

INFORMATIVO MARÍTIMO

MARINHA DO BRASIL
DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS



Inf. Mar. Rio de Janeiro | V. 32 Nº 1 | P. 1 - 44 | set-2020/set-2021 | ISSN 1806-6887



*Operação Ship to Ship (STS) no Terminal Marítimo
Almirante Barroso (TEBAR) Porto de São Sebastião - SP*

E se você pudesse **salvar 4 vidas?** Você pode.

Doe sangue no 4º andar do Hospital Naval Marcílio Dias.

Se não puder ir até lá, compareça
ao posto de coleta mais próximo.

Com um **gesto simples**,
você faz a diferença na
vida de muitas pessoas.

Acesse: www.saudenaval.mar.mil.br
e mantenha-se informado.



Saúde Naval®



Doe Sangue
Salve Vidas

* Em apenas 50 dias, com uma campanha de divulgação,
houve um aumento de 200% em doações de sangue,
que resultaram em 764 transfusões.



MENSAGEM DO DIRETOR



É com grande satisfação que convidamos toda a comunidade aquaviária a navegar nas páginas de nosso Informativo Marítimo e a conhecer mais sobre os pilares de atuação de nossa Diretoria de Portos e Costas.

Nesta edição, vamos conhecer as soluções digitais que a Diretoria vem implementando no âmbito da gestão de qualidade para atender às demandas do “cidadão-usuário”, com a Carta de Serviços Digital e o Portal do Conhecimento. Ainda no âmbito da tecnologia, teremos a participação especial do Capitão de Longo Curso Ricardo Monteiro, abordando o conceito de *Electronic Chart Display and Information System – ECDIS*, um sistema de navegação baseado em computação. Essa é uma ferramenta que vem ao encontro do conceito de *E-Navigation*, cujo propósito é aprimorar o controle e a segurança da navegação e serviços portuários relacionados. Para abordar as oportunidades e os desafios enfrentados pelos portos brasileiros, entrevistamos o Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), que trouxe sua visão sobre o panorama do setor.

O leitor também terá a oportunidade de acompanhar o trabalho da Capitania Fluvial do Pantanal, um dos “braços” de nossa Autoridade Marítima, que completa 120 anos de serviços prestados à sociedade brasileira.

Também teremos a oportunidade de celebrar o marco histórico dos 20 anos de ingresso da mulher nas fileiras da Marinha Mercante. Para abordar a importância do tema, tivemos a participação da *Women's International Shipping and Trading Association*, por meio da WISTA Brazil, uma associação com status consultivo na Organização Marítima Internacional, cujo propósito é promover a equidade de gênero no setor marítimo, além de ser uma plataforma de

networking, visibilidade e troca de informações. No Brasil, a WISTA foi fundada em 2016, no Rio de Janeiro, e hoje é composta por mais de 150 pessoas, em diversos estados do Brasil.

Acompanharemos o panorama das múltiplas frentes de trabalho desenvolvidas pelas Superintendências de nossa Diretoria. Neste contexto, não podemos deixar de destacar a crescente importância das Operações *Ship to Ship* para a segurança da navegação e para a logística de transportes de cargas, além do compromisso de descarbonização do transporte marítimo, o chamado *Green Shipping*, cada vez mais orientado à sustentabilidade e à economia circular, nesta nossa década intitulada “Década dos Oceanos”.

Sem dúvida, a pandemia da COVID-19 trouxe muitos desafios e novas demandas, mas também nos fez prospectar novas oportunidades de desenvolvimento, reforçando ainda mais a necessidade de fortalecimento de nossa mentalidade marítima e de nossa Amazônia Azul. Percebemos como cada ação nesta direção é valiosa e aprendemos a dignificar e enaltecer, ainda mais, os nossos homens e mulheres do mar. A emergência sanitária pode ter alterado nossos rumos por um instante, mas jamais o nosso norte: Mares e Rios Seguros e Limpos.

ALEXANDRE CURSINO DE OLIVEIRA
Vice-Almirante
Diretor

Expediente



O Informativo Marítimo é uma publicação editada pela Diretoria de Portos e Costas (DPC). 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.

Inf. Mar. Rio de Janeiro | V. 32 N° 1 | P. 1 - 44 |
set-2020/set-2021 | ISSN 1806-6887 |

Diretor: V. Alte Alexandre Cursino de Oliveira

Assessora de Comunicação Social: CF (T)
Maria Emília de Moura Estevão Padilha

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

Revisão Geral: CMG Niemer Gomes
Rickmann, 2º T (AA) Raphael de Souza
Pimentel, SC Nathália Rose Nery

Projeto Gráfico: 1º SG (MR) Leonardo
Campello da Rosa

Diagramação: MN (RM2) Pedro Henrique
Diniz Chagas

Entre em contato

<https://www.marinha.mil.br/dpc/>
dpc.ouvidoria@marinha.mil.br
Sugestões, comentários ou críticas
serão muito bem vindos!

Autoridade Marítima

- 05. Mentalidade Marítima ganha força na Diretoria-Geral de Navegação
- 06. A DPC entrevista Diretor-Geral da Antaq
- 07. Superintendência do Meio Ambiente da DPC está no combate à poluição no ambiente marinho
- 08. Conhecendo um pouco sobre a Superintendência de Segurança do Tráfego Aquaviário da Diretoria de Portos e Costas
- 10. ECDIS: Importância e Cuidados
- 12. Superintendência de Política e Estratégia Marítima possui importante papel na DPC
- 12. Portal do conhecimento possibilita intercâmbio de informação sobre as atividades aquaviárias
- 13. Operações do tipo Ship-to-Ship (STS) vêm conquistando cada vez mais espaço no âmbito marítimo brasileiro
- 14. Operação "Verão 2020-2021"
- 20. Tribunal Marítimo Completa 87 anos com ênfase na modernização

Comunidade Aquaviária

- 24. Estágio Preparatório de Oficiais passa por mudanças e supera expectativas: Superintendência de Gestão e Processos lidera a nova fase
- 25. Tecnologia da Informação à serviço da Autoridade Marítima
- 25. Carta de Serviço ao Cidadão aproxima a DPC da comunidade aquaviária
- 26. Capitania Fluvial do Pantanal: Há 160 anos zelando pela segurança nas águas do cerrado
- 29. Dia Mundial da Água inspira atividades conjuntas com a sociedade
- 30. Um "mar de mulheres" não é uma discussão efêmera
- 33. CIABA comemora 20 anos da 1ª turma de mulheres da EFOMM nas fileiras da marinha mercante brasileira

Notícias Internacionais

- 36. A contribuição brasileira para a estratégia inicial da Organização Marítima Internacional (IMO) visando a descarbonização do Transporte Marítimo Internacional
- 38. Secretaria-Executiva da Comissão Coordenadora para os Assuntos da IMO (Sec-IMO)

Ensino Profissional Marítimo

- 41. CIABA realiza melhorias e mostra as atividades desenvolvidas
- 42. CIABA realiza cerimônia de formatura da segunda turma do Curso de Aperfeiçoamento para Oficial de Máquinas

Mentalidade Marítima ganha força na Diretoria-Geral de Navegação

Com o intuito de coordenar ações específicas voltadas para a disseminação da Mentalidade Marítima e ampliar a participação da Autoridade Marítima nos fóruns da Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (SECIRM), foi criada, no último ano, a Assessoria de Espaços Marinhos e Mentalidade Marítima (DGN-70).

A DGN-70 assessora o Diretor-Geral de Navegação nos assuntos relacionados ao Planejamento Espacial Marinho (PEM); no Gerenciamento Costeiro (GERCO); e nos assuntos de interesse da Marinha relativos à Tecnologia da Informação e Comunicações (TIC) e Ciência, Tecnologia e Inovação (CT&I). Além disso, a equipe acompanha os impactos das atividades relacionadas à Economia Azul na economia nacional e a evolução das gestões para a composição do "PIB do Mar".

Neste ano, a Assessoria tem atuado em diversas vertentes, com destaque para a Estratégia de Implementação do conceito de e-Navigation, para o combate ao lixo no mar, e, para a coordenação de um livro inédito que terá como foco a Economia Azul, intitulado "A Economia Azul como Vetor de Desenvolvimento Nacional".



A DPC entrevista Diretor-Geral da Antaq



Eduardo Nery Machado Filho é engenheiro civil, com pós-graduação em Auditoria de Obras e em Orçamento Público. Há 20 anos, ele faz parte dos quadros do Tribunal de Contas da União (TCU), sendo 12 na área de infraestrutura, cinco deles atuando como secretário de fiscalização. Desde 2014, ocupou cargo de chefe da assessoria de ministros do TCU, no qual atuou na revisão técnica em processos de desestatização do setor de infraestrutura. Em outubro de 2020, o presidente Jair Bolsonaro nomeou o prestigiado servidor para um novo desafio: exercer o cargo de diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), em lugar de Mário Povia, cujo mandato foi encerrado em fevereiro de 2020.

Com mandato até 18 de fevereiro de 2025, o novo diretor-geral da Agência conversou com a Diretoria de Portos e Costas da Marinha, sobre os desafios trazido pela pandemia e os novos rumos da atividade portuária no Brasil e no mundo:

Diretoria de Portos e Costas da Marinha - Com a pandemia, o setor aquaviário ganhou uma notoriedade, uma prospecção muito grande, em decorrência de ter sido classificado como atividade essencial. Como o senhor enxerga esse protagonismo e essas luzes, esse holofote, que foi lançado ao setor aquaviário?

Eduardo Nery – Diretor-Geral da Antaq - O setor aquaviário, durante a pandemia, deu uma demonstração de resiliência, de entrega à sociedade daquilo que dele se esperava. Quer dizer, no momento em que a população mais esperava, o mercado, em nenhum momento ficou desbastecido, tanto em termos de alimentos quanto em termos das nossas commodities, que foram exportadas. Tivemos um crescimento, no ano de 2020, de quase cinco por cento, em relação ao ano de 2019, o que demonstra que, mesmo nesse momento difícil de pandemia, o setor portuário deu a entrega que a sociedade esperava. Isso é fruto de investimentos que foram realizados no âmbito de um programa de arrendamento, do qual a Antaq faz parte, por meio da licitação de terminais portuários. Isso trouxe investimentos, trouxe produtividade, trouxe eficiência, regulação responsiva, a qual permite que o mercado de investidores tenha segurança e credibilidade para investir. Tudo isso associado a uma atuação da Marinha do Brasil, na medida em que garante a segurança dos acessos aquaviários e da navegação de uma maneira geral, então, todos esses componentes favoreceram e permitiram o desempenho tão satisfatório do setor portuário nesse momento difícil que o mundo atravessa.

Diretoria de Portos e Costas da Marinha - Da mesma forma que a Antaq zela pela segurança da navegação, também existe um cuidado com a questão da sustentabilidade do setor. Como o Senhor vê o posicionamento do Brasil diante do cenário internacional, diante das novas normas que vêm sendo propostas?

Eduardo Nery – Diretor-Geral da Antaq - As novas normas internacionais são importantes no sentido de promover e incentivar uma maior sustentabilidade. Neste ponto, a Agência tem se primado por cada vez exigir padrões de comportamento e compliance às normas ambientais. É um exercício que o setor portuário vai precisar fazer, assim como será necessário investimento e adaptação para, por exemplo, receber navios adequados à emissão de gases menos poluentes. A descarbonização é uma realidade, é uma necessidade. Os nossos portos precisam, de fato, se adaptar. Esse é um processo que já está em evolução, mas que depende de esforços da regulação.

A Agência também vem fazendo um trabalho muito importante em relação à identificação dos impactos das mudanças climáticas em nossos portos. Fizemos um trabalho recentemente em parceria com uma agência alemã de fomento, e fizemos um levantamento para os portos de Santos, Rio Grande e Aratu. Neles, será feito um trabalho específico, em cada um deles, de modo a identificar quais são as suas principais necessidades de investimento para a prevenção dos impactos das condições climáticas que se avizinharam e que virão. Precisamos estar preparados, se adequando a essa nova realidade.

Diretoria de Portos e Costas da Marinha - Em 2022, ano que vem, se comemoram os 200 anos de Independência do Brasil e nós estamos organizando para o Dia do Portuário, 28 de janeiro um evento justamente falando sobre o impacto da Abertura dos Portos às Nações Amigas em 1808 e o processo de consolidação da independência do país. O que o senhor acha da importância dos portos dentro do contexto nacional?

Eduardo Nery – Diretor-Geral da Antaq - Eu tenho a grata felicidade de ter nascido no Dia do Portuário! E é com muita satisfação que eu trabalho neste setor. A cada dia, a importância do setor portuário se mostra cada vez mais presente para a sociedade. Noventa e cinco por cento de nossas exportações passam pelos nossos portos, então, desde o produtor de soja ou café, até aquele pequeno comerciante, que depende de uma matéria importada da China, todos eles, precisam de um serviço portuário de qualidade, eficiente, produtivo, que desonere os nossos produtos e os custos de transporte, de modo a aquecer nossa economia. O setor portuário é uma mola propulsora de crescimento, de oportunidades, de geração de emprego e renda. O setor portuário é vital para o país alcançar o desenvolvimento que o Brasil deseja.

Superintendência do Meio Ambiente da DPC está no combate à poluição no ambiente marinho



Na Diretoria de Portos e Costas, a Superintendência de Meio Ambiente é a responsável por contribuir para a prevenção à poluição hídrica, um dos objetivos estratégicos da Diretoria.

Por meio de ações proativas para o uso sustentável do ambiente marinho no desempenho das atividades marítimas, bem como pela gestão ambiental das OM de Terra, a equipe de especialistas contribui para a conservação e uso sustentável dos oceanos, mares e recursos hídricos naturais. Inserida em um cenário de crescente preocupação com o uso consciente do ambiente marinho, a Superintendência possui 03 Departamentos que estão a desempenhar importantes atividades durante o ano de 2021:

Departamento de Meio Ambiente para Organizações Militares da Marinha do Brasil

O Departamento de Meio Ambiente para Organizações Militares da Marinha do Brasil estudou e implementou a atualização das Normas Técnicas Ambientais sobre Sistema de Gestão Ambiental (SGA), Auditoria de SGA e Separação de Resíduos Reciclados, respectivamente. Após um grande

esforço do Departamento na divulgação da importância da separação dos resíduos reciclados por todas as OM de Terra da Marinha, atingiu-se a meta de receber 100% dos Relatórios Anuais de Coleta Seletiva Solidária.

Além disso, o Departamento também realizou grande capacitação de seu pessoal no intuito de promover o correto assessoramento das OM em pautas diversas, relacionadas ao Meio Ambiente e sua Legislação.

Departamento de Meio Ambiente para Marinha Mercante

Já o Departamento de Meio Ambiente para Marinha Mercante é o responsável pelo assunto PNC (Plano Nacional de Contingência para Incidentes de Poluição por Óleo em Águas sob Jurisdição Nacional), Unidades de Conservação e Gerenciamento Costeiro. Durante o ano de 2021, atuou na campanha de Combate ao Lixo no Mar em todo território nacional e assessorou, ainda, na preparação de documentos destinados às Capitânicas, Delegacias e Agências de forma a implementar outras ações pontuais referente ao tema.

Departamento de Meio Ambiente para Zona Costeira e Águas Jurisdicionais Brasileiras

Ainda dentro da Superintendência de Meio Ambiente, o Departamento de Meio Ambiente para Zona Costeira e Águas Jurisdicionais Brasileiras vem desempenhando diversas atividades, dentre as quais, destacam-se: Elaboração e emissão de Laudos Técnicos Ambientais (LTA) e assessoramento nos processos administrativos de poluição hídrica por óleo e seus derivados; Treinamento de Inspetores Navais localizados nas Capitânicas dos Portos, bem como na atualização e o aprimoramento de normas relacionadas ao Gerenciamento de Água de Lastro e de Bioincrustantes.

Neste extenso rol de atividades e legislações, percebe-se a crescente importância da prevenção à poluição hídrica, a qual se tornou uma preocupação de todos a partir do momento em que o meio ambiente deixou de ser percebido como um assunto exclusivo dos ambientalistas e passou a ser um assunto de toda a comunidade marítima, aquaviária, portuária e náutica.

Conhecendo um pouco sobre a Superintendência de Segurança do Tráfego Aquaviário da Diretoria de Portos e Costas

A Superintendência de Segurança do Tráfego Aquaviário da DPC atua em prol de um dos mais importantes pilares de atuação da Diretoria: a segurança da navegação.

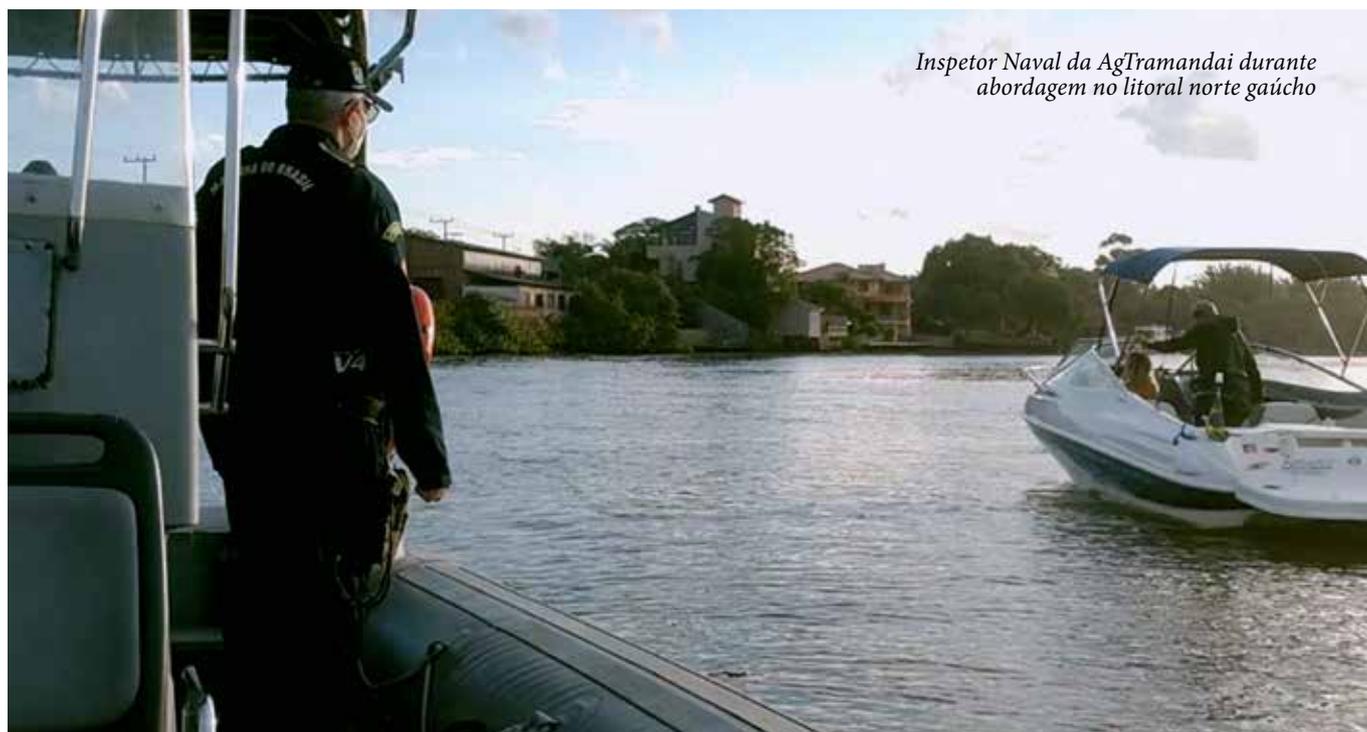
Vistorias e inspeções navais, pessoal amador, marinas, registro e regulamentação de embarcações, helideques, homologação de material, praticagem, mergulho, *offshore*, normas de segurança da navegação, tudo isso está no rol de competências desta Superintendência.

Para dar conta deste extenso leque de atribuições, é comum que o Setor, junto a diversas entidades parceiras, promova ações em prol de seu objetivo maior, a segurança da navegação, como, por exemplo a realização do II Seminário Virtual sobre o tema "*La Producción Internacional Offshore y su Pertinencia en Colombia*".

O evento que aconteceu durante os dias 02 e 03 de junho teve o objetivo de incentivar o aproveitamento sustentável dos recursos marinhos junto à Autoridade Marítima colombiana.

O Seminário contou com a participação de representantes do Brasil e de diversos países atuantes no setor marítimo internacional, como Chile, Dinamarca, Espanha, México, Noruega e Reino Unido.

O Brasil foi representado pela Diretoria de Portos e Costas, que apresentou as regulamentações das atividades *offshore*, entre elas as convenções internacionais, leis nacionais e Normas da Autoridade Marítima (NORMAM), bem como o papel da Autoridade Marítima brasileira na autorização de operação e fiscalização dessas atividades.



Inspetor Naval da AgTramandai durante abordagem no litoral norte gaúcho



◀ *Leme do navio é testado manualmente durante vistoria de inspetores da Marinha do Brasil, no Porto de Santos - SP*

Campanhas de Conscientização

No período de 01 de março a 31 de julho de 2021, também foi promovida pela Superintendência de Segurança do Tráfego Aquaviário, uma Campanha de Prevenção à Poluição Hídrica (CPPH), nos moldes das Campanhas de Inspeções Concentradas (CIC) do Acordo de Viña Del Mar, abrangendo os Anexos I e V da MARPOL 73-78, que tratam, respectivamente, das regras de prevenção da poluição por óleo e por lixos de navios.

A campanha foi realizada pelas Organizações Militares que fazem parte do Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário, as Capitânias, Delegacias e Agências, sob orientação técnica da DPC.

Port State Control

Port State Control (PSC) é um acordo internacional que regulamenta a inspeção de navios estrangeiros que atracarem em portos de nacionalidades distintas à do navio. Assim, os inspetores do PSC avaliam se as embarcações atendem aos critérios exigidos por convenções internacionais, que visam garantir a segurança da navegação e a proteção ambiental, como as convenções Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS) e Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios (MARPOL).

Além disso são verificados os certificados de competência da tripulação, condições de trabalho, de acordo com a *International Labour Organization* (ILO), e condições dos equipamentos e do navio.

Durante o ano atual, a Diretoria de Portos e Costas (DPC) realizou mais de 329 inspeções do tipo em navios estrangeiros e também Inspeções de *Flag State Control* em 32 navios brasileiros.

Em linhas gerais, o *Flag State Control* exerce a mesma função de um PSC, mas seu foco está em avaliar as embarcações da mesma bandeira do porto.

Inovação

Em fevereiro, uma equipe técnica participou de uma operação-piloto visando ao transbordo de grãos entre navio amarrado a boias e barcaças, dentro do novo conceito de Transferência de Granéis Sólidos (TGS), nas proximidades de Vila do Conde (PA).

As observações e sugestões, apontadas pela equipe ao Representante da Autoridade Marítima regional, contribuirão para elaboração de normas específicas locais, visando ao incremento das condições de segurança durante a operação.

Ao longo do primeiro semestre de 2021, foi realizado um Grupo de Trabalho (GT) visando analisar a possibilidade de normatização da composição de comboios fluviais, bem como a viabilidade de implementação de monitoramento aquaviário nas áreas fluviais que navegam.

Sem dúvida, a Superintendência da Segurança do Tráfego Aquaviário colabora para que sejam regulamentadas importantes normas de segurança que nos permitirão desenvolver as múltiplas potencialidades econômicas de nossa Amazônia Azul, uma das expressões de nosso poder marítimo.

ECDIS: Importância e Cuidados



ECDIS (*Electronic Chart Display and Information System*) é um sistema de navegação baseado em computação que cumpre os regulamentos da IMO (International Maritime Organization) e pode ser usado como uma alternativa às cartas de papel. Integrando uma variedade de informações em tempo real, constitui um auxílio de decisão automatizado capaz de determinar continuamente a posição de um navio em relação à terra, objetos traçados, auxílios à navegação e perigos invisíveis.

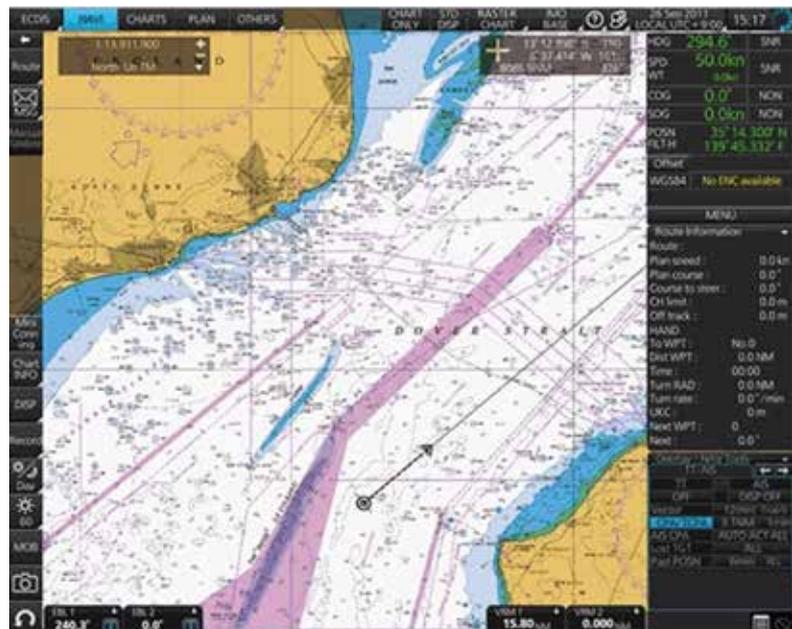
O ECDIS inclui Cartas de Navegação Eletrônica (ENC) e integra informações de posição do Sistema de Posicionamento Global (GPS) e outros sensores de navegação, como radar, odômetro e Sistema de Identificação Automática (AIS). Também pode exibir informações adicionais relacionadas à navegação, como direções de navegação.

O ECDIS é definido nos padrões de desempenho de ECDIS da IMO (Resolução A.817 (19) da IMO) como segue:

Sistema de Informação e Visualização de Cartas Eletrônicas (ECDIS): sistema de informação de navegação que, com disposições de segurança adequadas, pode ser aceito quando cumpre as atualizações das cartas, exigidos pelas regras V/19 e V/27 da Convenção SOLAS de 1974, exibindo informações selecionadas de sensores de navegação para auxiliar o navegador no planejamento e monitoramento das rotas e exibe informações adicionais relacionadas à navegação, se necessário.

O ECDIS fornece informações de posição contínua e segurança da navegação. O sistema possui alarmes sonoros e/ou visuais quando o navio está próximo de perigos de navegação.

Exemplo da tela de um ECDIS ▶



ECDIS cumpre os seguintes requisitos

- SOLAS Capítulo 5.
- Requisitos de controle do estado do porto.
- Padrões de desempenho da IMO para ECDIS.
- S-52 Standard (Padrão de exibição).
- S-57 Padrão (Padrão de compilação).
- S-63 Standard (Padrão de proteção de dados/criptografia da Organização Hidrográfica Internacional).

Vantagens do ECDIS sobre as cartas em papel

- Todas as informações são processadas e exibidas em tempo real.
- Facilitam os processos de planejamentos de derrotas.
- Pode-se obter todas as informações de navegação necessárias num ápice.
- Os alarmes e as indicações estão no local que indicam e destacam perigos.
- A correção da carta é facilitada no ECDIS em comparação com cartas de papel.
- As cartas podem ser adaptadas de acordo com a exigência da viagem.
- Outros equipamentos de navegação, tais como o Automatic Identification System, Automatic Radar Plotting Aid etc. podem ser sobrepostos e integrados.
- As cartas podem ser orientadas conforme exigência.
- Com a facilidade de aumento e diminuição do zoom,

recursos podem ser examinados caso necessário.

- Pode-se obter Estimated Time of Arrival mais preciso.
- As cartas podem ter informações mais detalhadas.
- No geral, melhora a confiabilidade na segurança da navegação.

Treinamento ECDIS

Existem muitos institutos que ministram o curso de ECDIS. Geralmente é um curso extenso de 5 dias para que os Oficiais de Náutica.

O instituto deve ser autorizado e aprovado pelo Órgão do Governo de um país (por exemplo, a *DG Shipping* para a Índia, a *DPC* para o Brasil). Com mais e mais navios utilizando ECDIS em seu sistema, o conhecimento, habilidade e compreensão devem ser enfatizadas. O mesmo é conseguido através de simuladores durante o curso. Quase todos os institutos também colocam o Certificado Proficiência em ARPA como pré-requisito para o curso ECDIS.

O conceito de ECDIS é algo que está ganhando cada vez mais popularidade nos tempos de hoje. Ao adotar este sistema eletrônico de marcação e monitoramento das rotas de navegação, tornou-se mais fácil evitar acidentes indesejados, já que o navio depende da tecnologia moderna, assim como do conhecimento humano.

CMT Monteiro

Exemplo de Carta Raster demonstrando o NT "Oscar Niemeyer" atracado no "Terminal Aquaviário de Barra do Riacho" (TABR).



Superintendência de Política e Estratégia Marítima possui importante papel na DPC



A Superintendência de Política Marítima acompanha e analisa as minutas de Decretos Legislativos (DL), Projetos de Lei (PL), Medidas Provisórias (MP) e Propostas de Emendas Constitucionais (PEC) vinculadas às atividades marítimas e fluviais, bem como acompanha os assuntos de âmbito político e estratégico relacionados ao poder marítimo Brasileiro. Participa de órgãos colegiados direcionados para o desenvolvimento do transporte marítimo, fluvial e no âmbito da Organização dos Estados Americanos (OEA).

Como principais atividades realizadas pela Superintendência, destacam-se:

- confecção de subsídios de relacionamento internacional
- confecção de subsídios de relacionamento institucional
- análise de processos legislativos
- participação em grupos de trabalho internos da MB, tais como o Cluster Naval Tecnológico, e o *e-Navigation*.
- acompanhamento da conjuntura marítima nacional e internacional;

Não obstante aos efeitos econômicos e sociais no país decorrentes do quadro atual de pandemia, as atividades marítimas e portuárias continuam a crescer, exigindo maior protagonismo das Capitânicas, Delegacias e Agências (CDA) que precisarão ser redimensionadas em termos de pessoal e de meios para satisfazer a crescente demanda de serviços à Autoridade Marítima. Nesse contexto, a DPC vem se adequando para superar os desafios impostos e a Superintendência de Política Marítima possui papel importante neste cenário. O time se mantém atualizado em detrimento à conjuntura política e econômica da nação, tendo como objetivo identificar os reflexos nas atividades do poder marítimo em manter a Autoridade Marítima em compasso com o desenvolvimento do país.

Portal do conhecimento possibilita intercâmbio de informação sobre as atividades aquaviárias



A Diretoria de Portos e Costas, atenta à vertiginosa transformação digital das organizações, criou o "Portal do Conhecimento da DPC", plataforma que estimula as atividades de inteligência coletiva no âmbito da Autoridade Marítima Brasileira (AMB), com o propósito de reconhecer e enriquecer o conhecimento individual das pessoas, por meio de fóruns digitais que permitem o compartilhamento de conhecimento e a troca de experiências em assuntos interdisciplinares, agregando, assim, valor ao patrimônio intelectual da Marinha do Brasil.

O Portal do Conhecimento consiste em uma plataforma digital para repositório técnico e de fomento à consciência colaborativa de artigos técnicos das áreas de conhecimento sob responsabilidade da Diretoria: Assuntos Marítimos e Portuários, Segurança do Tráfego Aquaviário, Tecnologia em Sistemas de Navegação, Direito Marítimo, Gestão Ambiental e Engenharia do Petróleo, bem como de assuntos relacionados à Gestão do Conhecimento.

O projeto foi elaborado com o conceito inovador de "Organização Conversacional", a fim de atrair colaboradores dentro da Marinha do Brasil.

O Portal está disponível inicialmente na Intranet da Marinha, no endereço www.dpc.mb/portalconhecimento, e com perspectivas futuras de ser disponibilizado para todos, na Internet, o que possibilitará estender a colaboração à toda comunidade marítima.

Operações do tipo *Ship-to-Ship* (STS) vêm conquistando cada vez mais espaço no âmbito marítimo brasileiro

O expressivo aumento no volume de exportação de petróleo e derivados dos últimos anos trouxe mais um desafio logístico para a infraestrutura portuária brasileira. Para driblar o obstáculo trazido pelas novas demandas, muitos atores foram em busca de alternativas e soluções.

Nesse contexto, as operações do tipo *Ship-to-Ship* (STS) se destacaram e vêm conquistando cada vez mais espaço no âmbito marítimo brasileiro. A prática possui um grande diferencial técnico: a possibilidade de realização de transferência de cargas diretamente de um navio para outro, sem passar por qualquer estrutura em terra.

O uso das boas práticas internacionais somado às sólidas normas de segurança da navegação estabelecidas pela Autoridade Marítima, juntamente com o Instituto Brasileiro

do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) vem tornando as operações STS uma opção de transbordo cada vez mais econômica, sustentável e segura.

O número crescente deste tipo de operação impacta diretamente na logística do mercado de óleo e gás, a exemplo do que acontece no Porto de Pecém, no estado do Ceará, o qual possui, como um de seus objetivos, a viabilização de operações portuárias e industriais para o desenvolvimento do Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP).

O complexo possui três píers marítimos: um para graneis sólidos, líquidos e carga geral não containerizada, um segundo para graneis líquidos e um Terminal de Múltiplo Uso (TMUT) e um terceiro para granel sólido, carga geral containerizada e não containerizada. Por se

tratar de um terminal "offshore", os píers de atracação estão protegidos da ação das ondas e correntes por um quebra-mar de berma, na forma de "L", com 2.770 m de extensão, o que favorece a realização das operações STS.

O Presidente do Complexo Portuário do Pecém (CIPP S/A), Danilo Serpa, explicou como acontecerão as operações: "São navios maiores que vão chegar ao Brasil com combustível e vão passar para navios menores levarem para estados das regiões norte e nordeste. É uma operação muito importante para o porto, porque, num mesmo berço, você atraca dois navios – o menor ao lado do maior", detalhou Serpa.

A expansão da modalidade STS é uma tendência, que passa, obrigatoriamente, por dois pilares: a capacitação de pessoal e a segurança da navegação, devido à necessidade de mitigar potenciais danos ambientais e elevados custos para conter o seu respectivo impacto. Mas, sem dúvida, trata-se de uma modalidade que, se bem operacionalizada, possui mais benefícios do que riscos, e seguirá em forte expansão nas Águas Jurisdicionais Brasileiras.

Assim como a navegação de cabotagem, o STS é uma das potencialidades econômicas de nossa Amazônia Azul e uma das expressões de nosso poder marítimo.



1ª Operação Ship to Ship (STS) no Terminal Almirante Barroso



Operação "Verão 2020-2021"

Todos por uma Navegação Segura



Abordagem de equipe da Capitania Fluvial do Tietê-Paraná à embarcação com pescadores

Anualmente, a Marinha do Brasil (MB) desenvolve, com a coordenação do Comando de Operações Navais (CON) e da Diretoria Geral de Navegação (DGN), a Operação “Verão”. Conduzida pelos Comandos dos Distritos Navais, que utilizam suas Capitânicas, Delegacias e Agências distribuídas por todo o território nacional, a operação tem como propósito a promoção de uma navegação segura, por meio de ações de conscientização e fiscalização em todo litoral do País e, também, em suas águas interiores.

Sob o slogan “Todos por uma Navegação Segura”, a Operação “Verão 2020-2021” teve a participação de toda Comunidade Náutica e Marítima em parceria com os militares e servidores civis da MB das 68 Organizações Militares (OM) atuantes dentro de suas áreas de jurisdição. A realização da operação de forma descentralizada possibilita que a Autoridade Marítima consiga um diálogo mais direto com cada região do Brasil, conhecendo as peculiaridades locais.





Militares do 3º Distrito Naval em meio às ações de fiscalização

Nesta edição, em aderência ao Plano Nacional de Combate ao Lixo no Mar, decidiu-se dedicar um dia da operação para ações de conscientização sobre a problemática envolvendo o correto descarte do lixo com ênfase nos aspectos ligados à segurança da navegação.

Em números absolutos, a Operação “Verão 2020-2021” teve, em âmbito nacional, um total de mais de 50 mil abordagens e aproximadamente 4.000 notificações, que culminaram em cerca de 600 apreensões de embarcações em vias marítimas, lacustres e fluviais.

Apesar de todos os esforços envidados durante o período da Operação “Verão”, os agentes da Autoridade Marítima têm ciência de que as ações educativas e fiscalizatórias não podem se limitar a uma época do ano. O trabalho diuturno desses homens e mulheres é fundamental para que as atividades de esporte e recreio e o turismo náutico constituam uma forma de diversão segura, tendo sempre como foco a máxima redução do número de incidentes, acidentes, e/ou fatos da navegação. A Autoridade Marítima segue firme em seu propósito de constantemente conscientizar a população para as questões da segurança da navegação e prevenção da poluição hídrica para

que a Amazônia Azul seja um local de diversão cada vez mais limpo e seguro.

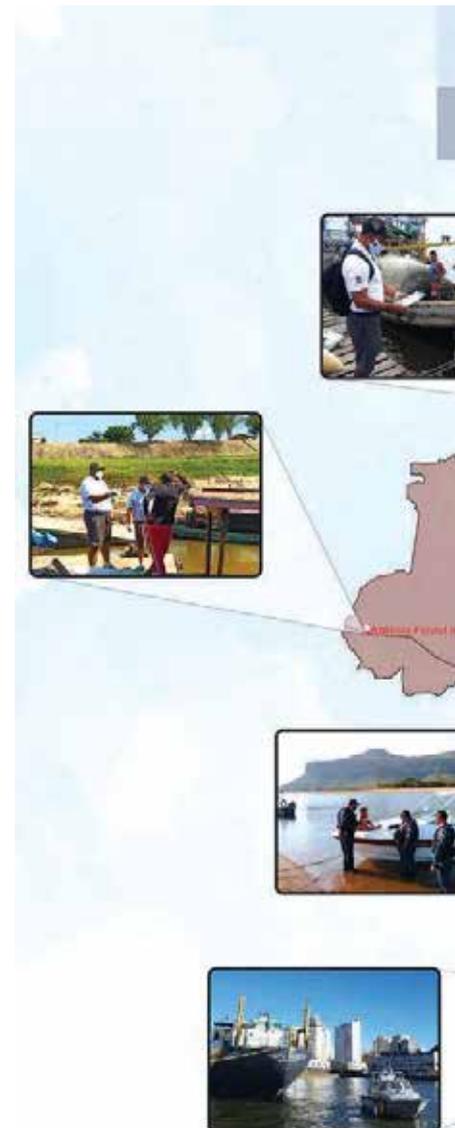
Comando do 1º Distrito Naval (1ºDN)

Utilizando a tecnologia a favor de suas ações, a Capitania dos Portos do Rio de Janeiro usou, pela 1ª vez, um dispositivo de radar móvel para aferir a velocidade de motos aquáticas no Canal de Marapendi. Outra novidade foram as ações realizadas em parceria com a Secretaria de Ordem Pública da cidade do Rio de Janeiro.

No estado do Espírito Santo, além das atividades de rotina, a Capitania dos Portos do Espírito Santo desenvolveu ações de conscientização sobre o Combate ao Lixo no Mar, fazendo ação itinerante no Iate Clube de Vitória, reforçando que “Mar Limpo é Vida”.

Comando do 2º Distrito Naval (2ºDN)

No contexto da Operação “Verão”, as Capitâncias, Delegacias e Agências localizadas na área de jurisdição do 2ºDN, desenvolvem a Operação “Legal no Mar”, que visa conscientizar os na-





Operação Verão

“Todos Por Uma Navegação Segura”

Mapa com ações distritais da Operação “Verão”



vegantes quanto às regras de segurança do tráfego aquaviário, isto porque, por maior que seja a fiscalização, só a responsabilidade dos condutores pode efetivamente evitar que acidentes aconteçam. Durante a campanha, são distribuídos materiais informativos sobre legislação marítima, segurança, prevenção de incêndios em embarcações e sinalização. Os militares também realizam palestras em colônias de pescadores e entidades náuticas, com a finalidade de educar e instruir as pessoas sobre as Normas da Autoridade Marítima (NORMAM). A mobilização da comunidade local foi tamanha que diversos nomes da música baiana, como Durval Lelys, Bell Marques, Ricardo Chaves entre outros engajaram na campanha tornando-se “embaixadores” da Operação “Verão” naquela área.

Comando do 3º Distrito Naval (3ºDN)

Adaptando-se à nova realidade imposta pela situação sanitária causada pela pandemia da Covid-19, as Capitánias dos Portos e suas Agências subordinadas na área do 3ºDN ampliaram as ações educativas e fis-

calizatórias, extrapolando as abordagens rotineiras às embarcações. Este ano, como forma de disseminação das regras de Segurança do Tráfego Aquaviário, também foram realizados webinários e palestras virtuais junto às comunidades náuticas dos estados do Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Alagoas.

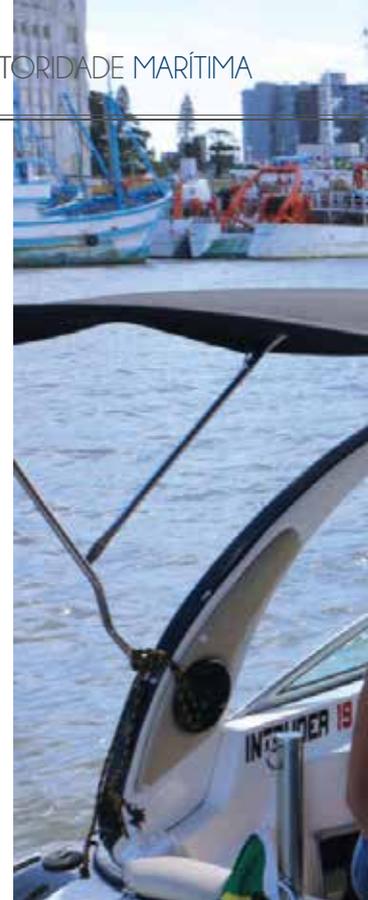
Comando do 4º Distrito Naval (4ºDN)

No 4ºDN, as peculiaridades da área e a cultura local exigem que as abordagens aconteçam objetivando não somente a conscientização dos condutores e dos tripulantes em relação aos cuidados para evitar acidentes com embarcações de esporte e recreio, como também a orientação relativa ao correto uso do material de salvatagem. Naquela área, é dedicada especial atenção à prevenção de acidentes envolvendo casos de

escalpelamento (quando o cabelo de pessoas se prende ao enroscar-se nos eixos propulsores descobertos dos motores das embarcações de pequeno porte, arrancando o couro cabeludo). Como em anos anteriores, durante todo o período desta edição da Operação “Verão” os agentes da Autoridade Marítima local ofereceram, gratuitamente, a cobertura de eixo para as embarcações sem proteção.

Comando do 5º Distrito Naval (5ºDN)

Na região sul do país, os estados de Santa Catarina e Rio Grande do Sul também tiveram as ações de orientação e fiscalização do tráfego marítimo intensificadas. Baseada em dados históricos, a estratégia traçada na área propiciou que os agentes da Autoridade Marítima conseguissem incrementar em 51% as abordagens e em 54% o número de notificações a embarcações. Como resultado prá-



Inspeção Naval em Porto Cercado, no município de Poconé (MT), no 6º DN





▲
Equipe do 5º DN em
abordagem à embarcação

tico, observou-se a diminuição em 25% do número de inquéritos administrativos sobre acidentes e fatos da navegação.

Comando do 6º Distrito Naval (6ºDN)

Este ano, em parceria com a Defesa Civil, a Universidade Federal do Mato Grosso e outros Órgãos do Executivo local, os agentes da Autoridade Marítima promoveram ações de retirada de lixo do Rio Cuiabá e distribuíram álcool em gel e repelente à comunidade ribeirinha da região, como medida de prevenção não só à Covid-19, como também à dengue.

Comando do 7º Distrito Naval (7ºDN)

Na Operação “Verão” na área do 7ºDN, foram realizadas ações de Capitania Itinerante nos pólos, com aproveitamento de palestras educativas sobre segurança de navegação para as entidades náuticas, marinas e colônia de pescadores locais. Além disso, foram intensificadas inspeções

navais e vistorias de obras em embarcações de passageiros.

Comando do 8º Distrito Naval (8ºDN)

A pandemia de Covid-19 mudou os hábitos de lazer da população brasileira. Na área do 8ºDN, os números da indústria náutica apontavam para um considerável aumento de embarcações de esporte e recreio. Assim, as ações fiscalizatórias na região foram de fundamental importância para coibir acidentes, alertando sobre a importância do material de salvatagem e fortalecendo a mentalidade marítima.

Comando do 9º Distrito Naval (9ºDN)

Na área do 9ºDN, onde os rios são vias de transporte de passageiros, as ações iniciaram em 1º de outubro e foram focadas, principalmente, na conscientização de condutores e passageiros sobre as regras de segurança da navegação e a preservação do meio ambiente fluvial.



Tribunal Marítimo completa 87 anos com ênfase na modernização

O Tribunal Marítimo (TM) realizou, nesta terça-feira, 13 de julho, uma sessão solene presidida pelo Comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Almir Garnier Santos, em comemoração aos 87 anos de sua existência, completados no dia 05 de julho. A sessão foi realizada com público restrito em virtude das medidas de proteção para o enfrentamento da covid-19. Por isso, foi transmitida ao vivo pelo canal do TM no *Youtube*.

Quase centenária e atuante desde 1934, a “Corte do Mar” é uma Instituição que prima pela tradição. Mas isso em nada tem impedido seu avanço, em consonância com a disrupção tecnológica característica da atualidade, e mes-

mo diante dos desafios interpostos pela pandemia causada pela covid-19 desde o último ano. Alinhado com o Comando da Marinha e na esteira do Poder Judiciário, o TM não parou. Ajustou as velas e segue trabalhando em prol da justiça e segurança da navegação.

Durante a Sessão, o Comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Garnier, o Juiz Marcelo David Gonçalves, representando os Juizes do TM, a Capitão de Corveta (T) Paula de São Paulo Nunes Bastos Ribeiro, representando a Procuradoria Especial da Marinha e o Dr. Dr. Iwam Jaeger, representando os advogados que labutam na “Corte Marítima”, enaltecem, por meio de seus discursos, os 87 anos de atividades do TM em prol da justi-

ça e segurança da navegação.

Em seu discurso o Comandante da Marinha afirmou a importância do Tribunal Marítimo para a segurança da navegação e parabenizou as ações referentes à modernização da Corte. “Reafirmo meu reconhecimento pela firme atuação desta casa e a plena contribuição ao poder marítimo. A atuação do Estado na forma de leis e normas fortes e na condução de ações educativas e medida de dissuasão devem caminhar conjuntamente com o firme posicionamento desta egrégia Corte” Almirante Garnier reforçou a dedicação e o honrado conceito que o Tribunal desfruta junto ao Poder Judiciário e à Comunidade Marítima.

Comandante da Marinha prestigia 87º aniversário do Tribunal Marítimo.



Em sua Ordem do Dia, o Juiz-Presidente do Tribunal Marítimo, Vice-Almirante Wilson Pereira de Lima Filho ressaltou que o momento enfrentado mundialmente apontou a relevância do binômio navio X porto, e conseqüentemente do mar, para o nosso país. “A Marinha do Brasil, os navios e os portos não podem parar e não pararam. Nesta esteira, o nosso Tribunal também não parou!” O Juiz-Presidente destacou ainda a exitosa trajetória deste Tribunal e a modernização alcançada pela Corte nesse último ano, “fruto do elevado nível de profissionalismo e comprometimento dos militares e servidores civis, que não mediram esforços para prestar o melhor serviço à sociedade e ao país, principalmente neste período de pandemia”.

De forma pioneira e desafiadora, a “Corte Marítima” realizou a primeira sessão por videoconferência de sua história no dia 22 de abril de 2020. A iniciativa teve o objetivo de dar continuidade aos julgamentos enquanto perdura o estado de emergência pela covid-19. Em agosto retornaram as sessões presenciais intercaladas com as realizadas por videoconferência.

Em de 1º de outubro de 2020 o Tribunal Marítimo despontou mais uma vez de forma pioneira nas soluções para driblar os entraves da pandemia e continuar “navegando a todo pano”: foi realizada a primeira sustentação *online* de um advogado durante julgamento presencial ocorrido no plenário desta Corte Marítima, localizada no Rio de Janeiro. A novidade atendeu a um pleito dos advogados

que labutam no TM. Os patronos que estiverem impossibilitados de comparecer pessoalmente podem realizar a sustentação oral *online* por videoconferência.

Outro marco importante deste último ano, no enfoque das inovações alcançadas em sua história, foi a realização da primeira distribuição de processo por meio do Sistema Eletrônico de Informações (SEI-TM), em 12 de novembro de 2020. A necessidade de criar uma prestação de serviços adequados, otimizados e transparentes, fez com que os recursos computacionais fossem utilizados em vários tribunais do país, a partir da prática de atos processuais eletrônicos e do documento eletrônico. Dentre as capacidades do sistema estão o acompanhamento de processos online e a assinatura de documentos por usuários internos e externos ao Tribunal, o que automatiza todas as etapas do processo e reduz o tempo de tramitação. Essas capacidades permitirão o aumento da produtividade e a diminuição do uso do papel no trâmite de processos e, neste período de pandemia, possibilita aos representados ou advogados das partes peticionarem em qualquer computador ou até

mesmo pelo celular, facilitando o acesso aos autos sem sair de casa.

Poucos meses depois da distribuição pelo Sistema Eletrônico de Informações, de forma pioneira, no dia 20 de abril de 2021 o Tribunal Marítimo teve a sua primeira sessão plenária realizada pelo SEI. Celeridade e tecnologia marcaram a sessão em que o colegiado utilizou o SEI, funcionalidade responsável pelo trâmite administrativo dos processos da Corte Marítima por meio digital. Essa sessão marcou mais uma fase da implantação do processo eletrônico do TM, capitaneado por militares de Tecnologia da Informação (TI) do próprio Tribunal. A customização do SEI, com a funcionalidade SEI Julgar, foi totalmente desenvolvida por oficiais e praças de TI do TM, o que denota profissionalismo e a indispensável atuação desse corpo técnico na implantação e manutenção dessa nova era da Corte Marítima.

Todos os setores produtivos do Brasil e do mundo tiveram que alterar radicalmente seus procedimentos, pois a pandemia impôs novos paradigmas de gestão. “Em que pesem os sinais positivos do atual governo no tocante à valorização do que



Dr. Iwam Jaeger, representando os advogados da “Corte Marítima” discursa sobre os 87 anos do Tribunal Marítimo



◀ *Tribunal Marítimo adota tecnologia a serviço da Corte.*

denomino “Binômio Navio-Porto”, a sociedade, de uma forma geral, ainda não despertou para a importância do *cluster* marítimo para o nosso país. Talvez este momento de pandemia aliado aos ventos favoráveis que sopram para o setor marítimo seja uma excelente oportunidade para a necessária valorização do mar e daqueles profissionais que nele ou junto a ele trabalham”, ressalta o Juiz-Presidente do Tribunal, Vice-Almirante Wilson Pereira de Lima Filho.

Breve panorama do Tribunal Marítimo

Regido pela lei 2.180 de 1954, é um órgão vinculado ao Ministério da Defesa por intermédio do Comando da Marinha do Brasil. Instituição autônoma, auxiliar do poder judiciário, mas que atua no âmbito administrativo. Seu colegiado é formado por sete juízes, sendo três militares e quatro civis, com diferentes especialidades técnicas, todas definidas na Lei Orgânica do Tribunal. A “Corte do Mar” tem o papel de julgar acidentes e fatos da navegação de todo o Brasil, assim como realiza registro de embarcações e de armadores.

Vale descrever aqui um resumo da atuação do TM nos julgamentos de acidentes e fatos da navegação. Nesta Corte segue-se o mesmo rito processual de um processo da esfera judicial. Após término do inquérito administrativo instaurado e conduzido pela Capitania dos Portos, esse Inquérito é encaminhado ao Tribunal Marítimo (TM), onde então é autuado como processo. Em seguida é encaminhado à Procuradoria Especial da Marinha (PEM), órgão que tem papel homólogo ao Ministério Público, como se fosse o Ministério Público do mar. A Procuradoria oferece representação ou não, dependendo do caso, quanto aos possíveis representados. O Tribunal decide se recebe a representação e então se inicia o processo, até chegar propriamente a uma sessão plenária de julgamento no Tribunal Marítimo.

É importante ressaltar que o Tribunal Marítimo atua no âmbito administrativo, por isso as penas aplicadas pela Corte são todas nessa esfera. Pela lei 2.180, de forma geral, o Tribunal Marítimo pode aplicar diversas penalidades, e a decisão do TM subsidia o juiz togado em sua decisão dentro de um processo judicial. Entre as penas pode haver repreensão, me-

didada educativa afeta à segurança da navegação, suspensão de pessoal marítimo, interdição para o marítimo exercer alguma função, pode inclusive cancelar matrícula profissional e também a carteira de amador. O TM pode suspender, ainda, dependendo do caso, o tráfego de uma embarcação, cancelar o registro de armador e aplicar multas, penas pecuniárias.

As dificuldades inicialmente vislumbradas foram enfrentadas com serenidade e perseverança, transformando-se oportunidade de aprimoramento. O TM se superou e continua firme em seu propósito de prestar o melhor serviço à sociedade, trabalhando com afinco, com ou sem pandemia, em prol da justiça e segurança da navegação. O TM, assim como o Brasil, não pode parar e não parou!

O “novo normal” tem trazido mudanças significativas e o TM se preparou para tal. Por incrível que possa parecer, após a pandemia, a Corte do Mar estará muito melhor: mais informatizada e conectada, terá sua força de trabalho readequada, haverá um maior cuidado com a prevenção de doenças contagiosas e a valorização ainda mais do convívio social.

O Juiz-Presidente enfatiza que a superação que caracterizou o TM em tempo de pandemia só foi possível em virtude do comprometimento e resiliência de sua tripulação e o apoio incontestado da Marinha do Brasil.



DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS

Um pouco do que fazemos:



Realizamos inspeções e vistorias em embarcações



Elaboramos Normas da Autoridade Marítima (NORMAM)



Fiscalizamos as atividades de Mergulho profissional



Somos os responsáveis pela prevenção da poluição hídrica causada por embarcações e plataformas



Coordenamos seminários e campanhas educativas com foco na Segurança da Navegação



Formamos profissionais aquaviários



Regulamos tecnicamente o serviço de praticagem



Certificamos aquaviários e portuários



Investigamos acidentes da navegação



Realizamos a orientação funcional das Capitânias



Homologamos equipamentos de salvatagem e embalagens para transporte de materiais perigosos



Fazemos a gestão dos Grupos de Atendimento ao Público das Capitânias

Para saber mais sobre nossas atividades,
acesse: www.dpc.mar.mil.br

Mares e Rios Seguros e Limpos

Estágio Preparatório de Oficiais passa por mudanças e supera expectativas: Superintendência de Gestão e Processos lidera a nova fase



◀ Tecnologia permite realização do ESPOC durante a pandemia

os participantes do ESPOC estão mais preparados para enfrentá-los, e assim, cumprir sua missão.

A realização do Estágio Preparatório de Oficiais (ESPOC), organizada pela Superintendência de Gestão e Processos da Diretoria de Portos e Costas, passou por mudanças. Para que não se deixasse de ministrar o conteúdo das palestras da fase presencial para os estagiários das turmas de 2020, antes, realizadas no auditório da DPC, foram realizadas por meio de videoconferências, respeitando os protocolos de prevenção à covid-19.

O novo método de ensino permitiu aos estagiários localizados em todas as partes do Brasil que tivessem acesso às palestras, as quais contaram com estabilidade e qualidade de conexão, fatores imprescindíveis para a eficácia da nova modalidade de realização do estágio, graças a importante colaboração do Centro de Tecnologia de Informação da Marinha (CTIM). A todo foram realizadas três turmas nesta nova modalidade.

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 e enriquecendo a troca de experiências.

O ESPOC visa, sobretudo, preparar o futuro titular de Capitania dos Portos, Delegacias e suas Agências subordinadas (CDA) para o bom cumprimento de sua nova missão, apresentando ao militar 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 Segurança do Tráfego Aquaviário (STA), mas, sem dúvida, após semanas intensas de preparação, pode-se dizer que

Prêmio DPC de Qualidade premia Organizações Militares que se destacaram

Dentre suas muitas atribuições, a equipe de Gestão e Processos também é a responsável por premiar com o Prêmio “DPC de Qualidade” a CDA que mais se destacou no atendimento ao público.

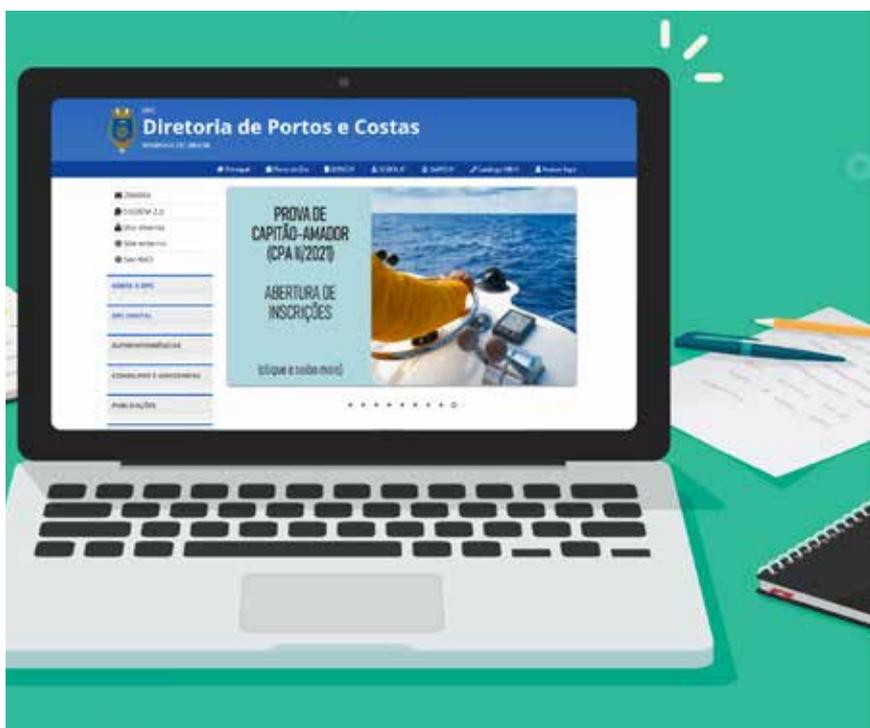
No de 2020, em cerimônia alusiva ao Dia Marítimo Mundial, realizada no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA), a qual contou com a presença do Comandante da Marinha, foi a ocasião escolhida para a entrega do prêmio que prestigiou as realizações da Capitania do Rio Grande do Norte, da Delegacia de São Francisco do Sul e da Agência Fluvial de Parintins, Organizações do STA que mais se destacaram, dentre todas as 68 Organizações, durante o ano de 2019.

Tecnologia da Informação à serviço da Autoridade Marítima

A Diretoria de Portos e Costas (DPC) reestruturou seus sites na intranet e Internet, com a finalidade de proporcionar um *layout* mais intuitivo e permitir a otimização da usabilidade e do acesso às informações, tanto para o cidadão, quanto para as Capitânicas, Delegacias e Agências.

Ademais, também foi criado o *Site Glofouling*, cuja iniciativa é do Governo Brasileiro, em regime de cooperação técnica no âmbito do Projeto GEF-PNUD-IMO (Fundo para o Meio Ambiente Global - Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento - Organização Marítima Internacional), construindo parcerias para ajudar os países em desenvolvimento a minimizar os impactos da bioincrustação aquática.

Além disso, a DPC ainda possui outros projetos em andamento, dentre os quais, destacam-se o Aplicativo do Sistema de Automonitoramento de Efluentes Líquidos Industriais (SISAUTO), que permitirá a notificação eletrônica das infrações cometidas por condutores amadores; o novo módulo para o sistema mais prático, o qual possibilitará o gerenciamento completo das Escalas de Rodízio Única (ERU); a conversão do sistema de autos de infração para arquitetura *online*; e o desenvolvimento da base única de Embarcações, que viabilizará a transformação da base de dados do Sistema de Cadastro de Embarcações (SISGEMB) na base de dados única de embarcações registradas no país.



Carta de Serviço ao Cidadão aproxima a DPC da comunidade aquaviária

A Diretoria de Portos e Costas (DPC) publicou o novo formato da "Carta de Serviços ao Cidadão - Usuário", em continuidade à transformação digital de processos relacionados ao acesso e à utilização pela comunidade marítima.

O conteúdo foi dividido por temas e possui *design* responsivo, isto é, adapta-se automaticamente ao tamanho das telas de *smartphones*, *tablets* e computadores. Além disso, a Carta indica os canais apropriados para que as demandas do cidadão sejam encaminhadas e processadas em tempo adequado.

O objetivo é permitir, de forma rápida e simples, o acesso aos serviços em uma única página. Dessa forma, a Carta de Serviços possibilitará o aumento da qualidade dos serviços oferecidos pela Autoridade Marítima brasileira, com redução de custos ao cidadão-usuário e otimização de tempo.

Ainda na busca pela excelência, a Diretoria de Portos e Costas disponibilizou documento que medirá o nível de satisfação dos serviços normatizados pela Autoridade Marítima: A "Pesquisa de Satisfação", disponível para as "Capitânicas, Delegacias e Agências".

O resultado da pesquisa servirá para a identificação de oportunidades de melhoria e aperfeiçoamento das Normas da Autoridade Marítima Brasileira.

Capitania Fluvial do Pantanal: Há 160 anos zelando pela segurança nas águas do cerrado

Ação de fiscalização do ▶
tráfego aquaviário

Dentro da conjuntura de pandemia vivenciada pelo país e pelo mundo, desde 2020, a Capitania Fluvial do Pantanal (CFPN) vem adaptando sua atuação, observando os protocolos sanitários para manter as condições de atendimento de suas atribuições como Organização Militar do Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário (SSTA).

Neste contexto, foram realizadas 354 Ações de Fiscalização do Tráfego Aquaviário (AFTA) resultando em quase 2.900 inspeções a embarcações na área de jurisdição desta Capitania. Além do escopo de fiscalização, tais ações foram utilizadas também como ferramenta no combate ao covid-19, visando atender às demandas emanadas pelo Comando do 6º Distrito Naval e, também, realizar apoio logístico às ações dos órgãos de saúde e de segurança pública, empregando seus militares em ações de mitigação dos impactos da covid-19 e combate aos incêndios florestais, comuns nos períodos de seca no Pantanal, em apoio logístico ao Corpo de Bombeiros Militares do MS.



Como oportunidade, a CFPN utiliza, também, as janelas de realização das Inspeções Navais na embarcações de passageiros para proferir informações sobre as normas de Segurança da Navegação para os cidadãos, demonstrações de procedimentos para abandono da embarcação e material de salvatagem a fim de incrementar a segurança da navegação e salvaguarda da vida humana.

CFPN e a Mentalidade Marítima

Com o objetivo de desenvolver elevados padrões de comportamento aos navegantes e de estreitar o relacionamento com a comunidade aquaviária, foram realizados conselhos de assessoramento com representantes de estabelecimentos de treinamento náutico, pescadores e proprietários de embarcações.

Essas reuniões são primordiais para a divulgação da importância do cumprimento das normas promulgadas da Autoridade Marítima.

Nesse sentido, com o objetivo de disseminar a cultura marinha, ampliando a participação de seus integrantes nas ações de prevenção e conscientização por meio de iniciativas sociais desenvolvidas por esta Capitania Fluvial, foi realizada uma palestra informativa, nas dependências da CFPN, para a aquilatar a criação de novas unidades de Grupo de Escoteiros do Mar (GEMAR) nas cidades de Campo Grande e de Corumbá (MS). A palestra ocorreu por ocasião da visita ao Comando do 6º Distrito Naval, por parte dos Chefes Escoteiros do GEMAR “Antenor Martins”, de Dourados (MS), Diretor-Presidente Sr. Leonardo Ribeiro Martins, e sua esposa, Chefe Mariana Frega-

*Agradecimento do Comandante ►
da embarcação de passageiros*

pani, acompanhados do Coordenador Nacional da Modalidade do Mar, o Chefe Marco Antônio Bortoli.

Não obstante a atenção dispensada ao público externo, com o objetivo de alcançar o público interno na área do Comando do 6º Distrito Naval, foi realizado o 1º Simpósio de Inspeção Naval de 2020, no auditório da Base Fluvial de Ladário, com a abordagem dos temas: Atividades de Inspeção Naval (IN); Inspeção de controle pelo Estado do Porto e pelo Estado de Bandeira; e Amadores - Embarcações de Esporte e/ou Recreio.

O futuro do Pantanal

A navegação no Rio Paraguai é dividida no Tramo Norte e Tramo Sul. Com relação à navegação do Tramo Norte da Hidrovia Paraguai-Paraná (HPP), no trecho compreendido entre os municípios de Cáceres-MT (Paratudal - Km 2.060) e Corumbá-MS (Porto Esperança - Km 1.390), há movimen-



tos, por parte de setores ligados ao agronegócio e às empresas de navegação e de logística, no sentido de reativar a mesma, que encontra-se descontinuada desde 2008. O objetivo principal dessa reativação seria o escoamento de commodities agrícolas, principalmente a soja, proveniente da produção do sul do estado do Mato Grosso e que é, atualmente, o maior produtor de grão do país.

A meta de movimentação é de 5 milhões de toneladas de grãos por ano operacional de 300 dias e 250 mil toneladas/ano de carga geral, cargas em contêineres e outros granéis destinados ou originados do estado do Mato Grosso. Alguns trechos da navegação do Tramo Norte possuem traçado sinuoso e menores larguras. Como forma de mitigar os riscos para a segurança do tráfego aquaviário e a fim de otimizar a manobrabilidade dos comboios, é ideal que seja utilizado rebocador na proa das barcas, os chamados *bow boats*. São Empurra-mentos/Rebocadores (R/E) de pequenas dimensões que tem como objetivo de fixar-se na proa dos comboios e gerar força lateral no sentido perpendicular à derrota, auxiliando as manobras nos passos críticos.



◀ *Conselho de Assessoramento para Escolas Náuticas*



Navegação de comboios no Rio Paraguai

No município de Ladário, encontra-se em discussão um projeto de revitalização e operacionalização do porto não estruturado e a construção de uma orla às margens do Rio Paraguai.

O projeto atenderia, dentre outros, interesses de pecuaristas e proprietários de embarcação empregadas no transporte de carga, particularmente no transporte de gado. Perspectivas futuras preveem um incremento nas atividades portuárias de carga e de passageiros em Ladário. Houve a divulgação do recebimento e disponibilidade de R\$ 16 milhões para a realização de tais obras.

Nesse contexto, a Marinha do Brasil, por meio da Capitania Fluvial do Pantanal, em 22 de junho, reuniu-se com o Vice-Prefeito de Ladário (MS), Sr. Hedy Marcos Benzi Filho, acompanhado pelo Sr. Odiney da Silva, Secretário Especial de

Fomento e Desenvolvimento Econômico, e pela Sra. Roosilenny dos Santos Souza, Gerente de Relações Institucionais e Fomento. Na reunião realizada, foram tratadas as projeções e perspectivas na área de logística para a cidade de Ladário (MS), em especial, sobre a criação de uma Área de Porto Organizado (APO) naquela cidade.

O Capitão dos Portos do Pantanal abordou a necessidade de Parecer da Autoridade Marítima (AM) sobre a questão do ordenamento costeiro para um tráfego seguro de embarcações. Além disso, foi abordada a possibilidade de cooperação mútua entre a Marinha do Brasil e o município de Ladário, com relação à segurança da navegação, à salvaguarda da vida humana nas hidrovias interiores e à prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações.

A expectativa atual é quadruplicar

o volume do tráfego aquaviário na HPP em até cinco anos. Além disso, com o aumento do escoamento da produção de grãos na cidade de Porto Murtinho e com a perspectiva de construção da Rota Bioceânica, associados à retomada da navegação do Tramo Norte para escoamento da produção agrícola do sul e sudeste do MT, há, também, uma expectativa de aumento expressivo da navegação de comboios na HPP. Como visão de futuro, a estrutura disponível de pessoal e material/meios da CFPN poderá sobrelevar as demandas que se apresentam hoje para um horizonte de 5 anos. Poderá haver a necessidade de incremento de meios com elevada característica de permanência e raio de alcance a fim de incrementar as ações da Autoridade Marítima voltadas para a segurança do tráfego aquaviário no que se refere às embarcações de carga que passarão a integrar a navegação na HPP.

Dia Mundial da Água inspira atividades conjuntas com a sociedade

O dia 22 de março marca a celebração do Dia Mundial da Água, data de relevância para a sociedade, em especial, para a Marinha do Brasil (MB). Para valorizar esse dia, um esforço conjunto entre a Diretoria-Geral de Navegação (DGN), a Diretoria de Portos Costas, a Secretaria Interministerial de Recursos do Mar, o Instituto Ecológico Aqualung, a Confederação Brasileira de Voluntariado Empresarial (CBVE), o Museu do Amanhã e a Rio Star gerou iniciativas de repercussão internacional para a Autoridade

de Marítima Brasileira, como, por exemplo, da Rede Operativa de Cooperação Regional (RO-CRAM) entre Autoridades Marítimas das Américas.

O Webinar “Mar Limpo: Qual a minha parte? – Contribuições da sociedade para evitar a poluição nos oceanos” mobilizou representantes da Academia, do setor empresarial, da Secretaria de Aquicultura e Pesca e da Agência Nacional de Transporte Aquaviário (ANTAQ) e apresentou à sociedade diversas iniciativas e

perspectivas relacionadas às boas práticas de utilização dos recursos hídricos, ressaltando a questão do uso consciente da água.

As ações alusivas à data incluíram a iluminação especial em tom de azul do Museu do Amanhã, no período de 15 a 22 de março, e a projeção, no próprio dia 22, na Rio Star (a Roda Gigante do Rio de Janeiro) da hashtag #MarLimpoéVida, ampliando o alcance da mensagem que traz a valorização da Mentalidade Marítima e de preservação da Amazônia Azul.



Um “mar de mulheres” não é uma discussão efêmera

Ao longo das últimas décadas, o olhar sobre a mulher no mercado de trabalho vem evoluindo de forma considerável. Políticas públicas voltadas à equidade de gênero vêm sendo discutidas e implementadas ao redor do mundo, principalmente à luz dos mais recentes critérios ambientais, sociais e de governança para as análises de riscos e decisões de investimentos que impõem forte pressão sobre o setor empresarial.

A incorporação do conceito de sustentabilidade pelas empresas (os ODS – Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU) tem impulsionado a promoção de práticas voltadas para a valorização da diversidade, equidade, cidadania e bem-estar das trabalhadoras. Mas ainda há muito a se fazer e esse é o objetivo principal desta discussão.

Desde 2015, as consultorias *Mc Kinsey & Company* e *LeanIn.Org* apresentam anualmente o *Women in the Workplace*, um estudo para ajudar as empresas a promover a diversidade e inclusão no ambiente de trabalho. No cômputo geral, o estudo afirma que a diferença entre homens e mulheres está no patamar de 53% versus 47% para os trabalhadores de primeiro nível, ou seja, os entrantes. Essa desigualdade cresce conforme eleva-se o nível do cargo, atingindo o percentual de 78% versus 22% para o nível liderança sênior. Em se fazendo recortes raciais e de gêneros não-cis, a desigualdade torna-se ainda mais vertiginosa.

O número de mulheres em geral em cargo de liderança sênior vem crescendo desde 2015, passando de 17% em 2015 para 21% em 2019. O maior obstáculo que as mulhe-

res enfrentam no caminho para a liderança sênior está no nível de entrada de liderança. Para cada 100 homens promovidos e admitidos a gerente, apenas 72 mulheres são promovidas ou contratadas para cargos em qualquer nível.

A região da América Latina e Caribe alcançou patamar de 72% de sua lacuna de gênero, conforme os dados contidos no relatório *Global Gender Gap Report* apresentados no *WEF – World Economic Forum 2020*. O Brasil ocupa atualmente 92ª posição num total de 153 países, com uma pontuação geral de 69%, tendo uma das maiores lacunas de equidade gênero da América Latina, ocupando a 22ª posição entre 25 países da região. A baixa taxa de participação feminina na força de trabalho, combinada com salários e renda menores, pesam sobre o desempenho do país neste subíndice.



CLC Hildelene Lobato Bahia



Engenheira Luciana Maria da Silva Suman Jardim

No setor marítimo mundial as mulheres representam apenas 2% dos 1,2 milhão de marítimos do mundo e 94% das mulheres marítimas trabalham na indústria de cruzeiros. Esses são os dados da IMO (*International Maritime Organization*), que tem feito um esforço concentrado para ajudar a indústria marítima por meio de seu programa Mulheres no Mar, sob o lema: *Training-Visibility-Recognition*. A IMO está empenhada em ajudar seus Estados Membros a cumprir a Agenda 2030 da ONU para alcançar os objetivos de desenvolvimento sustentável, particularmente o Objetivo 5 que é alcançar a igualdade de gênero e capacitar todas as mulheres e meninas. No último dia 12 de fevereiro de 2021, O Comitê de Cooperação Técnica da IMO, na sua 69ª sessão, divulgou a Resolução A.1147(31), um estudo em conjunto com a *Women's International Shipping & Trading Association (WISTA International)*, para coletar e analisar dados sobre o número de mulheres empregadas no setor marítimo, um resultado prático fundamental resultante do

tema marítimo mundial de 2019 "Empoderando as mulheres na comunidade marítima".

Segundo a *Unctad1*, a América Latina e Caribe possui a menor participação percentual de mulheres nas operações marítimas e portuárias se comparada ao mundo. O número de mulheres não chega a 14% do total de trabalhadores. A comunidade marítima é diversa e isto inclui militares, civis, indústria de construção, academia, governo, empresas de *offshore* (óleo e gás), além da indústria ligada a portos, logística, *trading*, agências marítimas, entre outras.

As estatísticas, quando existem, são alarmantes (ou são alarmantes porque não existem). Dados extraídos do *Mapping Women's Presence and Importance in the Brazilian Maritime Community* escrito por FEODRIPE, et al; 2019 mostram que dos 613 práticos habilitados apenas 13 são mulheres; no Tribunal Marítimo, dos sete juízes uma é mulher. Em 17 anos (2001-18), a Escola de Formação de Oficiais de

Marinha Mercante, a EFOMM, formou 880 mulheres do total de 3.062 oficiais. Na Marinha do Brasil, as mulheres representam 11% do total do corpo militar. E de um total de 125 almirantes, apenas 02 são mulheres.

No setor portuário os números são desconhecidos, ou na melhor das hipóteses fragmentados em vários bancos de dados que se alimentam de informações dúbias. Estima-se que as mulheres nas operações portuárias representam 1% do total. Gostaríamos que esse número fosse incorreto, mas um simples olhar para nossos portos brasileiros indica que não.

Exemplos significativos devem servir de *benchmarking*. O porto de Auckland (Nova Zelândia) passou a ser o mais produtivo entre o período de 2011 para 2015, fornecendo um retorno líquido de 12% aos acionistas. Isso foi resultado de forte política de inclusão e processos de tecnologia na qual as mulheres lideram com o aumento da produtividade em 14%.



Oficial de Máquinas
Nelsiane Carrara
Simões

No Brasil a EMAP (Empresa Maranhense de Administração Portuária) possui a 36% de cargos do total de trabalhadores ocupados por mulheres. Nos cargos de gestão, 48%. A área campeã em ocupação feminina é a Diretoria de Planejamento e Desenvolvimento, com 65% dos cargos. Na Engenharia, 24% e passem, na espinha dorsal da empresa, a Diretoria de Administração e Finanças, elas são 50%. Um grande exemplo no nosso setor.

Para ajudar as empresas, a consultoria *Mc Kinsey* sugere cinco passos para dirimir o *gap* da equidade de gênero, sendo eles: (a) criação de metas para obter mais mulheres na gestão de primeiro nível e consequente ascensão na carreira; (b) exigir uma lista ampla com participação de mulheres para cargos de liderança sênior; (c) treinar os avaliadores (RH) para entender e diminuir preconceitos inconscientes; (d) estabelecer salvaguardas adicionais para encorajar avaliações justas e imparciais; (e) estabelecer treinamentos de liderança e suporte para atribuições de alto nível gerencial.

Além disso, atualmente, podemos encontrar diversos grupos formados por mulheres que apoiam as causas da equidade e da diversidade de gênero por toda comunidade marítima/portuária no mundo e no Brasil. Dentre elas, a *WISTA Brazil*, capítulo brasileiro da *WISTA International*, que por sua vez tem status consultivo da IMO. A Associação já vem apoiando mulheres no setor e desenvolvendo ações como a formação de grupos de pesquisa, eventos *online*, *networking* profissional e, em breve, o lançamento da coletânea “por Elas”.

Mas tais grupos, e mesmo a *WISTA*, apenas têm o propósito de ser uma plataforma e ampliar a voz dessas mulheres. Durante 365 dias por ano as mulheres, de fato, estão envolvidas em: políticas públicas, navegação, meio ambiente, água de lastro, manobrabilidade, concessões públicas, extração de óleo e gás, regulação, gestão de operação, qualificação do trabalho marítimo/portuário, relação porto-cidade, cabotagem, obras de infraestrutura, planejamento etc. Esses temas

não têm gênero, e só precisam de pessoas qualificadas. Neste quesito, sobram mulheres.

Embora o caminho para a equidade plena ainda se mostre árduo, o mais importante já temos: mulheres qualificadas, atuantes no setor. A adoção de medidas práticas para a redução da desigualdade de gênero, aliada a uma maior visibilidade das profissionais, certamente chegaremos lá.

Flavia Bigi Maya Monteiro - Presidente da *WISTA Brazil* e Coordenadora Jurídica do Grupo Log-In

Luciana Cardoso Guerise - Vice-presidente da *WISTA Brazil* e Diretora executiva da ATP – Associação de Terminais Portuários Privados,



CIABA comemora 20 anos da 1ª turma de mulheres da EFOMM nas fileiras da marinha mercante brasileira

Descerramento da placa em homenagem aos 20 anos da 1ª turma de mulheres da EFOMM nas fileiras da Marinha Mercante Brasileira



O Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (CIABA) realizou, no dia 10 de setembro, evento em homenagem aos 20 anos da formatura da 1ª turma de mulheres da Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (EFOMM) nas fileiras da Marinha Mercante Brasileira.



Comandante do CIABA em recepção às alunas da primeira turma de mulheres Oficiais da Marinha Mercante do Brasil

As pioneiras são da Turma “Praticagem da Barra do Pará”, que iniciou em 1997 com 14 alunas, mas somente 9 concluíram o curso, que à época era de quatro anos.

O descerramento da placa comemorativa foi feito pelo Capitão de Mar e Guerra Josué (Comandante do CIABA), Aluna Beatriz Oliveira (atual Comandante-Aluna da EFOMM) e as ex-alunas Hildelene (1ª mulher brasileira Comandante de Navio Mercante) e Luciene (Capitão de Cabotagem e Professora do CIABA). Na ocasião, também foi feita a entre-

ga do livro que conta a história do CIABA, no qual o ingresso da 1ª turma de mulheres na EFOMM possui um capítulo exclusivo.

O evento também contou com a presença do atual corpo feminino de alunas da EFOMM, de representantes do Corpo Docente e da Tripulação do CIABA.

Em virtude da situação epidemiológica atual, o evento foi restrito e teve a participação apenas do pessoal diretamente envolvido.

EMGEPRON



A EMGEPRON, empresa pública vinculada à Marinha do Brasil (MB) comercializa, além de cartas náuticas em papel e publicações da MB, Cartas de Navegação Eletrônica (ENC) produzidas pela Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), confeccionadas com tecnologia de última geração e padrão internacionalmente reconhecido.

São ofertadas pela Empresa: cartas costeiras, cartas fluviais, cartas internacionais, folhas de plotagem da carta batimétrica geral dos oceanos, cartas da Antártica, cartas da costa ocidental da África e cartas meteorológicas.

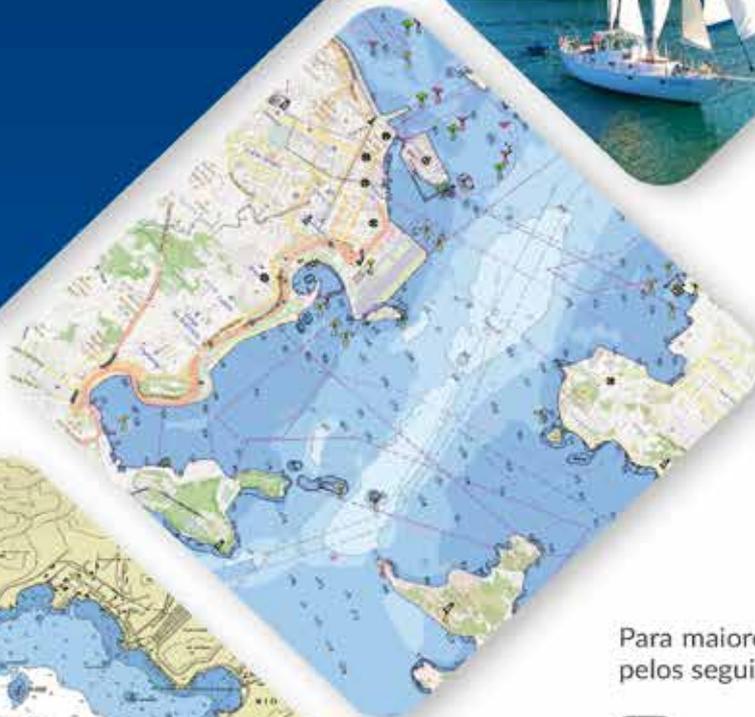
Com o seu celular, por exemplo, o navegante poderá baixar o aplicativo "SEAiQ" que utiliza as cartas vetoriais e possui, além da versão profissional, uma versão para fins recreacionais sendo prática e de valor acessível.

O catálogo, que possui mais de 16.000 ENC, traz algumas funcionalidades a saber: uso offline, indicação de corrente, rumo e velocidade, rota percorrida e a possibilidade de planejamento e fixação dos waypoints.

Além desse serviço, a EMGEPRON, por meio de contrato (Auto supply Agreement), entrega ao cliente todas as novas edições de cartas e publicações lançadas, bem como envia aos clientes, por e-mail, os Avisos aos Navegantes publicados pela DNH.

Acesse www.cartasnauticasbrasil.com.br e adquira sua carta pela nossa plataforma georreferenciada.

NAVEGUE COM SEGURANÇA E PRECISÃO



Para maiores detalhes, entre em contato pelos seguintes canais:



(21) 3907-1800



geoportal@emgepron.gov.br



www.cartasnauticasbrasil.com.br

A contribuição brasileira para a estratégia inicial da Organização Marítima Internacional (IMO) visando a descarbonização do Transporte Marítimo Internacional



◀ Fachada da Organização Marítima Internacional em Londres

estratégia inicial da IMO visando a mitigação das emissões de gases de efeito estufa provenientes de navios, resolução MEPC.304(72), tendo o Brasil contribuído para a redação do texto final do documento. Nela, foram definidos, dentre vários outros aspectos, os níveis de ambição de mitigação das emissões, quais sejam a redução da intensidade de carbono em 40% até o ano de 2030 e de 70% até 2050, bem como a redução das emissões totais do setor em 50% até o ano 2050. Para tanto a estratégia espera contar com a submissão de medidas de curto prazo, a serem adotadas de 2018 a 2023, de médio prazo para o período de 2023 a 2030 e de longo prazo esperadas para entrar em vigor a partir de 2030. A maioria delas é submetida por Estados Membros, sendo algumas propostas por organizações acreditadas junto à IMO em caráter consultivo. As medidas visam cobrar uma melhoria tecnológica e operacional das embarcações em operação e em construção, bem como estimular o consumo de novos combustíveis com baixo ou zero teor de carbono, com o propósito de melhorar

A Organização Marítima Internacional (IMO), criada em 1948, é uma agência especializada da Organização das Nações Unidas (ONU) responsável pelo estabelecimento de padrões internacionais visando à proteção e segurança do transporte marítimo e à prevenção da poluição do meio ambiente marinho por navios. Está situada na cidade de Londres e conta com a participação de 174 Estados Membros, 64 organizações intergovernamentais e 84 organizações não governamentais nas sessões dos comitês e subcomitês.

A Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Proveniente

de Navios (MARPOL) foi adotada em 1973 e modificada pelos protocolos de 1978 e 1997. Por meio de seus seis anexos, visa reduzir ao máximo a poluição da navegação comercial marítima causada por óleo, substâncias nocivas, lixo, esgoto e gases. O anexo VI da convenção, que trata da poluição aérea e ultimamente a mitigação dos gases que contribuem para o efeito estufa, vem recebendo especial atenção do Comitê de Proteção ao Meio Ambiente Marinho (MEPC) da IMO.

Para a redução das emissões em níveis compatíveis com as metas mundiais, foi aprovada, em 2018, a

a eficiência energética dos navios e da infraestrutura que dá suporte à navegação comercial marítima.

A representação brasileira, assessorada pela indústria e por universidades, vem participando de forma efetiva na elaboração e análise de medidas necessárias à consecução dos níveis de ambição da estratégia inicial da IMO. Há, porém, vários aspectos que não podem ser negligenciados, a despeito da necessidade da adoção das medidas no mais curto período. Um deles é a enorme diferença de operação dos diversos tipos e portes de navios, aliada à heterogeneidade de idade da frota internacional que foi projetada e construída em estágios distintos de tecnologia, o que resulta em perfis de eficiência energética muito distintos, implicando em necessidade de adoção de medidas que respeitem estas especificidades. Outro aspecto, é o esperado aumento do custo do frete decorrente da aquisição e instalação das novas tecnologias de pouca emissão, o que deve implicar em impacto sobre os Es-

tados, principalmente sobre aqueles mais necessitados normalmente classificados como *Small Islands Developing States (SIDS)* e *Least Developed Countries (LDCs)*.

Dessa forma, a IMO enfrenta um grande desafio, que é o de atingir as metas de redução de emissões do setor, responsável por aproximadamente 3% das emissões globais de gases que contribuem para o efeito estufa, e ao mesmo tempo não prejudicar de forma excessiva as economias mais frágeis de alguns de seus Estados Membros. Esse último aspecto vem recebendo do Brasil uma atenção especial onde a apresentação de estudos e documentos contribuem para a proteção das economias mais sensíveis sem, contudo, comprometer a consecução dos níveis de ambição da estratégia inicial da IMO.

No segundo semestre deste ano ocorrerão, nos meses de setembro e outubro, respectivamente, as reuniões interseccionais 9 e 10 do Gru-

po de Trabalho para a Redução de Emissões de Gases de Efeito Estufa de Navios (ISWG GHG), estando prevista para novembro a sessão 77 do MEPC. Nos debates previstos para essas reuniões, o Brasil pretende dar continuidade à sua atuação, muitas vezes apoiada por países sulamericanos, asiáticos, africanos e alguns europeus, voltada a preservar o meio ambiente marinho sem descuidar da realidade vivida pelos Estados Membros menos favorecidos em termos econômicos e/ou dos interesses brasileiros.

A Marinha do Brasil integra a organização brasileira para tratar os assuntos debatidos no âmbito da IMO, constituída por uma Coordenadoria (CCA-IMO) exercida pelo Estado Maior da Armada (EMA), da qual fazem parte representantes de 8 ministérios; uma Secretaria Executiva (SecIMO), integrante da estrutura da Diretoria de Portos e Costas (DPC); e de uma Representação Permanente em Londres (RP-BIMO), onde também está sediada a Representação Permanente do Brasil junto às Organizações Internacionais em Londres (REBRASLON), órgão do MRE que participa das sessões dos diversos comitês e subcomitês da IMO. Contando com esta estrutura o Brasil empreende ações junto à IMO com o firme propósito de preservar o meio ambiente marinho e ao mesmo tempo envidar todos os esforços para contribuir com a redução de impactos sobre as economias mais frágeis e interesses brasileiros.



◀ Salão de Conferências da IMO onde acontecem as reuniões dos Estados Membros

Secretaria-Executiva da Comissão Coordenadora para os Assuntos da IMO (Sec-IMO)

Desde de março de 2020, as Reuniões dos Comitês e Subcomitês da Organização Marítima Internacional (IMO) estão ocorrendo remotamente. Mesmo no período da pandemia vigente, foram examinados e comentados pelos coordenadores da Sec-IMO mais de 1.540 documentos que foram apresentados à IMO pelos seus membros.

Dentro deste processo contínuo de preparação das propostas de posição brasileiras, pode-se destacar o esforço de coordenação para obter uma regulamentação mais justa para o transporte marítimo nas discussões relativas ao futuro das emissões de dióxido de carbono (CO₂) pelos navios.

Para melhor defender os interesses nacionais nesta questão, a Sec-IMO criou uma estrutura baseada no conhecimento e experiência dos militares e civis da Marinha do Brasil (MB), bem como dos profissionais da VALE, PETROBRAS, COPPE/UFRJ e FIPE/USP. Desse modo, pode-se destacar o encaminhamento para o Congresso Nacional da proposta de ratificação do Protocolo de 1996 à Convenção de Londres, que regulamenta o alijamento

de rejeitos no mar, após um processo de consultas e discussões com as diversas áreas relacionadas com o assunto. Esta ação irá possibilitar ao Brasil participar de estudos, debates e desenvolvimento de diretrizes importantes para a mitigação dos efeitos danosos à atmosfera terrestre como o "sequestro" de dióxido de carbono em formações geológicas de subleitos marinhos; e a "geoengenharia marinha" (por exemplo, a fertilização dos oceanos), produzindo conhecimento sobre a eficácia e potenciais impactos socioambientais destas atividades.

Paralelamente às elaborações de proposta de posição brasileira, a Sec-IMO também participa de diversos grupos de correspondência internacionais que discutem assuntos importantes, com potencial de causar grande impacto na regulamentação do transporte marítimo. Atualmente os seguintes assuntos estão sendo discutidos por estes grupos: combate ao lixo plástico no mar; revisão das diretrizes sobre controle da bioincrustação; revisão das diretrizes sobre estação de tratamento de esgoto; dispositivos de verificação da água de lastro; combustíveis entregues com baixo ponto de fulgor; entre outros.





A Organização Marítima Internacional (IMO)

O principal papel da IMO é criar uma estrutura regulatória para o setor de transporte marítimo que seja justa e eficaz, universalmente implementada e que promova o transporte seguro, protegido, ambientalmente correto, eficiente e sustentável. No entanto, os benefícios de tal quadro regulamentar só podem ser plenamente alcançados quando todos os Estados Membros cumprirem as suas obrigações, conforme exigido pelos instrumentos de que são partes. Os Estados Membros têm a responsabilidade principal de estabelecer e manter um sistema adequado e eficaz para cumprir as suas obrigações como Estado de bandeira, porto e/ou costeiro. A IMO pode ajudar os Estados Membros a melhorar as suas capacidades e desempenho para que cumpram integralmente os instrumentos da IMO de que são partes.

Neste sentido, foi criado o Esquema de Auditoria dos Estados Membros da IMO (IMSAS), que começou como um esquema voluntário em 2006 e tornou-se obrigatório em janeiro de 2016. O IMSAS, utilizando o Código de Implementação de Instrumentos da IMO (Código III) como norma de auditoria, visa fornecer ao Estado Membro auditado uma avaliação abrangente e objetiva da eficácia com que administra e implementa os instrumentos obrigatórios da IMO.

O Brasil será auditado, de forma remota, em julho de 2022, sendo que os seguintes órgãos e instituições possuem atribuições/responsabilidades no conjunto da administração brasileira: Autoridade Marítima; Agência Nacional do Petróleo (ANP); Agência Nacional de Telecomunicações (ANATEL)/Ministério das Comunicações; Agência Nacional de Transporte Aquaviário (ANTAQ)/Ministério da Infraestrutura; Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA)/Ministério de Meio Ambiente (MMA); Secretaria Especial de Previdência e Trabalho (Ministério da Economia); e Secretaria de Portos/Ministério da Infraestrutura.

A ROCRAM

A Rede Operativa de Cooperação Regional das Autoridades Marítimas da América Latina foi criada em 1983, tendo como membros atuais a Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Cuba, Equador, México, Panamá, Paraguai, Peru, Uruguai e Venezuela. A Diretoria de Portos e Costas (DPC) está participando de sete Grupos de Trabalho, para tratar dos mais diversos assuntos, os quais visam buscar soluções para os problemas que afligem o continente sulamericano. Dentre esses assuntos, podem-se citar a elaboração de uma Estratégia Regional para Combater a Pesca Ilegal Não Declarada e Não Regulamentada (INDNR) e o estudo sobre a implementação da rede integral de Informação dos serviços do tráfego marítimo, a qual permitirá o intercâmbio de informações, entre as Autoridades Marítimas da ROCRAM.

CIABA realiza melhorias e mostra as atividades desenvolvidas

O Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (CIABA) vem realizando diversas benfeitorias para os alunos da Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (EFOMM) e dos cursos do Programa de Ensino Profissional Marítimo para Aquaviários (PREPOM). Desta vez foi a construção da sala de aula do Projeto Sala de Aula Padrão, um espaço revitalizado com a parceria da empresa Mineração Rio do Norte (MRN), que tem como propósito apoiar a infraestrutura de ensino destinada à formação dos futuros Oficiais da Marinha Mercante.



Alunos da EFOMM utilizando os recursos instrucionais da sala de aula “MRN” ▶



▲
Formandos do curso APMA no auditório

O projeto viabiliza a reforma de salas de aulas e conta sempre com a parceria de empresas da área de navegação ou que mantenham relações com o segmento de transporte aquaviário, como é o caso da Mineração Rio do Norte, que contrata empresas navais para o transporte de bauxita no Porto Trombetas (PA).

O CIABA tem a missão de formar, aperfeiçoar, atualizar e adestrar o pessoal das categorias profissionais da Marinha Mercante e demais atividades correlatas, por isso ministra diversos cursos, dentre eles: o Curso de Aperfeiçoamento para Oficial de Náutica (APNT) para ascensão ao posto de Capitão de Cabotagem e o Curso de Aperfeiçoamento para Oficial de Máquina (APMA) para qualificação de atribuições de Subchefe e de Chefe de Máquinas.

Ciaba realiza cerimônia de formatura da segunda turma do curso de Aperfeiçoamento para Oficial De Máquinas

No dia 13 de agosto, no auditório do Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (CIABA), ocorreu a cerimônia de conclusão da segunda turma do ano de 2021 do Curso de Aperfeiçoamento para Oficial de Máquinas (APMA-02/2021). Na

ocasião 37 alunos, sendo 35 do sexo masculino e 02 do sexo feminino, concluíram com êxito o referido curso e ascenderam ao posto de 1º Oficial de Máquina para exercer atribuições de Subchefe e de Chefe de Máquinas.

A turma foi batizada com o nome de "Professor Gelmirez Ribeiro Rodrigues", em homenagem ao ex-aluno da turma de 1969 e atual docente de máquinas que ainda ministra aula no CIABA.

Na ocasião foi realizada a troca de platinas, a imposição do distintivo de aperfeiçoamento, a entrega dos certificados de conclusão e a premiação do primeiro colocado na classificação geral do curso.

Em virtude da situação epidemiológica atual, o evento foi restrito ao público interno e teve a participação apenas do pessoal diretamente envolvido.



▲
Comandante do CIABA e o primeiro colocado do curso



▲
Presentes na formatura do Curso de Aperfeiçoamento de Oficial de Máquinas.

Juntos Podemos+

Abrigo do Marinheiro,
o mar de benefícios da Família Naval

Adquira nossos seguros e ajude a manter nossos Projetos Sociais

+ Apoio

+ Seguros e Descontos

+ Cultura

+ Lazer

Bem-estar da Família Naval

Cadastre-se.
É de graça!



f AMNnaREDE

Instagram abrigodomarinheiro

www.abrigo.org.br

Apoio:



Diretoria de Portos e Costas

MARES & RIOS
seguros e limpos



Acesse o site da Diretoria de Portos e Costa

www.marinha.mil.br/dpc/



MARINHA DO BRASIL

PROTEGENDO NOSSAS RIQUEZAS,
CUIDANDO DA NOSSA GENTE.

www.marinha.mil.br