⁹ Licitação - de acordo com a Lei nº 8.666, de 21 jun. 1993, destina-se a garantir a observância do princípio constitucional da isonomia, a seleção da proposta mais vantajosa para a administração e a promoção do desenvolvimento nacional sustentável e será processada e julgada em estrita conformidade com os princípios básicos da legalidade, da impessoalidade, da moralidade, da igualdade, da publicidade, da probidade administrativa, da vinculação ao instrumento convocatório, do julgamento objetivo e dos que lhes são correlatos.

Essas entidades não terão privilégios para interferir nesses sistemas, de modo a excluir ou alterar características de embarcações já inscritas ou, até mesmo, registradas junto ao TM. Poderão, somente, incluir embarcações para inscrição e consultar o banco de dados.

Outro controle da AMB sobre as entidades credenciadas será o envio de toda a documentação original, por aquelas, para arquivo nas CP que tenham jurisdição sobre as respectivas embarcações inscritas. Essa ação permitirá maior transparência nos atos praticados por aquelas entidades e, ainda, atribuirá maior segurança e controle único aos processos, tendo por base que o arquivo permanecerá sob a guarda de uma OM do SSTA e agente da AMB. As EC manterão arquivos próprios de cópias da documentação para cada embarcação.

Os sistemas corporativos são gerenciados exclusivamente pela DPC. O SISGEMB (Sistema de Gerenciamento de Embarcações), por exemplo, contém o banco de dados de todas as embarcações inscritas e registradas no País.

Os níveis de acesso aos sistemas são criteriosamente estudados e limitados, de forma a garantir que não haja interferência nos registros efetuados. Esses sistemas, em especial o SISGEMB, são considerados muito seguros pela DPC.

As NORMAM-01, 02 e 03, que, respectivamente, destinam-se às embarcações empregadas na navegação em mar aberto, em águas interiores e as atividades de esporte e recreio, deverão ser rigorosamente cumpridas para o devido andamento desses processos. Nos casos de vistoria de embarcações, será necessário o acionamento das capitânicas ou entidades especializadas, reconhecidas pela AMB, para o cumprimento dessas tarefas, da mesma maneira que é feito hoje em dia.

Mas, para o detalhamento do trâmite, caso a caso, e dos procedimentos para os casos de inscrição e registro, incluindo o envio da documentação para o TM, serão abordados, separadamente, os processos para inscrição e para o registro de embarcações nessa nova sistemática, com a inclusão das EC.

4.4.1 Inscrição de embarcações

Com relação à inscrição de embarcações, ou seja, que não há obrigação de registro no TM, pois possuem AB menor que 100, as entidades candidatas deverão possuir a competência técnica exigida e o pessoal habilitado para a atividade, para que estejam aptas a participar do processo seletivo de entidades a serem credenciadas pela Marinha, conduzido pela Capitania responsável pela jurisdição.

Desse modo, deverá haver autorização expressa da DPC, para a condução do referido processo seletivo, e a aquiescência do respectivo Comando de Distrito Naval (DN), pois, como já explicado no primeiro capítulo, as CP são subordinadas diretamente aos DN e possuem vínculo técnico com a DPC, pois fazem parte do SSTA.

Após a escolha das possíveis entidades a serem credenciadas pela MB, será assinado um Acordo de Reconhecimento da AMB, para que as entidades selecionadas possam desempenhar as atividades delegadas. Esse Acordo será reconhecido nacionalmente e terá validade de cinco anos, para que obrigatoriamente ocorra uma reavaliação dos serviços executadas pela EC, ao final desse prazo.

Após a delegação de competência, será iniciada uma nova fase: a do cadastramento. Nessa etapa, todo o pessoal envolvido nos processos de inscrição de embarcações deverá ser cadastrado junto à DPC e, criteriosamente, selecionados os privilégios e tipos de acesso para cada funcionário da EC.

Será fundamental, nessa fase, a realização de um treinamento específico, conduzido por representantes da DPC, sobre o sistema corporativo a ser acessado para esses funcionários poderem desempenhar satisfatoriamente suas tarefas, quanto aos aspectos técnicos e de segurança. É importante frisar que o sistema básico para a inscrição de embarcações é o SISGEMB, cuja página de acesso via Internet encontra-se no Anexo “AI”.

O processo de inscrição de embarcações (AB menor ou igual a 100) obedecerá ao mesmo rito formal prescrito nas normas em vigor, que se inicia com a apresentação, pelo interessado, no Órgão de Inscrição (CP e OM subordinadas ou EC), do Boletim de Atualização de Embarcações (BADE), bem como dos demais documentos exigidos, conforme visto no primeiro capítulo. Em seguida, as CP ou EC expedirão o Título de Inscrição de Embarcação (TIE), utilizando o SISGEMB, ensejando, assim, o fim desse processo, com a entrega do documento ao seu proprietário ou representante legal.

As consultas ao SISGEMB poderão ser realizadas, permanentemente, pelos funcionários das EC, a fim de verificar se a documentação de cada embarcação se encontra em ordem, mais especificamente com relação ao TIE e ao CTS.

O trâmite de documentos entre as EC e as CP deverá ser motivo de uma nova NORMAM, que também deverá detalhar o processo de inscrição, assim como os procedimentos atinentes aos registros de embarcações.

As EC, ao receberem esses processos, deverão, da mesma forma que as CP, verificar se estão de acordo com a NORMAM-40, de maneira a garantir que estejam completos e aptos à análise e sua continuidade. Toda a documentação deverá ser copiada e autenticada para arquivo em local próprio da EC, onde cada embarcação terá sua pasta específica identificada e registrada.

Ato contínuo, após a minuciosa avaliação de toda a documentação apresentada e tendo constatado que atende plenamente às normas da AMB, o funcionário cadastrado pela DPC efetuará os devidos lançamentos no SISGEMB e enviará a documentação completa e original para a CP responsável pela jurisdição, concluindo, dessa forma, a inscrição da embarcação. Semanalmente, as EC deverão enviar um relatório às CP, contendo todas as embarcações inscritas naquela entidade, que enviará cópia para controle da DPC.

A qualquer momento, tanto a DPC quanto a CP responsável poderá cobrar da EC informações acerca de determinado processo ou, até mesmo, cancelar alguma inscrição irregular. Nesse sentido, da mesma forma que as sociedades classificadoras, serão programadas auditorias nas EC, que poderão ser conduzidas pelas CP ou pela própria DPC.

As EC também poderão, sempre que julgarem necessário, estabelecer contato com a CP responsável, a fim de dirimir dúvidas ou solicitar suporte para o sistema corporativo. Poderão, também, formalizar pedido de treinamento ou cadastramento de pessoal, tanto para novos funcionários quanto para requalificação ou reclassificação.

Quanto ao pessoal cadastrado, a EC deverá manter rigoroso acompanhamento sobre a qualificação de seus funcionários, assim como informar à CP, tempestivamente, eventuais demissões ou afastamentos do serviço, para as devidas atualizações no SISGEMB. Qualquer anormalidade detectada pela CP, em inspeção rotineira ou por auditoria, poderá ensejar o cancelamento da delegação da competência pela AMB.

Enfim, o emprego das EC aparenta ser uma razoável opção para a inscrição de embarcações, uma vez que será utilizado o sistema corporativo vigente, com pequenas adaptações para a inclusão de entidades extra-Marinha. Ressalta-se, nesse caso, que não é vislumbrada qualquer ameaça ao banco de dados do sistema corporativo SISGEMB pelo ingresso de novos usuários, tendo em conta o rigoroso critério para a concessão de acessos, por parte da DPC. Esses acessos serão, ainda, limitados aos privilégios mínimos e necessários ao desempenho das atividades delegadas, para inscrição de embarcações junto à AMB.

O objetivo dessa proposta é viabilizar opções alternativas de inscrição de embarcações para os seus proprietários, sem comprometer os parâmetros de segurança estabelecidos nas NORMAM, e, também, contribuir para a redução da elevada carga de trabalho nas OM do SSTA, principalmente nas capitánias, redirecionando parcela dessas inscrições para as EC.

4.4.2 Registro de embarcações

Grande parte das alterações necessárias para a condução dos processos de registro pelas EC já foram analisadas no item anterior. Porém, alguns esclarecimentos ainda se fazem necessários em face das peculiaridades dos trâmites documentais com o TM, para as embarcações com AB acima de 100, que possuem a obrigatoriedade de registro da propriedade marítima naquele órgão.

Para essas embarcações, o procedimento será idêntico ao retromencionado para a inscrição, não sendo, contudo, emitido o TIE. Logo, a CP ou EC, de posse do BADE preenchido e da documentação pertinente, efetuará a inclusão dos dados da embarcação no SISGEMB e emitirá, por meio desse sistema, o Documento Provisório de Propriedade (DPP).

Os documentos das embarcações deverão ser remetidos ao TM, pela CP ou EC, visando à prontificação da Provisão de Registro de Propriedade Marítima (PRPM). Esse trâmite entre a EC e o TM (e vice-versa) deverá ser feito através das CP, porque desta maneira espera-se eliminar os possíveis erros nos processos, além de permitir um rigoroso acompanhamento das atividades dessas EC pelas CP responsáveis.

Da mesma forma que os processos das CP, os DPP, com origem nas EC, terão validade inicial de um ano e deverão ser recolhidos e entregues nas CP de sua jurisdição, pelas EC, por ocasião da entrega da PRPM, expedida pelo TM.

O objetivo dessa proposta é o mesmo das inscrições, ou seja, o de ofertar aos proprietários outros locais para a regularização de suas embarcações e, ainda, contribuir para a redução da elevada carga de trabalho nas OM do SSTA, com o redirecionamento de parcela desses processos de registro para as EC.

Essa iniciativa somente poderá ser consolidada se a AMB reconhecer formalmente aquelas entidades para atuarem em seu nome, por intermédio das CP. Uma proposta desse “Acordo de Delegação de Competência” encontra-se no Apêndice S.

5 CONCLUSÃO

A um passo do epílogo deste estudo, é necessário rememorar todos os aspectos abordados nessa trajetória, desde o início, para que tenhamos claro o atingimento de seu propósito ao final da leitura, assim como para consolidar os argumentos expostos ao longo do texto.

Nesse compasso, relembro que a Constituição Federal de 1988 definiu as atribuições das Forças Armadas e, com relação à Marinha, suas atribuições subsidiárias foram estabelecidas pela Lei Complementar nº 91/99, que também apontou o Comandante da Marinha (CM) como AMB. Em seguida, identificamos a DPC, órgão técnico da AMB, na estrutura organizacional da AMB e suas diversas atribuições.

Vimos, ainda, que a DPC, amparada pela LESTA e pelo RLESTA, elaborou as diversas Normas da Autoridade Marítima (NORMAM) com vistas ao completo atendimento de suas principais atribuições, que são a segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana e a prevenção da poluição hídrica por embarcações e plataformas de apoio.

Da análise da estrutura da AMB, estabelecida pela Portaria nº 156/MB/2004 do CM, verificamos que, para a consecução de suas atribuições subsidiárias, encontram-se disponíveis a DPC, 26 CP, 14 DL e 20 AG, Organizações Militares (OM) componentes do Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário (SSTA).

Nesse contexto, cabe esclarecer que, apesar de o PAEMB, decorrente da END, prever a criação e a expansão de OM do SSTA no País, a sua execução é afetada pela carência de recursos, bem como pela prioridade de sua distribuição, tanto no MD, quanto na MB. Desde a publicação da END, em 2008, duas AG foram ativadas, que são a de Humaitá (AM), em maio de 2011, e Aracati (CE), em maio de 2012. Esse esforço da MB representará um aumento, ao final do processo de expansão, em 2018, de 17% de novas unidades do SSTA.

Foram discriminadas, também, as diversas atividades que essas OM do SSTA desempenham, diante de recursos humanos, materiais e financeiros limitados, nas suas jurisdições, que podem atingir imensas áreas em determinadas regiões do país, como na Amazônia.

Do estudo das atribuições da AMB e da atuação das CP, DL e AG, restou o entendimento de que as inúmeras atividades desempenhadas simultaneamente, tais como a inspeção naval, as inspeções dos navios mercantes nos portos de suas jurisdições, o EPM, o controle e coordenação do serviço de praticagem em suas respectivas ZP, os processos de habilitação de Amadores, o Grupo de Atendimento ao Público (GAP), os processos para emissão de parecer favorável da MB para obras em AJB e os despachos de embarcações, implicam em dificuldades para os Capitães dos Portos e seus subordinados aplicarem adequadamente os seus recursos humanos, materiais e financeiros, tendo em conta as limitações naturalmente impostas pelas necessidades da Marinha em todo o País.

Ademais, no exame específico dos processos de inscrição e registro de embarcações no Brasil, conduzidos de acordo com a Lei de Registro da Propriedade Marítima, foram verificados os trâmites efetuados entre as OM do SSTA e o TM, assim como os procedimentos para a classificação, a certificação e as vistorias de embarcações.

Em seguida, a partir de estudos realizados pela DPC, foi constatado que as CP, DL e AG têm cumprido satisfatoriamente suas tarefas, de maneira geral, sendo que algumas atividades carecem de aperfeiçoamento para o alcance dos níveis desejáveis de atendimento ao público, estabelecidos pelas normas técnicas para avaliação e desempenho nas áreas do STA e do EPM (NORTEC-41/DPC).

Em síntese, em decorrência da comparação entre os principais processos do STA (Título de Inscrição de Embarcação, Transferência de jurisdição e Carteira de Habilitação de Amador) e do EPM (Certificado de Competência, Carteira de Inscrição e Registro de

Aquaviário e Certificado de Curso para Portuário), nos anos de 2010 e 2011, foram extraídas as seguintes conclusões:

- a) Os tempos médios de todas as CP, DL AG estão acima dos prazos estipulados;
- b) O número desses documentos, emitidos no setor do STA em 2011 aumentou, em média, 18,5% em relação a 2010, sendo que o maior incremento deu-se nos processos de inscrição e registro de embarcações (33,2%); e
- c) As forças de trabalho empregadas foram semelhantes para os dois anos comparados e, com a previsão de aumento do número de documentos nos próximos anos, as OM do SSTA, provavelmente, ficarão ainda mais sobrecarregadas para cumprir, eficientemente, suas metas.

Da análise da estrutura da AMB, verificou-se que a complexidade dos serviços conduzidos pelas OM do SSTA implica um esforço conjuntural para que os seus desempenhos sejam satisfatórios, mesmo com o emprego de sua força de trabalho aquém de suas necessidades, em determinadas regiões, e da multidisciplinaridade de tarefas executadas por essas organizações nos diversos setores do STA, do EPM e da prevenção da poluição.

Vimos, ainda, que os recursos, que sazonalmente são escassos para algumas demandas, devem ser aplicados legalmente e de maneira equilibrada por essas OM, a fim de possibilitar o correto cumprimento de suas missões, como parte integrante de um sistema que visa garantir, ao final das contas, a segurança da navegação e a preservação da vida humana nas águas sob jurisdição nacional, objetivos permanentes da AMB.

Desse modo, o estudo de alternativas viáveis para a realização dos processos de inscrição e registro de embarcações mostrou-se relevante, no que concerne à possibilidade de contribuição para a redução da elevada carga de trabalho nas CP, DL e AG, assim como para a racionalização do emprego das forças de trabalho, dos recursos financeiros e materiais e, ainda, para a redução dos custos, de uma forma geral.

A partir dessa percepção, foram comparados processos de inscrição e registro executados na Europa e América do Sul, com o fito de identificar aspectos positivos que poderiam ser aplicados no Brasil, de modo a corrigir ou amenizar eventuais falhas nos procedimentos nacionais em vigor.

Dessa forma, foram estudadas as estruturas das Autoridades Marítimas da Argentina, Chile, Portugal e Reino Unido, buscando identificar as instâncias superiores, o detalhamento de suas organizações subordinadas e respectivas competências. Estudou-se, também, o arcabouço jurídico que rege tais instituições, visando, principalmente, entender de que maneira esses processos de inscrição e registro de embarcações ocorrem nesses países, assim como quais são os diferentes documentos exigidos e emitidos, no exercício de suas atribuições como Autoridades Marítimas.

Dessa comparação, entre as diversas estruturas apresentadas, apurou-se que na Argentina e no Reino Unido o exercício da Autoridade Marítima é de competência de instituições não pertencentes às respectivas Marinhas, em contrapartida ao Chile e Portugal, que possuem essa atribuição incorporada à cadeia de comando de suas Armadas, tal qual é feito aqui no País.

Ainda como resultado dessa análise comparativa, aduz-se que, de maneira geral, esses países possuem as estruturas de suas Autoridades Marítimas compatíveis com suas necessidades e atribuições legais. Ressalta-se, ainda, que, proporcionalmente, Portugal e Reino Unido, assim como a Argentina e o Chile, em termos absolutos, possuem um maior número de agências especializadas no atendimento das demandas de inscrição e registro de embarcações do que no Brasil.

Desse modo, com base na avaliação da estrutura da AMB, após a devida interpretação dos dados coletados em outros países e a seleção dos aspectos positivos observados, inferimos que uma possível solução para coibir as deficiências apuradas, com

relação aos processos de inscrição e registro de embarcações nacionais, poderia ser alcançada por meio da aplicação de novas medidas para o aperfeiçoamento desses processos, incluindo o estabelecimento de novas unidades destinadas a essas atividades, em adição às OM do SSTA existentes. Relembra-se que, até 2018, está previsto um incremento de 17% de novas unidades do SSTA, enquanto, por outro lado, observou-se um aumento, em 2011, de 33% de novos processos de inscrição e registro de embarcações, em relação à 2010.

Nesse sentido, visando oferecer aos proprietários novas alternativas para os serviços de inscrição e registro de suas embarcações, vislumbramos a possibilidade de criação das chamadas “Entidades Credenciadas” (EC), que poderão ser empresas ou organismos públicos ou privados autorizados pela AMB a executar esses serviços, por meio de um Acordo de Reconhecimento, da mesma maneira que, atualmente, são delegadas as competências necessárias para as diversas inspeções e certificações em navios mercantes, executadas pelas Sociedades Classificadoras e Entidades Certificadoras.

Após a criteriosa análise de todo o arcabouço legal sobre o tema, que teve como referência o minucioso parecer do Assessor Jurídico da DPC, verificamos que não há qualquer impedimento legal para que a inscrição de embarcações, assim como as atividades correlatas, seja delegada a terceiros, entidade pública ou privada, subordinada ou não às CP, por meio de um “Acordo de Delegação de Competência”, apresentado anteriormente (Apêndice S).

Há que se entender, contudo, que o ato de delegação deverá partir do titular da competência legal, no caso o Capitão dos Portos de cada jurisdição, assim como terá que estabelecer precisamente os poderes a serem delegados, limitações (principalmente no que diz respeito aos atos de caráter normativo ou decisão de recurso administrativo), forma de exercício, possibilidade ou não de subdelegação, duração da delegação e objetivos e motivação, entre outros. O referido ato administrativo de delegação deverá ser publicado no Diário Oficial da União (D.O.U.), na sua forma integral.

Para as delegações de competências a entidades não subordinadas aos delegantes, situações mais prováveis de ocorrer, faz-se necessária a prévia aceitação por parte daquelas. Ressalta-se, ainda, que essas entidades candidatas deverão comprovar suas competências técnicas para o exercício das atividades a serem delegadas. Ou seja, cada uma delas deverá ser entidade especializada na condução de processos de inscrição e de registros, com reconhecida idoneidade, visando ao correto estabelecimento da nacionalidade, validade, segurança, publicidade e da propriedade marítima das embarcações.

Assim, podemos afirmar que a delegação de competência, para esses casos, possui caráter facultativo, de acordo com a necessidade e a conveniência da “Autoridade Delegante” (Capitania dos Portos), e transitório. Para tal, a “Autoridade Delegada” deverá ser acompanhada pela Capitania responsável, incluindo a verificação de sua capacidade técnica para exercer satisfatoriamente as atribuições conferidas. A qualquer tempo, a “Autoridade Delegante” poderá cancelar o ato administrativo que concedeu tal competência, assim como retomá-la e atribuí-la a outrem ou, ainda, voltar a exercê-la, como originariamente fazia.

Todavia, nem todas as atividades poderão ser delegadas, tais como a de “fiscalizar e reter as embarcações infratoras para aplicação das penalidades”. Essas atividades são de competência exclusiva da AMB, que as executa, em todo o território nacional, por meio da inspeção naval das OM do SSTA. Outra tarefa que não poderá ser delegada é o registro de embarcações maiores que 100 AB porque é da competência exclusiva do Tribunal Marítimo. Nesse caso, somente o trâmite processual para o registro, entre as EC e o TM, via Capitánias dos Portos, será regulado pelo Acordo.

Para a seleção da EC, poderão participar quaisquer empresas ou instituições públicas ou privadas que satisfaçam os requisitos de capacidade técnica e aceitação do Acordo de delegação de competência. Assim, tanto os tabeliães e oficiais de registro de contratos marítimos e oficiais de registro de imóveis, nos termos da Lei nº 8.935/94, quanto o

DENATRAN, órgão máximo executivo de trânsito da União, nos termos da Lei nº 9.503/97, representam entidades especializadas em matéria de inscrição e registro, podendo qualquer delas receber delegação de competência para efetuar a inscrição de embarcações. Ressalta-se, nesse caso, a finalidade legal expressa na Lei nº 7.652/88, quanto à segurança jurídica e à publicidade da propriedade das embarcações.

Quanto à seleção de EC, deve-se ainda esclarecer que, diante de diversas interessadas, desde que plenamente capacitadas, a delegação da atividade de inscrição de embarcações deverá ser igualmente oportunizada a todas, como é feito atualmente com as Sociedades Classificadoras, pois, do contrário, deverá ser conduzido um processo licitatório, de acordo com a Lei nº 8.666/93, para a escolha dessas entidades e o devido credenciamento.

Não podemos olvidar que deverá haver autorização expressa da DPC para a condução do referido processo seletivo, bem como a aquiescência do respectivo Comando do DN, pois, como já explicado, as Capitânicas são subordinadas diretamente aos DN e possuem vínculo técnico com a DPC, pois fazem parte do SSTA.

Dessa forma, tendo em conta o exposto, apresentamos essa proposta para a realização dos processos de inscrição e registro de embarcações nacionais, de modo a contribuir para a redução da elevada carga de trabalho das OM do SSTA, devido à introdução de novos atores (“Entidades Credenciadas”) nesses processos, que oferecerão alternativas plausíveis - e legais - aos proprietários para a obtenção dos documentos relativos a esses bens.

Por fim, esperamos que essas novas medidas, se implementadas, contribuam secundariamente para a redução de custos, tendo em conta a diminuição esperada desses fluxos processuais nas OM do SSTA e, ainda, para a melhoria da visibilidade da Marinha do Brasil perante a sociedade, haja vista que, desse modo, as CP, DL e AG encontrar-se-ão em situação favorável para alcançar metas de eficiência e eficácia almejadas e possibilitar a satisfação no atendimento à parcela da população que necessita desses serviços.

REFERÊNCIAS

ARGENTINA. Ley n. 18.398, de 10 de octubre de 1969. Ley General de La Prefectura Naval Argentina. Disponível em: <www.consejoportuario.com.ar/legislacion.aspx?id=36&Cat=Nacional>. Acesso em: 02 jun. 2012.

_____. Ley n. 24.059, de 18 de dezembro de 1991. Seguridad Interior. (Atualizada según leyes 25520 y 25443). Disponível em: <www.ara.mil.ar/archivos/Docs/Ley%20de%20Seguridad%20Interior.pdf>. Acesso em: 02 jun. 2012.

_____. Lei n. 26.338, de 5 de dezembro de 2007. Ley de Ministerios, modificacion. **Boletín Oficial**, Buenos Aires, 07 diciembre 2007. Disponível em: <<http://www.infoleg.gov.ar/infolegInternet/anexos/135000-139999/135314/norma.htm>>. Acesso em: 02 jun. 2012.

ARGENTINA. Ministerio de Seguridad. Decreto n. 1.993, de 14 de diciembre de 2010. Créase el Ministerio de Seguridad. **Boletín Oficial**, Buenos Aires, 15 diciembre 2010. Disponível em: <www.managerlaboral.com.ar/ministerio-de-seguridad-decreto-19932010/>. Acesso em: 02 jun. 2012.

_____. **Organigrama**. Disponível em: <www.minseg.gov.ar/organigrama>. Acesso em: 02 jun. 2012.

ARGENTINA. Ministerio de Seguridad. Prefectura Naval Argentina. **História**. Disponível em: <http://www.prefecturanaval.gov.ar/web/es/html/inst_historia.php>. Acesso em: 02 jun. 2012.

_____. **Misión**. Disponível em: <http://www.prefecturanaval.gov.ar/web/es/html/inst_mision.php>. Acesso em: 02 jun. 2012.

_____. **Ordenanza n. 9/02 (DPSN), de 30 de diciembre de 2002. Tomo 2**. Régimen Administrativo del Buque. Disponível em: <http://www.prefecturanaval.gov.ar/web/es/html/ordn_pdf/2-2002-9.pdf>. Acesso em: 02 jun. 2012.

_____. **Organización**. Disponível em: <http://www.prefecturanaval.gov.ar/web/es/html/inst_organizacion.php>. Acesso em: 02 jun. 2012.

_____. **Prefectura Naval Argentina**. Seção “Fuerzas de Seguridad”. Disponível em: <www.minseg.gov.ar/prefectura-naval-argentina>. Acesso em: 02 jun. 2012.

ARGENTINA. Portal Oficial do Governo da Argentina. Disponível em: <www.argentina.gob.ar>. Acesso em: 02 jun. 2012.

_____. Prefeitura Naval Argentina. **Bicentenário: 1810-2010**. c2010. Disponível em: <www.actiweb.es/prefecturabicentenario/historia.html>. Acesso em: 02 jun. 2012.

BAREBOAT Charter. **Wikipedia**, [June, 2012]. Disponível em: <en.wikipedia.org/wiki/Bareboat_charter>. Acesso em: 30 jun. 2012.

BRASIL. Capitania dos Portos do Rio de Janeiro. **Carta de Serviço ao Cidadão**. Disponível em: <<https://www.cprj.mar.mil.br/arquiv/carta.pdf>>. Acesso em: 12 mar. 2012.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado, 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm>. Acesso em: 25 mar. 2012.

BRASIL. Decreto n. 2.596, de 18 de maio de 1998. Regulamenta a Lei n. 9.537, de 11 dez. 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 19 maio 1998. Disponível em: <<https://www.dpc.mar.mil.br/sta/rlesta.htm>>. Acesso em: 25 jun. 2012.

_____. Decreto nº 83.937, de 6 de setembro de 1979. Dispõe sobre a regulamentação do Capítulo IV, do Título II, do Decreto-Lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1967, referente à delegação de competência. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 06 set. 1979. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/Antigos/D83937.htm>. Acesso em: 25 jun. 2012.

_____. Decreto-Lei n. 200, de 25 de fevereiro de 1967. Dispõe sobre a organização da Administração Federal, estabelece diretrizes para a Reforma Administrativa e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 27 fev. 1967. Disponível em: <<http://www2.camara.gov.br/legin/fed/declei/1960-1969/decreto-lei-200-25-fevereiro-1967-376033-norma-antualizada-pe.html>>. Acesso em: 25 jun. 2012.

BRASIL. Diretoria de Portos e Costas. **Missão**. Disponível em: <https://www.dpc.mar.mil.br/info_dpc/missao.htm>. Acesso em: 25 mar. 2012.

BRASIL. Diretoria de Portos e Costas. **NORMAM 01/DPC: Normas da Autoridade Marítima para embarcações empregadas na navegação em mar aberto**. Disponível em: <https://www.dpc.mar.mil.br/normam/N_01/normam01.pdf>. Acesso em: 06 maio 2012.

_____. **NORMAM 02/DPC:** Normas da Autoridade Marítima para embarcações empregadas na navegação interior. Disponível em: <https://www.dpc.mar.mil.br/normam/N_02/normam02.pdf>. Acesso em: 06 maio 2012.

_____. **NORMAM 03/DPC:** Normas da Autoridade Marítima para amadores, embarcações de esporte e/ou recreio e para cadastramento e funcionamento das marinas, clubes e entidades desportivas náuticas. Disponível em: <https://www.dpc.mar.mil.br/normam/N_03/normam03.pdf>. Acesso em: 26 mar. 2012.

_____. **NORMAM 04/DPC:** Normas da Autoridade Marítima para operação de embarcações estrangeiras em águas jurisdicionais brasileiras. Disponível em: <https://www.dpc.mar.mil.br/normam/N_04/normam04.pdf>. Acesso em: 26 mar. 2012.

_____. **NORMAM 06/DPC:** Normas da Autoridade Marítima para reconhecimento de Sociedades Classificadoras para Atuarem em Nome do Governo Brasileiro. Disponível em: <https://www.dpc.mar.mil.br/normam/N_06/normam06.pdf>. Acesso em: 26 mar. 2012.

_____. **NORMAM-07/DPC:** Normas da Autoridade Marítima para atividades de inspeção naval. Disponível em: <https://www.dpc.mar.mil.br/normam/N_07/normam07.pdf>. Acesso em: 12 abr. 2012.

BRASIL. Diretoria de Portos e Costas. **NORMAM 08/DPC:** Normas da Autoridade Marítima para o tráfego e permanência de embarcações em águas jurisdicionais brasileiras. Disponível em: <http://www.dpc.mar.mil.br/normam/N_08/normam08.pdf>. Acesso em: 26 mar. 2012.

_____. **NORMAM-09/DPC:** Normas da Autoridade Marítima sobre acidentes e fatos da navegação e para a Investigação de Segurança dos Acidentes e Incidentes Marítimos (ISAIM). Disponível em: <https://www.dpc.mar.mil.br/normam/N_09/normam09.pdf>. Acesso em: 12 maio 2012.

_____. **NORMAM 11/DPC:** Normas da Autoridade Marítima para obras, dragagens, pesquisa e lavra de minerais sob, sobre e às margens das águas jurisdicionais brasileiras. Disponível em: <https://www.dpc.mar.mil.br/normam/N_11/normam11.pdf>. Acesso em: 30 abr. 2012.

_____. **NORMAM 12/DPC:** Normas da Autoridade Marítima para o serviço de praticagem. Disponível em: <http://www.dpc.mar.mil.br/normam/N_12/normam12.pdf>. Acesso em: 26 mar. 2012.

_____. **NORMAM 30/DPC:** Normas da Autoridade Marítima para o Ensino Profissional Marítimo - Volume I - Aquaviários. Disponível em: <https://www.dpc.mar.mil.br/normam/N_30/normam30_Vol1.pdf>. Acesso em: 20 abr. 2012.

_____. **NORTEC-40/DPC:** Normas Técnicas sobre a emissão de documentos e a prestação de serviços nas áreas da STA e do EPM. Disponível em: <http://www.dpc.mb/Normam/Nortec/nte_40/nortec_40.pdf>. Acesso em: 25 abr. 2012.

_____. **NORTEC-41/DPC:** Normas Técnicas sobre a avaliação do desempenho das CP/DL/AG e CI nas áreas da STA e EPM. Disponível em: <http://www.dpc.mb/Normam/Nortec/nte_41/nortec41.pdf>. Acesso em: 25 abr. 2012.

BRASIL. Lei Complementar n. 97, de 9 de junho de 1999. Dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 10 jun. 1999. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LCP/Lcp97.htm>. Acesso em: 25 mar. 2012.

_____. Lei n. 2.180, de 5 de fevereiro de 1954. Dispõe sobre o Tribunal Marítimo. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 08 fev. 1954. Disponível em: <<https://www.mar.mil.br/tm/download/legislacao/lotm.pdf>>. Acesso em: 25 maio 2012.

_____. Lei n. 6.015, de 31 de dezembro de 1973. Dispõe sobre os registros públicos e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 31 dez. 1973. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L6015original.htm>. Acesso em: 02 jul. 2012.

_____. Lei n. 7.652, de 3 de fevereiro de 1988. Dispõe sobre o registro da propriedade marítima e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 05 fev. 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7652.htm>. Acesso em: 14 jul.2012.

_____. Lei n. 8.666, de 21 de junho de 1993. Regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 22 jun. 1993. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L6015original.htm>. Acesso em: 12 jul. 2012.

_____. Lei n. 8.935, de 18 de novembro de 1994. Regulamenta o art. 236 da Constituição Federal, dispendo sobre serviços notariais e de registro (Lei dos cartórios). **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 21 nov. 1994. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8935.htm>. Acesso em: 02 jul. 2012.

_____. Lei n. 9.537, de 11 de dezembro de 1997. Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 12 dez. 1997. Disponível em: <<https://www.dpc.mar.mil.br/sta/legislacao/Lei/lesta.pdf>>. Acesso em: 25 mar. 2012.

_____. Lei n. 9.784, de 29 de janeiro de 1999. Regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 01 fev 1999. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9784.htm>. Acesso em: 25 mar. 2012.

BRASIL. Ministério da Defesa. Marinha. **Portaria n. 156/MB, de 03 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: <https://www.dpc.mar.mil.br/portarias/PORT2004/156_04/430PO016.pdf>. Acesso em: 12 abr. 2012.

_____. **Instrução Normativa n. 1/MB/MD, de 07 de junho de 2011**. Estabelece o conceito para a expressão “Águas Jurisdicionais Brasileiras” perante a Marinha do Brasil. Disponível em: <http://www.dpc.mar.mil.br/portarias/PORT2011/port001_11.pdf>. Acesso em: 12 abr. 2012.

CHILE. Armada da República do Chile. [Sitio]. Disponível em: <www.armada.cl>. Acesso em: 09 jun. 2012.

CHILE. Armada da República do Chile. Direção-Geral do Território Marítimo e da Marinha Mercante - DIRECTEMAR. [Sitio]. Disponível em: <www.directemar.cl>. Acesso em: 09 jun. 2012.

_____. **História do Serviço**. Disponível em: <www.directemar.cl/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=6&Itemid=10&lang=en>. Acesso em: 09 jun. 2012.

_____. **Lei da Navegação (TM-001). 6 ed. 15 out. 2009**. Disponível em: <www.directemar.cl/images/stories/Marco_Normativo/Nacional/Leyes/tm-001-2009.pdf>. Acesso em: 10 jun. 2012.

_____. **Manual de inscrição de embarcações e artefatos navais menores (TM-078)**. 30 jan. 1997. Disponível em: <www.directemar.cl/images/stories/Marco_Normativo/Nacional/Reglamentos/TM-078.pdf>. Acesso em: 09 jun. 2012.

_____. **Organograma**. Disponível em: <www.directemar.cl/index.php?option=com_content&view=article&id=228&Itemid=14&lang=es>. Acesso em: 09 jun. 2012.

_____. _____. **Regulamento do registro de embarcações e artefatos navais (TM-005)**. 4 ed. 10 set. 2009. Disponível em: <www.directemar.cl/images/stories/Marco_Normativo/Nacional/Reglamentos/TM-005.pdf>. Acesso em: 09 jun. 2012.

_____. _____. **Regulamento Geral de Desportos Náuticos (TM-002)**. 3 ed. 30 abr. 2005. Disponível em: <www.directemar.cl/images/stories/Marco_Normativo/Nacional/Reglamentos/tm-002.pdf>. Acesso em: 09 jun. 2012.

_____. _____. **Resolução n. 12.065/1, de 04 de novembro de 2009. Estabelece a classificação das Províncias Marítimas e Capitánias dos Portos**. Disponível em: <www.directemar.cl/images/stories/Marco_Normativo/Nacional/Resol-Directemar/12065-1.pdf>. Acesso em: 09 jun. 2012.

CHILE. **Decreto-Lei n. 2.222, de 21 de maio de 1978**. Substituye Ley de Navegación. Disponível em: <www.leychile.cl/Navegar?idNorma=6855>. Acesso em: 09 jun. 2012.

DEPARTMENT for Transport. **Wikipedia**, [July, 2012]. Disponível em: <en.wikipedia.org/wiki/Department_for_Transport>. Acesso em: 30 jun. 2012.

DEPARTMENTS of the United Kingdom Government. **Wikipedia**, [August, 2012]. Disponível em: <en.wikipedia.org/wiki/Departments_of_the_United_Kingdom_Government>. Acesso em: 30 jun. 2012.

ESTADOS UNIDOS. CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY - CIA. **South America: Argentina**. July 2012a. Seção “The World Fact Book”. Disponível em: <<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ar.html>>. Acesso em: 30 maio 2012.

_____. **South America: Brazil**. July 2012b. Seção “The World Fact Book”. Disponível em: <<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/br.html>>. Acesso em: 30 maio 2012.

_____. **South America: Chile**. July 2012c. Seção “The World Fact Book”. Disponível em: <<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ci.html>>. Acesso em: 30 maio 2012.

_____. **South America: Portugal**. July 2012d. Seção “The World Fact Book”. Disponível em: <<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/po.html>>. Acesso em: 30 maio 2012.

_____. **South America:** United Kingdom. July 2012e. Seção The World Fact Book. Disponível em: <<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/uk.html>>. Acesso em: 30 maio 2012.

HER MAJESTY'S COASTGUARD **Wikipedia**, [August, 2012]. Disponível em: <http://en.wikipedia.org/wiki/British_Coast_Guard>. Acesso em: 30 jun. 2012.

ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL - IMO. **Convenção Internacional sobre Segurança de Contêineres - CSC 1977**. Disponível em: <[http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-Safe-Containers-\(CSC\).aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-Safe-Containers-(CSC).aspx)>. Acesso em: 30 maio 2012.

_____. **Convenção Internacional sobre Linhas de Carga - LL - 1966**. Disponível em: <<http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Load-Lines.aspx>>. Acesso em: 30 maio 2012.

_____. **Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios - MARPOL - 1973**. Disponível em: <[http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx)>. Acesso em: 30 maio 2012.

_____. **Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar - SOLAS - 1974/1988**. Disponível em: <[http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx)>. Acesso em: 30 maio 2012.

_____. **Convenção Internacional sobre Padrões de Instrução, Certificação e Serviço de Quarto para Marítimos - STCW - 1978**. Disponível em: <[http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-\(STCW\).aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-(STCW).aspx)>. Acesso em: 30 maio 2012.

ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL - IMO. **Lista das Convenções**. Disponível em: <www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Default.aspx>. Acesso em: 30 maio 2012.

PORTUGAL. Autoridade Marítima Nacional. **Enquadramento legal e organização**. [2010a]. Disponível em: <<http://autoridademaritima.marinha.pt/PT/sistemaautoridademaritima/autoridademaritimacional/Pages/enquadramentolegal.aspx>>. Acesso em: 22 jun. 2012.

_____. **Capitanias**. [2010b]. Disponível em: <<http://autoridademaritima.marinha.pt/PT/Capitanias/Pages/Capitanias1.aspx>>. Acesso em: 22 jun. 2012.

_____. **Conceito e introdução histórica**. [2010c]. Disponível em: <<http://autoridademaritima.marinha.pt/PT/sistemaautoridademaritima/dgautoridademaritima/Pages/conceito.aspx>>. Acesso em: 22 jun. 2012.

_____. **Estrutura Organizacional.** [2010d]. Disponível em: <<http://autoridademaritima.marinha.pt/PT/amarinha/estruturaorganizativa/Pages/EstOrganizativa.aspx>>. Acesso em: 22 jun. 2012.

_____. **Organograma.** [2010e]. Disponível em: <<http://autoridademaritima.marinha.pt/PT/sistemaautoridademaritima/autoridademaritimanacional/Pages/Organograma.aspx>>. Acesso em: 22 jun. 2012.

_____. **Organograma da Direção-Geral da Autoridade Marítima.** [2010f]. Disponível em: <<http://autoridademaritima.marinha.pt/PT/sistemaautoridademaritima/autoridademaritimanacional/Pages/Organograma.aspx>>. Acesso em: 22 jun. 2012.

_____. **Sistema da Autoridade Marítima.** [2010g]. Disponível em: <<http://autoridademaritima.marinha.pt/PT/sistemaautoridademaritima/Pages/default.aspx>>. Acesso em: 22 jun. 2012.

PORTUGAL. Estado-Maior da Armada. **Documentação Estruturante da Estratégia Naval - DEEN.** 2010e. Disponível em: <<http://ema.marinha.pt/PT/atividade/doutrina/Pages/DocumentacaoEstruturantedaEstrategiaNavalDEEN.aspx>>. Acesso em: 22 jun. 2012.

_____. **Marinha de duplo uso.** [200-]. Disponível em: <http://ema.marinha.pt/PT/Documents/Duplo_Uso_Marinha.pdf>. Acesso em: 26 jun. 2012.

PORTUGAL. Ministério da Defesa Nacional. **Decreto-Lei n. 43, de 02 de março de 2002.** Cria o Sistema da Autoridade Marítima (SAM), estabelece o seu âmbito e atribuições e define a sua estrutura de coordenação. Disponível em: <<http://www.prociv.pt/Legislacao/Documents/Agentes%20PC/DL%2043-2002%20Organia%C3%A7%C3%A3o%20e%20atribui%C3%A7%C3%B5es%20SAM%20e%20cria%C3%A7%C3%A3o%20AMN.pdf>>. Acesso em: 23 jun. 2012.

PORTUGAL. **Decreto-Lei n. 44, de 02 de março de 2002.** Estabelece, no âmbito do Sistema da Autoridade Marítima, as atribuições, a estrutura e a organização da Autoridade Marítima Nacional e cria a Direção-Geral da Autoridade Marítima. Disponível em: <<http://www.dre.pt/cgi/dr1s.exe?t=dr&cap=1-1200&doc=20020616%20&v02=&v01=2&v0=1900-01-01&v04=3000-12-21&v05=&v06=&v07=&v08=&v09=&v10=&v11='Decreto-Lei'&v12=&v13=&v14=&v15=&sort=0&submit=Pesquisar>>. Acesso em: 23 jun. 2012.

PORTUGAL. Marinha. **Decreto-Lei n. 265, de 31 de julho de 1972.** Aprova o Regulamento Geral das Capitânias. Disponível em: <http://www.riac.azores.gov.pt/NR/rdonlyres/34608970-6F1F-473A-8579-516B417FE142/596281/DL_265_72.pdf>. Acesso em: 23 jun. 2012.

PORTUGAL. Ministério das Obras Públicas, Transportes e Habitação. **Decreto-Lei n. 124, de 25 de maio de 2004**. Aprova o Regulamento da Náutica de Recreio. Disponível em: <<http://dre.pt/pdf1sdip/2004/05/122A00/32813295.pdf>>. Acesso em: 23 jun. 2012.

RED DE SEGURIDAD Y DEFENSA DE AMÉRICA LATINA-RESDAL. Ley n. 22.520, de 12 de marzo de 1992. Lei de Ministerios. **Boletín Oficial**, Buenos Aires, 20 marzo 1992. Disponível em: <www.resdal.org/Archivo/arg-ley-ministerios.htm>. Acesso em: 02 jun. 2012.

REINO UNIDO. Registering fishing vessels with the UKSR. **Business Link**. [200-]. Disponível em: <<http://www.businesslink.gov.uk/bdotg/action/detail?itemId=1086900934&r.l1=1081597476&r.l2=1086795191&r.l3=1087115850&r.l4=1086891430&r.s=sc&type=R ESOURCES>>. Acesso em: 30 jun. 2012.

REINO UNIDO. Department for Transport. **Shipping**. [200-a]. Disponível em: <<http://www.dft.gov.uk/shipping>>. Acesso em: 30 jun. 2012.

_____. **Maritime and Coastguard Agency - MCA**. [Sitio]. [200-b]. Disponível em: <<http://www.dft.gov.uk/mca/mcga07-home.htm>>. Acesso em: 30 jun. 2012.

REINO UNIDO. Department for Transport. **Merchant Shipping Act 1995 (c. 21)**. [200-c]. Disponível em: <<http://www.dft.gov.uk/mca/mcga07-home/shipsandcargoes/mcga-shipsregsandguidance/mcga-mnotice.htm?textobjid=0A362EAE98415C02>>. Acesso em: 30 jun. 2012.

REINO UNIDO. **Registering a merchant ship**. [200-d]. Disponível em: <<http://www.dft.gov.uk/mca/mcga07-home/shipsandcargoes/mcga-ukshipregister/mcga-ukshipregister-merchantships.htm>>. Acesso em: 30 jun. 2012.

_____. **The Voluntary Safety Identification Scheme (CG66)**. [200-e]. Disponível em: <<http://www.dft.gov.uk/mca/mcga07-home/emergencyresponse/mcga-searchandrescue/cg66.htm>>. Acesso em: 30 jun. 2012.

_____. **UK Ship Register**. [200-f]. Disponível em: <<http://www.dft.gov.uk/mca/mcga07-home/shipsandcargoes/mcga-ukshipregister.htm>>. Acesso em: 30 jun. 2012.

REINO UNIDO. Registering your pleasure craft. **Directgov**. [200-g]. Disponível em: <http://www.direct.gov.uk/en/TravelAndTransport/Boatingandtravellingbywater/PleasureCraft/DG_180594>. Acesso em: 30 jun. 2012.