

Marinha Mercante do Brasil

História e Missão



A Marinha Mercante tem contribuído de forma marcante para o progresso da humanidade. Sua participação na história dos povos remonta à época em que o homem, aventureiro e ávido por aumentar suas trocas comerciais, procurou nos mares a via capaz de superar as barreiras que o limitavam. A partir de então, a conquista dos mares tornou-se essencial para o desenvolvimento das nações que sobre eles se debruçam.

Para o Brasil, que ocupa posição geográfica privilegiada, com extensa faixa de terra banhada pelo mar, o domínio do mar ou, mais precisamente, o domínio das comunicações marítimas é indispensável. Os modernos navios mercantes necessitam de tripulações capacitadas a operá-los, equipes de profissionais bem formados, treinados e disciplinados.

A Marinha Mercante brasileira ou "Marítima-Logística" brasileira (termo militar da política de segurança nacional) teve seus tempos áureos das décadas de 60 a 80, quando a indústria naval brasileira estava a pleno vapor, tendo chegado a ser o segundo maior construtor de navios do mundo (perdendo apenas para o Japão).

Nessa época, o Brasil tinha grandes armadores, e detinha a sua soberania constitucional (vide a Constituição Federal de 1988), com a extinta armadoria-de-armadores do Lloyd Brasileiro (tentativa de soerguimento), terminou a soberania (Constitucional de 1988), que transportavam a importação e a exportação de nossa produção nacional, para todas as partes do mundo.

Na década de 90, mais precisamente em 1997, se assistiu ao pior momento da Marinha Mercante. As diversas frotas nacionais se reduziram drasticamente a alguns navios estrangeiros que ainda teimavam e que ainda mantinham algumas rotas de baixo custo esporadicamente atendidas; quem quisesse o produto brasileiro que o buscasse, senão apodreceriam nos portos por falta de transportes, prejuízos e mais prejuízos aos empresários brasileiros e estrangeiros; várias grandes companhias brasileiras, ligadas diretamente à navegação ou não, faliram por falta de apoio governamental (pois as rotas de navegação são concessões); estaleiros fecharam suas portas parando a fabricação de embarcações no Brasil e praticamente jogando fora todo o desenvolvimento tecnológico adquirido nos anos anteriores.

Nessa época, as Escolas de Formação de Oficiais da Marinha Mercante EFOMM do Rio de Janeiro e de Belém estavam formando, juntas, turmas que somavam apenas, no máximo, 30 novos Oficiais, o que satisfaz à armação de apenas um navio, se levarmos em conta o total de anos de formação desses oficiais na carreira.

Posteriormente a Marinha Mercante nacional se reergueu, principalmente pela expansão dos campos de exploração de petróleo ao longo de lugares como a Bacia de Campos no Rio de Janeiro.

Essa crescente exploração está forçando a construção de novas embarcações de apoio marítimo dos mais variados tipos, além da crescente necessidade de renovação da frota da antiga FRONAPE (Frota Nacional de Petroleiros, que foi como desmembramento do Lloydbrás, que tinha navios petroleiros, além dos de transporte), junto com a Costeira (Nacional) e outras companhias brasileiras da época, que acabaram por falir apesar dos esforços. (Nos últimos anos foi criada a Companhia TRANSPETRO (Transportador Brasileiro de Petróleo, maior armador nacional)



presente do momento), para atender a demanda e também à novas especificações internacionais as quais seus antigos navios, dos quais a grande maioria de procedência estrangeira deixarão de atender, em um curto espaço de tempo.

Quanto a embarcações de apoio marítimo, estão sendo firmadas linhas de crédito junto ao BNDES para a construção, em estaleiros nacionais, de novas embarcações. Quanto a TRANSPETRO, os planos são de construção(do zero), da nova frota. Até 2006, a empresa planeja um aumento das primeiras 26 embarcações, dos novo tempo; onde metade delas seriam inicialmente construídas no Brasil e a outra metade vindo do exterior (o que já começou a acontecer com a aquisição de dois novos navios que trabalharão junto a plataformas de exploração petrolífera na Bacia de Campos).

Quanto às embarcações produzidas no Brasil, a empresa já realizou licitação para a construção de quatro petroleiros, onde dois serão de 65 mil toneladas de porte bruto e dois de 135 mil toneladas de porte bruto. Para os próximos anos, tudo indica que a Marinha Mercante Brasileira evolua novamente.

MISSÃO E ATRIBUIÇÕES DA MARINHA MERCANTE

A marinha mercante, normalmente é subdividida em três ramos:

1. Marinha de comércio - dedicada, essencialmente, às atividades econômicas de transporte de passageiros e de carga, através do mar, de rios, de lagos e de canais;
2. Marinha de pesca - dedicada à atividade da pesca;
3. Marinha de recreio - dedicada ao desporto náutico e às outras atividades recreativas.

Além destes três ramos, a marinha mercante também inclui as atividades transversais aos mesmos, como a autoridade marítima, a formação náutica, as operações portuárias e a investigação marinha.



Marinha de comércio - responsável, essencialmente, pelo transporte marítimo de pessoas e mercadorias. Em sentido lato, o transporte marítimo inclui, não só o transporte através de mar aberto, mas também através de rios, canais e lagos. Atualmente, a marinha de comércio dedica-se, sobretudo, ao transporte de mercadorias.

O transporte de pessoas perdeu bastante importância, em virtude do desenvolvimento da aviação comercial, subsistindo essencialmente nas curtas distâncias e nos cruzeiros turísticos. A marinha de comércio desenvolve uma atividade de natureza essencialmente internacional, com exceção da navegação de cabotagem ao longo das costas de um país.

Marinha de pesca - responsável pelo desenvolvimento da atividade, essencialmente, profissional da pesca, com o uso de embarcações. A atividade desenvolvida pela marinha de pesca classifica-se, de acordo, com o tempo de ausência da embarcação do porto de origem como:

- Pesca local - ausência inferior a 24 h;
- Pesca costeira - ausência entre 24 h e 96 h;
- Pesca de largo - ausência entre 96 h e 20 dias;
- Pesca longínqua - ausência superior a 20 dias para navios de tonelagem superior a 150 t ou qualquer ausência para navios de tonelagem superior a 1000 t.

Marinha de recreio - A marinha ou náutica de recreio desenvolve atividades de desporto ou de lazer, com o emprego de embarcações. As embarcações de lazer tanto podem ter uma propulsão à vela como a motor, sendo concebidas e equipadas exclusivamente para atividades de lazer e esporte, como as saídas de curta duração, os cruzeiros ou as regatas. São privilegiados o conforto e a segurança dos passageiros, em detrimento do desempenho em termos de velocidade. Devendo seguir todas as normas das autoridades portuárias e marítimas, quanto a normas de segurança, equipamentos e uniformes de segurança, uniformes e identificação pessoal (estes dois últimos ficando a critério do comandante sendo opcional).

ORGANIZAÇÃO DA MARINHA MERCANTE EM TERRA

Em terra, a marinha mercante inclui as seguintes instituições principais:

- Autoridades marítimas - instituições estatais responsáveis pela fiscalização das atividades marítimas e pela salvaguarda da vida e da segurança no mar. As autoridades portuárias também se incluem nas autoridades marítimas;
- Agentes de navegação - entidades que representam os proprietários, armadores, afretadores ou gestores de navios, num porto. Os agentes de navegação encarregam-se do despacho dos navios no porto, das suas operações comerciais e da assistência aos capitães na prática dos atos jurídicos e materiais necessários à conservação dos navios e à continuação da suas viagens;
- Afretadores - entidades que procedem ao frete de um navio, ou seja, que ficam a dispor dos seus serviços, por meio de um pagamento;

- Armadores - entidades que procedem ao armamento de um navio, ou seja, que realizam o conjunto dos atos jurídicos e materiais para que um navio fique em condições de empreender viagem. Normalmente, o armador é o proprietário do navio;
- Gestor de navio - entidade, na qual, o armador pode delegar parte ou totalidade dos atos de armamento do navio;
- Operadores portuários - entidades prestadoras dos serviços de operação nos portos, inclusive a carga e descarga e armazenamento de mercadorias e o embarque e desembarque de passageiros. Os operadores portuários são contratados pelos armadores, afretadores, agentes de navegação e gestores dos navios para lhes prestarem os seus serviços;
- Entrepósitos - entidades que prestam serviços de armazenamento e de venda de pescado e de apoio logístico geral aos armadores de pesca;
- Estaleiros navais - entidades responsáveis pela construção e reparação de embarcações;
- Serviço de pilotagem ou de praticagem - entidades que prestam o serviço de assistência à navegação em locais com condições e limitações especiais, como portos ou canais;
- Serviço de rebocador - entidades que utilizam rebocadores para auxiliar os navios nas manobras de entrada e saída dos portos, nas manobras de atracação ou no salvamento de navios em dificuldade;
- Sociedade de classificação - organismos responsáveis pelo estabelecimento de normas técnicas para o projeto e construção e embarcações e pela certificação das mesmas;
- Auditores navais - são profissionais que dão treinamentos internos e realizam auditorias internas com fins de sanar problemas e sinalizar problemas assim preparando o comandante e os profissionais internos para inspeções das autoridades portuárias, sanitárias e marítimas.

ORGANIZAÇÃO DA MARINHA MERCANTE A BORDO

A mais alta autoridade a bordo de um navio é o seu comandante. O comandante é o representante do armador, é o responsável pelo navio, pela sua carga e pelos seus passageiros e ocupa-se das tarefas administrativas relativas aos regulamentos internacionais, ao controle e à atualização dos documentos oficiais. O comandante efetua a ligação entre o armador, o afretador, o agente marítimo e as autoridades marítimas. Nos grandes navios, o comandante delega as suas responsabilidades de quarto de navegação a outros oficiais.

No entanto, ele deve estar sempre presente na ponte de comando do navio nas chegadas e partidas dos portos e nas passagens difíceis. O comandante deve transmitir aos seus subordinados, ordens claras e objetivas. Finalmente, o comandante é o responsável pela boa aplicação dos códigos internacionais de segurança, cabendo a ele a decisão final de abandono de navio.

O exercício da função de comandante está atribuído a um oficial de pilotagem, devidamente certificado. A STCW (***International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*** - Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos) estabelece vários níveis de certificação, nomeadamente:

1. Comandantes de qualquer embarcação;
2. Comandantes de embarcações de arqueação bruta inferior a 3000 t;
3. Comandantes de embarcações de arqueação bruta inferior a 500 t;
4. Comandantes de embarcações de arqueação bruta inferior a 200 t;

Os profissionais devidamente certificados para operarem embarcações chamam-se "marítimos". Estes profissionais estão divididos em três escalões: o dos oficiais, o da mestrança e o da marinhagem. Por sua vez, segundo a sua especialidade, estes profissionais organizam-se, a bordo, em duas secções ou departamentos: o de convés e o de máquinas. Além dos marítimos das secções de convés e de máquinas, também são, normalmente, certificados, os oficiais radiotécnicos, os cozinheiros e os empregados das câmaras.

Nalguns navios, além dos marítimos certificados, pode existir pessoal não certificado que desempenha funções não relacionadas diretamente com a navegação e a operação do navios. Exemplos profissionais não certificados como marítimos podem ser o pessoal de hotel eo pessoal de entretenimento em navios de passageiros.

Seção do convés - prevê a existência dos seguintes oficiais de náutica:

1. Comandante;
2. Imediato;
3. Oficiais de quarto de navegação (OQN)

Na seção de convés, além dos oficiais, há também os seguintes tripulantes podendo estar presentes ou não de acordo com o tipo da embarcação:

1. Mestre de Cabotagem;
2. Contramestre;
3. Marinheiros de Convés;
4. Moços de convés;
- 5.

Seção de máquinas - prevê os seguintes oficiais de máquinas:

1. Chefe de máquinas;
2. Subchefe de máquinas;
3. Oficiais de quarto de máquinas (OQM).

Na secção de máquinas, além dos oficiais, há também os demais tripulantes podendo estar presentes ou não de acordo com o tipo da embarcação:

1. Eletricista;
2. Condutor;
3. Marinheiro de máquinas;
4. Moço de máquinas;

NAVIOS MERCANTES

As embarcações mercantes podem ser de:

1. Comércio - incluindo cruzeiros, graneleiros, portas-contentor, ferry-boats e navios tanque;
2. Pesca - incluindo arrastões, cercadores e navios-fábrica;
3. Recreio - incluindo veleiros e lanchas a motor;
4. Auxiliares - incluindo rebocadores, navios-farol, quebra-gelos e navios de investigação.

Regulamentação - A marinha mercante está sujeita a regulamentações internacionais e nacionais, sobretudo no que diz respeito aos seus navios.

Em termos internacionais, as duas principais agências reguladoras são a Organização Marítima Internacional - com jurisdição em todo o mundo - e a Agência Europeia de Segurança Marítima - com jurisdição na União Europeia.

As principais convenções internacionais estabelecidas para a marinha mercante são:

- [Solas](#) - Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, assinada em 1974;
- Marpol - Convenção Internacional para a Prevenção e a Poluição pelos Navios, assinada em 1973 e 1978;
- LL 66 - Convenção Internacional para as Linhas de Carga, assinada em 1966;
- Colreg - Convenção sobre o Regulamento Internacional para prevenir os Albarroamentos no Mar, assinada em 1972;
- STCW - Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos, assinada em 1995;
- SAR - Convenção Internacional sobre a Busca e Salvamento Marítimo, assinada em 1975.



*SENA PRÉ-MILITAR o caminho mais curto para ingresso nos
Cursos de Formação da Marinha Mercante*

**Para Maiores informações sobre os cursos preparatórios aos concursos
da EFOMM, ASON, ASOM e CFAQ entre em contato com:**

www.cursosena.com.br

www.brasilpremilitar.com.br/apostilas