

# INFORMATIVO MARÍTIMO

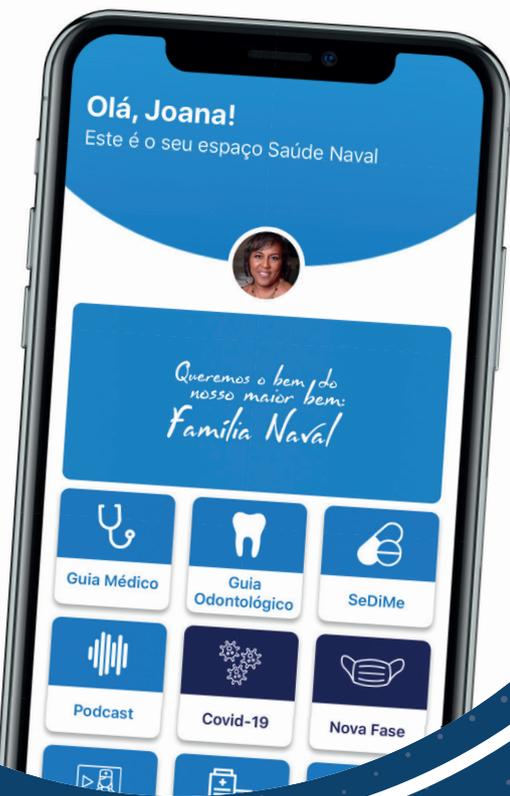
## MARINHA DO BRASIL DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS



Inf. Mar. Rio de Janeiro | V. 31 N.º 1 | P. 1 - 34 | set-2019/set-2020 | ISSN 1806-6887 |

Bacia de Campos,  
Região Sudeste do Brasil





Usar máscaras



Lavar as mãos



Baixar o novo app do Saúde Naval

## Prevenção e informação têm algo em comum: **ação**

Acesse o app, ouça os podcasts, veja a lista de medicamentos e endereços do Setor de Distribuição de Medicamentos (SeDiMe) e muito mais.

Baixe o app apontando a câmera do seu celular para o código QR abaixo:



O normal é cuidar do próximo.  
O novo, na verdade, é um recomeço.  
**#VamosEmFrente.** Juntos.



Saúde Naval®



O Informativo Marítimo é uma publicação editada pela Diretoria de Portos e Costas. Suas edições podem ser acessadas através da página da DPC na Internet. A reprodução total ou parcial deste Informativo está autorizada desde que mencionada a origem.

## MENSAGEM DO DIRETOR

É com grande satisfação que os convido à leitura de mais uma publicação do nosso tradicional Informativo Marítimo. A presente edição da revista vem abordando temas de singular relevância ao desenvolvimento do Poder Marítimo nacional que prenderão a atenção do leitor.



Merecem destaque: a parceria firmada entre a Autoridade Marítima Brasileira e a Companhia Docas do Rio de Janeiro que promoveram ações para melhorar o tráfego marítimo na região; o anúncio de uma nova área para realização de operações "ship-to-ship", na Baía de Todos os Santos; o aprimoramento da Normas da Autoridade Marítima 21 (NORMAM-21/DPC), que passou a ter um Quadro de Distintivos de Aquaviários e Amadores; no campo internacional, o início da implantação do e-Navigation pela Marinha do Brasil, ferramenta que tem o propósito de contemplar uma ampla gama de sistemas e serviços relacionados à segurança da navegação; na área do Ensino Profissional Marítimo, destaque, com orgulho, a reinauguração do Simulador de Passadiço do CIAGA, equipamento de última geração, onde centenas de jovens, futuros oficiais da Marinha Mercante, serão capazes de simular complexas manobras de grandes embarcações.

Desejo a todos uma ótima leitura!

  
ALEXANDRE CURSINO DE OLIVEIRA  
Vice-Almirante  
Diretor

Inf. Mar. Rio de Janeiro | V. 31 N° 1 | P. 1 - 34 | set-2019/  
set- 2020 | ISSN 1806-6887 |

Diretor: V. Alte. Alexandre Cursino de Oliveira

Assessora de Comunicação Social: CF (T) Maria Emília

Colaboradores: Servidor Civil Mauro Soares, Funcionário Civil Vinícius Feher, Jornal Pelicano e as ComSoc dos Distritos Navais, Capitânicas, Delegacias e Agências que contribuíram com esta edição

Revisão Geral: CF Pita, SC Nathália Rose

Projeto Gráfico: 1º SG (MR) Campello

Diagramação: MN (RM2) Chagas

## NESTA EDIÇÃO

### Autoridade Marítima

- 02. DPC realiza ESPOC à distância
- 03. Setor Marítimo Nacional, trabalhando por um Brasil que não pode parar
- 06. Navegação segura em moto aquática
- 07. Operação Verão 2019/2020
- 08. A DPC na segurança das operações aéreas na Amazônia Azul
- 10. DPC tem novo Diretor
- 11. DPC recebe Prêmio do Programa Netuno
- 11. Sobena debate descomissionamento de plataformas e desmonte de navios
- 12. Marinha e Companhia Docas do Rio de Janeiro promovem ações para Melhorar o Tráfego Marítimo
- 13. Marinha realiza seminário nacional que debate navegação em lama fluida
- 14. Marinha do Brasil celebra o Dia Marítimo Mundial
- 16. NORMAM-21/DPC é aprimorada e ganha Quadro de Distintivos
- 18. Tribunal Marítimo: Inovação expande atuação da Corte Marítima brasileira mesmo em meio à Pandemia
- 21. Novas áreas para o 'ship-to-ship': Operação inédita realizada com sucesso na Baía de Todos os Santos

- 22. Diretoria de Portos e Costas realiza ação solidária em meio à pandemia

### Comunidade Aquaviária

- 24. Acordo entre Mercosul e UE prevê abertura da cabotagem

### Notícias Internacionais

- 26. Marinha do Brasil inicia a Implantação do e-Navigation
- 29. Conjunto de empresas desenvolvem o primeiro navio a GNL de 220 mil m3

### Ensino Profissional Marítimo

- 31. Simulador de Passadiço do Grêmio de Náutica do CIAGA é reinaugurado
- 32. Centro De Instrução Almirante Graça Aranha: História e Propósito

## Entre em contato

<https://www.marinha.mil.br/dpc/>

[dpc.ouvidoria@marinha.mil.br](mailto:dpc.ouvidoria@marinha.mil.br)

Sugestões, comentários ou críticas serão muito bem-vindos!

# DPC realiza ESPOC à distância

Ao longo do ano de 2019, a Diretoria de Portos e Costas (DPC) promoveu três edições do Estágio Preparatório para Oficiais, o ESPOC, pelo qual passaram mais de 180 oficiais, de cerca de 60 Organizações Militares diferentes. Mas, o ano de 2020 trouxe um desafio: O que fazer com o novo cenário trazido pela COVID-19 e a necessidade de distanciamento social? A resposta é adaptar.

A realização do ESPOC passou por mudanças. Para que não se deixasse de ministrar o conteúdo das palestras da Fase Presencial para os Estagiários da Turma 1/2020, antes, realizadas no auditório da DPC, vislumbrou-se que seria possível realizá-las remotamente, por meio de videoconferências. A solução encontrada foi provida pelo Centro de Tecnologia de Informação da Marinha (CTIM), que disponibilizou licenças da plataforma WEBEX. A licença permitiu que os Estagiários localizados em todas as partes do Brasil, de Uruguaiana a São Luis, e de João Pessoa a Manaus, tivessem acesso a 36 palestras, que somaram cerca de 48 horas de transmissão, as quais contaram com estabilidade e qualidade de conexão, fatores imprescindíveis para a eficácia da nova modalidade de realização do Estágio.

Mesmo sem o convívio tradicional do ambiente de "sala de aula", a realização por meio de videoconferências não impediu a interação entre Estagiários e Palestrantes, ampliando, inclusive, a possibilidade de participação de cada integrante no esclarecimento de dúvidas, enriquecendo a troca de experiências.

Um benefício trazido por este novo formato foi o de tornar os conteúdos acessíveis, não apenas aos militares designados para ocupar postos de comando, mas também, a outros Oficiais interessados pelos assuntos Afetos à estrutura da Autoridade Marítima, bem como ouvintes, pertencentes a elementos organizacionais relacionados aos assuntos das palestras ministradas (Comandos dos Distritos Navais, Diretoria-Geral de Navegação, Comando de Operações Navais, entre outras OM).

Ao total, participaram 51 Oficiais, de 33 Organizações Militares dis-

tintas: 34 Oficiais de Capitâncias, Delegacias e Agências; 4 Oficiais do ComOpNav, 2 Oficiais da DGN, 8 Oficiais de 4 Comandos de Distritos Navais; 01 do Centro Integrado de Segurança Marítima, 1 Oficial da Flotilha do Mato Grosso, e 01 Oficial designado para a Representação Permanente do Brasil junto à IMO (RPBIMO).

O ESPOC visa, sobretudo, melhor preparar o futuro dirigente para o bom cumprimento de sua nova missão, apresentando a ele um panorama geral do funcionamento e dos desafios inerentes a uma Organização Militar do Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário (SSTA).

Nunca se sabe quais desafios serão encontrados no dia a dia de um dirigente do STA, mas, sem dúvida, após estas semanas intensas de preparação, pode-se dizer que os participantes do ESPOC estão mais preparados para enfrentá-los, e assim, cumprir sua missão. ✨

Participantes do ESPOC 2020  
através de Videoconferência



# *Setor Marítimo Nacional, trabalhando por um Brasil que não pode parar*

“Você não pode mudar o vento, mas pode ajustar as velas do barco para chegar onde quer.”

A frase dita por Confúcio há cerca de 2.500 anos nunca foi tão atual. Passados cerca de dois meses desde o início dos decretos de emergência sanitária pela COVID-19, temos observado o comportamento nacional dia-dia se modificando. Esforços para manter o País no rumo do crescimento vêm sendo implementados nas ações diárias dos setores classificados como essenciais, os quais têm, diuturnamente, se adequado

para viabilizar a manutenção de suas rotinas.

Dentre esses setores, os segmentos relacionados à nossa Amazônia Azul<sup>1</sup>: transporte marítimo, atividades portuárias, praticagem, exploração de óleo e gás, apoio marítimo, pesca, atividades de fiscalização marítima e sanitária, dentre outras, não podem parar, exigindo desses profissionais um esforço ainda maior.

Em rápida análise, o Almirante Francisco Antônio de Magalhães Laranjeiras, Presidente da

Companhia Docas do Rio de Janeiro, declarou que: “A crise da COVID-19 trouxe à comunidade marítima um grande desafio, pois esta, como atividade essencial, em nenhuma hipótese pode parar, já que pelos portos movimentasse toda a economia do País. Um colapso nesse segmento significa parar o Brasil.”

Essa realidade possui como constatação a contribuição para geração de riquezas associada ao Mar. Atualmente, a Economia Azul gera para o Produto Interno Bruto (PIB) o montante de R\$ 1,1 trilhão, correspondendo a cerca de 19% do PIB.

Para garantir que as atividades da área marítima e fluvial fossem mantidas, a Autoridade Marítima reforçou seu papel de protagonismo e buscou antecipar-se aos desafios que surgiriam. Não restavam dúvidas de que a tarefa seria árdua, entretanto a forte parceria estabelecida há anos com os diversos ramos da comunidade



<sup>1</sup>Amazônia Azul é um conceito político-estratégico que abrange os espaços oceânicos e ribeirinhos nos destinos do Brasil; orientando o desenvolvimento nacional e inserindo o Brasil na vanguarda da preservação e uso sustentável dos mares e rios. A área compreende um total de 5,7 milhões de km<sup>2</sup> de Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB). ([https://www.mar.mil.br/hotsites/amazonia\\_azul/amazonia-azul.html](https://www.mar.mil.br/hotsites/amazonia_azul/amazonia-azul.html))

marítima vem permitindo que as atividades do ramo se mantivessem apesar de todas as dificuldades impostas pela pandemia.

Segundo o presidente do Conselho Nacional da Praticagem, Sr. Ricardo Falcão: “Desde a Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário de 1997 houve uma decisão da Autoridade Marítima de se oferecer um serviço de praticagem que fosse de primeiríssima linha. Essa decisão lá atrás (...) é o que nos permite hoje estarmos prontos para enfrentarmos qualquer situação”.

Registrando um aumento de transporte de cargas de cerca de 7% no 1º trimestre do ano em relação ao mesmo período de 2019, a cabotagem brasileira mantém seu foco no transporte marítimo de todo o tipo de cargas e assim impulsiona a roda da economia. O Sr. Luís Fernando Resano, Diretor Executivo da Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem, destaca que: “A atividade de transporte de carga tem que se manter regular, pois é fundamental no abastecimento da população brasileira.”

Outro importante braço dessa complexa engrenagem, o Tribunal Marítimo buscou adaptar suas sessões plenárias levando-as para o ambiente virtual. A iniciativa tem o objetivo de dar continuidade aos julgamentos enquanto perdurar o



estado de emergência causado pelo COVID-19.

O cenário internacional que se desenhou vem requerendo da sociedade como um todo um grande esforço para a manutenção do desenvolvimento do País.

Os representantes e agentes da Autoridade Marítima, esses presentes em nossos Distritos Navais e nas suas Capitânias, Delegacias e Agências subordinadas, distribuídas por todo o litoral e território nacional, têm apoiado constantemente a capacidade de resiliência do setor, zelosos de suas atribuições legais de segurança da navegação, salvaguarda da vida humana no mar e em águas interiores e a prevenção da poluição hídrica causada por embarcações. Além disso, as

atividades referentes ao Ensino Profissional Marítimo permitem a continuidade da formação de cidadãos que se transformam em homens e mulheres voltados para as atividades marítimas e cientes de seus deveres e responsabilidades com o Brasil. Agora, mais do que nunca, a vocação marítima e fluvial de nosso País deverá ser explorada e a Autoridade Marítima ciosa de seu papel não medirá esforços para que isso se confirme. Nascemos pelo mar e continuaremos a nos desenvolver por ele e por nossas hidrovias.

A Amazônia Azul é fonte de riquezas e sua importância nesse momento da pandemia do COVID-19 fica ainda mais evidente na sustentação e geração de benefícios para a Sociedade brasileira. ☀



## Dia do Marítimo

O Dia do Marítimo foi comemorado pela primeira vez em 25 de junho de 2011, após sua criação por uma resolução adotada pela Conferência das Partes da Convenção Internacional sobre Padrões de Instrução, Certificação e Serviço de Quarto para Marítimos (STCW), realizada em Manila, Filipinas, em junho de 2010, que adotou grandes revisões à Convenção e ao Código STCW.

Desde os tempos imperiais, com a abertura dos portos brasileiros às nações amigas, surgiu no país a noção de controle marítimo. Anos após, com a expedição do primeiro Regulamento das Capitanias dos Portos (Decreto nº 447 de 19 de maio de 1846) e do primeiro Código Comercial (Decreto nº 556 de 25 de junho de 1850), vimos as primeiras contribuições para a formação da frota mercante nacional e da classe dos nossos marítimos.

Neste dia especial, que celebramos o 10º aniversário do Dia do Marítimo, reconhecemos a inestimável contribuição que os marítimos dão ao comércio internacional e à economia mundial, muitas vezes com grandes custos pessoais para os próprios e seus familiares.

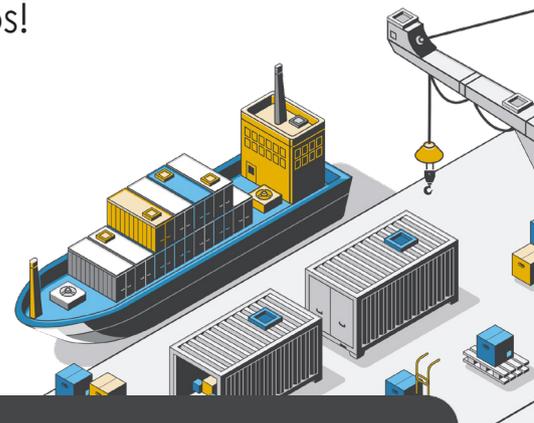
Esse ano a campanha da Organização Marítima Internacional (IMO) nos convida a reconhecer os aquaviários (marítimos, práticos, fluviais e pescadores), assim como os da atividade portuária, como trabalhadores-chave (key workers), executando um papel essencial durante a pandemia da COVID-19, mantendo o fluxo de mercadorias vitais como alimentos, medicamentos e suprimentos médicos. Sendo esses trabalhadores de contribuição marcante para o fortalecimento da Economia do Mar e o desenvolvimento do Brasil no século XXI.

Nesse sentido, o CIAGA, o CIABA, as capitanias, Delegacias e Agências se sentem muito mais honrados em contribuir para a formação desses nossos importantes profissionais.

Aos marítimos, escritores dessa história, recebam o nosso reconhecimento, o agradecimento e a sincera admiração.

Parabéns a todos os marítimos!  
Viva à Marinha Mercante!

  
ALEXANDRE CURSINO DE OLIVEIRA  
Vice-Almirante  
Diretor



# Navegação segura em moto aquática: o respeito às normas pode salvar vidas

Acidentes são sempre acontecimentos temidos e indesejáveis. Especialmente agora, num momento em que todas as atenções se voltam para a lotação dos leitos hospitalares devido aos efeitos do novo coronavírus, a ocorrência de acidentes se torna algo ainda mais preocupante.

Nesse contexto, atenta às novas demandas sociais, a Marinha do Brasil, vem se empenhando em divulgar a importância do rigoroso cumprimento das Normas da Autoridade Marítima Brasileira (NORMAM) para a prática de uma navegação segura, sobretudo em relação ao ma-

nuseio de motos aquáticas, embarcação mais popularmente utilizada nas atividades de esporte e recreio.

A Diretoria de Portos e Costas (DPC), organização militar da Marinha que tem a segurança da navegação como um dos pilares de sua missão, realizou levantamento das irregularidades mais comuns relacionadas a acidentes envolvendo motos aquáticas: o não uso de coletes salva-vidas, o uso indevido de bebidas alcoólicas a bordo, e a falta de documentos obrigatórios estão entre os principais problemas encontrados.

Em outras palavras, a constatação é tão triste quanto simples: a maior parte dos acidentes com motos aquáticas é causada por negligência, isto é, por desrespeito a regras básicas de segurança da navegação.

O estudo realizado trouxe uma conclusão importante, que não poderia ficar apenas no papel. A partir dele, foi possível a criação de um material informativo específico para a comunidade marítima, com as principais orientações para a prática de uma navegação segura, mirando, assim, nos principais problemas levantados pela Diretoria. ☀

## Oito passos para uma diversão segura

**01****COLETE SALVA-VIDAS**

O uso do colete salva-vidas, é obrigatório.

**02****CHAVE DE SEGURANÇA**

Tenha a chave de segurança presa ao colete ou pulso.

**03****BEBIDA ALCOÓLICA**

Não beba se for conduzir uma moto aquática

**04****VELOCIDADE**

Navegue sempre na velocidade permitida

**05****DISTÂNCIA DE SEGURANÇA**

Mantenha uma distância segura de banhistas e outras embarcações

**06****CONDUÇÃO SEGURA**

Durante o passeio esteja com sua atenção totalmente voltada para uma condução segura.

**07****MANUAL**

Antes de sair para passear com sua moto aquática, leia atentamente o seu manual

**08****HABILITAÇÃO**

Carregue sua carteira de motonauta sempre com você em um local seguro



# Operação Verão 2019/2020



◀ Inspectores Navais monitoram praias durante a Operação Verão

Entretanto, tendo em vista as peculiaridades locais de algumas Regiões, como na Amazônica e no Centro Oeste, a Operação Verão ainda está sendo realizada, como é o caso dos Comandos do 4 e do 6 Distrito Naval, nos quais a Operação se encerrará no final de setembro e na 1ª semana de novembro, respectivamente.

Até o presente momento, 77.947 Inspeções Navais foram realizadas, desde o início da Operação. Resultantes dessas inspeções, 5.510 embarcações foram notificadas por descumprimento à Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário. Além disso, 785 embarcações foram apreendidas. ☀

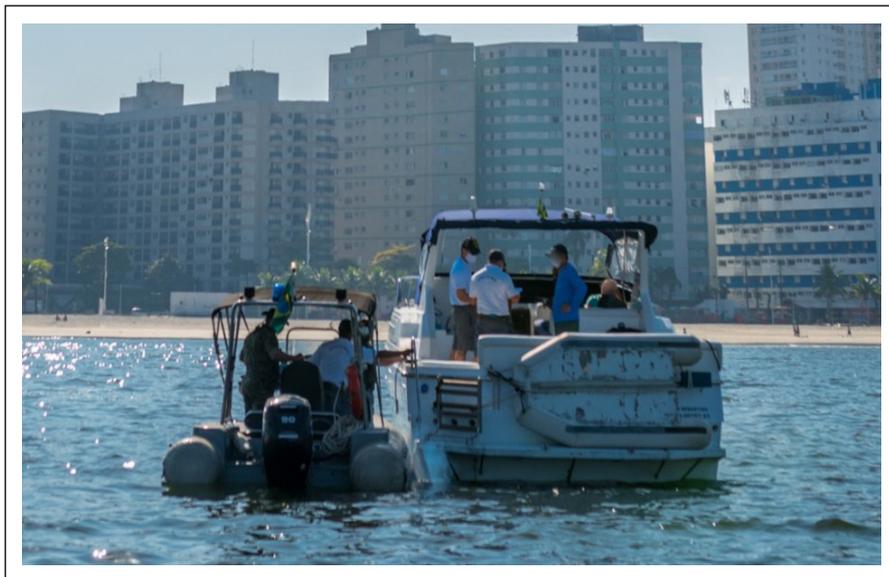
Permanece em andamento a Operação Verão, campanha iniciada em novembro de 2019. A Operação tem o objetivo de promover, antes e durante sua realização, ações educativas e de orientação sobre segurança da navegação, salvaguarda da vida humana no mar e prevenção da poluição hídrica, em marinas, iates clubes, colônias de pesca e outros locais de concentração do público-alvo.

empregados, de modo a verificar as condições gerais das embarcações, a habilitação dos condutores e da tripulação, o seu material de salvatagem e do eventual excesso de lotação da embarcação, entre outros aspectos necessários a uma condução segura.

A maior parte do Brasil teve a Operação Verão realizada entre os meses de dezembro e março, em suas respectivas áreas de jurisdição.

A fiscalização do tráfego aquaviário é intensificada nas áreas de maior concentração de embarcações em todo o País, com o objetivo de minimizar a possibilidade de ocorrência de acidentes no litoral, rios e lagos. Por meio de ações de Inspeção Naval, equipes e o maior número possível de meios são

▶ Abordagem à embarcação para conferência de documentação e material de salvatagem





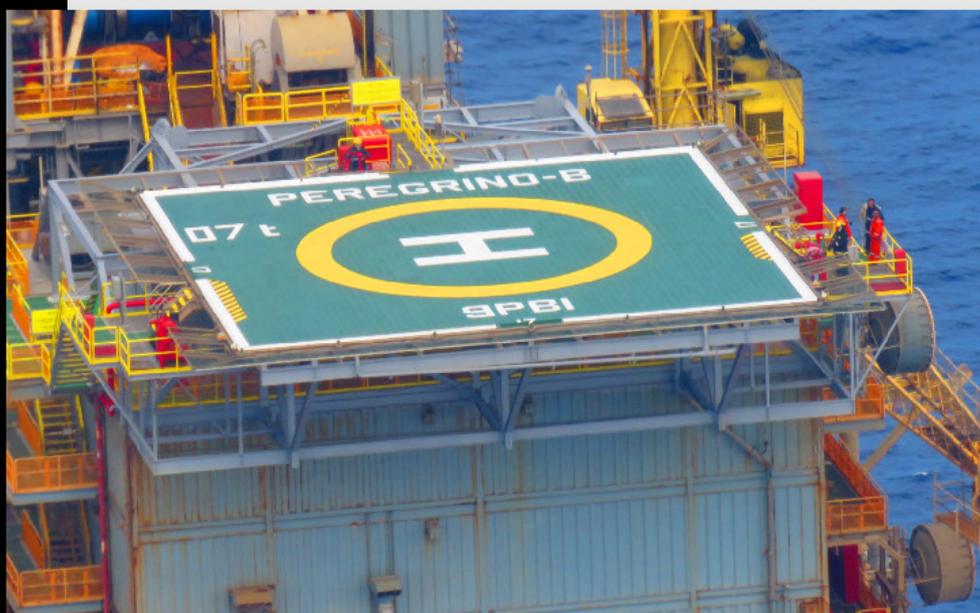
# A DPC na segurança das operações aéreas na Amazônia Azul

Devido às longas distâncias existentes na nossa Amazônia Azul, os helideques são fundamentais por tornar o emprego de helicópteros como o meio mais eficaz para fazer a ligação de terra com o mar com a rapidez exigida no cenário atual, transportando pessoal ou carga.

Em cumprimento as atribuições da Autoridade Marítima, a DPC é a responsável pela certificação dos helideques instalados em embarcações e plataformas marítimas fixas, para posterior registro pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

Através da Norma da Autoridade Marítima, NORMAM-27/DPC, são estipulados os requisitos para certificação dos helideques visando aumentar a segurança durante as operações aéreas nas unidades existentes em nossas águas e obter uma harmonização com as legislações internacionais correlatas.

Helideques são necessários para encurtar as distâncias entre a terra e o mar.





Anualmente, são feitas atualizações para aprimorar os requisitos para esta certificação, tais mudanças incluem parâmetros decorrentes de novas demandas julgadas pertinentes, em consonância com as boas práticas internacionais e ouvida a comunidade marítima.

Além disto, a DPC certifica e audita as empresas que ministram o Curso de Manobra e Combate a Incêndio de Aviação (MCIA). O Agente de Lançamento e Pouso de Helicóptero (ALPH), o Assistente de helideque (AHD) e os Bombeiros de Aviação (BOMBAV) têm seus desempenhos avaliados por ocasião das vistorias, assim como o Radioperador de Plataforma Marítima (RPM) e a tripulação da embarcação de resgate.

Obs.:

1) Embarcação - é qualquer construção, inclusive as plataformas marítimas flutuantes e, quando rebocadas, as fixas, suscetível de selo como ver na água, empregada diretamente nas atividades de prospecção, extração, produção e/ou armazenagem de petróleo e gás.

2) Plataforma Marítima Fixa - é uma construção fixada de forma permanente ao fundo do mar ou em águas interiores, destinada às atividades de prospecção e extração de petróleo e de gás. ✱



Para mais informações acesse o site [www.marinha.mil.br/dpc/](http://www.marinha.mil.br/dpc/)

# DPC tem novo Diretor

Representante da Autoridade Marítima para a segurança do tráfego aquaviário, Ensino Profissional Marítimo e prevenção da poluição hídrica, a Diretoria de Portos e Costas (DPC) da Marinha do Brasil tem um novo diretor. Assumiu o cargo o Vice-Almirante Alexandre Cursino de Oliveira, recém-promovido ao posto.

O Vice-Almirante Alexandre Cursino de Oliveira tem 54 anos e é natural do Estado do Rio

Janeiro. Ele estava no cargo de Diretor de Aeronáutica da Marinha e tem longa carreira na instituição, tendo sido declarado Guarda-Marinha em 1987.

Após a formação na Escola Naval, fez o Curso de Aperfeiçoamento de Aviação para Oficiais, tendo 2.434,6 horas de voo. Tem MBA em Gestão Empresarial pelo Coppead/UFRJ e em Política e Defesa pelo Ibmec, além de ser diplomado em História pela Universidade de

Brasília e possuir outros cursos na Escola de Guerra Naval, na Comissão Nacional de Energia Nuclear e na Escola Superior de Guerra.

A cerimônia de transmissão de cargo foi realizada, no dia 17 de abril, de forma restrita, e contou com a presença do Diretor-Geral de Navegação, Almirante de Esquadra Marcelo Francisco Campos, ao qual a DPC é subordinada. ✨



◀ Diretor-Geral de Navegação, AE Campos, ladeado pelos VA Cursino e VA Roberto

# DPC recebe prêmio do Programa Netuno

No 2º semestre de 2019, a DPC foi agraciada pela Diretoria de Administração da Marinha (DAdM) com o Prêmio do Programa Netuno na Categoria Especial por suas práticas de gestão em diversas áreas de atuação. A solenidade de premiação foi realizada durante o VII Simpósio de Práticas de Gestão, no auditório do Museu do Amanhã, no Rio de Janeiro. Na ocasião, outras Organizações Militares (OM) da Marinha também foram premiadas.

O Prêmio do Programa Netuno na Categoria Especial visa destacar as OM que apresentaram excelência na aplicação da Gestão de Riscos, ou em procedimento ou conjunto de procedimentos administrativos de caráter inovador na aplicação dos conceitos preconizados na excelência da gestão. O prêmio foi um reconhecimento pelo desempenho institucional da Diretoria baseado na utilização de ferramentas gerenciais, com destaque para o tema: melhoria da qualidade dos Inquéritos Administrativos Sobre Acidentes e Fatos da Navegação (IAFN). ☀



▲  
Comandante da Marinha, Alte.  
Esq. Ilques, entrega certificado  
ao Vice-Diretor da DPC, CF Pita

## Sobena debate descomissionamento de plataformas e desmonte de navios

A Sociedade Brasileira de Engenharia Naval (Sobena), em parceria com a Coppe/UFRJ, realizou, no dia 17 de julho, no Rio de Janeiro, o 3º Seminário sobre Descomissionamento de Plataformas e Desmonte de Navios.

As palestras do evento contaram com especialistas brasileiros e estrangeiros, que debateram temas regulatórios e ambientais, além de trazer cases de técnicas experimentadas em outros mercados pelo mundo.

Foram abordados temas relacionados a regulamentações e convenções internacionais sobre desmonte de navios, reciclagem sustentável das embarcações e certificações para estaleiros especializados no desmantelamento. Participaram do evento representantes do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) e da Comissão Nacional de Energia Nuclear (CNEN). Peter Koller, da comissão europeia, falou sobre as normas de reciclagem de navios utilizadas em países da Europa.

Representantes da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), Ibama e da Marinha também palestraram sobre os avanços e desafios das políticas regulatórias para descomissionamento de plataformas no Brasil, além de temas como estratégias de gestão para redução de custos e sistemas de contenção de incrustação de corais. ☀

Fonte: Portos e Navios

# *Marinha e Companhia Docas do Rio de Janeiro promovem ações para melhorar o Tráfego Marítimo*

Um grupo de trabalho (GT), formado por representantes da Marinha do Brasil, da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), da Praticagem e das empresas arrendatárias dos terminais contêineres do Porto do Rio de Janeiro, estiveram reunidos, no dia 03 de julho, na sede da CDRJ. O objetivo foi prosseguir com os estudos dos projetos que visam melhorar a eficiência da navegação nos canais de acesso ao porto e ampliar os sistemas de monitoramento do tráfego aquaviário da Baía de Guanabara.

Na ocasião, o grupo discutiu dois projetos: a condução dos testes para homologação do software de calado dinâmico ReDRAFT, desenvolvido pela empresa Argonáutica, bem como a sinalização náutica e balizamento dos canais de acesso

de Cotunduba e da Barra Grande, cujo projeto será desenvolvido pela empresa Precursore, e que deverá contar com corridas de simulação a serem realizadas no Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias (INPH).

O presidente da CDRJ, Francisco Antonio de Magalhães Laranjeira, fez a abertura do encontro, conduzido pelo gestor de VTMS (Vessel Traffic Management Information System) do Porto do Rio de Janeiro, Marcelo Santiago Villas-Bôas.

O Gestor do VTMS aproveitou a oportunidade e apresentou aos membros do GT o andamento do projeto de implantação do VTMS no Porto do Rio de Janeiro e que irá ampliar o sistema de monitoramento das embarcações em toda a

área de interesse da Baía de Guanabara por meio de investimentos em infraestrutura que envolverá um centro de controle operacional e modernos equipamentos tais como estações remotas (radares, sensores e marégrafos), boias meteo-oceanográficas e câmeras de longo alcance, entre outros.

Já o projeto de sinalização náutica (presencial e virtual) apresentado prevê a inclusão de transeptores AIS AtoN nas boias hoje existentes e acrescentar novas boias com o mesmo dispositivo. O objetivo é promover uma navegação segura e eficiente das embarcações nos canais de acesso ao porto, agregando inovação tecnológica com redução de custos para implantação e manutenção. ☼

Fonte: CDRJ



▲  
*Marinha do Brasil, Cia Docas do Rio de Janeiro e Praticagem se reúnem em prol de projetos de melhoria da Segurança da Navegação.*

# Marinha realiza seminário nacional que debate navegação em lama fluida



◀ Comandante da Marinha e autoridades civis e militares em seminário no Amapá

O Comandante da Marinha ressaltou a importância de fomentar e difundir a aplicabilidade da lama fluida. “Esse trabalho é importante para ampliar a capacidade de transporte dos nossos navios mercantes. Nossa meta é aumentar o calado dos navios que passam pela Barra Norte, no rio Amazonas, e permitir que a economia se desenvolva nessa região com maior intensidade”, disse.

O Comandante do 4º Distrito Naval destacou que os estudos sobre o Arco Lamoso vão trazer uma dinâmica maior, considerando a possibilidade dos navios trafegarem com maiores calados, respeitando sempre os requisitos de segurança. “Lembrando que cada centímetro de aumento de calado no navio representa toneladas e toneladas da matéria exportada. E isso traz um diferencial muito grande na exportação em termos de redução de custo. Esse debate é muito importante para nossa economia, prevendo a criação de empregos e arrecadação de impostos”, disse. ✨

Com o objetivo de debater e aprofundar os conhecimentos sobre a viabilidade da navegação em lama fluida na Amazônia, a Marinha do Brasil, por meio da Diretoria de Portos e Costas e do Comando do 4º Distrito Naval (Com4ºDN), realizou, no 2º semestre de 2019, em Macapá-AP, o Seminário “Aspectos Gerais da Navegação em Lama Fluida e sua Aplicabilidade no Arco Lamoso da Barra Norte do Rio Amazonas”.

O evento contou com a presença do Comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Ilques Barbosa Junior; do Presidente do Senado Federal, Senador Davi Alcolumbre; do Governador do Estado do Amapá, Waldez Góes; do Senador da República Randolfe Rodrigues; do Comandante de Operações Navais e Diretor-Geral de Navegação, Almirante de Esquadra Leonardo Puntel; do Diretor de Hidrografia e Navegação, Vice-Almirante Antônio Fernando Garcez Faria; do Diretor

de Portos e Costas, Vice-Almirante Roberto Gondim da Cunha; do Comandante do 4º Distrito Naval, Vice-Almirante Newton de Almeida Costa Neto; do Deputado Federal André Abdon, líder da bancada federal do Amapá no Congresso Nacional; e outras autoridades dos poderes Executivo, Legislativo e Judiciário e do Ministério Público.

Durante o evento foram debatidas questões importantes sobre o assunto, destacando-se: os aspectos técnicos e legais da aplicabilidade da navegação em lama fluida; perspectivas de incremento da navegação na Barra Norte e o ganho econômico decorrente e emprego de simuladores para verificação de navegação em lama fluida.

▶ Participantes aprofundaram debates e conhecimentos sobre navegação em lama fluida



# Marinha do Brasil celebra o Dia Marítimo Mundial



No dia 26 de setembro, a Marinha do Brasil realizou, no Rio de Janeiro, cerimônia alusiva ao Dia Marítimo Mundial. Em sua 41ª edição, a data é comemorada todos os anos pela Organização Marítima Internacional (IMO) para destacar a importância do transporte marítimo seguro, ambientalmente correto, eficiente e sustentável. Promovida pela Diretoria de Portos e Costas (DPC), a solenidade foi presidida pelo Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante de Esquadra Celso Luiz Nazareth, representando a Autoridade Marítima Brasileira, Almirante de Esquadra Ilques Barbosa Junior, e contou também com as presenças do ex-Ministro da Marinha, Almirante de Esquadra Mauro César Rodrigues Pereira, do ex-Comandante da Marinha, Almi-

rante de Esquadra Julio Soares de Moura Neto, além de membros do Almirantado, de ex-Representantes do Brasil junto à Organização Marítima Internacional, de representantes da comunidade marítima, da Sociedade Amigos da Marinha (Soamar), de empresas de navegação e dos sindicatos ligados à atividade.

A edição 2019 do Dia Marítimo Mundial teve como tema o empoderamento da mulher na comunidade marítima. Em mensagem divulgada pela IMO, o Secretário-Geral da Organização, Kitack Lim, destacou a capacitação das mulheres, não é apenas como uma ideia ou um conceito, mas uma necessidade que requer ação forte e positiva para abordar barreiras estruturais, institucionais e cultu-

*Cerimônia cívico-militar reuniu diversas autoridades no Comando do 1º Distrito Naval*

rais profundamente arraigadas. E acrescentou que a igualdade de gênero tem sido reconhecida como uma das principais plataformas nas quais as pessoas podem construir um futuro sustentável.

Durante a cerimônia, o Diretor de Portos e Costas, Vice-Almirante Roberto Gondim Carneiro da Cunha relembrou a reflexão do tema trazido pela IMO, afirmando que setor marítimo precisa de todos, mulheres e homens, para trabalhar e enfrentar os desafios do transporte global de forma eficiente, segura e limpa. “Para colocar isto em prática, são necessárias administrações marítimas que valorizem verdadeiramente as mulheres e que ofereçam ambien-



tes de trabalho igualmente seguros, protegidos e que incentivem a entrada dos jovens neste mercado”, frisou o DPC em seu pronunciamento.

O Vice-Almirante Roberto destacou, ainda, a resiliência de nossa Marinha Mercante, que pulsa e se articula a fim de alcançar a retomada de toda sua capacidade e robustez. Por fim, homenageou e reconheceu todas as mulheres e homens, embarcados ou em terra, que acreditam e doam-se, diariamente, em prol das Atividades Marítimas do nosso país.

## Homenagens

Durante o evento, foi realizada uma homenagem ao Capitão de Longo Curso (CLC) Renato Ramos Diniz, agraciado com o Distintivo de Comodoro, por sua trajetória de êxito no comando de navios mercantes. As homenagens se estenderam ainda a dezenas de Aquaviários da Marinha Mercante brasileira, Oficiais e Subalternos, que se destacaram pela exemplar dedicação a profissão, sendo reverenciados e agraciados com a Medalha “Mérito Marítimo”.

A cerimônia contou também com a entrega do Prêmio DPC de Qualidade, um reconhecimento às Organizações Militares que se destacaram na avaliação anual de atendimento ao público e de prestação de serviços nas áreas de Segurança do Tráfego Aquaviário (STA) e Ensino Profissional Marítimo (EPM), além de ser um incentivo às Capitânicas, Delegacias e Agências que tanto contribuem para honrar o compromisso com a segurança da navegação, a prevenção da poluição hídrica e a salva-



guarda da vida humana nos mares e hidrovias interiores. As Organizações Militares vencedoras nas suas respectivas categorias foram: Capitania dos Portos do Paraná, do 8º Distrito Naval; Delegacia da Capitania dos Portos em Angra dos Reis, do 1º Distrito Naval; e Agência Fluvial de Porto Murinho, do 6º Distrito Naval.

Por fim, Aquaviárias de destaque na profissão receberam da WISTA Brazil (Women’s International Shipping & Trading Association) dis-

*A Cerimônia teve como tema o “Empoderamento da Mulher na Comunidade Marítima”*



▲ *Almirante de Esquadra Campos (DGN) entrega o distintivo de Comodoro ao Capitão de Longo Curso Renato Ramos Diniz*

tintivos em reconhecimento por terem conquistado as mais altas categorias dos Grupos de Marítimos e de Fluviários na Marinha Mercante brasileira.

Além da cerimônia realizada no Com1DN, o Dia Marítimo Mundial também foi celebrado em outras Organizações Militares da Marinha do Brasil, como o Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (CIABA), em Belém (PA), e em diversas Capitânicas dos Portos espalhadas pelo País. ☼



# *NORMAM-21/DPC é aprimorada e ganha Quadro de Distintivos*

No segundo semestre de 2019, a DPC concluiu o processo da 1ª Revisão das Normas da Autoridade Marítima para o Uso de Uniformes na Marinha Mercante Nacional, a NORMAM-21/DPC.

Um dos destaques do processo de aprimoramento da NORMAM foi a inclusão de um quadro-resumo com todas as insígnias e distintivos utilizadas pelos profissionais do mar. Antes, essas informações encontravam-se espalhadas ao longo das quase cem páginas do documento. Com a revisão, todas estas informações foram compiladas de modo visualmente organizado e didático em um mesmo local, o que otimizou e facilitou o dia a dia de todos aqueles que necessitam, constantemente, recorrer às orientações da NORMAM-21/DPC.

Além de acertos realizados na numeração das páginas, diversas atualizações foram feitas no texto da Norma que, por exemplo, ainda citava a classificação de “graduado”, termo que constava no antigo Regulamento para o Tráfego Marítimo (RTM), e que veio a ser substituído pela “Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário”, a LESTA, em 1997, e pelo seu Regulamento, no ano seguinte. ✨

## *OFICIAIS DE MÁQUINA E DE NÁUTICA*

A atualização da norma também trouxe uma inovação nos uniformes dos Praticantes de Oficial de Máquinas e de Náutica: junto ao já existente distintivo de seção, houve a inclusão de um galão fino, bordado em fio dourado nos punhos e, em metal dourado, nas platinas dos Praticantes.

Já para os Oficiais de Máquinas e de Náutica a revisão da NORMAM-21/DPC trouxe dois novos distintivos para aqueles que realizarem seus respectivos cursos de aperfeiçoamento, o APNT - Curso de Aperfeiçoamento para Oficial de Náutica - e o APMA - Curso de Aperfeiçoamento para Oficial de Máquina para estes Oficiais, conforme consta no Anexo E da NORMAM-21/DPC.

### *Curso de Aperfeiçoamento para Oficiais de Náutica (APNT)*



### *Curso de Aperfeiçoamento para Oficiais de Máquinas (APMA)*



# Categorias de Aquaviários e Amadores

## Aquaviários

### 1º Grupo - Marítimos

ALUNOS DAS ESCOLAS DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE		OFICIAIS			
 ALUNO DO 1º ANO	<b>SEÇÃO DE CONVÉS</b>  ALUNO DO 2º ANO DE NÁUTICA / ALUNO DO 3º ANO DE NÁUTICA	<b>SEÇÃO DE CONVÉS</b>  PRATICANTE DE OFICIAL DE NÁUTICA / 2º OFICIAL DE NÁUTICA / 1º OFICIAL DE NÁUTICA / CAPITÃO DE CABOTAGEM / CAPITÃO DE LONGO CURSO			
	<b>SEÇÃO DE MÁQUINAS</b>  ALUNO DO 2º ANO DE MÁQUINAS / ALUNO DO 3º ANO DE MÁQUINAS	<b>SEÇÃO DE MÁQUINAS</b>  PRATICANTE DE OFICIAL DE MÁQUINAS / 2º OFICIAL DE MÁQUINAS / 1º OFICIAL DE MÁQUINAS / OFICIAL SUPERIOR DE MÁQUINAS			
SUBALTERNOS					
<b>SEÇÃO DE CÂMARA</b>  TAREFA / COZINHEIRO	<b>SEÇÃO DE SAÚDE</b>  AUXILIAR DE SAÚDE / ENFERMEIRO	<b>SEÇÃO DE MÁQUINAS</b>  MARINHEIRO AUXILIAR DE MÁQUINAS / MOÇO DE MÁQUINAS / MARINHEIRO DE MÁQUINAS / ELETRICISTA / CONDUTOR DE MÁQUINA		<b>SEÇÃO DE CONVÉS</b>  MARINHEIRO AUXILIAR DE CONVÉS / MOÇO DE CONVÉS / MARINHEIRO DE CONVÉS / CONTRAMESTRE / MESTRE DE CABOTAGEM	

### 2º Grupo - Fluviários

SUBALTERNOS		OFICIAIS		SUBALTERNOS		OFICIAIS	
<b>SEÇÃO DE MÁQUINAS</b>  MARINHEIRO FLUVIAL AUXILIAR DE MÁQUINAS / MARINHEIRO FLUVIAL DE MÁQUINAS / CONDUTOR DE MÁQUINAS - MOTORISTA FLUVIAL / SUPERVISOR DE MÁQUINAS - MOTORISTA FLUVIAL				<b>SEÇÃO DE CONVÉS</b>  MARINHEIRO FLUVIAL AUXILIAR DE CONVÉS / MARINHEIRO FLUVIAL DE CONVÉS / CONTRAMESTRE FLUVIAL / MESTRE FLUVIAL / PILOTO FLUVIAL / CAPITÃO FLUVIAL			

### 3º Grupo - Pescadores

SUBALTERNOS			SUBALTERNOS				
<b>SEÇÃO DE MÁQUINAS</b>  APRENDIZ DE MOTORISTA / MOTORISTA DE PESCA / CONDUTOR DE MOTORISTA DE PESCA			<b>SEÇÃO DE CONVÉS</b>  APRENDIZ DE PESCA / PESCADOR PROFISSIONAL / PESCADOR PROFISSIONAL ESPECIALIZADO / CONTRAMESTRE DE PESCA NA NAVEGAÇÃO INTERIOR / ESTRÃO DE PESCA NA NAVEGAÇÃO EXTERIOR / PILOTO DE PESCA DE ALTO MAR				

### 4º Grupo - Mergulhadores

SUBALTERNOS	
 MERGULHADOR QUE OPERA COM AR COMPRIMIDO	 MERGULHADOR DE CORDEIRA COM MISTURA GASOSA ARTIFICIAL

### 5º Grupo - Práticos

OFICIAIS	
 PRATICANTE DE PRÁTICO	 PRÁTICO

### 6º Grupo - Agentes de Manobra e Docagem

OFICIAIS
 AGENTE DE MANOBRAS E DOCAGEM

## Amadores



# *Tribunal Marítimo: Inovação expande atuação da Corte Marítima brasileira mesmo em meio à Pandemia*

Fachada do Tribunal Marítimo



criação de um Tribunal Marítimo Administrativo foi o incidente ocorrido no fim da tarde do dia 24 de outubro de 1930. O comandante do Navio alemão “BADEN”, em escala no Rio de Janeiro, decidiu prosseguir viagem para o sul, sem autorização para sair da baía da Guanabara. Ignorando os avisos dados pela Fortaleza de Santa Cruz, continuou sua navegação irregular para fora da barra. Foi quando o Forte de Vigia (atual Fortaleza Duque de Caxias, também conhecida como Forte do Leme), recebeu ordem para abrir fogo sobre o Navio, o que ocasionou 22 mortes e 55 feridos. À época, como não existia uma Corte no Brasil para julgar acidentes dessa natureza, o processo foi julgado pelo Tribunal Marítimo de Hamburgo, na Alemanha, que concluiu pela precipitação do Comandante do navio, bem como pela negligência de nossas fortalezas que bombardearam o “BADEN”. No Brasil, houve apenas um inquérito administrativo. O caso rendeu muitos comentários nos principais jornais da capital, além de grande repercussão internacional. Tais fatos originaram a previsão da criação de seis Tribunais Marítimos Administrativos no Brasil, sendo, posteriormente, instituído apenas um, no Rio de Janeiro.

Desde sua criação, há 86 anos, o Tribunal Marítimo está situado numa imponente edificação do século XIX. Por meio de meticulosa e permanente manutenção, estão preservadas a arquitetura e a fachada de características neoclássicas dessa histórica construção, datada de 1851. A sua harmonização com o Corredor Cultural do centro da cidade do Rio de Janeiro, após a recente reestruturação da região, passou a realçar ainda mais a beleza arquitetônica do prédio. O atrativo patrimonial se junta ao tecnicismo e à resiliência de sua tripulação para encontrar no momento de crise oportunidades de aprimoramento.

## *História*

No início da década de 1930, o crescente aumento de acidentes da navegação em águas brasileiras evidenciava a necessidade de se criar no Brasil um órgão técnico, para avaliação das causas e circunstâncias dos acidentes de embarcações nacionais – onde quer que estejam – e estrangeiras, quando em águas jurisdicionais brasileiras, de maneira não ficar à mercê das decisões dos tribunais marítimos estrangeiros. Havia, portanto, uma questão de soberania em pauta.

O fato de maior peso para a

O terreno e a edificação que sempre

abrigaram o Tribunal Marítimo eram pertencentes à família Maxwell Rudge desde a construção do prédio, em 1851. Foi também sede da antiga Alfândega, ente 1894 e 1915. Depois, pertenceu ao Lloyd Brasileiro, até que, em 1921, foi ocupado pela Marinha, recebendo primeiramente a antiga Capitania dos Portos do Rio de Janeiro. Em 1923 houve registro do prédio ter abrigado a etão Inspetoria de Portos e Costas, que em dezembro desse mesmo ano passou a se denominar Diretora de Portos e Costas.

Criado pelo Decreto nº 24.585, de 5 de julho de 1934, o Tribunal Marítimo é um órgão autônomo - característica imprescindível para o exercício de sua função administrativa-judicante - com jurisdição em todo o território nacional. É auxiliar do Poder Judiciário, em face da expertise de seu Colegiado multidisciplinar, sendo os Acórdãos prolatados pela Corte Marítima utilizados nos processos que tramitam nos diversos tribunais e varas do país. Vinculado ao Poder Executivo através da Marinha do Brasil, o TM é regido pela Lei n.º 2.180, de 5 de fevereiro de 1954.

O Tribunal Marítimo tem como atribuições julgar os acidentes e fatos da navegação marítima, fluvial e lacustre, e, ainda, a concessão de: Registro da Propriedade Marítima, Registro de Armadores de navios brasileiros, Registro Especial Brasileiro (REB) e dos ônus que incidem sobre as embarcações nacionais.

Tamanha é a importância das decisões do Tribunal que o novo Código de Processo Civil, em seu art. 313, inciso VII, determina a

suspensão do processo quando se discutir em juízo questão decorrente de acidentes e fatos da navegação de competência do Tribunal Marítimo.

Por lei, a Corte do mar exerce jurisdição sobre todas as embarcações ou a elas equiparadas com bandeira brasileira e sobre todos os marítimos brasileiros, no Brasil ou em qualquer mar ou via navegável estrangeira ou internacional; sobre qualquer navio ou marítimo estrangeiros, sobre proprietários, armadores, afretadores e demais pessoas, de qualquer nacionalidade nas águas jurisdicionais brasileiras, assim como ilhas artificiais e instalações, sempre respeitando os acordos firmados pelo Brasil e as normas de Direito Internacional.

O primeiro juiz-presidente do Tribunal Marítimo foi o Almirante Adalberto Nunes, que presidiu a Corte Marítima de 20/02/1935 a 19/07/1935. A Biblioteca do Tribunal Marítimo - única especializada em Direito Marítimo do país - leva o nome do nosso primeiro Presidente.

Atualmente a Presidência do Tribunal está a cargo do Vice-Almirante Wilson Pereira de Lima Filho, que assumiu o cargo em 30/07/2018 e acabou de ser reconduzido por mais dois anos de mandato, a partir de 1º de agosto de 2020.

## *Pandemia x TM*

Diante da pandemia causada pela Covid-19, num cenário completamente inusitado, obscuro e desafiador para a humanidade, a Corte do Mar brasileira seguiu firme



▲  
VA (RM1) Lima Filho,  
Presidente do  
Tribunal Marítimo

na sua missão, fruto da dedicação de seus militares e servidores civis e do direcionamento do Presidente, que em nenhum momento de descuidou da segurança de toda a tripulação.

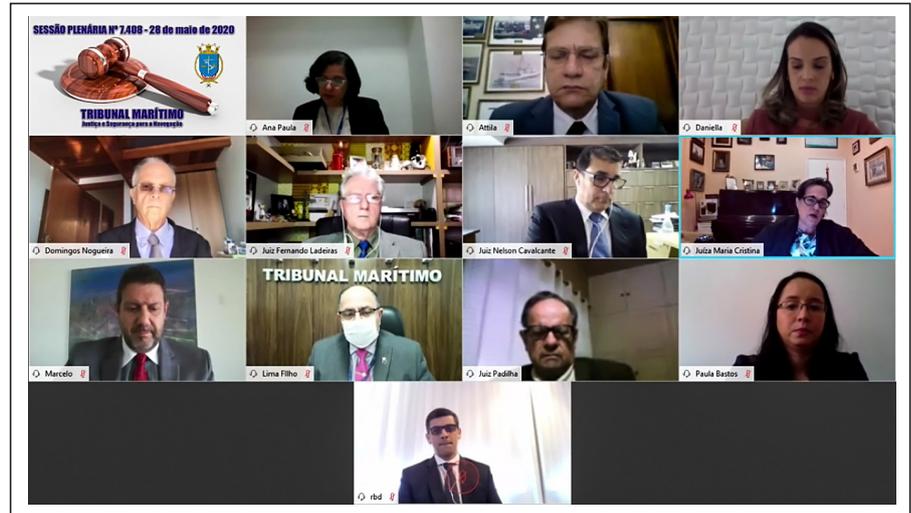
No dia 22 de abril, o TM realizou a primeira Sessão de Julgamento por videoconferência em seus 86 anos de história. A iniciativa pioneira teve o objetivo de dar continuidade aos julgamentos enquanto perdura o estado de emergência pela COVID-19. A realização desse tipo de julgamento foi estabelecido pela Portaria Nº 20, de 08 de abril de 2020. Tem sido mantidos pleno acesso e participação ao Representante da Procuradoria Especial da Marinha e aos advogados das partes. A publicidade da sessão foi garantida por sua transmissão ao vivo pelo canal do TM no Youtube. Aos advogados foi garantido o acesso ao ambiente virtual de transmissão para, remotamente, fazerem uso da palavra para a sustentação oral

Sessão virtual do ►  
Tribunal Marítimo

e para esclarecerem eventuais questões de fato. Alinhado com o Comando da Marinha e na esteira do Poder Judiciário, o TM não parou, apenas ajustou as velas e segue trabalhando em prol da justiça e segurança da navegação.

O juiz-Presidente, Vice-Almirante Lima Filho, descreve as ações da Corte diante do desafiante momento em que o planeta testemunha. “As medidas de isolamento social trouxeram a lume o quão imprescindíveis são as atividades marítimas para o país, as quais precisaram ser mantidas para propiciar a continuidade da cadeia logística, demonstrando, mais uma vez, o protagonismo do mar. A “navegação” da Corte Marítima também prosseguiu, mas foi necessário, entretanto adotar medidas inéditas. Foram elaborados, prontamente, estudos que culminaram na edição de atos normativos para realização de sessões virtuais, que estão sendo transmitidas em tempo real por meio do canal do TM no Youtube,” destaca.

Há quatro meses, desde o início do enfrentamento à Covid-19, foram definidas diversas ações para evitar o contágio da doença. Com os devidos ajustes, os processos internos estiveram em andamento e o Tribunal já realizou, 32 Sessões Plenárias por videoconferência, nas quais foram apreciadas 218 representações e julgados 281 processos entre os meses de abril e agosto.



O Tribunal Marítimo tem estabelecido medidas de transição para o Novo Normal. As Sessões de Julgamento presenciais na Corte Marítima passaram a ser realizadas de forma intercaladas com Sessões por videoconferência desde 13 de agosto. Neste dia, após procedimento realizado no plenário conforme o “Protocolo para Desinfecção de Organizações Militares contra a COVID-19, do CdefNBQR, - procedimento que foi realizado por uma equipe do TM devidamente paramentada e treinada - ocorreu a primeira sessão de julgamento presencial após o início da pandemia. Anteparas de acrílico entre estações de trabalho foram instaladas a fim de ampliar a segurança de militares e servidores civis.

Tem sido observados todos os protocolos sanitários de prevenção à Covid-19 estabelecidos pelo Ministério da Saúde, mantendo o compromisso de prover um ambiente de trabalho seguro. Quem chega ao Tribunal Marítimo passa por estações de aferição de temperatura, de descontaminação e higienização, por meio de totens

com álcool em gel 70° e tapetes sanitizantes. Não é permitido o ingresso daqueles que apresentem temperatura igual ou superior a 37,5°C. Além disso, tem sido mantida rigorosa higienização das instalações. O uso da máscara facial é obrigatório para visitantes e durante todo o expediente. Foram disponibilizadas instruções em todo o Tribunal para orientar sobre cuidados básicos para enfrentar a Covid-19, protegendo a si e ao próximo por meio de ações simples.

A qualidade dos serviços prestados ao longo dos anos rendeu ao Tribunal elevada reputação junto à Comunidade Marítima nacional e internacional. Assim, a única Corte Marítima do Brasil continuará a prestar, diuturnamente, seu relevante serviço no julgamento de acidentes e fatos da navegação e mantendo o Registro da Propriedade Marítima, trabalhando sempre pela justiça e segurança da navegação. ✨

pela CT (T) Lorena Fraga  
Costa Moulin

# *Novas áreas para o 'ship-to-ship': Operação inédita realizada com sucesso na Baía de Todos os Santos*

Dados da Diretoria de Portos e Costas (DPC) da Marinha apontam que as operações atracadas (double banking) de ship-to-ship (STS) em portos e terminais portuários nacionais foram as mais executadas em 2019, seguidas pelas operações em mar aberto e fundeadas. De acordo com a DPC, as operações em mar aberto ocorrem ainda de forma limitada, apenas na área autorizada da Baía de Santos. No entanto, o setor percebe movimentações para que áreas das costas do Espírito Santo e da Bahia incentivem esse tipo de operação, tendo em vista a expansão desse segmento de mercado em águas jurisdicionais brasileiras.

Em janeiro de 2020, foi realizada a primeira Operação Ship do Ship na Bahia, na Baía de Todos os Santos, em área de fundeio.

A Operação vai promover maior flexibilidade às operações comerciais da Petrobras e maior capacidade de transbordo de petróleo e derivados, reforçando a capacidade logística aos desafios que a companhia vislumbra para o futuro, bem como irá ampliar o potencial de geração de receita com exportação de produtos.

As operações foram inauguradas com transbordo de GLP. Em breve, essa capacidade estará disponível também para petróleo e óleo combustível. ✱



# Diretoria de Portos e Costas realiza ação solidária em meio à pandemia

Em meio ao isolamento social e às incertezas trazidas pela pandemia da nova COVID-19, instituições filantrópicas mantidas por doações e que se dedicam a cuidar de idosos, um dos grupos mais suscetível à doença, são umas das mais atingidas pelos infortúnios do momento: escassez de recursos, falta de voluntários, perda de pessoas, tudo isso faz com que a sobrevivência dessas entidades se torne cada vez mais difícil.

Felizmente, a história foi um pouco diferente para o Lar de Sarepta, instituição que abriga 34 idosos, no bairro do Catumbi, no Rio de Janeiro: Graças a uma campanha solidária promovida pela tripulação da Diretoria de Portos e Cos-

Conexões  
DPC



tas – o Projeto Conexões DPC –, cobertores, roupas de uso pessoal, alimentos não perecíveis, fraldas e absorventes foram arrecadados para a fundação.

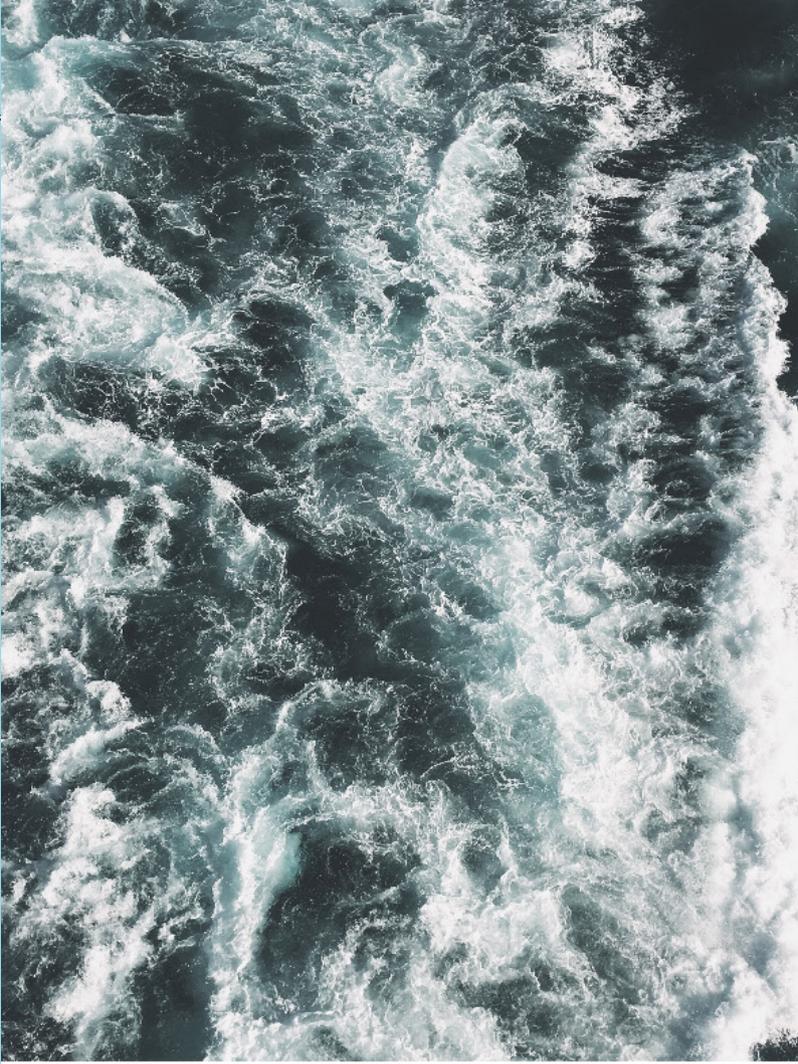
No dia 15 de junho, uma viatura com representação da DPC partiu da OM em direção ao Lar de Sarepta, levando recursos, solidariedade e alegria a cada um dos 34 residentes da Casa, que ficaram muito satisfeitos com a iniciativa. A Capitã-Tenente Débora testemunhou o sentimento de gratidão: “A ajuda de todos nesse momento é sempre bem-vinda, esses

donativos representam algo muito bom, surte um efeito positivo, em um momento difícil devido à perda de alguns idosos e familiares que têm tido dificuldades de colaborar conosco.”, - relata Valdimeia Silva Chaves, que juntamente com Mirze Araújo Silva e Luzia Cardoso Rocha, é responsável pela manutenção e administração da Casa.

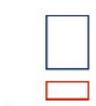
Com a sua primeira missão cumprida no Lar de Sarepta, o Projeto Conexões DPC segue a bordo, com a proposta de apoiar outras instituições, conectando recursos e esperança a quem mais precisa, aproximando e conectando uns aos outros nessa crescente rede de solidariedade. ✨



◀ Entrega dos donativos ao Lar de Sarepta



**Há 4 anos  
fomentando a  
diversidade e  
inclusão na  
indústria  
marítima.**



# Acordo entre Mercosul e UE prevê abertura da cabotagem



O acordo de livre comércio entre o Mercosul e a União Europeia (UE), firmado recentemente, prevê a participação de empresas de navegação dos dois blocos econômicos no transporte de contêineres vazios nas duas regiões. A partir da entrada em vigor do termo bilateral, empresas de navegação da UE poderão transportar equipamentos vazios entre países do Mercosul. Da mesma forma, empresas de navegação do Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai também poderão transportar contêineres vazios nos países do bloco europeu. Após 10 anos da efetivação do acordo, essa condição será estendida a contêineres cheios. Analistas estimam de dois a três anos para o acordo entrar vigor, já que ele passará por discussões internas nos governos envolvidos e precisará de uma série de aprovações e traduções dos textos para os países signatários.

Nesse contexto, a cabotagem nacional não será afetada num primeiro momento. A exceção é o transporte de contêineres vazios na chamada 'grande cabotagem', aquela que transporta cargas entre a costa brasileira, Uruguai e Argentina. A Associação Brasileira dos Armadores

de Cabotagem (Abac) espera que, nesse período de adaptação às condições do acordo, o governo avance no projeto que prevê aumentar a competitividade das empresas brasileiras de navegação. A avaliação do segmento é que o desafio está em retirar ineficiências de custos das EBNs para que essas empresas possam operar em patamares de custos semelhantes aos de empresas europeias e de outros continentes. "A verdadeira proteção é a que as empresas possam operar em condições isonômicas ao restante do mundo", ressaltou o presidente da Abac, Cléber Lucas.

Para dar mais competitividade às empresas brasileiras de navegação, a associação acredita que será necessário rever o atual marco regulatório. A Abac entende que foi dado um passo importante com as discussões sobre a medida provisória que visa estimular a cabotagem brasileira, o que pode melhorar as condições operacionais no Mercosul e fazer com que, no longo prazo, as EBNs possam ser competitivas no mercado internacional. Cléber compara que grandes armadores do longo curso em todo o mundo operam com bandeiras de

conveniência. As empresas europeias de navegação, cita, trafegam com algumas bandeiras em condições favoráveis em termos de custo. "Dependendo da eficácia dessas medidas é possível conseguir operar no longo curso", comentou o presidente da Abac.

O secretário de comércio exterior do Ministério da Economia, Lucas Ferraz, declarou que o governo acabou com a polêmica 'taxa de farol' paga pelos navios europeus desde 1808, quando Dom João VI abriu os portos brasileiros. "Vamos abrir o mercado para a navegação de cabotagem. Navios de bandeira europeia poderão competir com nossos navios em igualdade de condições. Isso era muito importante para a UE, que não abria mão do comércio marítimo. Estudos comprovam que o comércio marítimo no Mercosul é caríssimo porque é fechado à concorrência internacional", disse em entrevista ao O Globo publicada em 01 de julho. Ferraz foi o chefe da equipe brasileira que negociou acordo comercial em Bruxelas, na Bélgica, que foi firmado em 28 de junho. ✽

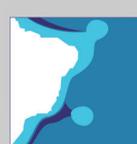
Fonte: Portos e Navios

# AMAZÔNIA AZUL

A AMAZÔNIA AZUL É FORMADA PELA SOMA DAS ÁREAS DA ZONA ECONÔMICA EXCLUSIVA E DA PLATAFORMA CONTINENTAL TOTALIZANDO QUASE 4,5 MILHÕES DE KM<sup>2</sup>.

ALGUNS OUTROS NÚMEROS DÃO A DIMENSÃO DA IMPORTÂNCIA DESSE TERRITÓRIO, QUE CONCENTRA 91% DO COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO E 85% DA PRODUÇÃO DO PETRÓLEO NACIONAL.

A PESCA, A NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM, O TURISMO MARÍTIMO, A EXPLORAÇÃO DE ENERGIA E A EXTRAÇÃO DE MINÉRIOS SÃO ALGUMAS DAS POTENCIALIDADES QUE JUSTIFICAM A PREOCUPAÇÃO DA MARINHA DO BRASIL COM A EXPLORAÇÃO E A PRESERVAÇÃO DESSE PATRIMÔNIO NACIONAL.



**AMAZÔNIA<sup>®</sup>  
AZUL**

**A ÚLTIMA FRONTEIRA**

# Marinha do Brasil inicia a implantação do e-Navigation

A Organização Marítima Internacional (IMO) define o e-Navigation (navegação aprimorada) como sendo a coleta, integração, intercâmbio, apresentação e análise harmonizada de informações náuticas, a bordo e em terra, por meios eletrônicos, com o propósito de aprimorar o controle e a segurança da navegação aquaviária de berço a berço e serviços portuários relacionados, bem como para o aumento da eficiência comercial marítima e a preservação do meio ambiente marinho.



▲  
Vessel Traffic Management Information System (VTMIS) - Sistema de Gerenciamento e Informação do Tráfego de Embarcações, em Vitória-ES

A implementação do e-Navigation impacta, a nível mundial, diversos setores que exercem suas atividades no ambiente marítimo, em águas interiores e dos respectivos portos. Da mesma forma que aeronaves e aeroportos se comunicam com rapidez e segurança, a implantação do e-Navigation permitirá a ampliação dessas capacidades para navios e os portos.

O e-Navigation não é um tipo de equipamento, mas sim um "conceito", que contempla uma ampla gama de sistemas e serviços de informação integrados e harmonizados, relacionados à segurança da navegação e aos serviços portuários. Atende as necessidades de usuários conhecidos e identificados, unificando equipamentos como o *Automatic Identification System* (AIS), *Electronic Chart Display System* (ECDIS), *Automatic RADAR Plotting Aid* (ARPA), Sistemas Integrados de Passadiço (IBS), Sistemas Integrados de Navegação (INS), *Long Range Identification and Tracking* (LRIT), bem como auxiliam na busca e no salvamento (SAR) e em situações de emergência de poluição marinha, permitindo o aprimoramento da Consciência Situacional Marítima e na tomada de decisão de comandantes no mar e autoridades portuárias em terra.

Após o cumprimento de uma sistemática própria da IMO, foram priorizadas cinco soluções para o e-Navigation, com base nas necessidades identificadas dos usuários:

S1: projeto de passadiço aperfeiçoado, harmonizado e funcional;

S2: padronização e automatização de relatórios;

S3: aprimoramento da confiabilidade, resiliência e integridade dos equipamentos do passadiço e informações de navegação;

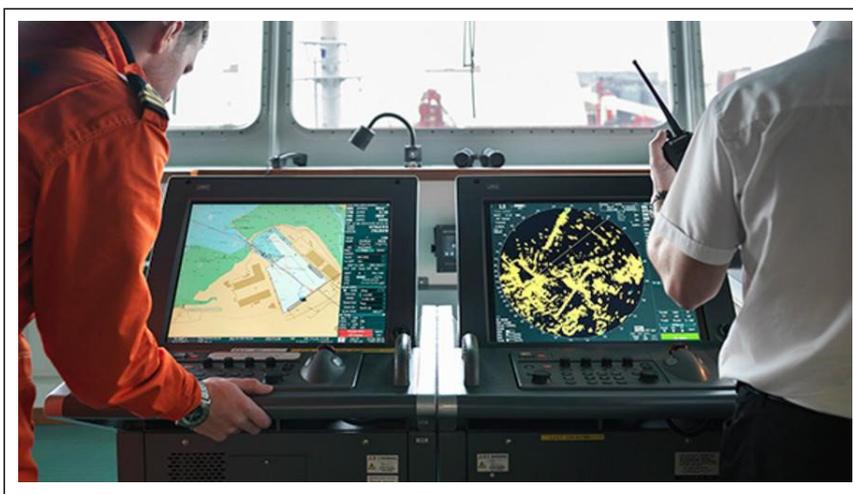
S4: integração e apresentação, em display, das informações recebidas via equipamentos de comunicações; e

S5: aperfeiçoamento das comunicações no portfólio dos serviços de VTS – Vessel Traffic Service (não limitado às estações VTS).

As soluções S2, S4 e S5 têm como foco a transferência automática de informações e dados entre todos os usuários, enquanto as soluções S1 e S3 promovem o uso funcional e prático de informações e dados a bordo.

As necessidades de harmonização e de padronização dos serviços portuários resultaram na elaboração do Portfólio de Serviços Marítimos (Maritime Service Portfolio - MSP), que categorizaram esses serviços por áreas geográficas, de modo a facilitar a determinação do tipo e da quantidade de informação a ser transmitida, considerando o sistema de comunicação empregado e a identificação das entidades ou organizações responsáveis pela disseminação da informação. Atualmente, 16 Serviços Marítimos (MS- Maritime Service) foram mapeados nesse Portfólio da IMO, mas esse número poderá ser alterado durante os estudos para a sua implantação.

A implantação do conceito em nível nacional deverá basear-se em um ambiente que proporcione a participação de outros parceiros, governamentais ou não, e a criação de uma Estrutura Comum de Dados Marítimos (CDMS) que deverá seguir as orientações de organismos internacionais, em concordância com a legislação nacional. A comunidade marítima brasileira e os organismos de normatização e



▲  
*Electronic Chart Display and Information System (ECDIS) a bordo de navio*

fiscalização da atividade marítima deverão estar preparados para participar dessa evolução.

No âmbito da Autoridade Marítima (AM), a Diretoria-Geral de Navegação (DGN) é a responsável pela implementação desse conceito, o qual está centrado nas necessidades dos usuários da navegação marítima, visando à eficiente transferência de informações e dados marítimos entre todos os usuários (navio-navio, navio-porto, porto-navio e porto-porto), por meio de um Portal. Será necessário que as ferramentas utilizadas atualmente sejam aprimoradas, facilitando o acesso pelos usuários e, principalmente, garantindo a segurança digital e a integração das diversas agências, que necessitará de eficaz infraestrutura de tecnologia da informação e comunicação.

A Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), organização militar

subordinada à DGN, será demandada em aperfeiçoamentos para os seus produtos e serviços, de forma a atender as demandas quanto ao aprimoramento da posição, por meio da transmissão das correções diferenciais (DGNSS), e a produção e disseminação de informação meteorológica, cartas e publicações náuticas eletrônicas.

A evolução do processo de navegação tradicional para o e-Navigation promoverá ganho em segurança, produtividade e eficiência, onde o elemento humano continuará sendo essencial nesse processo e a sua formação e treinamento serão fundamentais para a implementação desse novo conceito. A Diretoria de Portos e Costas (DPC), outra organização militar subordinada à DGN, deverá capacitar nossos profissionais, de bordo e de terra, para utilizar as ferramentas que contribuirão para o aperfeiçoamento da Segurança da Navegação.



◀ *Escolas de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (EFOMM)*

Cumprindo orientações da IMO, a iniciativa da implementação do conceito e-Navigation pela Autoridade Marítima e, posteriormente, a sua adoção em âmbito nacional, gera expectativas de grandes melhorias para a Segurança da Navegação e integração com os sistemas de gestão utilizados no âmbito da Autoridade Portuária e da CONAPORTOS, para a proteção da nossa Amazônia Azul. Essas expectativas refletirão na proteção do meio ambiente e no incremento da economia do mar, com aumento significativo da eficiência comercial marítima, reduzindo-se os riscos de colisão, encalhe dos navios, custos com seguros, bem como de emissões de gases poluentes por conta da indicação de uso de melhores rotas e velocidades, além do ostensivo monitoramento do tráfego mercante, contribuindo para o Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz) empregado pela MB. ☼

Órgãos como a ANVISA, a Receita Federal, a Polícia Federal, as Autoridades Portuárias, dentre outros, provedores de serviços e produtos dentro dos 16 Serviços Marítimos (MS) atualmente previstos, deverão também adotar estratégias para essa nova realidade. A Marinha está elaborando a sua estratégia de implantação do e-Navigation e irá apresentar em breve a esses órgãos a sua proposta para discussão.

As atividades de cooperação regionais e técnicas vêm sendo realizadas em várias partes do mundo com objetivo de promover e fornecer informações sobre a forma de implementação e desenvolvimento do e-Navigation. Nesse sentido, vislumbra-se a importância do

Brasil na coordenação da implantação desse conceito no âmbito da América do Sul, sendo de grande relevância para a segurança da navegação nas águas do Atlântico Sul.

Na área econômica, abrem-se perspectivas para a comercialização de produtos desenvolvidos especificamente para atender ao conceito do e-Navigation, sendo uma ótima oportunidade para a Base Industrial brasileira.



▶ *Operação no porto realizada pela Polícia e Receita Federal*

# Conjunto de empresas desenvolvem o primeiro navio a GNL de 220 mil m<sup>3</sup>

Seis empresas chinesas e a Lloyd's Register (LR) assinaram um acordo para projetar e desenvolver o primeiro navio gaseiro de 220 mil metros cúbicos com um sistema de contenção de membrana GTT Mark III.

As empresas chinesas incluem a Cosco Shipping LNG Investment (Xangai) Co., Cosco Shipping Heavy Industry, Jiangnan Shipyard, Marine Design e Research Institute da China (Maric), Shanghai Ship e Shipping Research Institute (SSS-RI) e China Classification Society (CCS).

As sete partes definirão as especificações técnicas do navio e o arranjo geral dos principais sistemas para levar em consideração os requisitos de rota e capacidade.

Zhu Jianzhang, vice-presidente da Maric, disse: "À medida que a demanda global por comércio de Gas Natural Liquefeito (GNL) continua a crescer, o setor de transporte marítimo exigirá mais navios de GNL, especificamente para novos pedidos. Como a demanda da China por GNL continua a aumentar, amplia o número de armadores chineses com

necessidade de navios gaseiros e este projeto conjunto da indústria fornecerá aos nossos clientes um design adequado e competitivo para suportar suas necessidades comerciais".

A Cosco Shipping LNG Investment já trabalhou com a LR para um total de dez navios de GNL de 174 mil metros cúbicos. A Jiangnan Shipyard está atualmente construindo dez VLGCs e dois navios Mark III LNG para a Cosco. ✨

Fonte: Portos e Navios



◀ LMG 7500-LNG da LMG Marin. Exemplo de navio GNL com propulsão de GNL.

# AMAZÔNIA AZUL

## UM OUTRO BRASIL NO MAR



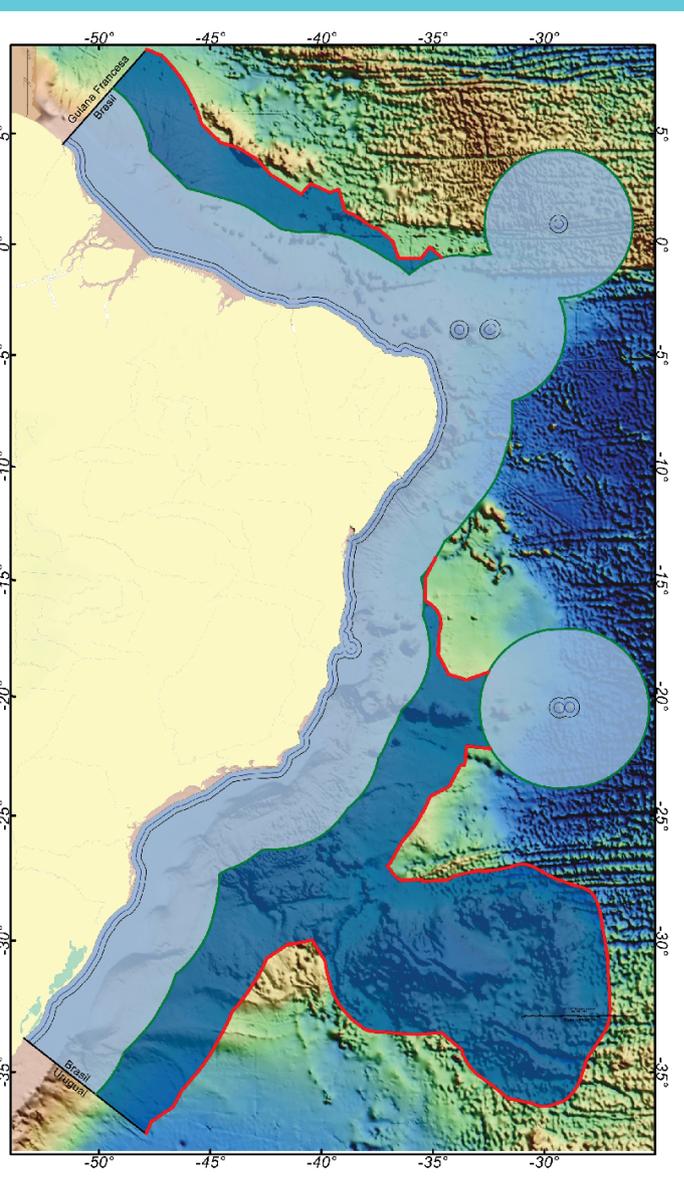


## CENTRO DE EXCELÊNCIA PARA O MAR BRASILEIRO IDENTIDADE INSTITUCIONAL

O Cembra, organização sem fins lucrativos, tem por missão estimular, propor, coordenar e conduzir projetos e ações estruturantes relacionados ao estudo e aproveitamento do Mar Brasileiro, por meio da integração das partes interessadas, especialmente seguindo o modelo de tríplice hélice (governo-empresa-universidade), e aplicação dos conceitos de excelência, visando o desenvolvimento nacional nesse ambiente.

Visite o site do Centro ([www.cembra.org.br](http://www.cembra.org.br)). Dentre outras informações, existe o acesso à obra “O Brasil e o Mar no Século XXI” (cerca de vinte capítulos dedicados ao oceano) constantemente atualizada. Permite, também, acessar o Informativo Cembra, publicação periódica expedida a mais de mil destinatários no Brasil.

Fale conosco: [cemarbra@gmail.com](mailto:cemarbra@gmail.com). Comentários, críticas e sugestões serão muito bem-vindos.



# *Simulador de Passadiço do Grêmio de Náutica do CIAGA é reinaugurado*



◀ Descerramento da placa de reinauguração no CIAGA

mirante Amintas da Silva Viante, pelo Capitão de Longo Curso José Menezes Filho e pelos Práticos da Barra do Rio Grande, Reginaldo Gomes Pantoja e Carlos Jesus de Oliveira Schein, ambos patrocinadores da reestruturação do equipamento, fundamental para o aprimoramento técnico-profissional dos alunos da Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (EFOMM). O evento contou ainda com a presença de militares, professores e alunos do CIAGA. ✨

No segundo semestre, foi realizada a cerimônia de reinauguração do Simulador de Passadiço do Grêmio de Náutica do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA). Trata-se de um equipamento do tipo Part Task Training (PTT), fabricado pela Technomar, capaz de simular as complexas manobras diárias de navios contêineres de até 366 metros, petroleiros, graneleiros e de carga geral, nos Portos de Santos, Rio Grande, Rio de Janeiro e Manaus, sob diferentes condições climáticas.

A nova estrutura do Simulador de Passadiço do Grêmio de Náutica foi reinaugurada pelo Diretor de Portos e Costas, Vice-Almirante Roberto Gondim Carneiro da Cunha, acompanhado pelo Comandante do CIAGA, Contra-Al-



▶ Alunos da EFOMM reestreadam simulador de Passadiço no CIAGA

# Centro De Instrução Almirante Graça Aranha: História e Propósito

O Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA) foi criado em 12 de janeiro de 1971, pelo Decreto nº 68.042, ao absorver a então Escola de Marinha Mercante do Rio de Janeiro (EMMRJ), permanecendo, assim, junto ao mar. Entretanto, a formação de marítimos, no Brasil, teve origem em meio ao crescente mercado produtor da borracha na Amazônia.

É inegável que, historicamente, a atividade marítima comercial já se desenvolvia no norte do Brasil desde século XIX, quando, de forma estratégica, para suprir o fluxo mercantil da borracha, foram edificadas estaleiros para produção e reparos de embarcações naquela região. Diante desse cenário,

identificou-se a carência de instruir o pessoal para atividade que se descortinava. Para tanto, foi criada a Escola de Maquinistas e o Curso de Náutica, em 1892, em Belém-PA, dando origem a Escola de Marinha Mercante do Pará, em 1907.

Com o crescimento da atividade, idealizou-se, em 1939, a Escola de Marinha Mercante do Lloyd Brasileiro, no Rio de Janeiro, sob a direção do Almirante GRAÇA ARANHA, tendo o Navio-Escola Alegrete, um cargueiro de tráfego normal, como embarcação de instrução. Essa escola foi extinta em 1956, em função de suas instalações serem insuficientes para o elevado quantitativo de alunos, e substituída pela Escola de Marinha Mercante do Rio de

Janeiro, situada na Avenida Brasil, 9020, onde se localiza, hoje, o Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Relevantemente, sob a Direção Setorial da Diretoria-Geral de Navegação (DGN) e a subordinação direta da Diretoria de Portos e Costas (DPC), o CIAGA, exerce fundamental importância para o Ensino Profissional Marítimo, fomentando a atividade marítima por meio da qualificação profissional do pessoal aquaviário nacional e de países amigos.

O CIAGA mantém-se no propósito de formar, especializar, aperfeiçoar e atualizar o pessoal das categorias profissionais da Marinha Mercante e demais atividades correlatas. ✨



◀ Alunos da EFOMM em formatura

Diretoria de Portos e Costas

MARES E RIOS  
*seguros e limpos*





**PROTEGENDO NOSSAS RIQUEZAS,  
CUIDANDO DA NOSSA GENTE.**

[www.marinha.mil.br](http://www.marinha.mil.br)