

PLANO GERAL PARA IMPLEMENTAÇÃO DOS INSTRUMENTOS DA ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL (IMO) PGIII



BRASIL - 2023



PLANO GERAL PARA IMPLEMENTAÇÃO DOS INSTRUMENTOS DA ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL (IMO) PGIII



MARINHA DO BRASIL

COMISSÃO COORDENADORA PARA OS ASSUNTOS DA ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA
INTERNACIONAL (IMO)

RESOLUÇÃO Nº 1-2023/CCA-IMO

Aprova o Plano Geral para Implementação dos
Instrumentos da Organização Marítima
Internacional - IMO (PGIII)

A CCA-IMO,

LEMBRANDO que, de acordo com o Decreto nº 9.878/2019, a CCA-IMO tem como finalidade analisar os temas relativos à Organização Marítima Internacional (IMO), formular as posições a serem adotadas pela República Federativa do Brasil perante a IMO e propor medidas a serem implementadas em âmbito nacional, decorrentes de compromissos assumidos pelo País perante a IMO.

CONSIDERANDO que uma das inconsistências observadas na auditoria realizada em caráter voluntário no Brasil, em 2009, foi a ausência de uma estratégia para implementação dos instrumentos da IMO, conforme recomendado no Código de Implementação dos Instrumentos da IMO (III CODE).

CONSIDERANDO que, de 4 a 13 de novembro de 2023, seguindo o Esquema de Auditoria dos Estados-Membros da IMO, o Brasil será submetido a uma nova auditoria.

CONSIDERANDO que o Plano Geral para Implementação dos Instrumentos da IMO (PGIII) foi aprovado pela Comissão Coordenadora para os Assuntos da IMO (CCA-IMO), em reunião realizada no dia 16 de junho de 2023, conforme previsto no art. 10 do Decreto supracitado.

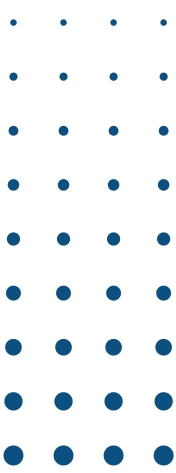
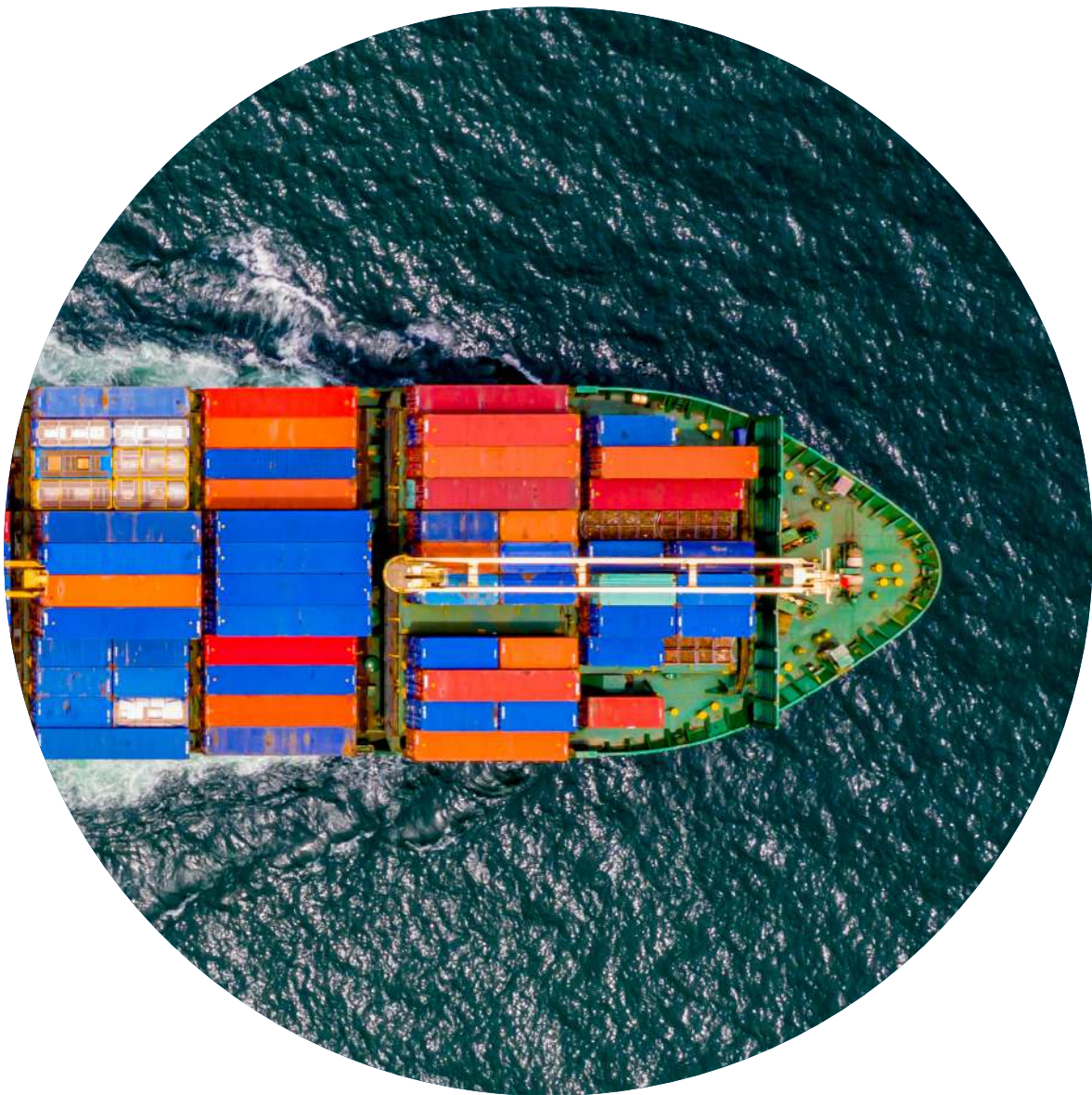
DECIDE adotar o Plano Geral para Implementação dos Instrumentos da IMO (PGIII), que acompanha esta Resolução, devendo este ser revisado a cada quatro anos.

Brasília, DF, 12 de julho de 2023.

JOSÉ AUGUSTO VIEIRA DA CUNHA DE MENEZES

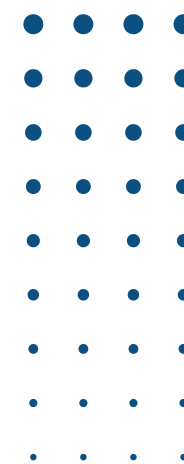
Almirante de Esquadra

Coordenador da Comissão Coordenadora para os Assuntos da IMO



Índice

1.	Introdução	Pág. 7
2.	Propósito	Pág. 8
	Controle pelo Estado de Bandeira	Pág. 9
	Controle pelo Estado Costeiro	Pág. 9
	Controle pelo Estado do Porto	Pág. 9
3.	Implementação do PGIII	Pág. 10
4.	Premissas Orientadoras	Pág. 10
5.	Princípios Gerais	Pág. 10
6.	Objetivos	Pág. 11
7.	Ações	Pág. 11
	Objetivo 1	Pág. 11
	Objetivo 2	Pág. 12
	Objetivo 3	Pág. 13
	Objetivo 4	Pág. 13
8.	Avaliação do PGIII	Pág. 13
8.1	Processos de Revisão Contínua e Verificação da Eficácia	Pág. 13
8.2	Indicadores de Desempenho e de Esforço	Pág. 13
9.	Anexos	
	A) Internalização de Instrumentos da IMO	Pág. A-1
	B) Componentes da Administração Marítima e suas Atribuições	Pág. B-1
	C) Indicadores de Desempenho e de Esforço	Pág. C-1



PLANO GERAL PARA IMPLEMENTAÇÃO DOS INSTRUMENTOS DA ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL

1 - INTRODUÇÃO

A IMO é a agência especializada da Organização das Nações Unidas e a autoridade global de definição de padrões para a segurança e desempenho ambiental do transporte marítimo internacional. O seu principal papel é criar uma estrutura regulatória para o setor de navegação que seja justa, eficaz e universalmente adotada, implementada e avaliada.

Como Estado-Membro da IMO e Membro do Conselho, o Brasil está comprometido em aumentar a segurança marítima e proteger o meio ambiente marinho, bem como em ativamente contribuir para a redução das emissões dos gases de efeito estufa.

Para atingir esses propósitos, busca dar pleno efeito às disposições de todos os tratados marítimos internacionais internalizados, de modo a manter uma administração marítima proativa, garantindo implementação efetiva e aplicação de todas as leis, regulamentos e recomendações, observando todas as obrigações inerentes como Estado de Bandeira, do Porto e Costeiro.

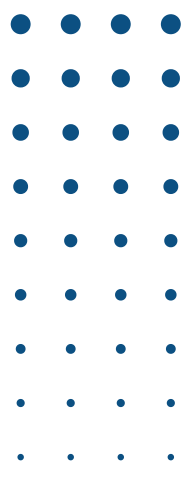
O Brasil, como uma importante nação marítima, possuidora de uma vasta costa e com 98% das exportações e 92% das importações realizadas pelo mar, prima pela proteção da vida, proteção do meio ambiente marinho e prevenção de acidentes, fazendo uso das lições aprendidas e reconhecendo a necessidade de oferecer um melhor serviço ao público.

A Administração Marítima brasileira é composta por órgãos do Estado com competências complementares no campo marítimo-portuário, com a função de assegurar o cumprimento das obrigações e responsabilidades contraídas em âmbito internacional e regulamentações nacionais, com o propósito de alcançar os mais altos padrões de desempenho.

A comunidade marítima internacional reconhece que só é possível a operação do transporte marítimo de forma eficaz com regulamentação acordada, adotada, implementada e avaliada pela IMO. Nesse contexto, dois dispositivos são fundamentais: o Código de Implementação de Instrumentos da IMO (sigla em inglês, III Code) e o Esquema de Auditoria do Estado-Membro da IMO (sigla em inglês, IMSAS).^[1]



[1]IMO Member State Audit Scheme – Esquema de auditoria para avaliação do Estados-Membros a cada 7 anos.



Para cumprir o previsto no III Code, foi elaborado um Plano Geral para Implementação dos Instrumentos IMO (PGIII), com o intuito de desenvolver estratégia global que assegure o cumprimento das obrigações internacionais e as responsabilidades como Estado de Bandeira, Estado do Porto e Estado Costeiro, estabelecendo uma metodologia para monitorar e avaliar a implementação efetiva de normas internacionais relevantes dos instrumentos obrigatórios, criando um mecanismo de revisão contínua, para alcançar, manter e melhorar o desempenho geral e capacidade organizacional do Estado nas suas responsabilidades.

Este Plano foi elaborado como uma ferramenta geral de orientação e gestão para garantir que o Brasil cumpra com as responsabilidades como Estado Costeiro, Estado de Bandeira e Estado do Porto, adotando as ações para implementar os instrumentos mandatórios dos quais o Brasil é parte. O PGIII busca identificar as funções, requisitos e medidas relevantes para a administração marítima de modo a garantir a implementação dos instrumentos obrigatórios da IMO e a coordenação entre os principais atores, com o objetivo de fomentar um transporte marítimo seguro, protegido, ecologicamente racional, eficaz e sustentável.

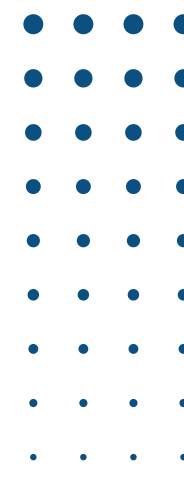
2 - PROPÓSITO

Orientar a execução de sistemática nacional de implementação dos Instrumentos da IMO que articule os diferentes órgãos e entidades de Estado, com os objetivos de alcançar a efetiva implementação dos instrumentos internacionais da Organização Marítima Internacional e assegurar os mais altos padrões de desempenho marítimo-portuário, a fim de promover a segurança marítima e a proteção ambiental para os marítimos nacionais, para as comunidades locais e para a economia brasileira, dando pleno efeito às responsabilidades e obrigações de Estado de Bandeira, Porto e Costeiro.

Os Instrumentos da IMO dentro do escopo deste Plano são:

- Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS 1974 e seus Protocolos de 1978 e 1988, conforme emendas);
- Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL 1973 e Protocolos 1978 e 1997, conforme emendas);
- Convenção Internacional sobre Padrões de Treinamento, Certificação e Serviço de Quarto para Marítimos (STCW 1978, conforme emenda);
- Convenções Internacionais sobre Linhas de Carga (LL 66 e seu Protocolo de 1988);
- Convenção Internacional sobre Arqueação de Navios (TONNAGE 1969); e
- Convenção sobre o Regulamento Internacional para Prevenção de Abalroamentos no Mar (COLREG 1972).

Em linhas gerais as responsabilidades dos Estados-Membros podem ser divididas em três partes: as relativas ao Controle pelo Estado de Bandeira, as inerentes às atividades de Controle pelo Estado Costeiro e àquelas referentes à atuação de Controle pelo Estado do Porto.



a) Controle pelo Estado de Bandeira

No Controle pelo Estado de Bandeira, para os navios de bandeira brasileira, o país deverá estabelecer normas e fiscalizar o seu cumprimento no que diz respeito à segurança da navegação, à salvaguarda da vida humana no mar, à prevenção da poluição ambiental oriunda de embarcações e à formação de marítimos, bem como contribuir para a observância das demais leis e normas brasileiras aplicáveis.

No controle do Estado de Bandeira, a Autoridade Marítima Brasileira (AMB) conduz vistorias, forma e qualifica marítimos e emite certificados relativos aos navios mercantes de bandeira brasileira.

A realização de vistorias e emissão de certificados, previstos nas convenções e códigos internacionais adotados pelo país, são levadas a efeito por sociedades classificadoras reconhecidas para tal. O reconhecimento é concedido com base no resultado de auditorias realizadas pela AMB, de acordo com os padrões estabelecidos pela IMO. Elas são denominadas Organizações Reconhecidas e formalmente atuam em nome da AMB na regularização, controle e certificação de embarcações. A atuação das sociedades classificadoras está regulamentada na Norma da Autoridade Marítima (NORMAM-06).



[2]Vistoria: é a 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, às condições de segurança e habitabilidade de embarcações e plataformas. (Inciso XXI, do art. 2º da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (Lei nº 9.537/1997 - LESTA).

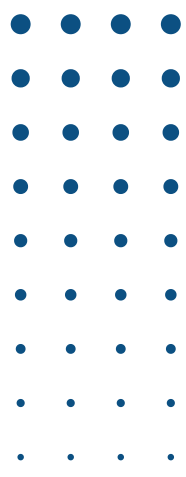
Os padrões inerentes à formação do profissional aquaviário marítimo e os referentes às certificações de competência e proficiência desses profissionais estão estabelecidos na Convenção Internacional sobre Padrões de Instrução, Treinamento e Serviço de Quarto (STCW-78), cabendo à Marinha do Brasil (MB), por meio da Diretoria de Portos e Costas (DPC) e seu Sistema de Ensino Profissional Marítimo (SEPM) preparar a mão de obra qualificada bem como certificá-la. É possível constatar essa atribuição na Lei nº 7.573 de 1986, a qual prevê que o Ensino Profissional Marítimo no Brasil é de responsabilidade da Marinha, e tem o objetivo de formar, técnica e profissionalmente, o pessoal para a Marinha Mercante (MM).

b) Controle pelo Estado Costeiro

No Controle pelo Estado Costeiro, o país deverá assegurar que sejam fiscalizados o cumprimento dos instrumentos da IMO e as obrigações no tocante aos serviços de busca e salvamento; serviços hidrográficos; serviços e avisos meteorológicos; serviços de auxílios à navegação; serviços de tráfego de embarcações; serviços de radiocomunicação; direcionamento de navios; sistemas de informação de navios e serviços de retirada de resíduos de embarcações

c) Controle pelo Estado do Porto

No Controle pelo Estado do Porto, o país deverá exercer o controle sobre os navios de bandeira estrangeira que chegam aos portos nacionais, com a finalidade de fiscalizar o cumprimento dos procedimentos previstos nas convenções internacionais adotadas no país.



3 - IMPLEMENTAÇÃO DO PGIII

O órgão coordenador deste Plano será a Diretoria de Portos e Costas (DPC) DA Marinha do Brasil com a função de monitorar e reportar a implementação dos instrumentos obrigatórios da IMO para o Coordenador da Comissão Coordenadora para os Assuntos da IMO (CCA-IMO).

No procedimento de implementação, o primeiro passo é a internalização desses instrumentos na legislação nacional. No anexo A é apresentado o “Processo de Internalização dos Instrumentos da IMO”.

A Administração Marítima, para efeitos deste Plano, consiste dos seguintes órgãos e entidades que tenham responsabilidade na implementação e aplicação dos instrumentos obrigatórios da IMO, relacionados no item 2:

- a)** Autoridade Marítima Brasileira (AMB) e seus representantes;
- b)** Ministério dos Portos e Aeroportos (MPOR);
- c)** Ministério do Trabalho e Emprego (MTE);
- d)** Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) ;
- e)** Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq);
- f)** Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel); e
- g)** Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama).

As atribuições e competências dos componentes da administração marítima são descritas no anexo B.

4 - PREMISSAS ORIENTADORAS

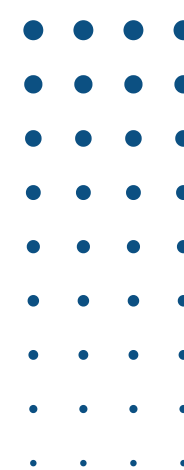
As seguintes premissas devem nortear a implementação dos instrumentos da IMO:

- a)** assegurar a segurança da vida humana no mar;
- b)** priorizar as questões relacionadas ao meio ambiente marinho e seus recursos;
- c)** aprimorar o nível de segurança e proteção do transporte marítimo;
- d)** elevar os padrões de treinamento, certificação e serviço de quarto para marítimos; e
- e)** desenvolver sistema de avaliação de desempenho que permita uma análise contínua da implementação dos instrumentos da IMO.

5 - PRINCÍPIOS GERAIS

Com base nas premissas orientadoras, os seguintes princípios gerais devem ser observados na consecução dos objetivos para a implementação dos instrumentos da IMO:

- a)** coordenação: é essencial que os órgãos e entidades do Estado, com jurisdição no campo marítimo-portuário, estejam coordenados e harmonizados, especialmente para os processos de ratificação e implementação de instrumentos;
- b)** segurança e proteção: deve ser prioritária a segurança da vida humana e a segurança da navegação para a análise e aplicação de todas as normas marítimas;
- c)** sustentabilidade: os recursos marinhos e a proteção do meio ambiente marinho são fundamentais para o Brasil e devem ser privilegiados na implementação dos instrumentos da IMO;



- d)** capacitação: a excelência na formação, na qualificação e no treinamento do elemento humano nas atividades marítimas deve ser considerada prioritária; e
- e)** eficácia: traduz-se no efeito desejado que se busca com a aplicação correta e oportuna das normas estabelecidas nos instrumentos internacionais.

6 - OBJETIVOS

O PGIII visa a orientar e direcionar esforços para a efetiva implementação de cada uma das disposições estabelecidas nos acordos marítimos internacionais firmados pelo Brasil na IMO. Do mesmo modo, foi concebido para harmonizar as ações e atividades dos órgãos estatais com poderes no campo marítimo-portuário, promovendo uma sinergia que permita avançar em direção a mares mais seguros e protegidos, mais limpos e com transporte marítimo mais eficiente.

Com o propósito de permitir que a Administração Marítima aprimore continuamente o desempenho do país nas suas responsabilidades como Estado de Bandeira, Estado do Porto e Estado Costeiro, para dar efeito aos Instrumentos da IMO foram estabelecidos os seguintes objetivos :

1. Reforçar a segurança, a proteção marítima e a vida humana;
2. Promover a proteção e a sustentabilidade do meio ambiente marinho e seus recursos;
3. Aprimorar a capacitação e a carreira do pessoal da Marinha Mercante; e
4. Reforçar as medidas para facilitar o transporte marítimo.

7 - AÇÕES

Para a consecução dos objetivos estabelecidos faz-se mister o empreendimento de ações dentro dos vários mecanismos e/ou metodologias estabelecidos pelos órgãos e entidades.

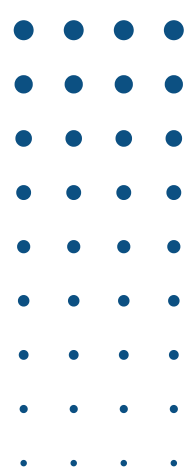
Foram estabelecidas as seguintes ações (A), associadas aos respectivos objetivos:

Objetivo 1 - Reforçar a segurança, a proteção marítima e a vida humana.

A1 - reduzir o número de acidentes marítimos na área de responsabilidade de busca e salvamento (SAR) do Brasil, por meio de medidas de controle e divulgação de ações preventivas que promovam a redução de acionamentos do sistema de busca e salvamento;

A2 - reduzir o número de acidentes a bordo de navios e em ativos da indústria de petróleo e gás offshore, e em portos sob jurisdição nacional, implementando medidas de prevenção específicas que se deduzam da sua investigação;

A3 – aprimorar as ações de fiscalização, prevenção e análise de acidentes envolvendo ativos e trabalhadores dos setores portuário e aquaviário e de exploração e produção de petróleo e gás no mar, aplicando as sanções cabíveis e determinando a correção das irregularidades encontradas;



A4 – criar mecanismos de acompanhamento e realimentação dos resultados das inspeções de navios de bandeira brasileira e estrangeira, e de ativos da indústria de petróleo e gás no mar, para aplicação de medidas de divulgação e treinamento para tripulantes e empresas de navegação, com foco no incremento da segurança do tráfego aquaviário;

A5 - reduzir o número de incidentes relacionados com pessoas e com bens no setor marítimo, controlando os riscos da atividade e prevenindo atos criminosos;

A6 - avaliar o desempenho das estações da Rede Nacional de Estações Costeiras (RENEC) no âmbito das operações de busca, socorro e salvamento e enviar periodicamente reportes para avaliação da Anatel;

A7 - acompanhar a Comissão de Estudos 5 (CE 5), do Setor de Radiocomunicação da União Internacional de Telecomunicações (UIT), em especial o Grupo de Trabalho 5B (GT 5B) que dentre outros assuntos trata de requisitos técnicos de radiocomunicação do Serviço Móvel Marítimo incluindo atualizações do Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS);

A8 - manter atualizadas as atribuições e destinações ao Serviço Móvel Marítimo no Plano de Distribuição de Faixas de Frequências (PDFF), que é atualizado periodicamente e que depende de todo o acompanhamento do ciclo de estudos da UIT além da participação nas Conferências Mundiais de Radiocomunicações (CMR);

A9 - manter atualizado o Termo de Autorização do Serviço Móvel Marítimo, no qual constam as disposições sobre a RENEK, em função das atualizações do GMDSS ocorridas no âmbito da UIT e da IMO;

A10 - manter o registro das estações costeiras e estações móveis marítimas brasileiras atualizado no sistema MARS da UIT;

A11 - identificar melhores práticas, lições aprendidas, não conformidades e oportunidades para aperfeiçoamento na regulamentação das comunicações; e

A12 - promover e viabilizar a realização de encontros regionais internacionais para debate das melhores práticas de outros países.

Objetivo 2 - Promover a proteção e a sustentabilidade do meio ambiente marinho e seus recursos.

A1 - reduzir o impacto ambiental decorrente de acidentes e incidentes de navios nacionais e estrangeiros nas águas de jurisdição nacional, mediante a aplicação das disposições estabelecidas em acordos internacionais e normas nacionais;

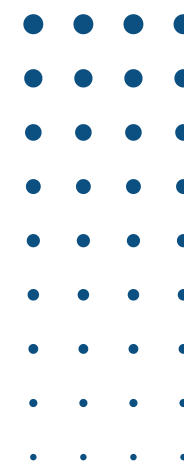
A2 - aprimorar a fiscalização dos navios nacionais e estrangeiros no que respeita à aplicação das disposições da convenção MARPOL, com vistas a priorizar a sustentabilidade do ecossistema marinho;

A3 - fortalecer as atividades de combate à pesca ilegal, não declarada e não regulamentada (IUU) e a sobrepesca, por meio de ações preventivas e operacionais que coíbam essas práticas;

A4 - aprimorar o controle de despejo de fontes poluentes por navios, plataformas e instalações portuárias, por meio da aplicação de instrumentos internacionais;

A5 - assegurar a aplicação de medidas de redução das emissões de gases de efeito estufa dos navios e ativos da indústria de petróleo e gás no mar, com vistas à redução da contribuição das emissões de CO2 pela indústria marítima; e

A6 - mensurar a gestão ambiental das instalações portuárias, com base na legislação ambiental aplicável e nas boas práticas observadas no setor portuário mundial.



Objetivo 3 - Aprimorar a capacitação e a carreira do pessoal da Marinha Mercante.

A1 - aperfeiçoar o Sistema do Ensino Profissional Marítimo (SEPM); e

A2 - aperfeiçoar a gestão da carreira do aquaviário.

Objetivo 4 - Reforçar as medidas para facilitar o transporte marítimo

A1 - aperfeiçoar a coordenação de todos os órgãos públicos e privados envolvidos na gestão do comércio marítimo, facilitando a ‘interface’ navio-terra; e

A2 - ampliar as medidas de facilitação do comércio marítimo, por meio do estudo dos processos de monitoramento de navios, cargas, pessoas e informações nos portos.

8 - AVALIAÇÃO DO PGIII

O PGIII foi elaborado para o período 2023-2035, e será revisado e atualizado a cada quatro anos, sendo avaliado anualmente por meio do esquema de auditoria interna da DPC, com base em sistema de medição de desempenho, baseado em indicadores-chave de desempenho, associados aos objetivos apresentados e aos respectivos planos de ação planejados. Os resultados da avaliação serão apresentados anualmente aos órgãos e entidades governamentais que tenham ação em relação aos indicadores de desempenho, a fim de estabelecerem as medidas corretivas julgadas pertinentes.

8.1 - PROCESSOS DE REVISÃO CONTÍNUA E VERIFICAÇÃO DA EFICÁCIA

A Administração Marítima deverá avaliar continuamente o desempenho de suas tarefas e processos administrativos, com o propósito de assegurar o cumprimento de suas obrigações internacionais e a melhoria da qualidade dos serviços nas atividades marítimas e fluviais, contribuindo para o cumprimento eficaz dos instrumentos da IMO. Para tanto, deverão ser medidos e registrados, sistematicamente, dados estatísticos que possam contribuir para essa avaliação.

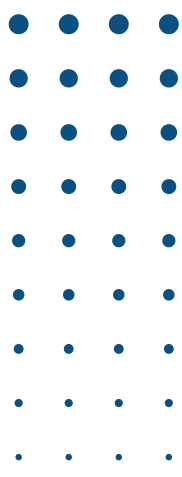
8.2 - INDICADORES DE DESEMPENHO E DE ESFORÇO

Para verificar o cumprimento das obrigações do Brasil na atuação como Estado de Bandeira, Estado de Porto e Estado Costeiro, foram criados Indicadores de desempenho e de esforço que permitirão avaliar se os objetivos estratégicos estabelecidos estão sendo cumpridos e se as ações estratégicas estão sendo efetivas.

Os indicadores de desempenho são um conjunto de métricas utilizadas para avaliação do desempenho ao longo do tempo. O histórico desses dados é usado para analisar o encontro de objetivos e resultados que foram estabelecidos no planejamento estratégico.

O indicador de esforço dimensiona as ações e o empenho voltados ao cumprimento dos objetivos.

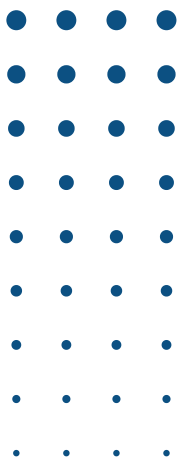
Os indicadores de desempenho podem ainda considerar a aptidão industrial da empresa em entregar mais produtos a partir do menor uso de insumos, no menor tempo possível. Nas atividades portuárias esses indicadores avaliam a produtividade na movimentação de carga e o tempo médio de espera por



embarcação, aferindo o desempenho das Administrações Portuárias, concessionários e portos delegados, arrendatários e demais modalidades de exploração previstas na Resolução Normativa ANTAQ nº 07/2016, e Terminais de Uso Privado (TUP).

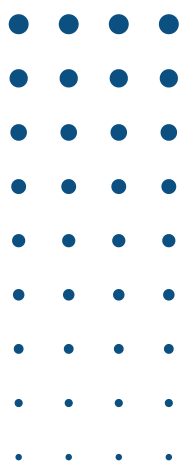
Para cada ação (A) foi estabelecido, ao menos, um indicador de desempenho ou de esforço.

Objetivo 1 - REFORÇAR A SEGURANÇA E PROTEÇÃO MARÍTIMA		
Ação	Indicadores de Desempenho/Esforço	Responsável
A1	Índice de exercícios SAR ou de Proteção Marítima realizadas pela Marinha do Brasil, de forma singular ou em conjunto com outros órgãos nacionais ou internacionais.	AMB
	Índice de emprego de meios da Marinha do Brasil em missões SAR.	AMB
	Índice estatístico de incidentes SAR.	AMB
	Índice de realização/participação de eventos divulgando a atividade SAR (simpósios, workshops, REUSAR).	AMB
A2	Índice de acidentes envolvendo embarcações estrangeiras operando em águas jurisdicionais brasileiras.	AMB
	Índice de Acidentes da Navegação com embarcações de bandeira brasileira.	AMB
	Índice de Fatos da Navegação com embarcações de bandeira brasileira.	AMB
	Índice de Fatalidades e Desaparecidos.	AMB
	Índice de fatalidades e de ferimentos graves em instalações offshore.	ANP
A3	Índice de incidentes ocorridos em ativos de exploração e produção de petróleo offshore.	ANP
	Índice de navios estrangeiros em portos nacionais e número de navios estrangeiros inspecionados.	AMB
	Índice de auditorias de segurança operacional em ativos de exploração e produção de petróleo offshore.	ANP
	Índice de processos sancionadores instaurados e julgados relativos à segurança operacional em ativos de exploração e produção de petróleo offshore.	ANP
	Índice de multas aplicadas referentes a infrações em ativos da indústria de petróleo e gás em mar.	ANP
	Índice de ações fiscais realizadas pela Inspeção do Trabalho no setor portuário e aquaviário.	MTE
	Índice de acidentes de trabalho analisados.	MTE
	Índice de ementas irregulares encontradas.	MTE



A4	Índice de documentos publicados relacionados a incidentes em ativos de exploração e produção de petróleo offshore (investigação, comunicados, alertas de segurança, recomendações, relatórios).	ANP
A5	Índice de atos de pirataria ou roubo armado contra navios.	AMB
A6	Índice de estações costeiras licenciadas do Serviço Móvel Marítimo.	ANATEL
A7	Índice de participação nas reuniões das Comissões de Estudos.	ANATEL
A8	Índice de participação nas Conferências Mundiais de Radiocomunicações (CMR).	ANATEL
A9	Índice de tempo demandado para atualização do Termo de Autorização do Serviço Móvel Marítimo.	ANATEL
A10	Índice de tempo de atualização do registro das novas Estações Costeiras e Estações Móveis Marítimas no sistema MARS da UIT.	ANATEL
A11	Índice de melhores práticas.	ANATEL
A12	Índice de participação em reuniões do Mercosul.	ANATEL
	Índice de Eventos Externos e Representações.	AMB

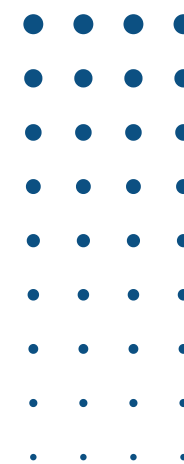
Objetivo 2 - PROMOVER A PROTEÇÃO E A SUSTENTABILIDADE DO MEIO AMBIENTE MARINHO E SEUS RECURSOS		
Ação	Indicadores de Desempenho/Esforço	Responsável
A1	Índice de acidentes e incidentes com impacto ambiental associados às plataformas e suas instalações de apoio e portos.	Ibama
A2	Índice de inspeção do Controle pelo Estado do Porto (Port State Control).	AMB
A3	Índice de operações de fiscalização da pesca ilegal, não declarada e não regulamentada realizada pela Marinha do Brasil, em proveito do Ibama.	AMB
A4	Índice de despejo de fontes poluentes por navios, plataforma e instalações portuárias.	Ibama
A5	Índice de navios inspecionados pelo “Port State Control” (PSC), com base no anexo VI da MARPOL.	AMB
	Índice de Cadastro de fornecedores de combustíveis marítimos.	ANP
	Índice de ações de fiscalização com coleta e análise de amostras de combustíveis marítimos.	ANP
	Índice da qualidade do combustível marítimo comercializado.	ANP
A6	Índice de Desempenho Ambiental (IDA).	ANTAQ



Objetivo 3 - APRIMORAR A CAPACITAÇÃO E A CARREIRA DO PESSOAL DA MARINHA MERCANTE		
Ação	Indicadores de Desempenho/Esforço	Responsável
A1	Índice de atualização de material didático para os cursos do EPM aquaviário.	AMB
	Índice de revisão de currículos atualizados dos cursos do EPM aquaviário.	AMB
	Índice de criação de Normas Técnicas (NORTEC) para cada setor da Superintendência do Ensino Profissional Marítimo (SEPM).	AMB
	Índice de atendimento dos docentes à qualificação profissional mínima recomendada (QPMR) prevista nos currículos dos cursos do EPM aquaviário.	AMB
A2	Índice de atendimento de emissão de certificados de competência (DPC-1031).	AMB

Objetivo 4 - REFORÇAR AS MEDIDAS PARA FACILITAR O TRANSPORTE MARÍTIMO		
Ação	Indicadores de Desempenho/Esforço	Responsável
A1	Índice de tempo médio de anuência portuária.	MPOR
A2	Índice sobre produtividade na movimentação de carga.	ANTAQ
	Índice de tempo médio de espera por embarcação.	ANTAQ

O detalhamento dos indicadores será apresentado no anexo C.



ANEXO A

INTERNALIZAÇÃO DOS INSTRUMENTOS DA IMO

1 - PROCESSO PARA ACORDOS INTERNACIONAIS

O processo de internalização de um acordo internacional envolve principalmente o Ministério de Relações Exteriores (MRE), a Casa Civil da Presidência da República (Casa Civil-PR) e o Congresso Nacional (CN).

Em relação aos acordos celebrados no âmbito da IMO, o seguinte procedimento é observado, conforme previsto no Regimento Interno da CCA-IMO:

a) após a publicação pela IMO do acordo ou instrumento aprovado, o mesmo é traduzido pela Secretaria-Executiva da CCA-IMO (Sec-IMO) e transmitido ao Coordenador da CCA-IMO;

b) o texto do acordo é apreciado pela CCA-IMO, que decide pela internalização (por ratificação ou adesão) ou não do instrumento;

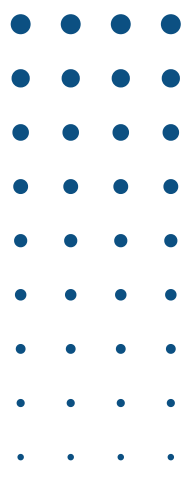
c) caso aprovado pela CCA-IMO, a Sec-IMO prepara e transmite ao Coordenador da CCA-IMO o processo para internalização, que consta de: cópia autêntica do texto do acordo no idioma inglês; cópia do referido texto traduzido para o idioma português; minuta da mensagem ao CN; e minuta da exposição de motivos ao Presidente da República;

d) o Coordenador da CCA-IMO encaminha o processo ao MRE e a Divisão de Coordenação para os Assuntos da IMO, situada no Estado-Maior da Armada, mantém o acompanhamento do trâmite de internalização;

e) o MRE elabora parecer conclusivo sobre a constitucionalidade, a legalidade e a regularidade formal do ato normativo proposto e consulta os demais órgãos relacionados ao assunto. Todo o processo é encaminhado à Casa Civil-PR, para envio ao CN para apreciação e emissão do decreto legislativo (DL); e

f) após a publicação do DL no Diário do CN, cabe ao MRE o envio de minuta de decreto de promulgação à Casa Civil, para apreciação e sanção presidencial. Após a publicação no Diário Oficial da União, o instrumento da IMO passa a ter força de lei ordinária.

Esse processo, por depender da prioridade da tramitação das propostas legislativas no CN, pode levar um longo período até a sua conclusão. Nesse meio tempo, a Autoridade Marítima, por meio de Normas da Autoridade Marítima (NORMAM), com fulcro no art. 3º, da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997 (Lei da Segurança do Tráfego Aquaviário - LESTA), preventivamente, pode implementar os instrumentos da IMO, com o propósito de assegurar a salvaguarda da vida humana e a segurança da navegação, no mar aberto e hidrovias interiores, e a prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio.



2 - REGULAMENTAÇÃO E DISSEMINAÇÃO DOS INSTRUMENTOS DA IMO JUNTO À COMUNIDADE MARÍTIMA NACIONAL

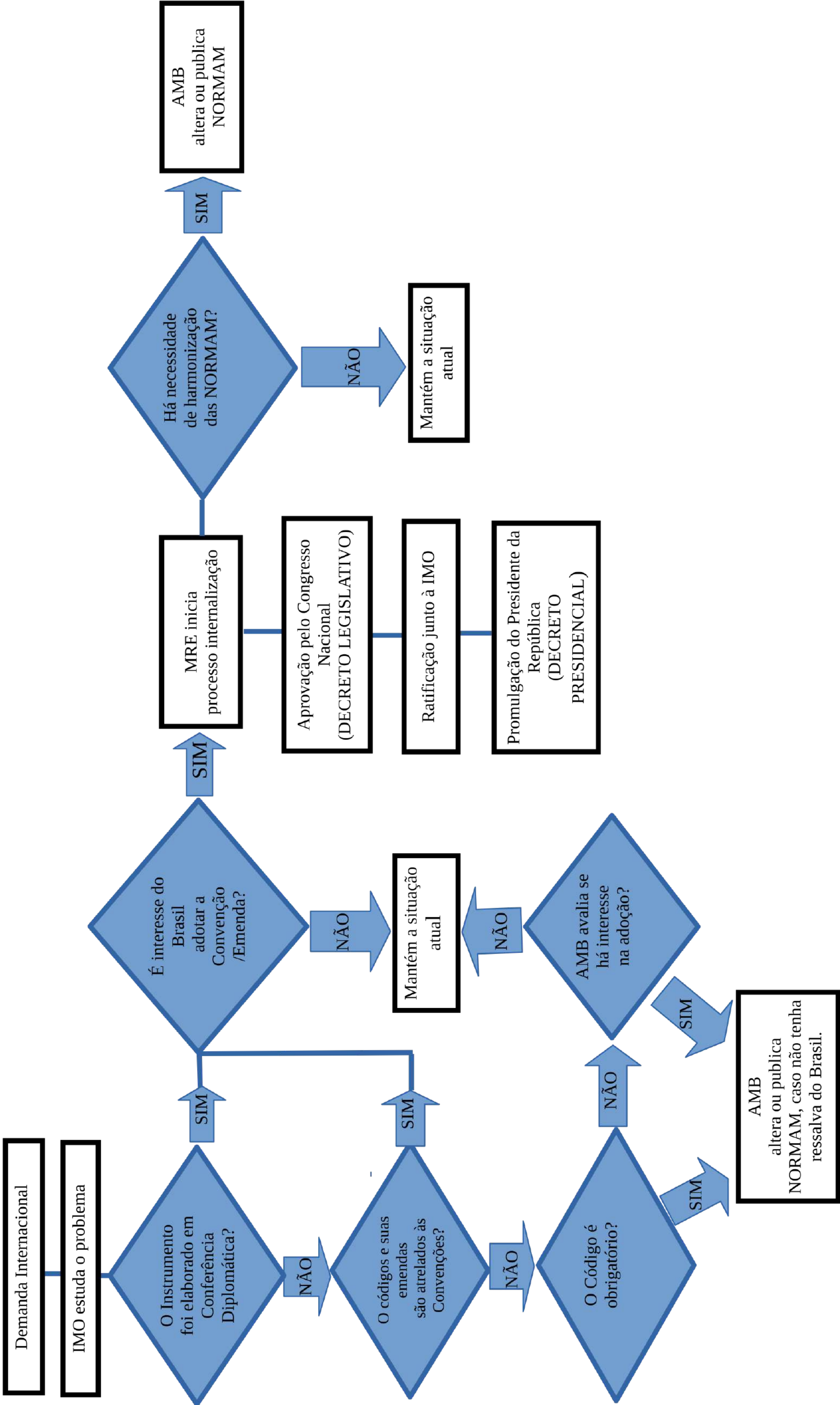
As normas da IMO serão disseminadas pela AMB por meio de sua emissão, principalmente, nos seguintes documentos:

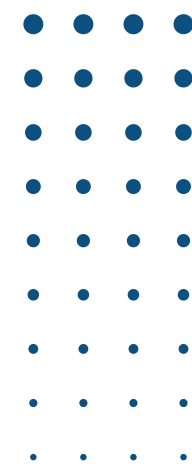
- a) NORMAM - Normas da Autoridade Marítima, que abordam aspectos relativos à segurança da navegação e a prevenção da poluição do meio ambiente marinho oriunda de navios;
- b) NORTAM - Normas Técnicas Ambientais, que disseminam procedimentos relativos ao meio ambiente marinho; e
- c) portarias e circulares - que tratam de assuntos específicos.

Um fluxograma para a internalização dos instrumentos da IMO é apresentado no apêndice I.

APÊNDICE I DO ANEXO A

FLUXOGRAMA PARA INTERNALIZAÇÃO DOS INSTRUMENTOS DA IMO





ANEXO B

COMPONENTES DA ADMINISTRAÇÃO MARÍTIMA E SUAS ATRIBUIÇÕES

1- ATRIBUIÇÕES DOS COMPONENTES DA ADMINISTRAÇÃO MARÍTIMA

Caberá aos órgãos, representantes e agentes que compõem a estrutura da Administração Marítima a implementação, aplicação e fiscalização dos instrumentos da IMO que o Brasil seja signatário, dentro de suas competências estabelecidas em seus atos constitutivos e demais atos legais, regulamentares e normativos.

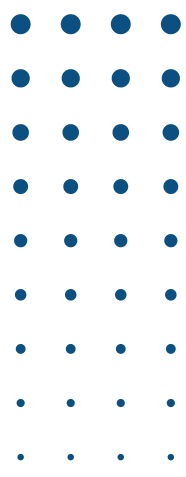
Para a execução do acima disposto, apresenta-se extrato das principais competências dos entes envolvidos.

2 - COMPONENTES DA ESTRUTURA DA ADMINISTRAÇÃO MARÍTIMA

2.1 - AUTORIDADE MARÍTIMA BRASILEIRA (AMB)

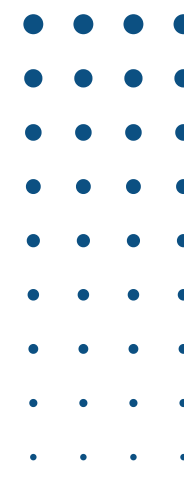
Cabe à AMB a adoção das medidas concernentes à implementação dos instrumentos da IMO, com o propósito de assegurar a salvaguarda da vida humana, a segurança da navegação no mar aberto e hidrovias interiores, a habilitação de marítimos e à prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas e/ou suas instalações de apoio. Nesse desiderato, são atribuições da AMB, por meio dos seus representantes:

- a) orientar e controlar a Marinha Mercante e suas atividades correlatas, no que interessa à Defesa Nacional. (Representantes: Diretor-Geral de Navegação, Diretor de Portos e Costas e Comandante de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul);
- b) prover a segurança da navegação aquaviária. (Representantes: Comandante de Operações Navais e Diretor-Geral de Navegação);
- c) contribuir para a formulação e condução de políticas nacionais que digam respeito ao mar. (Representantes: Chefe do Estado-Maior da Armada, Diretor-Geral de Navegação, Diretor de Portos e Costas, o Diretor de Hidrografia e Navegação e Comandantes dos Distritos Navais, Secretário da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar);
- d) implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos, no mar e nas águas interiores, em coordenação com outros órgãos do Poder Executivo, federal ou estadual, quando se fizer necessária, em razão de competências específicas (Representantes: Comandante de Operações Navais, Comandante em Chefe da Esquadra, Comandantes dos Distritos Navais e Comandante de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul); e
- 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. (Representantes: Comandante de Operações Navais, Comandantes dos Distritos Navais e Comandante de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul).



Como atribuições gerais da AMB, adicionam-se:

- a) implementar e exigir o cumprimento dos instrumentos internacionais ratificados pelo Brasil;
- b) implementar e recomendar o cumprimento de documentos relevantes, que contribuam para a segurança das atividades nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB);
- c) elaborar normas em conformidade com os instrumentos internacionais que estabeleçam: requisitos, equipamentos, capacitação, certificação, relatórios, inspeções e outros assuntos julgados necessários;
- d) conduzir investigações de acidentes e fatos da navegação;
- e) capacitar recursos humanos para atuar na aplicação e fiscalização das leis e normas nacionais e dos instrumentos internacionais;
- f) assegurar que os navios com direito a arvorar a bandeira brasileira sejam suficiente e eficientemente tripulados;
- g) garantir a isenção dos Inspectores Navais, que não podem ter vínculos com as Organizações Reconhecidas nem com as sociedades classificadoras, bem como estarem livres de quaisquer pressões de natureza comercial, financeira e outras que possam afetar a idoneidade das vistorias realizadas;
- h) avaliar periodicamente a capacitação do pessoal, a adequação da estrutura dos órgãos e a suficiência dos meios destinados à aplicação e fiscalização;
- i) delegar autoridade, caso necessário, às Organizações Reconhecidas para agirem em nome da AMB na condução de vistorias, inspeções e auditorias, emissão de certificados e documentos, e outros assuntos relacionados aos instrumentos da IMO ratificados pelo país;
- j) adotar mecanismos de controle para supervisionar, monitorar e assegurar o cumprimento das obrigações internacionais assumidas pelo país, por parte dos navios que arvorem a bandeira brasileira, pelas Organizações Reconhecidas e por quaisquer entidades e/ou pessoas sob a jurisdição nacional;
- k) estabelecer índices de desempenho que permitam verificar a conformidade dos procedimentos e ações, com o intuito de aprimorar a eficiência;
- l) realizar o registro de dados das inspeções, procedimentos, discrepâncias e ações corretivas na aplicação e fiscalização das leis e normas nacionais e instrumentos internacionais, de forma a sistematizar as evidências e dar publicidade às investigações efetuadas, com ênfase nas lições aprendidas, visando permitir a melhoria contínua; e
- m) incentivar a aplicação de tecnologias nas áreas de ensino, certificação, inspeção, construção e reparo, navegação, automação, controle e registro de dados, e entre outras.



2.2 - AGÊNCIA NACIONAL DE TELECOMUNICAÇÕES (Anatel)

Conforme estabelece a Lei 9.472/1997, a Anatel é uma entidade integrante da Administração Pública Federal indireta, submetida a regime autárquico especial e vinculada ao Ministério das Comunicações. É administrativamente independente e financeiramente autônoma.

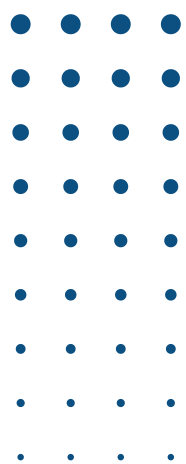
Cabe à Anatel adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento das telecomunicações brasileiras, atuando com independência, imparcialidade, legalidade, impessoalidade e publicidade. No rol de atribuições da Agência, destacam-se:

- a) implementar, em sua esfera de atribuições, a política nacional de telecomunicações;
- b) representar o Brasil nos organismos internacionais de telecomunicações, sob a coordenação do Poder Executivo;
- c) administrar o espectro de radiofrequências e o uso de órbitas, expedindo as respectivas normas;
- d) expedir ou reconhecer a certificação de produtos, observados os padrões e as normas por ela estabelecidos;
- e) compor administrativamente conflitos de interesses entre prestadoras de serviços de telecomunicações;
- f) reprimir infrações aos direitos dos usuários; e
- g) exercer, relativamente às telecomunicações, as competências legais em matéria de controle, prevenção e repressão das infrações da ordem econômica, ressalvadas as pertencentes ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade).

2.3 AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS (ANP)

A ANP, criada em 1997 pela lei n.º 9.478, é o órgão regulador das atividades que integram as indústrias de petróleo e gás natural e de biocombustíveis no Brasil. Suas atividades foram iniciadas em 14 de janeiro de 1998. Vinculada ao Ministério das Minas e Energia é a autarquia federal responsável pela execução da política nacional para o setor.

Dentre as atribuições da ANP, relacionadas à Administração Marítima, está a de fiscalização da segurança operacional no mar dos ativos das empresas detentoras do direito de exploração e produção de petróleo, assim como o estabelecimento e fiscalização da qualidade do combustível marítimo. A fiscalização da segurança operacional, cujo objetivo é prevenir falhas na segurança operacional das instalações e evitar eventuais prejuízos à vida, ao meio ambiente e ao patrimônio, verifica o cumprimento do Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO).



O SGSO foi estabelecido pela ANP e é fiscalizado pela Agência, em convênio com a Marinha do Brasil. Também o Ibama tem atribuições relacionadas à atividade de exploração e produção (E&P) offshore.

Quanto às competências legais e práticas referentes às atividades marítimas de exploração e produção de petróleo e gás natural cabe, em resumo:

a) À AMB – aprovação e fiscalização das plataformas e embarcações de apoio e plataformas, tanto de perfuração como de produção; manutenção do sistema de monitoramento de embarcações e fornecimento de apoio logístico às atividades de fiscalização.

b) À ANP – aprovação e fiscalização das instalações e procedimentos de pesquisa, perfuração, produção, tratamento, armazenamento e movimentação de petróleo e gás natural e processamento dos hidrocarbonetos produzidos.

c) Ao Ibama – concessão do licenciamento ambiental para a atividade, assim como a definição de seus condicionantes, incluindo a aprovação do Plano de Emergência Individual, requisito para o licenciamento ambiental, e o controle ambiental e a fiscalização das plataformas e suas unidades de apoio.

No tocante à qualidade do combustível marítimo, é atribuição da ANP estabelecer os parâmetros mínimos de qualidade e fiscalizar o atendimento a esses parâmetros mínimos pelos agentes do mercado. A ANP regula e fiscaliza também a toda a cadeia de distribuição e revenda do combustível.

2.4 - AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (Antaq)

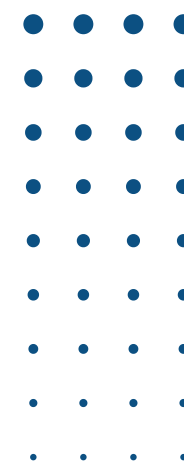
A ANTAQ é uma organização que integra a Administração Pública Federal indireta e atua no modal aquaviário. Foi criada pela Lei nº 10.233 de 2001 e está vinculada ao Ministério de Portos e Aeroportos.

A ANTAQ tem por finalidade implementar as políticas formuladas pelo Ministério de Portos e Aeroportos, segundo os princípios e diretrizes estabelecidos na legislação. Foi criada para regular, supervisionar e fiscalizar as atividades relacionadas à prestação de serviços de transporte aquaviário e de exploração da infraestrutura aquaviária e portuária. Abrange os sub-setores portuário, de navegação marítima e de apoio e de navegação interior.

A Agência dedica-se a tornar mais econômica e segura a movimentação de pessoas e bens pelas vias aquaviárias brasileiras, em cumprimento a padrões de eficiência, segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modicidade nos fretes e tarifas. Arbitra conflitos de interesses para impedir situações que configurem competição imperfeita ou infração contra a ordem econômica, e harmoniza os interesses dos usuários com os das empresas e entidades do setor, sempre preservando o interesse público.

2.5 - INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS (Ibama)

No Brasil, a defesa do meio ambiente está articulada em um sistema de órgãos públicos da União, de estados, de municípios, do Distrito Federal e de territórios chamado SISNAMA (Sistema Nacional do Meio Ambiente).



Fazem parte do sistema entidades como o Ministério do Meio Ambiente, com a função de supervisão e planejamento, o IBAMA (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis) e o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio), como órgãos executores, responsáveis pela aplicação das normas e das políticas ambientais, ambos vinculados ao Ministério do Meio Ambiente (MMA).

O IBAMA é uma autarquia federal dotada de personalidade jurídica de direito público, autonomia administrativa e financeira, vinculada ao Ministério do Meio Ambiente (MMA), conforme Art. 2º da Lei nº 7.735, de 22 de fevereiro de 1989.

De acordo com o Art. 5º da Lei nº 11.516, de 28 de agosto de 2007, o IBAMA tem como principais atribuições:

- a) Exercer o poder de polícia ambiental;
- b) Executar ações das políticas nacionais de meio ambiente, referentes às atribuições federais, relativas ao licenciamento ambiental, ao controle da qualidade ambiental, à autorização de uso dos recursos naturais e à fiscalização, monitoramento e controle ambiental, observadas as diretrizes emanadas do Ministério do Meio Ambiente; e
- c) Executar as ações supletivas de competência da União, de conformidade com a legislação ambiental vigente.

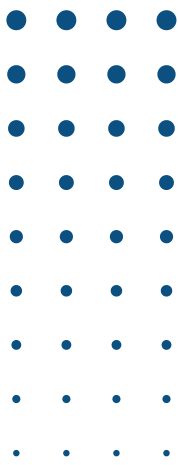
2.6 - MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS (MPOR)

Constituem áreas de competência do Ministério de Portos e Aeroportos, dentre outras, a política nacional de transportes aquaviário, a marinha mercante e vias navegáveis, a formulação e a supervisão da execução da política referente ao Fundo da Marinha Mercante, e o estabelecimento de diretrizes para afretamento de embarcações estrangeiras por empresas brasileiras de navegação e para liberação do transporte de cargas prescritas.

Para tal, em sua estrutura organizacional, o MPOR dispõe de uma Secretaria Nacional dos Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), órgão central responsável pela coordenação e supervisão dos órgãos singulares e colegiados integrantes de sua estrutura bem como das empresas públicas vinculadas ao MPOR.

2.7 - MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO (MTE)

A competência do MTE abrange os seguintes assuntos: política e diretrizes para a geração de emprego e renda e de apoio ao trabalhador; política e diretrizes para a modernização das relações do trabalho; fiscalização em segurança e saúde no trabalho; fiscalização do trabalho, inclusive do trabalho portuário, bem como aplicação das sanções previstas em normas legais ou coletivas; política salarial; formação e desenvolvimento profissional; política de imigração; e cooperativismo e associativismo urbanos.



ANEXO C

INDICADORES DE DESEMPENHO E DE ESFORÇO

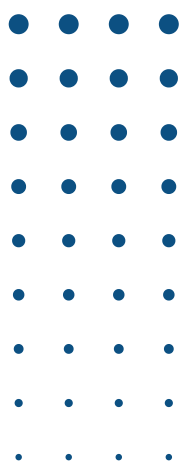
1 - REFORÇAR A SEGURANÇA, A PROTEÇÃO MARÍTIMA E A VIDA HUMANA (Objetivo 1)

1.1 - A1 - Indicadores de desempenho ou de esforço relacionados aos números de acidentes marítimos na área de responsabilidade de busca e salvamento (SAR) do Brasil, por meio de medidas de controle e divulgação de ações preventivas que promovam a redução de acionamentos do sistema de busca e salvamento.

- a) Índice de exercícios SAR realizados pela Marinha do Brasil, de forma singular ou em conjunto com outros órgãos nacionais ou internacionais.
É a quantidade de exercícios de SAR realizados pelos Comandos dos Distritos Navais, por ano, de forma singular ou em conjunto com outros órgãos nacionais ou internacionais, com emprego de meios ou simulados (“na carta”).
- b) Índice de emprego de meios da Marinha do Brasil em missões SAR.
É um indicador de esforço que quantifica os meios utilizados pela Marinha do Brasil em missões SAR, ao longo de um ano.

c) Índice estatístico de incidentes SAR.

Incidentes	Tonelagem			Distância				Área		
	0 a 1.000 ton	1.000 a 10.000 ton	Acima 10.000	Águas Interiores	Mar territorial	ZEE	ALÉM 200mn	1º DN	.. DN	9º DN
Avaria/À deriva										
Naufrágio/Embarcamento										
Colisão/Abalroamento										
Homem ao Mar										
Incêndio										
Encalhe										
Perda de contato com a Embarcação										
Orientação/Evacuação Médica										
Outros										
Total										



Atividade ou Serviço	Quantidade de Incidentes SAR
Pesca	
Esporte e/ou Recreio	
Transporte de carga	
Transporte de passageiros	
Pesquisa	
Empurrador/Rebocador	
Serviço Público	
Outros	
Total	

d) Índice de realização/participação de eventos divulgando a atividade SAR (simpósios, workshops, REUSAR).

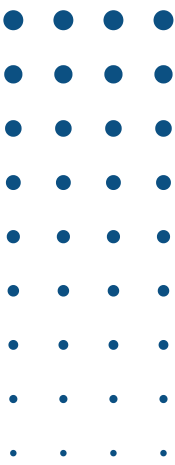
É um indicador de esforço que quantifica os eventos realizados voltados à divulgação das informações e lições apreendidas relacionados ao SAR.

1.2 - A2 - Indicadores relacionados aos números de acidentes a bordo de navios e de ativos da indústria de petróleo e gás offshore, e em portos sob jurisdição nacional, implementando medidas de prevenção específicas que se deduzam da sua investigação.

Com a meta de reduzir o número de acidentes, são analisados e comparados os indicadores a seguir discriminados referentes a uma série histórica de no mínimo dois anos:

a) Índice de acidentes envolvendo embarcações estrangeiras operando em Águas Jurisdicionais Brasileiras.

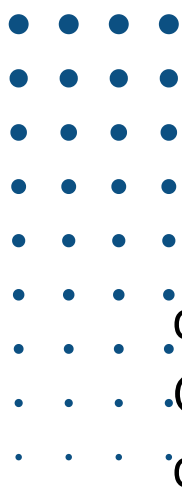
País de Bandeira	Nº de acidentes
X	Y



b)Índice de Acidentes da Navegação com Embarcações de Bandeira Brasileira

Navegação Interior		
Número de embarcações de passageiros inscritas	Número de Acidentes da Navegação de embarcações de passageiros	Percentual de acidentes por embarcação de passageiros
Número de embarcações que não sejam de passageiros inscritas	Número de Acidentes da Navegação com embarcações que não sejam de passageiro	Percentual de acidentes de embarcações que não sejam de passageiros
Número total de embarcações	Número total de Acidentes da Navegação	Percentual de acidentes

Mar aberto		
Número total de embarcações brasileiras inscritas	Número total de Fatos da Navegação	Percentual de Fatos da Navegação
Número total de embarcações SOLAS brasileiras inscritas	Número de Fatos da Navegação com embarcações SOLAS (Convenção para Salvaguarda da Vida Humana no Mar) (+ 500AB)	Percentual de Fatos da Navegação de embarcações SOLAS



d) Índice de fatalidades e desaparecidos

Com a meta de reduzir o número de vítimas, os dados abaixo discriminados, deverão ser analisados e comparados em uma série histórica de no mínimo dois anos.

Local do Incidente	Fatalidades	Desaparecidos	Sobreviventes
Águas interiores			
Mar territorial			
ZEE			
Além das 200 MN			
Total			

e) Taxas de fatalidades e de ferimentos graves em instalações offshore.

No Relatório Anual de Segurança Operacional são apresentados os resultados de segurança operacional e meio ambiente das atividades de E&P de petróleo e gás natural, apurados pela Superintendência de Segurança Operacional e Meio Ambiente (SSM) da ANP.

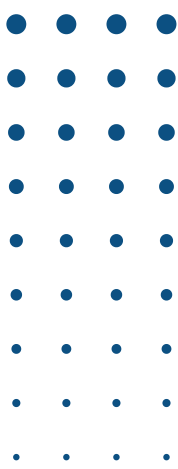
Ano	Taxa de fatalidades (FAR)	Taxa de ferimentos graves

f) Índice de incidentes ocorridos em ativos de exploração e produção de petróleo offshore.

Disponível no Relatório Anual de Segurança Operacional da ANP.

Ano	Incidentes comunicados

1.3 - A3 – Indicadores relacionados à fiscalização e análise de acidentes envolvendo ativos e trabalhadores dos setores portuário e aquaviário e de exploração e produção de petróleo e gás no mar, aplicando as sanções cabíveis e determinando a correção das irregularidades encontradas.



a) Índice de navios estrangeiros em portos nacionais e número de navios estrangeiros inspecionados.

Navios estrangeiros em portos nacionais	Navios inspecionados	Percentual

b)Índice de Acidentes da Navegação com Embarcações de Bandeira Brasileira

Total de Navios em portos brasileiros	Navios inspecionados	Percentual

c) Índice de auditorias de segurança operacional em ativos de exploração e produção de petróleo offshore.

As ações de fiscalização que a ANP executa no âmbito da Segurança Operacional são realizadas na forma de auditorias e os desvios em relação aos requisitos dos regulamentos técnicos são registrados como não-conformidades. Não conformidades críticas são lavradas devido a situações de risco grave e iminente e resultam na interdição total ou parcial da instalação ou unidade operacional auditada.

Ativos em operação	Número de auditorias

d) Índice de processos sancionadores instaurados e julgados relativos à segurança operacional em ativos de exploração e produção de petróleo offshore.

Processos relativos às infrações atreladas a desvios em diferentes práticas de gestão, contempladas nos regulamentos técnicos vigentes.

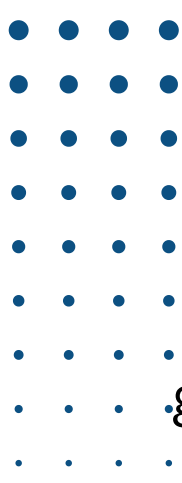
Número de processos instaurados	Número de processos julgados

e) Índice das multas aplicadas referentes a infrações em ativos da indústria de petróleo e gás em mar.

Montante de multas aplicadas

f) Índice de ações fiscais realizadas pela Inspeção do Trabalho no setor portuário e aquaviário.

Número de ações fiscais no setor portuário	Número de ações fiscais no setor aquaviário



g) Índice de acidentes de trabalho analisados.

Número de acidentes de trabalho analisados

h) Índice de ementas irregulares encontradas.

Número de irregularidades

1.4 - A4 – Indicadores relacionados aos mecanismos de acompanhamento e realimentação dos resultados das inspeções de navios de bandeira brasileira e estrangeira e de ativos da indústria de petróleo e gás no mar, para aplicação de medidas de divulgação e treinamento para tripulantes e empresas de navegação, com foco no incremento da segurança do tráfego aquaviário.

a) Índice de documentos publicados relacionados a incidentes em ativos de exploração e produção de petróleo offshore (investigação, comunicados, alertas de segurança, recomendações, relatórios).

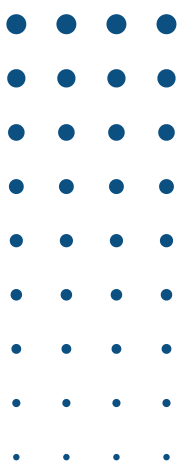
A Comunicação Inicial de Incidentes (CI) relacionados às atividades de exploração e produção de petróleo e gás natural deve ser realizada pelas empresas concessionárias. Além disso, é necessário que o Relatório Detalhado de Incidentes (RDI) seja encaminhado. Os documentos encontram-se disponíveis na página da ANP na internet, no endereço <https://www.gov.br/anp/pt-br/assuntos/exploracao-e-producao-de-oleo-e-gas/seguranca-operacional-e-meio-ambiente/incidentes/comunicacao-de-incidentes>.

Comunicação de incidentes	Relatórios de investigação	Alertas de segurança	Recomendações de incidentes

1.5 - A5 - Indicadores relacionados ao número de incidentes relacionados à proteção de pessoas e bens no setor marítimo, controlando os riscos da atividade e prevenindo atos criminosos.

a) Índice de casos reportados de roubo armado contra navios e de pirataria nas costas brasileira.

Número de casos de roubo armado contra navios reportados	Número de casos de pirataria reportados



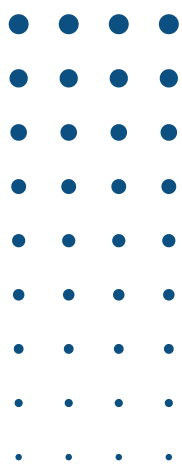
1.6 – A6 - Indicador de esforço relacionado a avaliação do desempenho das estações da RENEK no âmbito das operações de busca, socorro e salvamento e enviar periodicamente reportes para avaliação da Anatel.

a) Índice de estações costeiras licenciadas ao Serviço Móvel Marítimo.
Como indicador de esforço da RENEK para atender as necessidades do Serviço Móvel Marítimo a ANATEL mantém um quantitativo de 52 estações costeiras licenciadas.

Serviço	064 - Móvel Marítimo Especializado		
Situação Estação:	Licenciadas		
Lista de Entidades			
Núm. Sequencial	Núm. da Entidade	Nome da Entidade	Qtd. de Estações
1	156540	CLARO S.A.	52
Total de Estações			52
Dados de Entidade			
Razão Social/Nome:	CLARO S.A.		
CNPJ/CPF:	40432544000147	Número FISTEL:	01020422092
Serviço:	064 - Móvel Marítimo Especializado		
Qtde. Estações:	52		
Dados Do Contrato			
Nº Entidade:			
Número Ato:			

1.7 - A7 - Indicador de esforço relacionado ao acompanhamento da Comissão de Estudos 5 (CE 5), do Setor de Radiocomunicação da UIT, em especial o Grupo de Trabalho 5B (GT 5B) que, dentre outros assuntos, trata de requisitos técnicos de radiocomunicação do Serviço Móvel Marítimo incluindo atualizações do GMDSS.

a) Índice de participação nas reuniões das Comissões de Estudos.
O GT 5B usualmente faz duas reuniões por ano, acompanhadas por pelo menos um delegado da Anatel. O GT 5B é responsável pela atualização da Recomendações da UIT e pela proposição de atualizações no Regulamento de Radiocomunicações (RR) nos assuntos (itens de agenda) afetos ao Serviço Móvel Marítimo.



Número de reuniões realizadas	Comparecimento	Percentual de participação nas CE

1.8 - A8 - Indicador de esforço relacionado ao acompanhamento das Conferências Mundiais de Radiocomunicações.

Número de reuniões realizadas	Comparecimento	percentual de participação nas CMR

Observação: O percentual de participação nas CMR (nº de reuniões que compareceu/nº de reuniões no período considerado).

1.9 - A9 - Indicador de esforço de atualização do Termo de Autorização do Serviço Móvel Marítimo, no qual constam as disposições sobre a RENECE, em função das atualizações do GMDSS ocorridas no âmbito da UIT e da IMO.

a)Índice de tempo demandado para atualização do Termo de Autorização do Serviço Móvel Marítimo.

O Termo de Autorização do Serviço Móvel Marítimo (PVSS/SPV nº 37/98) é instrumento único, possuindo apenas um aditivo até a presente data. Porém, é instrumento passível de atualizações conforme necessidade justificada.

Data de entrada em vigor da atualização na regulação internacional	Data de entrada em vigor na regulação nacional	Tempo para atualização

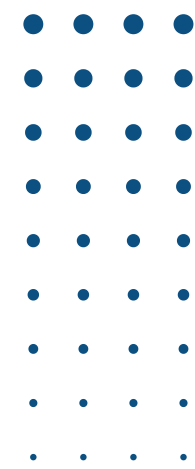
Observação: Tempo demandado para atualização do Termo de Autorização do Serviço Móvel Marítimo: tempo entre a data de entrada em vigor da atualização e a data de entrada em vigor na regulação nacional.

1.10 - A10 - Indicador de esforço de atualização do registro das estações costeiras e estações móveis marítimas brasileiras atualizadas no sistema MARS da UIT.

a) Índice de tempo de atualização do registro das novas Estações Costeiras e Estações Móveis Marítimas no sistema MARS da UIT

À medida que novas Estações Costeiras e Estações Móveis Marítimas vão sendo licenciadas o registro do sistema MARS da UIT é atualizado, contudo, sem periodicidade pré-definida.

Data do licenciamento das novas Estações Costeira	Data de comunicação ao sistema MARS da UIT	Tempo para atualização



Observação: Tempo demandado entre o licenciamento das novas Estações Costeiras e Estações Móveis Marítimas e a comunicação ao sistema MARS da UIT.

1.11 - A11 - Indicadores de esforço para identificar as melhores práticas, lições aprendidas, não conformidades e oportunidades para aperfeiçoamento.

a) Índice de melhores práticas
A Anatel procura adotar como melhores práticas a realização de consultas internas, consultas públicas e coleta de subsídios antes de publicar qualquer regulamentação, visando ouvir amplamente a sociedade e os agentes interessados e/ou afetados pela regulamentação antes da mesma ser publicada.

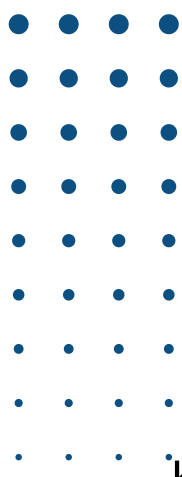
Nº de melhores práticas, lições aprendidas, não conformidades e oportunidades para aperfeiçoamento identificadas no período considerado	Nº de consultas Internas, consultas públicas e coleta de subsídios formalmente realizadas, no período considerado.

Observação: Número de melhores práticas, lições aprendidas, não conformidades e oportunidades para aperfeiçoamento identificadas no período considerado; nº de consultas internas, consultas públicas e coleta de subsídios formalmente realizadas, no período considerado.

1.12 - A12 - Indicador de esforço para promover e viabilizar a realização de encontros regionais internacionais para debate das melhores práticas.

a) Índice de participação em reuniões do Mercosul – Anatel.
Como resultado de reuniões e acordos entre países regionais do Mercosul, a Administração Brasileira incorpora em suas regulamentações tais disposições. No âmbito do Serviço Móvel Marítimo cita-se as Resoluções Mercosul/GMC nº 30/98 e 26/19 que dispõem, principalmente, sobre procedimentos de uso, coordenação e cooperação entre os países no tocante ao uso dos canais do Serviço Móvel Marítimo na faixa de VHF (156,000 a 162,050 MHz). Não há periodicidade pré-definida para esta ação estratégica.

Nº de encontros regionais internacionais	Nº de melhores práticas de outros países aplicáveis ao Brasil, no período considerado	Nº de melhores práticas de outros países aplicáveis ao Brasil implementadas na regulação nacional



b) Índice de Eventos Externos e Representações - AMB

O índice mede a participação de representantes da Sec-IMO nos eventos relacionados às sessões dos comitês e subcomitês, nos grupos de Trabalho e Grupos de Correspondência da IMO e da Rede Operativa de Cooperação Regional das Autoridades Marítimas das Américas (ROCRAM).

Quantidade total de eventos realizados ou que se tenha recebido convite	Quantidade de participações efetivas em eventos realizados	Percentual de participação

2 - PROMOVER A PROTEÇÃO E A SUSTENTABILIDADE DO MEIO AMBIENTE MARINHO E SEUS RECURSOS (Objetivo 2)

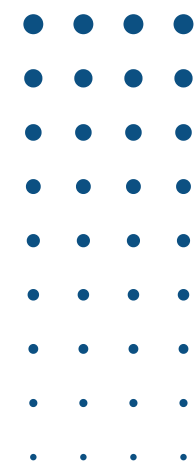
2.1 - A1 - Indicadores relacionados ao impacto ambiental decorrentes de acidentes e incidentes de navios nacionais e estrangeiros nas águas de jurisdição nacional, mediante a aplicação das disposições estabelecidas em acordos internacionais e normas nacionais.

a) Índice de acidentes e incidentes associados às plataformas e suas instalações de apoios e em portos.

Nº de acidentes associados às estruturas off shore de licenciamento federal comunicados ao órgão ambiental competente.	Nº de ocorrências apuradas pelo órgão ambiental competente

2.2 - A2 - Indicadores relacionados à fiscalização dos navios nacionais e estrangeiros no que respeita à aplicação das disposições da convenção MARPOL, com vistas a priorizar a sustentabilidade do ecossistema marinho.

a) Índice de inspeção do Controle pelo Estado do Porto (Port State Control).
Com meta de inspecionar o mínimo de 25% de navios estrangeiros em portos nacionais, em cumprimento ao Acordo de Viña del Mar, são apurados os seguintes indicadores:



Item	Total
Nº de navios estrangeiros em portos nacionais	
Nº de navios inspecionados	
Nº de navios detidos	

2.3 - A3 - Indicadores relacionados às atividades de combate à pesca ilegal, não declarada e não regulamentada, por meio de ações preventivas e operacionais que coíbam a pesca ilegal e a sobrepesca.

a) Índice de operações de fiscalização da pesca ilegal, não declarada e não regulamentada.

Nº operações de fiscalização programada	Nº operações de realizadas	Nº de embarcações de pesca inspecionadas
Nº de navios estrangeiros em portos nacionais		

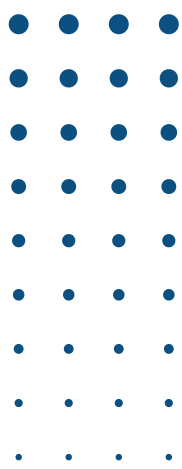
2.4 - A4 - Indicadores relacionados ao controle de despejo de fontes poluentes por navios, plataformas e instalações portuárias, por meio da aplicação de instrumentos internacionais.

a) Índice de despejo de fontes poluentes por navios, plataforma e instalações portuárias.

Com a meta de reduzir o número de ocorrências, os dados abaixo discriminados, são analisados e comparados a uma série histórica de no mínimo dois anos.

Item	Descarga operacional (Litros /ano)	Descarga acidental (Litros /ano)
Óleo (Hidrocarbonetos)		
Outras Substâncias		

Item	Nº de incidentes (total)
Óleo (Hidrocarbonetos)	
Outras Substâncias	



2.5 - A5 - Indicadores de esforço relacionados à aplicação de medidas de redução das emissões de gases de efeito estufa dos navios e ativos da indústria de petróleo e gás no mar, com vista à redução da contribuição das emissões de CO2 da indústria marítima.

a) Cadastro de fornecedores de combustíveis marítimos.

Dados de responsabilidade da Superintendência de Distribuição e Logística, SDL, da ANP.

Razão social	CNPJ	Endereço

b) Índice de ações de fiscalização com coleta e análise de amostras de combustíveis marítimos.

Dados de responsabilidade da Superintendência de Fiscalização do Abastecimento, SFI, da ANP.

Número de ações de fiscalização	Percentual de amostras não conformes

c) Índice da qualidade do combustível marítimo comercializado.

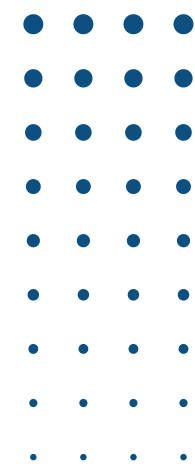
Dados de responsabilidade da Superintendência de Biocombustíveis e Qualidade de Produtos, SBQ, da ANP

Número de certificados da qualidade	Teor de enxofre

2.6 - A6 - Indicadores relacionados à gestão ambiental das instalações portuárias, com base na legislação ambiental aplicável e nas boas práticas observadas no setor portuário mundial.

a) Índice de Desempenho Ambiental.

Sistema de ponderação de indicadores baseado na metodologia do Processo de Análise Hierárquica (AHP Analytic Hierarchy Process): mensura a gestão ambiental das instalações portuárias, com base na legislação ambiental aplicável e nas boas práticas observadas no setor portuário mundial.



Nome do indicador	Fórmula de cálculo	Unidade	Objeto de mensuração
Índice de Desempenho Ambiental (IDA)	Conforme Resolução da Antaq que instituiu o Sistema IDA, daquela agência reguladora.	%	Índice geral que representa o grau de conformidade das regras ambientais em uma instalação portuária.
Observação - O IDA, acompanhado pela Antaq, foi instituído por meio da Resolução nº 2650/2012.			

3 - APRIMORAR A CAPACITAÇÃO E A CARREIRA DO PESSOAL DA MARINHA MERCANTE (Objetivo 3)

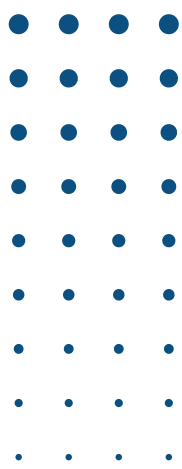
3.1 - A1 - Indicadores relacionados ao aperfeiçoamento do Sistema do Ensino Profissional Marítimo (SEPM).

a) Índice de atualização de material didático para os cursos do EPM aquaviário. O objetivo é atender plenamente ao cronograma de atualização de material didático estabelecido com apoio do CIAGA e CIABA.

Cursos com material didático atualizado dividido por número de cursos estabelecido no cronograma.	Percentual de cumprimento da meta

b) Índice de revisão de currículos atualizados dos cursos do EPM aquaviário. O objetivo é revisar dez currículos dos cursos do EPM aquaviários ao ano.

Número de currículos revisados dividido por 10.	Percentual de cumprimento da meta.



c) Índice de atendimento dos docentes à qualificação profissional mínima recomendada (QPMR) previstas nos currículos dos cursos.

O objetivo é o OE possuir 40% dos instrutores atendendo à QPMR.

Número de instrutores que atendem à QPMR dividido por 40% dos instrutores.	Percentual de cumprimento da meta.

3.2 - A2 - Indicadores relacionados ao aperfeiçoamento da gestão da carreira dos aquaviários.

a) Índice de atendimento de emissão de certificados de competência (DPC-1031). O objetivo é emitir 60% dos certificados de competência DPC- 1031, a partir do momento em que o aquaviário dá entrada nas CDA, em 50 dias úteis.

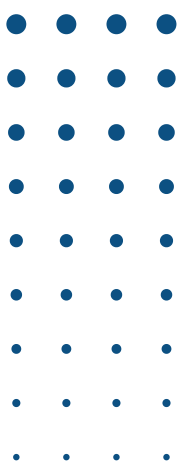
Número de certificados que foram emitidos no prazo de 50 dias úteis dividido por 60% dos certificados que deram entrada nas CDA.	Percentual de cumprimento da meta.

4 - Reforçar as medidas para facilitar o transporte marítimo (Objetivo 4)

4.1 - A1 - Indicadores relacionados à coordenação de todos os órgãos públicos e privados envolvidos na gestão do comércio marítimo, facilitando a ‘interface’ navio-terra.

a) Índice de Tempo médio de anuência portuária
O indicador determina o tempo médio de anuência da Autoridade Portuária, considerando a diferença entre data e hora da concessão da anuência e a data e hora do pedido da anuência.

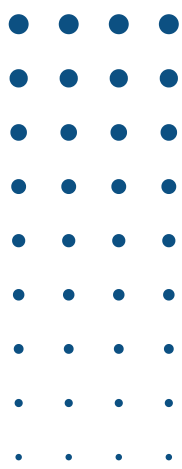
Anuência Portuária	Tempo médio (horas)
V4N = Data da concessão de anuência - data do pedido de anuência	



4.2 - A2 - Indicadores relacionados às medidas de facilitação do comércio marítimo, por meio do estudo dos processos de monitoramento de navios, cargas, pessoas e informações nos portos.

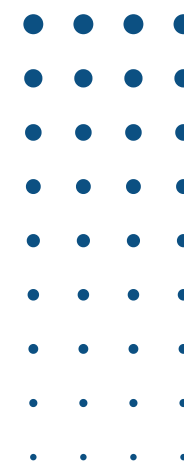
a) Índice sobre produtividade na movimentação de carga. Quanto maior o valor, melhor o desempenho.

NOME DO INDICADOR	FÓRMULA DE CÁLCULO	UN	OBJETO DE MENSURAÇÃO
Quantidade de Carga Movimentada	Σ das quantidades de carga movimentada em todos os berços de uma Instalação Portuária	Toneladas	Quantidade total de carga movimentada numa instalação portuária em um período determinado
Prancha Média Operacional - Contêiner (PMO _{ct})	$PMO = \frac{1}{tto} \times \sum_{i=1}^n Ncont_i$	Unidades por hora	Produtividade média na operação de movimentação de contêiner, dada pela divisão do somatório total de unidades de contêineres movimentados pelo tempo total de operação dos navios
Prancha Média Operacional - Granel Sólido (PMO _{gs})	$PMO = \frac{1}{tto} \times \sum_{i=1}^n Peso_i$	Toneladas por hora	Produtividade média na operação de movimentação de graneis sólidos, dada pela divisão do somatório total do peso dos graneis sólidos pelo tempo total de operação dos navios
Prancha Média Operacional - Granel Líquido (PMO _{gl})	$PMO = \frac{1}{tto} \times \sum_{i=1}^n Peso_i$	Toneladas por hora	Produtividade média na operação de movimentação de graneis líquidos, dada pela divisão do somatório total do peso de graneis líquidos pelo tempo total de operação dos navios.
Prancha Média Operacional- Carga Geral (PMO _{cg})	$PMO = \frac{1}{tto} \times \sum_{i=1}^n Peso_i$	Toneladas por hora	Produtividade média na operação de movimentação de carga geral, dada pela divisão do somatório total do peso de carga geral pelo tempo total de operação dos navios.
Ncont i = total de unidades de contêineres movimentados, na atracação i Peso i = Total da carga movimentada, em toneladas, na atracação i tto = Tempo total de operação de navios com o tipo de carga n = número total de atracações			



b) Índice de tempo médio de espera por embarcação. Quanto menor o valor, melhor o desempenho.

NOME DO INDICADOR	FÓRMULA DE CÁLCULO	UN	OBJETO DE MENSURAÇÃO
Tempo Médio de Espera para Atracação	$tMEA = \frac{1}{n} \times \sum_{i=1}^n tEA_i$	Hora	Tempo médio que uma embarcação levou desde seu fundeio até a primeira atracação em berço do porto, dada pela média aritmética simples entre todos os t Eai dos n navios que desatracaram no período em estudo t.
Tempo Médio para Início de Operação	$tMIO = \frac{1}{n} \times \sum_{i=1}^n tIO_i$	Hora	Tempo médio que uma embarcação leva para iniciar sua operação a partir do tempo de sua atracação, dada pela média aritmética simples entre todos os t IOi dos n navios que desatracaram no período em estudo t.
Tempo Médio para Desatracação	$tMDE = \frac{1}{n} \times \sum_{i=1}^n tDE_i$	Hora	Tempo médio para a desatracação a partir da finalização da operação, dada pela média aritmética simples entre todos os t DEi dos n navios que desatracaram no período em estudo t.
Tempo Médio de Operação	$tMOP = \frac{1}{n} \times \sum_{i=1}^n tOP_i$	Hora	Tempo médio de operação de navios atracados, dada pela média aritmética simples entre todos os t Opi dos n navios que desatracaram no período em estudo t.
Ncont i = total de unidades de contêineres movimentados, na atracação i Peso i = Total da carga movimentada, em toneladas, na atracação i tto = Tempo total de operação de navios com o tipo de carga n = número total de atracações			



- Tempo de Espera para Atracação (t_{EAi}) de um navio i é a diferença calculada, em horas, entre a “Data/hora da Atracação” no porto e a “Data/hora da Chegada” na área de fundeio do porto, onde passa a aguardar autorização para prosseguir para a atracação.
- Tempo para Início de Operação (t_{IOi}) de um navio i é a diferença calculada, em horas, entre a “Data/hora de Início de Operação” no porto e a “Data/hora da Atracação” no porto.
- Tempo de Operação (t_{OPi}) de um navio i é a diferença calculada, em horas, entre a “Data/hora de Final de Operação” no porto e a “Data /hora do Início de Operação” no porto. Esse é o tempo de referência utilizado para se calcular o indicador “Prancha Média Operacional”.
- Tempo para Desatracação (t_{DEi}) de um navio i é a diferença calculada, em horas, entre a “Data/hora de Desatracação” do porto e a “Data /hora de Final de Operação” no porto.
- t é o período em estudo, em horas, considerado como tempo total teórico disponível para funcionamento normal de um berço (por exemplo, 720 horas em um mês de 30 dias).
- n é o total de navios desatracados no período em estudo.

