



MARINHA DO BRASIL
CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA
CURSO DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE



EDUARDA MEIRELLES GAZOLLA



O ENSINO PROFISSIONAL MARÍTIMO

**RIO DE JANEIRO
2013**

EDUARDA MEIRELLES GAZOLLA

ENSINO PROFISSIONAL MARÍTIMO: formação e qualificação

Monografia apresentada como exigência para obtenção do título de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Náutica/Máquinas da Marinha Mercante, ministrado pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Orientadora: 1T (RM2-T) Fabiana Cristina Gonçalves Ribeiro

EDUARDA MEIRELLES GAZOLLA

ENSINO PROFISSIONAL MARÍTIMO: formação e qualificação

Monografia apresentada como exigência para obtenção do título de Bacharel em Ciências Náuticas do curso de Máquinas da Marinha Mercante, ministrado pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Data da Aprovação: ____/____/____

Orientadora: 1T (RM2-T) **Fabiana Cristina Gonçalves Ribeiro**

Assinatura do Orientador

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a todos os professores do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha, que estiveram comigo desde o primeiro ano de escola e contribuíram muito para minha formação. Expresso profunda gratidão a minha orientadora Tenente Fabiana.

DEDICATÓRIA

Dedico esta monografia a minha querida mãe que sempre me orientou a trilhar meus caminhos com honestidade e perseverança.

RESUMO

Esta monografia foi elaborada com o objetivo de analisar a formação do marítimo para a correta interpretação e aplicação de regras que disciplinam a navegação nos mares, sendo essencial para salvaguardar a vida humana no mar. De forma objetiva e abrangente, é apresentada a importância do Ensino Profissional Marítimo na formação do marítimo, de acordo com as leis que o rege, descrevendo a respeito dos diversos ensinamentos e padrões dos Cursos de Formação ministrados, enfatizando a necessidade de treinamento em todos os níveis de categorias a bordo. Assinala que a eficiência, no processo de qualificação dos homens que se empregam no mar, é um objetivo inadiável e o traço básico deste processo, consiste em atuar de forma padronizada e conjugada, tendo em vista a magnitude do tema do transporte marítimo. Um bom sistema de treinamento reside na necessidade de prover novos marítimos no mercado, o que exige profissionais competentes, treinados e certificados de acordo com o que foi estabelecido na STCW 78/95. suas principais características, assim como, nas grades curriculares dos principais cursos.

Palavras-chave: Ensino Profissional Marítimo. Cursos de formação. Qualificação. Transporte Marítimo.

ABSTRACT

The main objective of this work is to research formation of the marine for the correct interpretation and application of rules that discipline the navigation in the seas, is essential to safeguard the life human being in the sea. This monograph looks for to develop of objective and including form the importance of Maritime Professional Education in the formation of the marine, in accordance with the laws conduct that it, describing regarding the diverse teachings and standards of the Courses of Formation, emphasizing the necessity of training in all the levels of categories on board. indicate that the efficiency, in the qualification process of seafares, is an undelayable and the basic thing of this process, is actuate preceptly and conjugately, complaying the magnitude the topic maritime transport. There is a need of not only for supply of new seafarers onboard ships, but also a need for competent persons who meet the requirements of the revised STCW 78/95 Convention. In this regard, quality assurance is one of the most important factors for examination and certification for seafares.

Key-words: Maritime Professional Education. Courses of Formation. Qualification. Maritime transport.

SUMÁRIO

	INTRODUÇÃO	8
1	Histórico do Ensino Profissional Marítimo no Brasil	9
1.1	Origem da Marinha Mercante no Brasil	9
1.2	Origem do Ensino Profissional Marítimo no Brasil	11
2	O SISTEMA DO ENSINO PROFISSIONAL MARÍTIMO	14
2.1	Organização	14
2.2	Objetivos	16
2.3	O Programa de Ensino Profissional Marítimo	19
2.3.1	Ensino para aquaviários	20
2.3.2	Ensino para Portuários	20
2.3.3	Curso de formação de Oficiais da Marinha Mercante	21
3	CONVENÇÃO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE TREINAMENTO DE MARÍTIMOS, EXPEDIÇÃO DE CERTIFICADOS E SERVIÇO DE QUARTO (STANDARDS OF TRAINING CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR SEAFARERS)	23
4	O CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA	25
4.1	Instalações	28
4.2	Estrutura administrativa dos Centros de Instrução	32
5	O PANORAMA DA ATIVIDADE MARÍTIMA	34
6	CONSIDERAÇÕES FINAIS	35
	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	37

INTRODUÇÃO

O transporte marítimo se enquadra em um setor de grande importância na economia mundial. Segundo a fonte da IMO, 90% das mercadorias que circulam no mundo são transportadas por intermédio de vias aquáticas como oceanos, mares, rios e lagoas. A atividade Marítima se tornou tão intensa que contribuiu para a criação de uma organização, proposta pela ONU, com intuito de promover a segurança marítima mais efetiva, padronizando suas atividades comerciais. Esta organização inicialmente denominada Organização Marítima Consultiva Intergovernamental (IMCO), é conhecida atualmente como Organização Marítima Internacional (IMO). A partir daí, surgiram diversas convenções que foram ratificadas pelos países membros. Dentre estas convenções, uma foi criada para determinar os requisitos mínimos de treinamento, certificação e serviço de quarto a bordo das embarcações mercantes: a convenção “*Standard of training Cetification and Watchkeeping*” (STCW 78/95).

O Brasil é uma nação signatária desta convenção e cabe à Autoridade Marítima Brasileira atender aos padrões mínimos exigidos adotados pelo código STCW, com objetivo de promover sistemas de ensino e treinamento para a formação profissional dos marítimos. No país, a autoridade marítima é a Marinha do Brasil - Este trabalho apresentará seu sistema de Ensino Profissional Marítimo e seus principais atores.

1 HISTÓRICO DO ENSINO PROFISSIONAL MARÍTIMO NO BRASIL (EPM)

1.1 Origem da Marinha Mercante no Brasil

As “linhas” de comunicação marítimas no curso da história têm representado o caminho natural por onde são conferidas as trocas comerciais dos países, e esta tendência marítima de representação econômica, política e militar, pode suprir as condicionantes para a projeção de soberania e contribuir para ampliar os horizontes das comunidades.

A ampliação e solidificação da Marinha Mercante Nacional, foi de grande importância para o desenvolvimento do nosso país. Principalmente após a Segunda Guerra Mundial, uma nova visão de Marinha Mercante foi desenvolvida, aparecendo um Ensino Profissional Marítimo sólido, resultado da criação das Escolas de Marinha Mercante do Rio de Janeiro e do Pará.

Em 1852, um importante empreendimento econômico ocorreu no país, a instalação da Companhia de Navegação do Amazonas, corresponde, na época, ao estabelecimento empresarial da Marinha Mercante no Brasil. Em uma região onde a estrada é o rio, não foi difícil justificar a criação de uma Escola de Marinha Mercante. Com ela, foram estabelecidas as primeiras linhas regulares de transporte de mercadorias e passageiros que faziam a ligação da Bacia Amazônica, Brasil e países vizinhos ao Rio de Janeiro, por meio de linhas de cabotagem. Realizava-se, assim, uma obra de grande alcance na integração nacional pelo litoral (Norte-Nordeste-Sudeste).

A Companhia de Navegação do Amazonas, embrião da Marinha Mercante Brasileira, foi por muitos anos, a única que navegava, explorava e realizava o comércio pelos rios e pelo litoral brasileiro. Apesar de pouco ter lucrado, uniu, por cabotagem, oito províncias entre Rio de Janeiro e Belém, não por acaso cidades-sede de nossas Escolas de Formação de Oficiais da Marinha Mercante.

Assim, em outubro de 1882, foram criadas em Belém a Escola de Maquinistas e a Escola de Náutica visando à formação de oficiais para a Marinha Mercante Nacional. Tais escolas foram anexadas num só organismo, em fevereiro de 1907, originando a Escola de Marinha Mercante do Pará.

A justificativa para a localização da Escola era, principalmente, econômica, pois a Amazônia, situada em um dos pólos do eixo da borracha, abrigava pequenos estaleiros para a construção e reparação dos navios que deveriam servir aos interesses daquele comércio.

Os jovens daquela época que aspiravam ao oficialato e não podiam atingir Belém para a sua iniciação marinheira formavam-se no Rio de Janeiro, por meio de aulas particulares ministradas por oficiais da Marinha de Guerra, e de aulas práticas a bordo dos navios mercantes. Os exames teóricos eram prestados na Escola Naval e os práticos na Capitania dos Portos, tendo tal processo prevalecido para quase todas as gerações que se fizeram ao mar até a II Guerra Mundial.

Sob o clima de guerra que se aproximava e com os contingentes da Marinha de Guerra inteiramente mobilizados para o preparo de suas “Forças Navais” é que se criou, em 10 de novembro de 1939, a Escola de Marinha Mercante do Lloyd Brasileiro. A Escola padronizaria a formação dos oficiais, com escopo adequado às necessidades específicas da Marinha Mercante, além da orientação bem mais científica do currículo escolar.

Inicialmente funcionou em um dos andares do prédio sede da empresa, tendo tido a Escola como primeiro Diretor o Almirante Graça Aranha, que era também o próprio Diretor do Lloyd Brasileiro. Em pouco tempo, as instalações tornaram-se insuficientes para o grande fluxo de alunos. O problema foi resolvido quando o Lloyd designou o navio “Alegrete” como navio de instrução, além de atender ao tráfego normal, após adaptação de salas de aula, até seu torpedeamento, em julho de 1942.

Em julho de 1956, foi extinta a Escola do Lloyd dando lugar à “Escola de Marinha Mercante do Rio de Janeiro”, em dependências próprias, numa área de 97.500 metros quadrados, na Avenida Brasil, nº 9020, próxima à Baía de Guanabara, sob a responsabilidade e supervisão do Ministério da Marinha. Até 1964, para a tonelagem de embarcações de que dispunha a Marinha Mercante do Brasil (500.000 TPB), a formação dos oficiais foi bastante satisfatória, com o mercado de trabalho absorvendo adequadamente a juventude ali formada. Entretanto, em 1967 o Governo Federal determinou que o tráfego marítimo devesse ter a predominância de armadores nacionais, com o objetivo de igualdade de participação. No caso específico do Brasil, em vista de cerca de 97% de seu comércio exterior fluir por vias marítimas, houve necessidade de construção de navios de diversos tipos e portes, com alto índice de modernização e tecnologia de operação, afim de atender às exigências desse comércio.

A tarefa de formar homens com capacidade para tripular esses navios exigiu transformações na estrutura de ensino e a responsabilidade pelo preparo profissional do marítimo é do âmbito da Marinha, por intermédio da Diretoria de Portos e Costas (DPC). Foi necessário então, que esta Diretoria, a partir de 1968, realizasse um completo e cuidadoso levantamento das necessidades da Frota Mercante Brasileira, em expansão. O resultado dessa pesquisa foi enviado ao Congresso Nacional, que aprovou a Lei 5461/68, destinando à DPC as contribuições devidas ao Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI), incitando a criação do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo (FDEPM).

O governo brasileiro, com o apoio da Organização Marítima Internacional (IMO), conseguiu recursos técnicos e financeiros e decidiu ampliar a Escola de Marinha Mercante do Rio de Janeiro em um dos mais modernos e eficientes estabelecimentos de Ensino Profissional Marítimo do mundo. Esse grande centro de ensino teve suas obras de construção iniciadas em 1971 e concluídas em 1973, recebendo o nome de Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA), onde funciona a atual Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (EFOMM). A idéia original era transforma-la em uma Universidade Marítima. A DPC passou a ser responsável pelo ensino e treinamento de marítimos a partir de então, incluindo os subalternos que não possuíam ensino e treinamento até aquele ano.

1.2 A Origem do Ensino Profissional Marítimo

A Academia Real dos Guardas-Marinhas, que teve no Brasil a dupla finalidade de preparar os oficiais de Marinha e os Pilotos para a Marinha Mercante, de acordo com o Aviso de 25 de fevereiro de 1809, aceitava voluntários que mostrassem boa leitura, escrita e contar na forma dos estatutos. Os discípulos mais distintos eram aproveitados como Voluntários na Marinha de Guerra, tal como procedia anteriormente em Portugal.

Apesar de em 1827 terem surgido tentativas para criar escolas náuticas, pela Comissão de Marinha e Guerra da Câmara dos Deputados, este projeto ficou em esquecimento e voltou a ser lembrado somente em 1855, pelo Ministro Silva Paranhos. Logo, em setembro de 1859, foi criada, para teste, na província da Bahia, uma aula prática de pilotagem, que veio a ser experimentada no Rio de Janeiro 29 (vinte e nove) anos depois.

O deputado Affonso Costa fez um retrospecto da situação do Ensino Profissional Marítimo, sendo considerado um dos grandes pioneiros na luta pelo desenvolvimento da

Marinha Mercante em 1910. O mal proveniente da ausência das escolas destinadas a promover o ensino náutico no Brasil, agravou-se uma vez que um país com uma costa tão extensa não aproveitava a sua grandeza.

Após o desenvolvimento econômico gerado pelo “ciclo da borracha” no norte do Brasil, tornou-se indispensável a preparação de tripulantes qualificados para guarnecer e operar embarcações de grande porte para o escoamento rápido dessa riqueza. Este foi o estopim que motivou a criação de um sistema de ensino e formação destinado ao pessoal da Marinha Mercante.

Assim, em 1982, inicia-se a “Escola de Maquinista” e o “Curso de Náutica” em Belém, Pará, que sob a responsabilidade da Marinha, constituíram os primeiros cursos de oficiais da Marinha Mercante no Brasil, berço do EPM da América do Sul, sendo nomeada como “Escola de Sagres da Amazônia”. Não obstante, somente na década de 80 os cursos de formação de Oficiais de Máquinas e Náutica da Marinha Mercante foram considerados como de graduação, reconhecidos em nível superior pelo Conselho Federal de Educação (CFE).

Organizada pela Marinha, a qualificação dos “Homens do Mar” da Marinha Mercante, bem como toda sua regulamentação, passou a utilizar a mão-de-obra gerada por empresas, em sua maioria estatais, aceitando ainda graduados e praças que deixavam o serviço ativo na Marinha. Uma vez que não havia uma renovação na tecnologia utilizada, não possuindo novidades técnicas de grande monta, permitia que, pela observação e pela prática, oficiais ficassem aptos a navegar.

O Presidente Artur Bernardes cria o embrião da Escola de Marinha Mercante do Rio de Janeiro, em 1925, por meio do Decreto 16.868 e estabelece em seu artigo 1º que os exames para oficiais de Marinha Mercante Nacional, já em vigor, deveriam ser realizados na Escola Naval, perante a Escola de Pilotos e Maquinistas da Marinha Mercante criada em virtude do disposto do art. 24 do Decreto 4.895, de 3 de dezembro de 1924, de acordo com o respectivo regulamento.

Entretanto, surge uma nova mudança diante da 2ª Guerra Mundial na qual toda a Marinha de Guerra foi mobilizada, fazendo com que o Presidente Getúlio Vargas, pelo Decreto-lei nº 1766, de 10 de Novembro de 1939, criou uma escola especializada nas dependências do Lloyd Brasileiro, subordinada à Diretoria de Ensino Naval do Ministério da Marinha.

Após a guerra, ocorreram progressos em todos os setores da economia, exigindo maior demanda e qualificação dos mercantes, tanto na área de náutica como de máquinas. Essa necessidade foi preenchida, pela Escola de Marinha Mercante do Rio de Janeiro, que daí em

diante seria diretamente subordinada à Diretoria de Portos e Costas (DPC), segundo o Decreto-lei nº 2.801, de 12 de junho de 1956, no governo de Juscelino Kubistchek.

Apesar de sempre ter existido uma intenção de fortificar a Marinha Mercante Nacional, bem como sua frota, somente nos primeiros meses de 1964 essa intenção foi realmente concretizada. No período foi priorizada a utilização econômica no mar, contribuindo decisivamente para o escoamento de safras, em decorrência do programa “Corredores de Exportação”. No entanto, toda a verba até então utilizada era proveniente da própria verba orçamentária da Marinha.

A criação do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo no Brasil (FDEPM) canalizou recursos para a Marinha pela Lei nº 5.461/68, com as contribuições das empresas marítimas sob gestão da Diretoria de Portos e Costas.

Com o FDEPM, foi elaborado um projeto de construção de um grande Centro de Instrução no local onde funcionava a Escola de Marinha Mercante do Rio de Janeiro, um dos modernos e eficientes estabelecimentos de Ensino Profissional Marítimo do mundo, tornando-se uma verdadeira “Universidade do Mar”. Assim surge o Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA), onde todas as classes da tripulação podem desfrutar de ensino técnico profissional de alta qualidade, objetivando o suprimento das deficiências humanas, aumentando a segurança e eficiência na operação das embarcações.

Como prova de qualidade, pode-se mencionar o reconhecimento internacional do CIAGA pela Organização Marítima Internacional (IMO), mediante convênio assinado em 1988 entre a organização e o Governo Brasileiro, conferindo ao CIAGA as funções de Centro Regional da Universidade Marítima Mundial (UMM), recebendo até bolsistas dos países africanos e latino-americanos.

2 SISTEMA DE ENSINO PROFISSIONAL MARÍTIMO (SEPM)

2.1 A Organização do Ensino Profissional Marítimo

O EPM, de responsabilidade da Marinha, tem por objetivo habilitar e qualificar pessoal para a Marinha Mercante e atividades correlatas: marítimos, fluviais, pescadores, regionais, trabalhadores portuários avulsos, mergulhadores e outros grupos profissionais, para atendimento do mercado de trabalho marítimo, a critério da DPC que exercerá as atribuições de Órgão Central do Sistema do Ensino Profissional Marítimo, nos termos da Estrutura Básica de Organização do Ministério da Marinha e do seu Regulamento, bem como desenvolver o conhecimento do domínio da Tecnologia e das Ciências Náuticas, de acordo com o Art 1º da Lei 7.573/1986. Sendo de total responsabilidade da DPC a orientação normativa, a supervisão funcional e a fiscalização específica dos estabelecimentos e organizações navais integrantes do SEPM, mantendo-o com o recurso do FDEPM que, instituído pelo DL 828/1969, destina-se a atender despesas com o desenvolvimento do ensino profissional, a cargo da DPC.

O FDEPM será constituído das contribuições de que tratam os artigos 1º do DL 6.246/1944 e 30º da Lei 8.036/1990, arrecadadas pelo INSS das empresas particulares, estatais, de economia mista e autárquicas, quer federais, estaduais ou municipais, de navegação (marítima, fluvial ou lacustre), de serviços portuários, de dragagem e de administração e exploração de portos.

Principais Órgãos que compõe o Sistema de Ensino Profissional Marítimo e suas atribuições:

I- ÓRGÃO CENTRAL (OC)

É o órgão que tem as atribuições de exercer a orientação normativa e a supervisão técnica dos demais órgãos integrantes do SEPM, bem como gerenciar os recursos financeiros do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo (FDEPM). O OC do SEPM é a Diretoria de Portos e Costas (DPC).

II- ÓRGÃOS DE EXECUÇÃO (OE)

São os órgãos incumbidos de realizar convênios, certificações e, em situações excepcionais, cursos do EPM para portuários. São considerados OE: o Centro de Instrução

Almirante Braz de Aguiar (CIABA), as Capitânicas dos Portos (CP), as Delegacias (DL) e as Agências (AG).

III- . ENTIDADES EXTRA-MB

As entidades Extra-MB são as Universidades, Fundações, Escolas Técnicas ou outras entidades públicas federais, estaduais ou municipais, bem como entidades privadas, que desenvolvam atividades de ensino e que demonstrem capacitação para ministrar cursos do EPM.

Dentre essas, destacam-se:

3.1 - Órgãos de Gestão de Mão-de-Obra do Trabalho Portuário (OGMO), incumbidos de promover a capacitação dos trabalhadores portuários, com recursos financeiros do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo (FDEPM), mediante convênio celebrado entre esses e os OE, aos quais competirá prestar todo o apoio necessário a essa atividade.

3.2 - Órgãos conveniados ou contratados para ministrar cursos de interesse do EPM, voltados para a capacitação profissional em proveito das atividades portuárias e correlatas.

- RECURSOS DO SEPM

- FINANCEIROS

Os recursos financeiros para o desenvolvimento do ensino e aperfeiçoamento profissional do pessoal da Marinha Mercante e das demais atividades correlatas, em todo o território nacional, dá-se de acordo com o estabelecido pelo Decreto-Lei nº 828 - de 5 de setembro de 1969, que institui o Fundo de Desenvolvimento do EPM (FDEPM), e pela Lei nº 5.461 - de 25 de junho de 1968, que dispõe sobre as Contribuições do FDEPM.

A administração do FDEPM é de responsabilidade do Diretor de Portos e Costas e obedece à Sistemática do Plano Diretor e demais normas de execução financeira praticadas pela Marinha do Brasil.

- HUMANOS

O magistério e os serviços de apoio do SEPM para aquaviários são prestados, prioritariamente por servidores civis (SC) e/ou militares lotados nos OE. Na ausência de pessoal qualificado,

serão contratado professores e instrutores, de acordo com a legislação em vigor. Os militares da reserva remunerada contratados para exercer Tarefa por Tempo Certo (TTC) e os civis pertencentes aos quadros da MB somente poderão receber pagamento de hora-aula quando a mesma for ministrada em horários fora do expediente normal de suas Organizações Militares (OM). Os demais militares da reserva que não estejam na condição de TTC e outros profissionais – civis – contratados como professores/instrutores serão remunerados por hora-aula.

O OE deve manter atualizado um cadastro de instrutores/professores recrutáveis, com o propósito de suprir eventuais necessidades.

- INSTRUCCIONAIS

Aos OE cabe disponibilizar os recursos instrucionais necessários à condução dos cursos, tais como: microcomputador(es), projetor(es) multimídia, telão(ões). No caso dos cursos aplicados por equipes móveis, os recursos a serem utilizados deverão ser apropriados a esse fim. Todo o material de ensino e de expediente relacionado com a aplicação dos cursos deverá ser adquirido com recursos do Plano Básico (PB) Lima, de acordo com os subsídios apresentados pelos OE, conforme instruções específicas baixadas pela DPC.

2.2 Objetivos

Em uma nação como o Brasil, de dimensões continentais, com extenso litoral e com mais de noventa por cento do volume do comércio exterior processado por via marítima, a Marinha Mercante Nacional é de suma importância para seu desenvolvimento.

Para tal avanço, torna-se primordial atentar para a formação, aperfeiçoamento e atualização de todo pessoal aquaviário que compõe as tripulações dos navios mercantes, barcos pesqueiros e embarcações que operam nos rios e águas interiores.

Assim, a Diretoria de Portos e Costas - DPC - vem concentrando esforços para suprir a instrução e atender ao maior número possível de cursos, e o resultado é o Programa de Ensino Profissional Marítimo.

Os objetivos a alcançar estabelecem em seu conjunto a orientação mais ampla e abrangente para os portos, nas agências e empresas de navegação e operações portuárias e atividades relacionadas com o mercado de trabalho marítimo. São os seguintes:

1- Habilitação e Qualificação Profissional:

- de Trabalhadores Aquaviários;
- de Trabalhadores Portuários;
- de empregados em Agências e Empresas de Navegação e de Operação Portuária;
- de outros grupos de profissionais não relacionados acima, que exercem atividades correlatas para o atendimento do Mercado de Trabalho Marítimo;

2- Disponibilidade de pessoal empregado no setor marítimo nos níveis exigidos pela competitividade internacional;

3- Capacitação de pessoal para tarefas decorrentes de mobilização marítima;

4- Cooperação e intercâmbio com as Autoridades Marítimas das Nações Amigas, na área de formação de pessoal, priorizando os países da Rede Operativa de Cooperação Regional da América Latina (ROCRAM) e os países africanos de língua portuguesa;

5- Capacitação de pessoal para a absorção adequada da constante evolução tecnológica na Navegação marítima, Navegação interior e Sistema portuário nacional;

6- Desenvolvimento da consciência marítima de importantes segmentos da sociedade brasileira;

7- Preservação da arte, cultura e tradições marinheiras e portuárias;

8- Participação no Desenvolvimento Nacional;

9- Aperfeiçoamento da estrutura do Ensino Profissional Marítimo e adoção de modernas práticas de ensino;

10- Valorização do elemento humano, enfatizando o desenvolvimento e aperfeiçoamento das qualidades morais, profissionais, intelectuais e culturais; aprimoramento das condições físicas e a ação preventiva da saúde;

- 11- A formação teórica de cursos do EPM devem ser objeto de constante pesquisa, afim de acompanhar as evoluções das práticas de trabalho;
- 12- Participação de setores extra- Marinha no EPM, de modo a torná-lo mais abrangente;
- 13- Nivelamento técnico e Certificação dos profissionais que realizam tarefas semelhantes, considerando-se o nível de instrução compatível com cada curso ou estágio;
- 14- Centralização de orientação, descentralização de execução;
- 15- Manutenção de um fluxo contínuo de formação e habilitação de pessoal;
- 16- Participação na preservação do patrimônio histórico e cultural da Marinha Mercante e dos portos brasileiros;
- 17- Fortalecimento de legislação internacional e das Convenções Internacionais ratificadas pelo Brasil sobre as atividades marítimas;
- 18- Projeção Internacional do país por meio de uma Marinha Mercante e de portos competitivos, com pessoal habilitado e qualificado profissionalmente no mais alto nível;
- 19- Melhoria de escolaridade;
- 20- Contribuição para a preservação e proteção do meio ambiente aquático;
- 21- Seleção os candidatos para cursos e estágios considerando a igualdade de oportunidades para todos os que se candidatarem ao trabalho na atividade marítima;
- 22- Capacitação de pessoal para a execução de tarefas relacionadas com a atividade de operação comercial de transporte marítimo.

2.3 O programa de Ensino Profissional Marítimo

O Programa do Ensino Profissional Marítimo para (PREPOM) tem o propósito de divulgar aos Órgãos de Execução (OE), aos Órgãos de Apoio (OA), aos Órgãos Conveniados ou Terceirizados (OC/T) e à comunidade aquaviária em geral, a programação dos cursos e estágios do Ensino Profissional Marítimo (EPM) aprovada pelo Órgão Central do Sistema do Ensino Profissional Marítimo (SEPM) para determinado ano. Do PREPOM constam, também, informações específicas sobre os cursos e estágios, tais como: condições para inscrição, facilidades oferecidas aos alunos, certificados concedidos, local de realização, número de vagas, etc. respeitados os recursos financeiros disponíveis.

O PREPOM, portanto, é um instrumento de divulgação e orientação a toda comunidade marítima/fluvial potencialmente interessada nos cursos do EPM e ,anualmente, tem sua edição distribuída a todo território nacional.

AO PREPOM é elaborado, anualmente, pela Superintendência do Ensino Profissional Marítimo da DPC. Idealmente, o PREPOM visa à formação de pessoal em quantidade e qualidade compatíveis com as necessidades regionais, seja em função de carência local de mão-de-obra em categorias específicas, com base nos Cartões de Tripulação de Segurança (CTS) das embarcações registradas, seja em função da necessidade de repor as perdas de pessoal motivadas por razões diversas, tais como aposentadorias, mudanças de áreas, desembarque de pessoal das embarcações, restrições incapacitantes, etc. Assim, os OE terão uma base teórica para expressar as necessidades de suas respectivas áreas de jurisdição. Cabe, entretanto, ressaltar que, para ser validada essa base teórica, a comunidade aquaviária deve ser ouvida, exaustivamente, de forma a complementar esses dados com a realidade por ela vivida, de modo a permitir aos OE identificar, com maior confiabilidade, quais e quantos os cursos e quantas as vagas necessárias. Conciliando os levantamentos efetuados e o limite orçamentário corrente, o OC aprovará a programação que poderá, efetivamente, ser atendida.

O PREPOM é dividido em três publicações distintas, de acordo com o público-alvo, que são:

1. PREPOM AQUAVIÁRIOS - voltado para marítimos, fluviários, pescadores e mergulhadores;
2. PREPOM PORTUÁRIOS - voltado para os trabalhadores portuários; e

3. PREPOM ATIVIDADES - CORRELATAS - voltado para os empregados de agências e de empresas de navegação , de operadoras portuárias , de sindicatos de trabalhadores portuários avulsos e da administração portuária.

2.3.1 Ensino para Aquaviários

Estabelecer e orientar o planejamento e a execução do ensino para aquaviários. Os cursos são aqueles que contem sem Certificado ou Registro de Habilitação Profissional para o exercício das funções a bordo das embarcações nacionais e tem seus currículos compatíveis com os requisitos técnicos estabelecidos nos códigos associados às Convenções ratificadas pelo governo brasileiro, que tratam da formação, treinamento e certificação de marítimos.

O Programa de Treinamento para Aquaviários se apresenta sob duas formas: PTA-A e PTA-B. O PTA-A tem como propósito preparar o aquaviário para executar serviços gerais na navegação interior e na pesca e para conduzir embarcações de pequeno porte, conforme estabelecido pela DPC.

O PTA-B tem como propósito adaptar profissionais para exercerem a bordo atividades não ligadas diretamente à condução da embarcação, como taifeiros, cozinheiros, enfermeiros, técnicos e auxiliares de enfermagem.

O programa será aplicado através de publicações e fitas de vídeos, mediante processo padronizado de execução, de forma a permitir sua aplicação por qualquer pessoa, desde que treinada para tal propósito.

2.3.2 Ensino para Portuários

Os Portuários, como contribuintes do Fundo de Ensino Profissional Marítimo, serão beneficiados com recursos, para realização de cursos e programas de treinamento, que serão planejados e inseridos anualmente no Programa de Ensino Profissional Marítimo (PREPOM).

O ensino para portuário será aplicado em cada porto, onde será estabelecido um núcleo de treinamento, cuja implantação ficará sob responsabilidade de seu Conselho de Autoridade Portuária (CAP), ficando sua administração a cargo do Órgão Gestor de Mão-de-Obra (OGMO). A implantação desses núcleos de treinamento, bem como sua administração e manutenção serão custeadas através de contribuições dos operadores portuários estabelecidos pelos CAP/OGMO locais.

Para a execução dos cursos, a Diretoria de Portos e Costas (DPC) com autorização do conselho consultivo do FDEPM, proverá os recursos financeiros para custear as necessidades levantadas pelas OGMO, em todos os portos nacionais.

A distribuição dos recursos será feita aos órgãos do sistema de Ensino Profissional Marítimo (SEPM), que repassarão aos OGMO através de acordos administrativos, que terão como objetivo os cursos aprovados no PREPOM.

2.3.3 Curso de Formação de Oficiais da Marinha Mercante

Oferecido exclusivamente pelos Centros de Instrução, formam Oficiais para a Marinha Mercante com nível Superior tanto em Náutica como em Máquinas, sendo as normas para o concurso de admissão responsabilidade da DPC. O curso possui duração de três anos e, após o término, há o Programa de Estágio Embarcado (PREST) em empresas de navegação com duração de um ano para Náutica e seis meses para Máquinas.

Formam Oficiais para Marinha Mercante nas especialidades de Náutica e Máquinas, com nível de 3º grau.

Hoje, existem dois centros de formação de marítimos no Brasil. Um está localizado no Rio de Janeiro, chamado de Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA) e outro em Belém, o Centro de Instrução Almirante Brás de Aguiar (CIABA). A distância entre os Centros é um pouco mais de 2400 km. O CIAGA, que é também Centro Regional da Universidade Marítima Mundial (WMU), é o principal componente da estrutura da Diretoria de Portos e Costas dedicada ao Ensino Profissional Marítimo e, junto com o CIABA, abrigam as Escolas de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (EFOMM). A Diretoria de Portos e Costas, que representa o Brasil na Organização Marítima Mundial (IMO), garante os certificados de competência aos alunos que completaram com êxito os estudos teóricos e o estágio no mar.

O curso da EFOMM se desenvolve em seis semestres escolares e dois semestres de estágio embarcado em navios das Companhias de Navegação, para os oficiais de Náutica e em seis semestres escolares e um semestre cumprindo estágio embarcado, para Oficiais de Máquinas. Se julgados aptos, após a avaliação do estágio a bordo, os alunos recebem o certificado de Segundo Oficial de Náutica ou Máquinas.

Além da parte acadêmica, os alunos recebem formação militar, durante os três anos de escola. Após o estágio, os alunos são declarados Segundo-Tenente da Reserva da Marinha do Brasil.

Aproximadamente 20% das vagas dos cursos são reservadas para alunos estrangeiros, como forma de cooperação técnica internacional. Os países da América do Sul e África, recebem o Programa de Ensino Profissional Marítimo para Estrangeiros (PEPME) e encaminham às nossas representações diplomáticas. Estas solicitações são apreciadas pelo Estado Maior da Armada (EMA) que, juntamente com o Ministério das Relações Exteriores (MRE) e a DPC, selecionam os candidatos com melhor nível de instrução.

3 CONVENÇÃO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE TREINAMENTO DE MARÍTIMOS, EXPEDIÇÃO DE CERTIFICAÇÃO E SERVIÇOS DE QUARTO CONVENTION ON STANDARDS OF TRAINING AND WATCHKEEPING FOR SEAFARERS

A Convenção Internacional da IMO sobre Normas de Treinamento de Marítimos, Expedição de Certificados e Serviços de Quarto (STCW) entrou em vigor no Brasil desde 1984. Toda a formação de marítimos está calcada nas Regras e nos Padrões de Certificação nela estabelecidos. Trata-se da padronização mais influente na formação e qualificação de marítimos, permitindo um aumento significativo na segurança da navegação.

Este foi o primeiro documento internacional a estabelecer os requisitos básicos de formação, certificação e serviço de quartos para os marítimos.

A Convenção é composta de 17 artigos e um Anexo com 8 capítulos. Traz, ainda, associado a ela, um Código dividido em duas partes. A Parte A é obrigatória, enquanto a Parte B é recomendatória.

De um modo geral, a Convenção contém os requisitos básicos que são ampliados e explicados no Código. A Parte A do Código traz os padrões mínimos de competência exigidos para os marítimos. A Parte B contém orientações recomendadas, que se destinam a ajudar os Estados Partes a implementar a Convenção.

Diversas alterações nas tabelas de competência foram incluídas nas Emendas de Manila, tais como o conhecimento e o emprego correto do ECDIS (Electronic Chart Display and Information Systems) pelos oficiais de convés e a capacitação na operação dos equipamentos de prevenção da poluição pelos oficiais de máquinas.

Foram incluídas, também, regras para a capacitação em liderança e trabalho em equipe, além da exigência de treinamento e atualização dos marítimos ao longo de suas carreiras. As novas emendas trouxeram, ainda, normas atualizadas relativas à aptidão física e médica, alinhadas com os requisitos da Convenção MLC 2006 (Maritime Labour Convention) da ILO, requisitos revistos das horas de trabalho e descanso e novas exigências para a prevenção do uso de drogas e abuso de álcool.

A Convenção STCW 2010 trouxe da Convenção ILO 74 as regras de competência para o marítimo apto de convés ou “AB” (Able Seaman ou Able Seafarer), incluindo novas e detalhadas tabelas de competência. Além disso, estabeleceu uma nova graduação de

subalterno de máquinas, o marítimo apto de máquinas, à semelhança do AB. A nova Convenção estabeleceu, também, novos padrões de competência para as funções de oficial eletrotécnico e subalterno eletrotécnico.

Houve grande dificuldade para os países se adequarem aos padrões da Convenção STCW. No caso do Brasil, a Convenção foi ratificada em 1985, ou seja, após a mesma entrar em vigor nas principais nações do mundo. Esta demora deve principalmente à resistência das autoridades em relação a uma mudança e o receio das dificuldades que acarretariam essas mudanças abruptas no sistema marítimo nacional que levava em conta como principal parâmetro limitador de certificação o tipo de navegação empregada. Na época no Brasil predominava o Longo Curso, Grande e Pequena Cabotagem.

Os navios eram restringidos quanto aos tipos de viagem que realizavam de acordo com os Títulos de Habilitação, emitidos pela DPC, prática esta que só veio a ser atualizada na segunda metade da década de 90, adequando toda a legislação do Tráfego Aquaviário através dos parâmetros para Certificação de Competência de tripulantes em relação aos padrões internacionais.

4 O CENTRO DE INSTRUÇÃO ALIRANTE GRAÇA ARANHA (CIAGA)

O CIAGA é o principal componente da estrutura da Diretoria de Portos e Costas (DPC) dedicada ao Ensino Profissional Marítimo e, junto com o Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar, em Belém, no Estado do Pará, abriga as Escolas de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (EFOMM).

FIGURA 1: Heráldica do CIAGA



Fonte: <http://www.mar.mil.br/ciaga/ciaga/heraldica.htm>

Detentor de uma expressiva infraestrutura na área tecnológica, o CIAGA possui um diferencial relevante em seus serviços, dada sua capacidade de articulação institucional e sua interlocução permanente com os setores produtivo e acadêmico.

O esforço de aperfeiçoamento, para atender com qualidade, tem levado a uma permanente atualização do catálogo de cursos – seja pela revisão, ou criação de novos, seja pelo preenchimento das lacunas em áreas que ainda não haviam sido contempladas por instrução específica.

FIGURA 2: Bloco de Comando localizado próximo ao Pátio da Bandeira



Fonte: Relações Públicas do CIAGA

A formação de novos contingentes para a Marinha Mercante é feita considerando, entre outros aspectos, a carência de pessoal nas diversas categorias constatadas pelas Capitânicas dos Portos, Delegacias e Agências, e as solicitações das empresas de navegação.

A tecnologia e a excelência do ensino no CIAGA materializam o compromisso em se disponibilizar recursos concordes à modernização de meios, procurando adequá-los às instalações existentes, bem como antever e planejar a aquisição de novos sistemas que venham a contribuir para a preparação das futuras tripulações.

A integração do conteúdo teórico ao prático, com o emprego intensivo de simuladores, é efetivada no realismo dos exercícios e na larga experiência de instrutores moldados por anos

de embarque, pelo estudo de novos procedimentos decorrentes de experiências colhidas no mar, ou mesmo novos conhecimentos adquiridos em palestras, cursos e intercâmbios realizados.

O CIAGA, carinhosamente apelidado como “A Nova Sagres do Atlântico”, é uma verdadeira Universidade do Mar, centro de referência para a formação de oficiais da Marinha Mercante, não só no Brasil, mas nos países da América Latina, América Central e parte da África.

Os certificados concedidos pelo CIAGA são reconhecidos pela comunidade marítima internacional, tornando possível aos oficiais da Marinha Mercante embarcar em navios brasileiros e de outras bandeiras.

Para cumprir suas tarefas, o CIAGA dispõe, atualmente, de um efetivo de 257 militares e 156 servidores civis, entre os quais se incluem os professores e instrutores. Suas instalações estão dimensionadas para alojar até 720 alunos, em regime de internato.

Paralelamente, o CIAGA executa cursos de qualificação e atualização para todas as categorias de aquaviários, também presente no Programa de Ensino Profissional Marítimo (PREPOM).

A formação de Oficiais é propiciada, também, por meio dos cursos de Adaptação e de Acesso. O primeiro é destinado a candidatos que já tenham o 3º grau completo, preferencialmente na área de exatas, e que desejam se tornar Oficiais da Marinha Mercante. Neste caso, são oferecidos os seguintes Cursos de Adaptação: 2º Oficial de Náutica (ASON) e 2º Oficial de Máquinas (ASOM).

Os cursos de Acesso são destinados aos profissionais mercantes que possuem uma larga experiência no mar, trabalhando na categoria de subalternos. O CIAGA oferece os seguintes Cursos Especiais de Acesso: 2º Oficial de Náutica (ACON) e 2º Oficial de Máquinas (ACOM). Ao final do curso, os concludentes ascendem à condição de Oficiais.

Os centros de instrução apresentam uma infra-estrutura moderna, para oferecer todos os tipos de facilidades aos alunos nas atividades práticas e de suporte ao ensino tais como: modernos Centros de Simuladores, instalações destinadas a práticas esportivas, uma estrutura de apoio ao ensino e instalações preparadas para abrigar alunos na situação de internato.

4.1 Instalações

O CIAGA está localizado na extremidade do Complexo Naval da Avenida Brasil, fazendo fronteiras externas com a Av. Brasil, o canal do Iate Clube de Ramos e o mar, em uma extensão de 1.060 m. Possui uma área total de 128.000 m², com a predominância de extensas áreas verdes. As fronteiras externas requerem o guarnecimento dos postos de vigilância, enquanto que as áreas verdes demandam um considerável quantitativo de militares, na maioria marinheiros, para limpeza, manutenção e conservação das árvores e principalmente dos gramados.

FIGURA 3: Vista aérea do CIAGA, no Complexo Naval da Avenida Brasil



Fonte: Relações Públicas do CIAGA

O CIAGA é dotado de 32 edificações que totalizam 44.129 m² de área construída, as quais datam da década de 1970, cujo estilo de construção não facilita a circulação natural de ar. Isso implica uma demanda de refrigeração, mesmo nas estações com temperaturas mais amenas. Algumas das 32 edificações possuem sistemas centrais de refrigeração e as demais são dotadas aparelhos de ar condicionado modulares (split, self e janela) que alcançam a quantidade aproximada de 400 aparelhos. As instalações contam com 94 camarotes, 6 alojamentos, 33 salas de aula convencionais, 5 salas ambiente, 7 simuladores, 13 laboratórios, 2 auditórios, uma gráfica e uma biblioteca.

Possui, ainda, três cozinhas que produzem 3940 refeições diárias para suprir seis refeitórios, para atendimento a uma média diária de 1800 pessoas.

FIGURA 4: Simulador de Passadiço



Fonte: Relações Públicas do CIAGA

FIGURA 6: Laboratório de Motores



Fonte: Relações Públicas do CIAGA

FIGURA 7: Sala de aula

Fonte: Relações Públicas do CIAGA

Além da excelente qualidade de ensino os centros atualmente disponibilizam grandes facilidades aos alunos, principalmente aos na situação de internato ou a aqueles que residem longe das cidades onde os centros se localizam. O CIAGA e o CIABA dispõem de cozinhas, refeitórios, lavanderias, salão de vídeo, sala de jogos, diversos grêmios e instalações apropriadas (camarotes e alojamentos) para abrigar um número significativo de alunos. Atualmente, estão sendo feitas obras para ampliar ainda mais essa capacidade.

As obras de modernização e ampliação dos centros estão aceleradas e com o cronograma de execução dentro das expectativas. Foram aprovados 26 projetos para o CIABA e 19 projetos para o CIAGA, através de investimentos viabilizados por uma ação articulada do

Programa de Mobilização da Indústria Nacional de Petróleo e Gás Natural (Prominp projeto TM-11) junto a Petrobras e a Agência Nacional do Petróleo (ANP).

4.2 Estrutura administrativa dos Centros de Instrução

No que tange o campo de ensino e treinamento os principais componentes são:

- Comandante: É o responsável pela instituição e o Presidente do Conselho de Educação. Todos os recursos utilizados, requerimentos e investimentos devem ter sua prévia autorização.
- Conselho de Ensino: O conselho reúne-se pelo menos três vezes ao ano letivo e são os responsáveis por discutir as políticas na área de ensino e definir, caso sejam necessárias, as relativas modificações.
- Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante: As EFOMMs são responsáveis pela formação militar dos alunos que, durante o período de escola, são militares da ativa submetidos à Marinha do Brasil.
- Superintendência de Ensino: É a responsável pela implementação da política de ensino e treinamento determinada pelo Conselho de Ensino e determina o conteúdo de treinamento nos centros para que esteja de acordo com o mínimo exigido pela Convenção STCW-78/95. O conjunto das atividades desenvolvidas pela EFOMM e pelas Superintendência de Ensino e de Administração tem como objetivo a condução dos Cursos de Formação de Oficiais da Marinha Mercante e a execução dos demais cursos previstos no Programa de Ensino Profissional Marítimo (PREPOM).

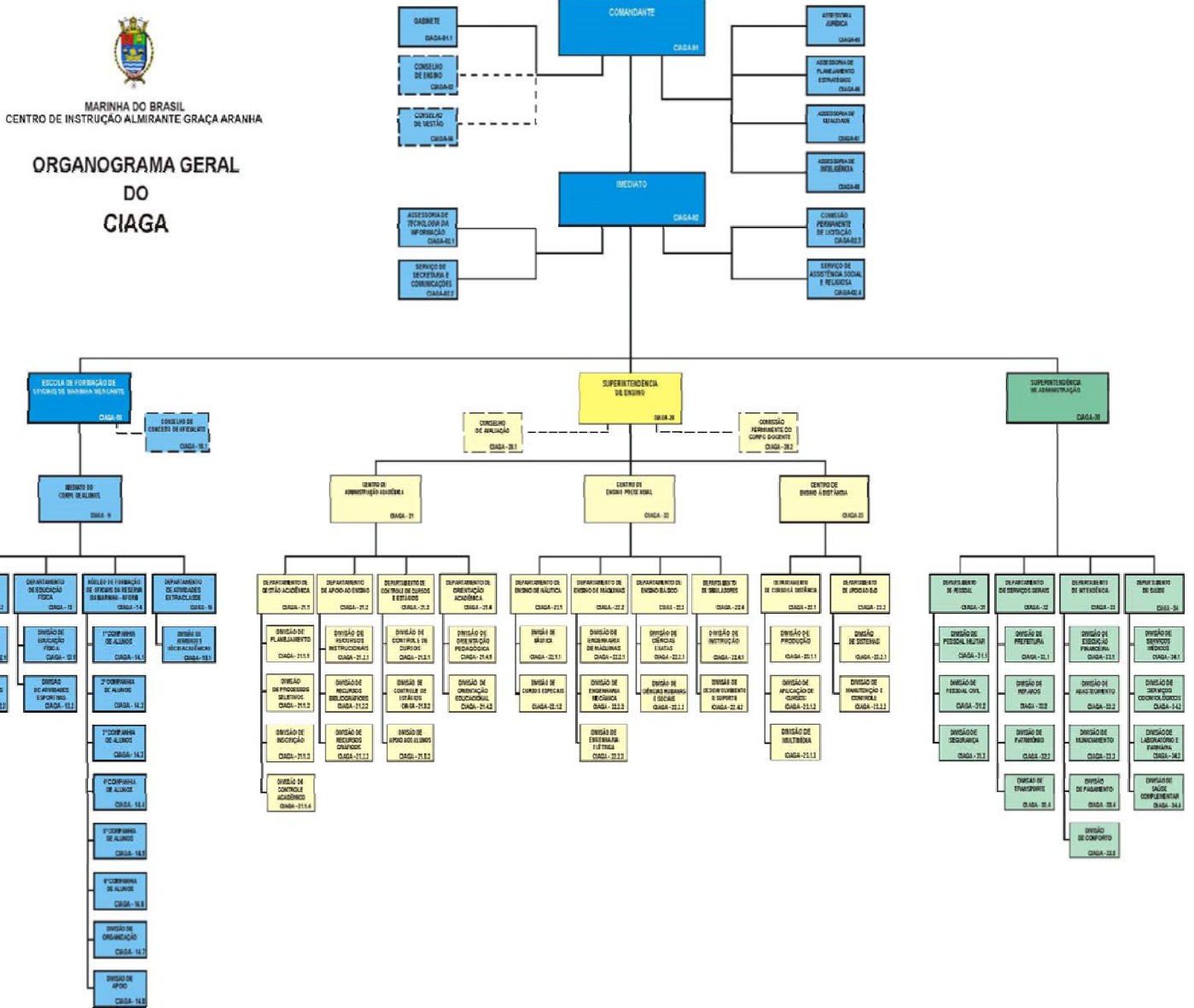
A Superintendência de Ensino, sob a direção do respectivo Superintendente (SE), é constituída por um Conselho de Avaliação, por uma Comissão Permanente do Corpo Docente (CoPeCoD) e pelos Centros:

I - Centro de Administração Acadêmica (CAA);

II - Centro de Ensino Presencial (CEP); e

III - Centro de Ensino à Distância (CEaD).

Abaixo se segue toda a estrutura administrativa do Centro de Instrução:



5 PANORAMA DA ATIVIDADE MARÍTIMA

A frota brasileira é muito pequena em comparação com as necessidades do país. A frota representa pouco mais de 5% do transporte mundial, gerando gastos excessivos com frete. Além do mais, a indústria marítima deve renovar sua frota, pois muitos navios já ultrapassaram 20 anos de idade e a maioria deles atua na navegação de cabotagem.

A atividade de offshore na Bacia de Campos é responsável pela produção de aproximadamente 1,5 milhões de barris/dia, o que representa em torno de 80% da produção nacional, dos quais 90% são transportados por navios. Além do mais, a atividade demanda muitas embarcações de apoio marítimo para que a produção possa ocorrer normalmente. Devido a essa grande atividade comercial marítima, a formação de pessoal, nas diversas categorias, deve crescer em quantidade e qualidade compatíveis com as necessidades do mercado, de acordo com informações constatadas pelas Capitânicas dos Portos, Delegacias e Agências, e as solicitações das empresas de navegação. Para que isso seja possível, é essencial uma formação, aperfeiçoamento e atualização eficaz de todo o pessoal aquaviário.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Para a reorganização e aperfeiçoamento do Ensino Profissional Marítimo no Brasil é necessário que seja feita uma profunda análise no sistema atualmente em execução. O progresso nos últimos anos é notável, principalmente no que tange à melhoria das instalações do CIAGA e CIABA e a aquisição de equipamentos modernos para treinamento dos marítimos com a colaboração de parcerias com diversas empresas de navegação. Porém, ainda existem problemas a serem superados para que o Ensino Profissional Marítimo se desenvolva de forma eficiente. Existe uma grande dificuldade em atender às necessidades das empresas sem que o nível de formação seja depreciado. No que diz respeito à formação do Oficial Mercante, os armadores exigem uma redução no período do processo de formação profissional, o que levaria a uma profunda revisão do currículo e a extinção de algumas matérias fundamentais para que o ensino seja considerado de nível superior. Com relação a formação do pessoal subalterno, a Marinha do Brasil encontra profundas dificuldades em cumprir todos os cursos previstos no PREPOM devido ao contingenciamento imposto pelo Governo Federal ao Fundo do Ensino Profissional Marítimo.

O CIAGA oferece excelente qualidade de ensino, mas buscando a melhoria contínua dos processos de formação do homem do mar, alguns tópicos podem ser relacionados:

- a) maior ênfase no estudo do inglês poderia ser obtido através de convênio firmado com curso especializado, que ao utilizar as instalações do CIAGA poderiam oferecer cursos a preços mais competitivos para a Marinha do Brasil;
- b) é fundamental que ocorra a adoção de um embarque vocacional nos primeiros meses de formação do aluno para que ele conheça um pouco mais sobre a profissão e tenha uma noção das atividades dos Oficiais de Náutica e Máquinas;
- c) é preciso incentivar os professores com salários compatíveis com as funções operativas para que o Centro de Instrução torne-se uma opção viável para que os profissionais que realmente viveram a bordo de navios mercantes disseminem com experiência, gabarito e reconhecimento suas experiências acumuladas na carreira.
- d) o orçamento do Ensino Profissional Marítimo deve ser desatrelado do orçamento da Marinha do Brasil para que os recursos sejam gerenciados de maneira independente.
- e) os alunos, desde o primeiro ano, deveriam ter aulas práticas nos simuladores e laboratórios existentes nos Centros de Instrução. Hoje existe uma grande dificuldade para que os alunos possam utilizar o simulador de manobras.

O Brasil ainda busca o caminho ideal para desenvolver sua Marinha Mercante, fundamental para a economia de um país. Muito investimento vem sendo feito principalmente na indústria naval. A formação dos profissionais do mar deve ser, portanto, uma das prioridades para que o país possa crescer de maneira independente e alcançar pleno desenvolvimento, atendendo sempre a demanda de profissionais para o mercado marítimo.

Para mim, foi gratificante realizar este trabalho, foi possível conhecer o histórico da minha Marinha Mercante e estar atualizada de tudo o que está ocorrendo no Mercado para aquaviários. Espero que o mesmo tenha atendido as expectativas esperadas e venha contribuir para os propósitos que a comunidade marítima deseja, ampliando a melhoria e o aperfeiçoamento do Ensino Profissional Marítimo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL. **História da Marinha Mercante Brasileira 1822-1945**. Serviço de Documentação da Marinha. Rio de Janeiro, v.1, 2007.

BRASIL – MINISTÉRIO DA MARINHA – Regulamento Destinado a Fixar as Atribuições de Tripulantes de Embarcações Mercantes Nacionais

CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA. Disponível em: <<http://www.ciaga.mar.mil.br>>. Acesso em: 02 out. 2013

DPC- **O Brasil e a Formação Profissional Marítima**. Rio de Janeiro-1972

REGULAMENTO DA DPC. Disponível em <<http://www.dpc.mar.mil.br>>. Acesso em:03 out. 2013

REVISTA MARITIMA. Disponível em: <<http://www.revistademarinha.com>>. Acesso em: 03 out. 2013

SYNDARMA. Disponível em:< <http://www.syndarma.org.br>>. Acesso em:03 out. 2013

CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA

