



MARINHA DO BRASIL
DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS

INFORMATIVO MARÍTIMO

Inf. Mar.	Rio de Janeiro	V. 19	Nº 1	P. 1 - 55	jan/mar 2011	ISSN 1806-6887
-----------	----------------	-------	------	-----------	--------------	----------------

O Informativo Marítimo é uma publicação editada trimestralmente pela Diretoria de Portos e Costas. Suas edições anteriores, a partir da nº 3 - jul/set 2010, podem ser acessadas através da Home Page da DPC na Internet. A reprodução total ou parcial deste Informativo está autorizada desde que mencionada a origem.

Diretor: Vice-Almirante Eduardo Bacellar Leal Ferreira

Editor: Capitão-de-Mar-e-Guerra (Refº) Edgar Nilton de Rezende Barbosa

Jornalista: Alenuska Sayonara Souza da Motta

Revisão: Maria Rita Rodrigues

Diagramação: Wayner Nascimento

Digitação: Servidora Civil Maria de Fatima de Carvalho Furtado

Expedição: Antonia Nunes Barbosa

A capa apresenta a foto do Navio Mercante "Aliança Brasil".

Tiragem: 1.500 exemplares



*Brasil
Marinha do Brasil
Diretoria de Portos e Costas
Home Page: <http://www.dpc.mar.mil.br>
E-mail: secom@dpc.mar.mil.br*

*Diretoria de Portos e Costas
Rua Teófilo Otoni, 4 Centro
CEP 20090-070 - Rio de Janeiro-RJ
Tel.: (0xx21) 2104-5214
Fax: (0xx21) 2233-0267*

SUMÁRIO



5 MENSAGEM DO DIRETOR

NOTÍCIAS DA DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS

- 7** Dia da Marinha Mercante Brasileira
- 9** Pesquisa Sísmica Marítima é tema de palestra na DPC
- 10** Gerente-Geral de Transporte Marítimo da PETROBRAS profere palestra na DPC
- 11** Capitania dos Portos do Rio de Janeiro realiza Operação Reveillon 2010/2011
- 13** Capitâncias dos Portos da Bahia e do Rio de Janeiro intensificam a fiscalização de embarcações durante a Operação Verão 2010/2011
- 15** Uso do Sistema *Long Range Identification and Tracking* (LRIT) em apoio ao SAR
- 17** Centro Regional de Tráfego Marítimo da Área do Atlântico Sul (CRT-AMAS)
- 18** Exercícios de Controle Naval do Tráfego Marítimo (CNTM) para 2011
- 19** Capitania dos Portos do Paraná presta socorro a tripulantes de barco pesqueiro
- 19** Marinha resgata tripulantes de veleiro argentino
- 20** Primeiro navio de propulsão parcialmente eólica chega a portos do Brasil

NOTÍCIAS DO ENSINO PROFISSIONAL MARÍTIMO

- 22** Diretor de Portos e Costas profere a aula inaugural de 2011 da Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (EFOMM) do CIAGA
- 24** Aula inaugural da EFOMM do CIABA
- 25** Encerramento do Estágio Preparatório para Oficiais Designados para Servir em Capitania dos Portos, Delegacias e Agências

SUMÁRIO

- 27** Inauguração de sala de aula no CIAGA
- 28** Encerramento do período de adaptação dos novos alunos da EFOMM do CIAGA
- 30** Capitania dos Portos da Paraíba reinaugura prédio do Ensino Profissional Marítimo
- 31** Capitania dos Portos da Paraíba realiza cerimônia de conclusão de cursos
- 32** Cresce o número de aquaviários habilitados pela Marinha no Rio Grande do Norte
- 32** Escola de Fluviários de Foz do Iguaçu amplia suas atividades em 2010
- 34** Primeiro treinamento realizado no simulador de equipamentos portuários do País

NOTICIÁRIO INTERNACIONAL

- 37** XV Reunião Ordinária da ROCRAM
- 39** Acordo de Cooperação e Desenvolvimento do Transporte Fluvial Amazônico
- 42** Oficial da Marinha do Brasil conclui mestrado na Universidade Marítima Mundial
- 44** Assinatura de Termo Aditivo ao Convênio celebrado entre a RPB-IMO e a CONTTMAF
- 45** Diretoria de Portos e Costas participa do Fórum Internacional de Investigadores de Acidentes Marítimos, nas Bahamas

MATÉRIAS DOS REPRESENTANTES DAS COMUNIDADES MARÍTIMA E FLUVIAL

- 47** Investigação do acidente do Navio Mercante “Düden”
- 50** Estabelecimento do Cartão de Tripulação de Segurança de Embarcação

Mensagem do Diretor

É com renovado entusiasmo que apresento à Comunidade Marítima mais uma edição do Informativo Marítimo, contendo as significativas atividades ocorridas no primeiro trimestre do corrente ano.

Consciente do notável desenvolvimento do nosso tráfego marítimo, responsável pelo transporte de mais de 95% do volume do comércio exterior do País, prestei uma justa homenagem à Marinha Mercante Brasileira em sua data magna, 28 de dezembro passado, coincidente com as celebrações do 107º aniversário de nascimento de Irineu Evangelista de Souza, Visconde de Mauá. Na ocasião, realcei a importância de todos os homens e mulheres que vivem e trabalham no mar ou em função dele, contribuindo para o desenvolvimento do País.

Nesta edição incluímos interessantes matérias sobre fiscalização do tráfego aquaviário e salvamento no mar, que mostram como a Marinha executa tarefas inerentes à segurança da navegação e à salvaguarda da vida humana em águas sob responsabilidade brasileira.

No setor do Ensino Profissional Marítimo, destacamos as realizações das aulas inaugurais das Escolas de Formação de Oficiais da Marinha Mercante do CIAGA e do CIABA, que marcam os inícios de seus respectivos anos letivos.

Também merece destaque o primeiro treinamento realizado por trabalhadores

pertencentes ao Órgão Gestor de Mão de Obra do Rio de Janeiro no simulador de equipamentos portuários, desenvolvido inteiramente no Brasil pela COPPE-RJ, o qual se constituirá em importante acessório para o ensino de portuários.

Na área internacional apresentamos a realização da XV Reunião Ordinária da Rede Operativa de Cooperação Regional de Autoridades Marítimas da América (ROCRAM), onde foram discutidos, pelos Países-Membros, vários temas de interesse nas áreas da segurança marítima, proteção do meio ambiente marinho, formação marítima e cooperação técnica.

Realçamos, ainda, a inclusão da Marinha do Brasil como Membro Pleno do Fórum Internacional de Investigadores de Acidentes Marítimos, por ocasião da sua última reunião realizada nas Bahamas.

Esperamos que o conteúdo das matérias desta edição do Informativo Marítimo possa vir ao encontro dos interesses da Comunidade Marítima.

Uma boa leitura a todos!



EDUARDO BACELLAR LEAL FERREIRA
Vice-Almirante
Diretor



DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS

MARES E RIOS SEGUROS E LIMPOS

Dia da Marinha Mercante Brasileira



O Diretor de Portos e Costas, Vice-Almirante Eduardo Bacellar Leal Ferreira assinou a Ordem do Dia Nº 3, de 28 de dezembro de 2010, transcrita a seguir, em homenagem ao Dia da Marinha Mercante Brasileira:

“Ao ensejo das celebrações do 107º aniversário de nascimento de Irineu Evangelista de Souza, Visconde de Mauá, comemoramos hoje o Dia da Marinha Mercante.

O vínculo à Marinha Mercante desse ilustre brasileiro decorreu, basicamente, da extraordinária visão sobre a necessidade de nosso País, à vista de suas dimensões continentais e de seu extenso litoral, dispor de uma capacidade logística para garantir o abastecimento de suas longínquas regiões, bem como a integridade de nosso território.

Sua visão do futuro o fez adquirir, em 1845, o “Estabelecimento de Fundição e Estaleiros Ponta da Areia”, imprimindo-lhe nova dinâmica empresarial, razão pela qual tal estabelecimento foi, com justiça, considerado

o berço da construção naval de nosso País. Além disso, liderou vários empreendimentos ligados à logística de transportes, com a criação de companhias de navegação, no Amazonas e no Rio Grande do Sul, e a construção da Estrada de Ferro Rio-Petrópolis e da primeira rodovia pavimentada do Brasil, a Petrópolis-Juiz de Fora.

A partir daí e ao longo da história de nossa Marinha Mercante experimentamos períodos de rápido desenvolvimento, que, por razões diversas, sofreram solução de continuidade, acabando por arrefecer e limitar nossa capacidade de comércio marítimo, sob bandeira nacional.

Felizmente, uma vez mais vivenciamos novo surto de crescimento econômico. A entrada da China no comércio internacional criou novas oportunidades de trocas comerciais, gerando uma extraordinária expansão do comércio marítimo. Paralelamente, nosso desenvolvimento alavancou o comércio exterior, dele decorrendo novas e crescentes demandas de transporte, apesar de ainda ser

realizado, em grande parte, por navios de bandeira estrangeira. No tocante à navegação de cabotagem, a mesma vem assumindo um novo ritmo de crescimento. O mesmo ocorre com as atividades de pesquisa e exploração de petróleo, cuja demanda de navios e tripulantes vem exigindo um gigantesco e continuado esforço de construção naval e de formação de oficiais e subalternos para atender às novas necessidades.

Acompanhando o desenvolvimento da frota, vemos crescer nossos portos e terminais, estes de última geração e bem equipados, revelando a confiança do governo e de nossos empresários num futuro ainda mais promissor para nosso País e, consequentemente, para nossa Marinha Mercante.

Como decorrência, vemos que a iniciativa de Irineu Evangelista de Souza, o Visconde de Mauá, tem frutificado, nos permitindo antever, em futuro próximo, um Poder Marítimo capaz de atender, em sua plenitude, às demandas de transporte marítimo e fluvial que tanto necessitamos.

Ao cumprimentar a todos aqueles que vêm contribuindo para o desenvolvimento de nossa Marinha Mercante, é com grande satisfação que participo estar a Marinha do Brasil envidando os maiores esforços no sentido de atender, tempestivamente, às necessidades de formação de pessoal, paralelamente ao acompanhamento do desenvolvimento da construção de navios, seus equipamentos e implementos, procurando, dessa maneira, garantir que nossa frota mercante, sem exceção, venha se enquadrar nos requisitos de segurança, de proteção à integridade de seus tripulantes e de garantia de sua operação condizente com o respeito a todas as normas voltadas para a preservação do meio ambiente.

Lembrando o dístico registrado no brasão de Mauá, Patrono da nossa Marinha Mercante “LABOR IMPROBUS OMNIA VINCIT”, o trabalho honrado sempre vence, formulo os meus votos de paz, saúde e continuada prosperidade a todos os homens e mulheres que vivem e trabalham no mar ou em função dele, contribuindo para o desenvolvimento de nosso Brasil.”



Pesquisa Sísmica Marítima é tema de palestra na DPC

Todo tipo de exploração com fins de pesquisa executada em território marítimo brasileiro precisa, principalmente, das autorizações do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), da Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) e da Autoridade Marítima. A pesquisa sísmica é uma dessas modalidades. Consiste no mapeamento do subsolo marinho, que tem como algumas de suas finalidades indicar a presença de óleo e determinar a localização e o potencial comercial de uma reserva.

A exploração de petróleo e gás natural, bem como a definição de estratégias relacionadas ao aumento, à otimização e à sustentabilidade de sua produção dependem da aquisição de dados sísmicos, logo, as empresas deste ramo são o público-alvo das que trabalham para a obtenção e o processamento destas informações.

Em 19 de janeiro 2011, representantes da empresa *Spectrum*, com sede no Texas e filiais espalhadas por diversos pontos da América, Europa e Oriente Médio, compareceram ao auditório da DPC para divulgar o projeto que visa a venda de dados não exclusivos, sobre a atividade sísmica marinha no Brasil, para empresas de óleo e gás. Isto significa que mesmo a pesquisa sendo feita para fins comerciais, após um determinado tempo, as informações coletadas tornam-se também de propriedade do governo brasileiro, gerando uma fonte importante de informações sobre nosso subsolo marinho.



Sr. Rogério Ribeiro, Diretor da empresa Everest, profere palestra sobre Pesquisa Sísmica Marítima.

A *Spectrum* apresentou o seu projeto por meio do Diretor da empresa brasileira Everest, Sr. Rogério Ribeiro, o qual declarou, inicialmente, que a empresa foi contratada pela *Spectrum* para a execução de serviços técnicos especializados, necessários ao Licenciamento Ambiental perante o IBAMA, à implementação de Programas de Monitoramento e Controle Ambiental e à elaboração de relatórios preliminares e de acompanhamento, necessários à obtenção e manutenção da validade das autorizações da ANP e da DPC.

Durante a palestra foram apresentados os aspectos relacionados à pesquisa sísmica em duas e três dimensões, sendo esta última capaz de gerar dados mais detalhados sobre a sísmica submarina, além da demonstração das características básicas do sistema operacional utilizado. Ainda, segundo o palestrante, a expectativa de início das

operações, caso sejam obtidas todas as licenças, é de dois a três meses.

O papel da Autoridade Marítima sobre esse tema é de fiscalizar, não só a segurança da navegação, mas também assegurar que o

navio sísmico e as demais embarcações envolvidas na atividade cumpram todos os requisitos necessários para a prevenção da poluição, de acordo com as Normas da Autoridade Marítima (NORMAM).

Gerente-Geral de Transporte Marítimo da PETROBRAS profere palestra na DPC



Sr. Rogério Fernandes Figueiró apresenta a nova frota da PETROBRAS.

A PETROBRAS esteve presente no auditório da Diretoria de Portos e Costas em 1º de março de 2011, representada por seu Gerente-Geral de Transporte Marítimo, Sr. Rogério Fernandes Figueiró, que proferiu a palestra sobre o tema: "O Transporte Marítimo da PETROBRAS".

No início da apresentação, foram mencionadas as principais áreas de atuação da empresa no setor do transporte marítimo: Escoamento da Produção *Offshore* (no mar), Suprimento de Matéria Prima (petróleo) às Refinarias, Escoamento de Derivados

Produzidos e Entrega aos Clientes (cabotagem, exportação, importação e *offshore*).

Durante a apresentação, o palestrante apresentou os organogramas da PETROBRAS, mostrando a sua estrutura organizacional e detalhando a Logística de Abastecimento da empresa, desmembrando-a em: Planejamento, Operação e Transporte Marítimo. A evolução do transporte marítimo da empresa foi constatada pelos números divulgados, que indicam o crescimento constante de sua frota e do volume de carga transportada.

Em seguida, o expositor informou que a nova frota da PETROBRAS consiste em 26 navios do Programa de Modernização e Expansão da Frota (PROMEF 1), 23 do PROMEF 2, 19 do programa Empresas Brasileiras de Navegação (EBN 1) e 20 do EBN 2.

"Estamos empenhados no objetivo da rápida entrega destes navios, sem contar que eles não fazem parte da frota destinada ao pré-sal, estes são para agora", declarou o Sr. Rogério.

O PROMEF consiste em uma ação de renovação da frota da PETROBRAS, que possui também os objetivos de impulsionar pesquisas, criar bases tecnológicas e capacitar profissionais para o crescimento sustentável do segmento naval. Já o EBN é

um programa de contratação, pela PETROBRAS, de navios com fretamento por tempo (*Time Charter Party*) de longo prazo (15 anos), a serem construídos para empresas brasileiras de navegação em estaleiros nacionais, visando assim, o fortalecimento do setor de construção naval do País.

No final da apresentação, o Sr. Rogério lembrou que é necessário haver sustentabilidade nas ações da empresa e que as atividades sejam desenvolvidas em harmonia com os interesses da sociedade, meio ambiente, acionistas, força de trabalho, fornecedores e autoridades.



Participantes da palestra sobre "O Transporte Marítimo da PETROBRAS", no auditório da DPC.

Capitania dos Portos do Rio de Janeiro realiza Operação Reveillon 2010/2011

Em cumprimento às orientações emanadas pelo Comandante do 1º Distrito Naval, 14 embarcações da Capitania dos Portos do Rio de Janeiro (CPRJ), com o apoio de um helicóptero da Força Aeronaval, bem como de um navio-patrolha e de um rebocador de alto-mar pertencentes ao Grupamento de Patrulha Naval do Sudeste participaram da Operação Reveillon 2010/2011.

O Grupo-Tarefa, comandado pelo Capitão dos Portos do Rio de Janeiro, garantiu a segurança da navegação durante a queima

de fogos, no dia 31 de dezembro de 2010, sem registro de qualquer acidente.

A Operação Reveillon foi dividida em duas fases: realização de perícias em embarcações antes da realização do evento e fiscalização do tráfego aquaviário.

Na primeira fase foram realizadas inúmeras verificações nos dispositivos de segurança das 17 balsas preparadas para o lançamento de fogos. Uma vez em conformidade com o previsto nas Normas da Autoridade Marítima,



Capitão-de-Mar-e-Guerra Walter Eduardo Bombarda, Capitão dos Portos do Rio de Janeiro, concede entrevista coletiva à imprensa.

as embarcações foram liberadas para serem posicionadas no mar, ao longo das praias de Copacabana, Icaraí e Flamengo. Todas as embarcações de turismo náutico também foram periciadas por equipes da CPRJ, previamente à realização do evento.

Na segunda fase foram verificados os itens de segurança e as lotações de todas as

embarcações que cruzaram a Boca da Barra da Baía de Guanabara no dia da passagem do ano e inspecionadas as embarcações de transporte de passageiros e de turismo náutico que estavam posicionadas próximas das áreas de queima de fogos. A CPRJ também deslocou equipes de Inspeção Naval para os iates clubes e marinas da cidade com o propósito de inspecionar as embarcações que saíram da Baía de Guanabara no dia do evento. Os navios do Grupamento de Patrulha Naval do

Sudeste estabeleceram as áreas de segurança das balsas, verificando o posicionamento correto e o afastamento das embarcações da faixa de areia, delimitaram as áreas das demais embarcações e coordenaram o fundeio de navios de passageiros em Copacabana.

Estima-se que aproximadamente 250 embarcações de esporte e recreio estavam presentes nos locais de queima de fogos.



Queima de fogos em Copacabana.

Capitanias dos Portos da Bahia e do Rio de Janeiro intensificam a fiscalização de embarcações durante a Operação Verão 2010/2011

Nos períodos de férias e feriados prolongados, o movimento de embarcações aumenta sensivelmente, principalmente as de esporte e recreio e as de transporte de passageiros. Decorrente desse incremento de atividades, a possibilidade de ocorrência de acidentes e infrações à Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário cresce significativamente.

Para coibir essas ocorrências, foram incrementadas, em dezembro de 2010, as ações de fiscalização do tráfego aquaviário nas Águas Jurisdicionais Brasileiras durante uma operação de âmbito nacional, denominada Operação Verão.

A segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana no mar e a prevenção da poluição hídrica são as principais preocupações da Operação. Dessa forma,

são verificados vários itens nas ações de Inspeção Naval, entre eles: habilitação dos condutores, documentação das embarcações, material de salvatagem (coletes e boias salva-vidas), extintores de incêndio, luzes de navegação, lotação e estado das embarcações.

Durante a Operação Verão, as Ações de Fiscalização do Tráfego Aquaviário são realizadas pelas Capitanias dos Portos com o apoio dos meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais subordinados aos Comandos dos Distritos Navais.

A Capitania dos Portos da Bahia (CPBA) e as Organizações Militares (OM) subordinadas (Delegacia da Capitania dos Portos em Ilhéus e Agência da Capitania dos Portos em Porto Seguro) intensificaram suas ações de fiscalização e de presença em toda a área de jurisdição.



Capitania dos Portos da Bahia fiscaliza embarcação de transporte de passageiros na Baía de Todos os Santos, em Salvador.



Militar da Capitania dos Portos da Bahia verifica a documentação da embarcação.

No Estado da Bahia, as ações foram ampliadas por meio da Campanha “Legal no Mar – Navegue com Segurança”, lançada no dia 22 de novembro de 2010, na Bahia Marina, e que está em sua 15ª edição. A campanha consiste em palestras educativas, distribuição de material informativo, além da realização de um mutirão da CPBA, com o apoio de outras OM da área, para facilitar a obtenção de habilitação de condutores e o registro de embarcações.



Embarcações da Capitania dos Portos do Rio de Janeiro realizam Ação de Fiscalização do Tráfego Aquaviários em Cabo Frio.

A Capitania dos Portos do Rio de Janeiro (CPRJ) e as OM subordinadas (Delegacias da Capitania dos Portos em Angra dos Reis, em

Macaé e em Itacuruçá, e Agências da Capitania dos Portos em Cabo Frio e em Paraty) também intensificam suas ações de fiscalização e de presença em todas as suas áreas de jurisdição durante a Operação Verão.



Capitania dos Portos do Rio de Janeiro fiscaliza embarcações de esporte e recreio em Cabo Frio.

No período de 18 de dezembro até o dia 3 de fevereiro de 2011, a CPRJ e suas OM subordinadas realizaram 5.288 abordagens,

sendo 664 embarcações notificadas e 33 apreendidas. Nas ações de fiscalização, os condutores das embarcações foram esclarecidos sobre as normas e procedimentos que regem a navegação de esporte e recreio. O bom andamento dos trabalhos foi constatado pelos dados obtidos

durante as atividades, pois, felizmente, não foram registrados acidentes com vítimas fatais.

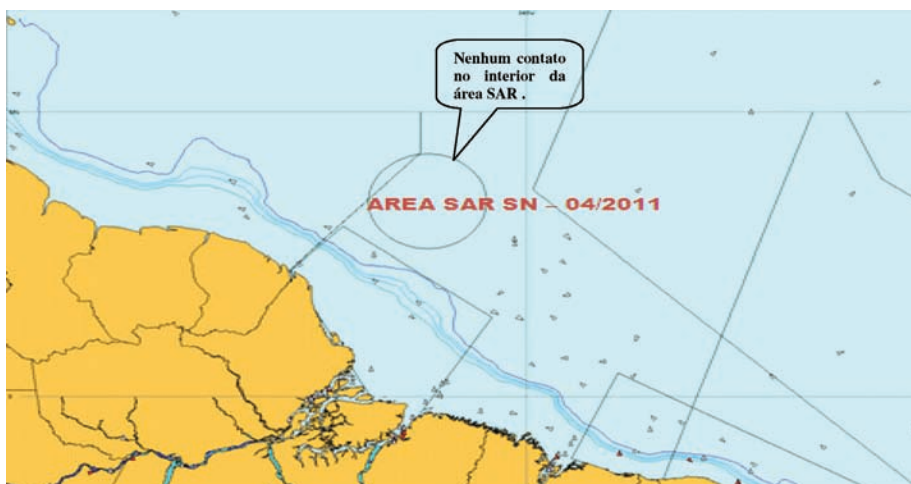


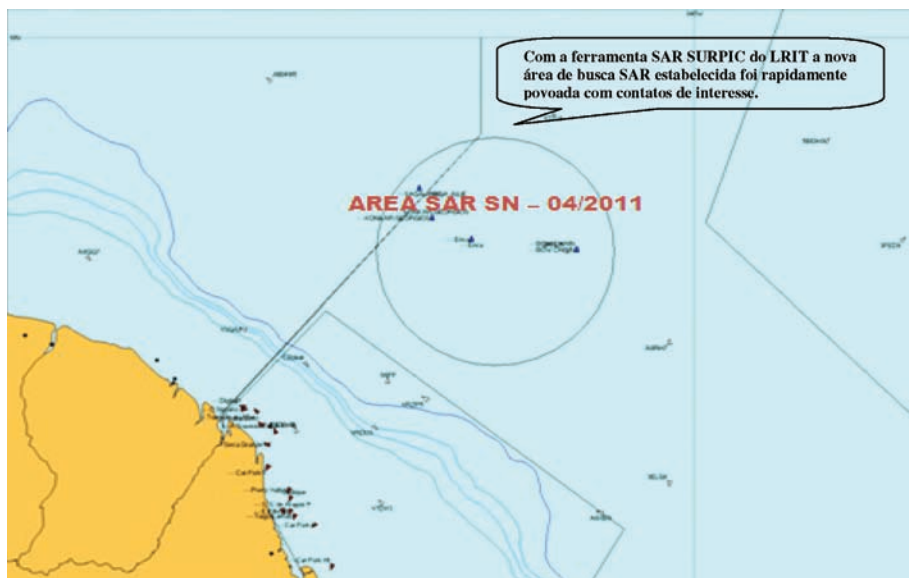
Uso do Sistema *Long Range Identification and Tracking* (LRIT) em apoio ao SAR

No dia 9 de fevereiro de 2011, o Comando de Controle Naval do Tráfego Marítimo (ComCoNTraM) recebeu uma mensagem proveniente do *Maritime Rescue Coordination Centre Brazil* (MRCC - SALVAMAR BRASIL), com informações sobre o sinistro ocorrido com o navio pesqueiro “Chung Kuo nº 81”. O documento continha diversos dados do navio, bem como uma sucinta descrição do estado da embarcação. O navio sofrera um incêndio na posição geográfica Latitude 06°52’48” S e Longitude 047°48’43” W (430 milhas náuticas ao norte da cidade de Salinópolis, Estado do Pará), a tripulação o havia abandonado e permanecia à deriva em uma balsa salva-vidas de cor vermelha com capacidade para 20 pessoas. Estando configurada a situação de perigo para vidas humanas no mar, a operação de Socorro e Salvamento (SAR) foi iniciada, com suas ações decorrentes. Para assessorar o SALVAMAR NORTE (SN), o ComCoNTraM

abriu uma área de busca SAR no Sistema de Informações sobre o Tráfego Marítimo - SISTRAM (área circular com raio de 100 milhas náuticas), que inicialmente não mostrou qualquer navio próximo à cena de ação, como podemos observar na figura ao final da página.

Para a distância em tela, os sistemas que alimentam o SISTRAM não possuem capacidade para detectar elementos que possibilitem a visualização de contatos dentro do círculo de busca SAR estabelecido. Decidiu-se, então, utilizar a ferramenta SAR SURPIC do Sistema *Long Range Identification and Tracking* – Sistema de Identificação e Acompanhamento de Navios a Longa Distância (LRIT). Dentro do polígono SAR do LRIT *Data User* (LDU) Brasil, foi aberta uma nova área circular com raio semelhante ao anterior. Logo após, os operadores do Sistema puderam verificar a existência de contatos LRIT no interior do círculo de busca





e passar a informação para o SN, como pode ser visto na figura acima.

Além dessa facilidade, o LRIT, no que diz respeito à identificação dos contatos apresentados, fornece o IMO *NUMBER* de cada navio. Com esse dado é possível obter o telefone do navio que está na área e estabelecer contato com a embarcação por telefone, extraído por meio de consulta ao banco de dados do SISTRAM. As funcionalidades apontadas colocam a ferramenta SAR SURPIC do LRIT, sua visualização no LDU e a migração desses dados para o SISTRAM, como um recurso extremamente valioso nas operações SAR em áreas afastadas da costa. A utilização

dessa ferramenta pelo ComCoNTraM permite ao SALVAMAR responsável pelo evento SAR diminuir consideravelmente o tempo entre o alarme de perigo e o efetivo salvamento de vidas humanas no mar, já que emprega rapidamente os meios que estão no mar, próximos ao sinistrado.

Apesar dos esforços do Sistema SAR da MB, a tripulação foi recolhida por outro navio taiwanês que estava ao largo e que fora informado do incidente pelo MRCC TAIWAN (CHI LUNG RADIO – KEELUNG), pois aquele MRCC também havia recebido o sinal da EPIRB (Rádio Baliza Indicadora de Posição em Emergência) do navio sinistrado.

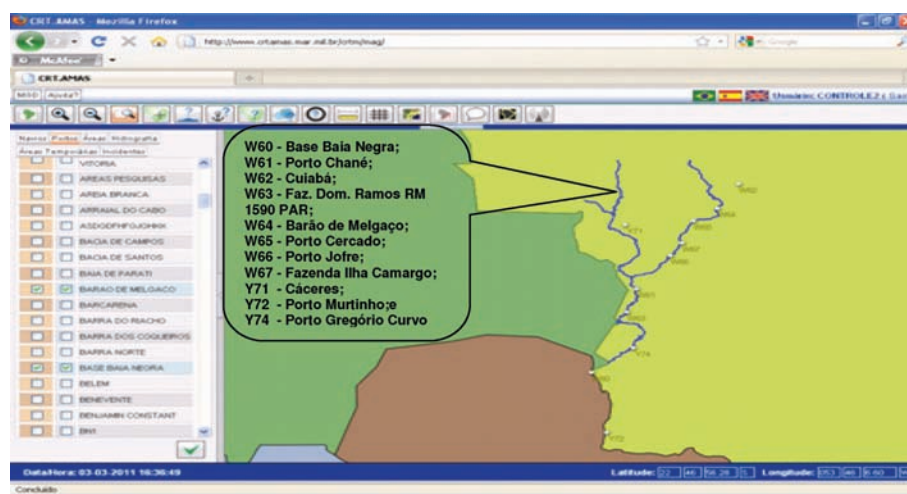
Centro Regional de Tráfego Marítimo da Área do Atlântico Sul (CRT-AMAS)

Em continuação ao programa de instalação do CRT-AMAS nas Organizações Militares componentes da Organização de Controle Naval do Tráfego Marítimo (ORGACONTRAM) da Marinha do Brasil (MB), o Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo (ComCoNTraM) concluiu a instalação do sistema e o adestramento do pessoal nos Comandos dos 1º, 6º e 8º Distritos Navais.

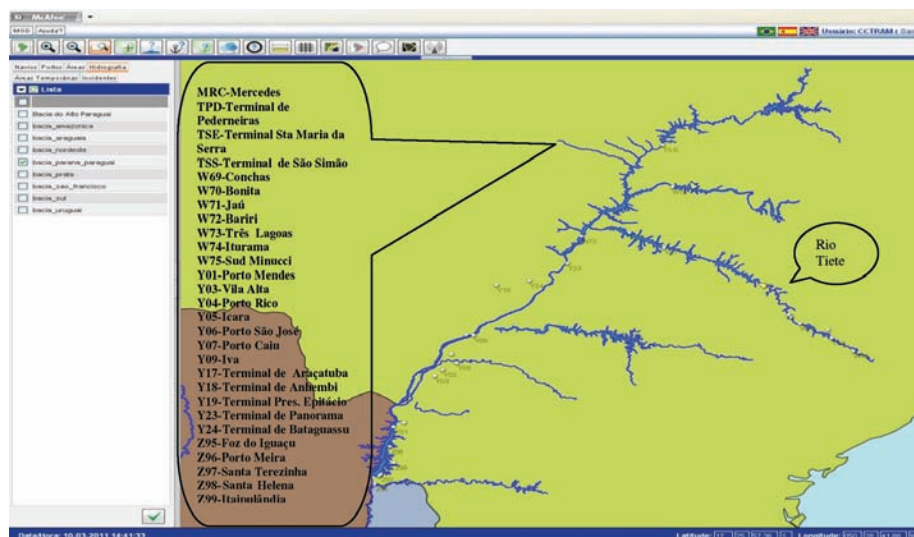
Quanto a área marítima, o Com1ºDN e o Com8ºDN contam a partir de agora com uma ferramenta desenvolvida pela MB no Centro de Análises de Sistemas Navais (CASNAV), que será utilizada para acompanhamento e monitoramento de navios mercantes reais, bem como para a geração de incidentes e fatos da navegação fictícios, durante exercícios de Controle Naval do Tráfego Marítimo com os países das Marinhas da Área Marítima do Atlântico Sul (AMAS).

Quanto as hidrovias, nas áreas de jurisdição do Com8ºDN e do Com6ºDN, em contribuição para o domínio do conhecimento dos acontecimentos que ocorrem nas Águas Jurisdicionais Brasileiras, o CRT-AMAS será utilizado de forma pioneira para acompanhamento do tráfego fluvial na calha da hidrovía Tietê – Paraná, do Rio Paraguai e do Rio Cuiabá, cujas extensões somadas alcançam cerca de 3.000km, e permitirá o intercâmbio de informações sobre o tráfego fluvial de interesse entre aqueles Comandos e as Armadas de Argentina, Paraguai e Uruguai.

Encontra-se também na página do ComCoNTraM na INTRANET, o link MERCO, outra ferramenta desenvolvida pelo CASNAV para formatar mensagens durante os exercícios de Controle Naval do Tráfego Marítimo Internacional. Esse aplicativo deverá ser usado experimentalmente por ocasião do exercício COAMAS-11.



Visualização dos atracadouros inseridos pelo ComCoNTraM na Bacia do Alto Paraguai (Rio Paraguai e Rio Cuiabá), Com6ºDN.



Visualização dos portos e atracadouros inseridos pelo ComCoNTraM na Bacia do Tietê-Paraná, Com8°DN.

Exercícios de Controle Naval do Tráfego Marítimo (CNTM) para 2011

Estão disponíveis nos sítios da INTRANET/INTERNET do ComCoNTraM, respectivamente:
<http://www.comcontram.mb> e
<https://www.mar.mil.br/comcontram/>), no menu exercício, modelos de cartas convite de participação nos exercícios COAMAS, TRANSOCEANIC E TRANSAMERICA 2011, para os Comandantes e Armadores dos Navios Mercantes. Ressalta-se a importância da divulgação desses documentos no âmbito da Comunidade Marítima, a fim de incrementar a participação de navios reais nos exercícios acima mencionados. Segue o calendário dos exercícios de CNTM, em 2011:

- **COAMAS**, com a participação das Marinhas da Área Marítima do Atlântico Sul (AMAS), Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai, no período de 30 de maio a 10 de junho de 2011;
- **TRANSOCEANIC**, com a participação das Marinhas da Argentina, África do Sul, Brasil, Chile, Equador, Estados Unidos, México, Paraguai, Peru, Uruguai e Venezuela, no período de 8 a 19 de agosto de 2011; e
- **TRANSAMÉRICA**, com a participação das Marinhas da Argentina, Brasil, Chile, Equador, Estados Unidos, México, Paraguai, Peru, Uruguai e Venezuela, a ser realizado no mês de outubro de 2011, em período a ser divulgado oportunamente.



Capitania dos Portos do Paraná presta socorro a tripulantes de barco pesqueiro



Lancha da Capitania dos Portos do Paraná reboca o barco pesqueiro "Mar da Galileia".

A Capitania dos Portos do Paraná (CPPR) prestou socorro, na manhã do dia 9 de fevereiro de 2011, a dois tripulantes do barco pesqueiro "Mar da Galileia", que se encontrava à deriva desde a noite do dia 8 de fevereiro, nas proximidades da Ilha de Currais, cerca de 10 quilômetros da costa.

O pedido de socorro foi encaminhado à CPPR pela Delegacia da Capitania dos Portos em São Francisco do Sul (SC), onde o barco pesqueiro está registrado.

Em contato por rádio, os pescadores Edilmário Flor da Silva e Silvio César da Silva, ambos de Florianópolis, informaram que estavam em boas condições de saúde, mas que a sua embarcação estava sem propulsão, o que impedia a navegação. Os pescadores procediam da região de Cananeia (SP) e seguiam em direção à cidade de Florianópolis, onde a embarcação passaria por manutenção.

O Capitão dos Portos do Paraná, Capitão-de-Mar-e-Guerra José Henrique Corbage Rabello, determinou o envio imediato da Lancha "Albacora" para prestar o socorro. Após chegar ao local informado, o barco pesqueiro foi rebocado até o cais da CPPR, em Paranaguá (PR). "Estávamos fundeados aguardando o resgate e foi um alívio vermos a lancha da Marinha chegando para o nosso socorro. Foi a primeira vez que passamos por uma situação como essa", disse um dos pescadores.

Marinha resgata tripulantes de veleiro argentino



Veleiro "Confluencia", à deriva.

A Marinha do Brasil resgatou, no dia 23 de fevereiro de 2011, três tripulantes de um veleiro de bandeira argentina, que estava à deriva a 22 milhas náuticas do Farol do Chuí, em Santa Vitória do Palmar (RS).

O Veleiro "Confluencia", de 35 pés, sofreu avaria no motor e no leme quando se deslocava de Angra dos Reis (RJ) para a Argentina. O pedido de socorro veio na madrugada do dia 23 de fevereiro, quando o

Centro Coordenador de Busca e Resgate no Mar do Uruguai enviou um fax ao SALVAMAR SUL informando o ocorrido.

A aeronave de serviço do 5º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral (HU-5), da

Marinha do Brasil, foi acionada e no final da manhã resgatou os tripulantes, com o auxílio de um mergulhador que estava no helicóptero. A embarcação ficou fundeada no local e, a pedido do proprietário, foi rebocada por meios particulares.

Primeiro navio de propulsão parcialmente eólica chega a portos do Brasil



Navio E-SHIP 1, com seus quatro rotores de 27 metros de altura.

A idéia de utilizar o vento como combustível para mover embarcações não é de hoje. Acredita-se que tudo começou com um homem segurando um pedaço de pele de animal sobre uma madeira flutuante e percebendo que, dependendo da força do vento, o mesmo era capaz de movê-la. Após isto, surgiram as caravelas e as peles foram substituídas por tecidos. No entanto, pensar em um navio com mais de 12 mil toneladas sendo movido por energia eólica, até pouco tempo, seria inimaginável.

Esse feito foi alcançado com sucesso pelo navio de bandeira alemã E-SHIP 1, que chegou ao Brasil pela primeira vez em 12 de janeiro de 2011, atracando no porto de Pecém, no Ceará. Seguiu viagem para o porto de Rio Grande, onde atracou no dia 21 de janeiro, tendo desembarcado pás de aerogeradores que serão usadas em parques eólicos gaúchos.

As energias eólica e motora trabalham em conjunto para movimentar o navio, ou seja, por meio de motores diesel auxiliados pela



força dos ventos, gerando assim, o que é conhecido como Efeito *Magnus*. Este mecanismo, composto por quatro rotores com cilindros de 27 metros de altura por quatro metros de diâmetro que giram em torno do próprio eixo em decorrência da ação motora e do vento, gera uma

economia de 30 a 40 por cento no consumo de combustível, na velocidade de 16 nós.

Antes de retornar ao porto de *Emden*, na Alemanha, o E-SHIP 1 ainda atracou no porto de Santos, no dia 26 de janeiro, para descarregar material.



Passadiço do navio E-SHIP 1.

Diretor de Portos e Costas profere a aula inaugural de 2011 da Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (EFOMM) do CIAGA



Vice-Almirante Leal Ferreira aborda o tema "Liderança e Ética" durante a aula inaugural da EFOMM do CIAGA.

A aula inaugural marca o início oficial do ano letivo da EFOMM. Neste ano, o responsável por transmitir seus conhecimentos na carreira e na vida naval foi o Diretor de Portos e Costas, Vice-Almirante Eduardo Bacellar Leal Ferreira, que abordou o tema "Liderança e Ética".

O canto do hino nacional abriu o evento. Em seguida, o Comandante do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA), Contra-Almirante Rodolfo Frederico Dibo, deu as boas vindas a todos os presentes, em especial ao Diretor-Geral de Navegação, Almirante-de-Esquadra João Afonso Prado Maia de Faria, e convidou o Diretor de Portos e Costas a assumir o púlpito.

O Vice-Almirante Leal Ferreira disse ter orgulho e satisfação por estar no CIAGA com a responsabilidade de proferir a aula inaugural de 2011. Explicou o motivo da escolha do tema de sua palestra: a importância dos valores éticos para os cidadãos em geral e para os homens do mar em particular e afirmou que ser oficial da Marinha do Brasil é ter mais que um emprego, é carregar consigo muita responsabilidade, inclusive sobre a vida de outras pessoas. "Nenhum outro profissional tem os instrumentos legais colocados à disposição de um Comandante", reforçou.

Iniciando a sua palestra, abordou a primeira parte do tema: a Liderança. Disse que tal qualidade possui diferentes definições, entre

elas: “a arte de cumprir a missão através das pessoas” e “a influência sobre outras pessoas para atender aos objetivos do líder”. Considerou a liderança como um dos pilares das organizações, em especial dos navios e descreveu as características básicas de um líder: compromisso com a causa; coragem moral; capacidade de expressão; autoconfiança; conhecimento técnico; e entusiasmo. Cada um destes itens foi relacionado com a rotina da carreira naval, em especial, a coragem moral que, segundo o Vice-Almirante Leal Ferreira, é testada diariamente no exercício da profissão quando se torna necessário, por exemplo, tomar uma decisão importante que envolva a vida de muitas pessoas.

Passando à segunda parte do tema: a Ética, explicou que o custo da formação de cada aluno presente no auditório é pago pelo contribuinte brasileiro e que, é obrigação de

todos retribuir à altura trabalhando honestamente a serviço do País. A hierarquia e a disciplina, que são conceitos extremamente valorizados na Marinha do Brasil, também foram inseridos na abordagem da ética profissional.

Complementando a sua palestra, o Diretor de Portos e Costas falou sobre Compromisso e Integridade. “Um homem confiável sempre tem o apoio de todos”, disse a respeito do compromisso do oficial com a sua família e amigos de trabalho. E ressaltou a integridade como uma das qualidades mais nobres do ser humano, essencial para a boa conduta na vida pessoal e profissional.

Ao fim da aula inaugural, disse estar com a sua fé renovada sobre o futuro dos alunos da EFOMM, e encerrou com a frase: “Não fujam nunca de suas responsabilidades”.



Participantes da aula inaugural no auditório do CIAGA.

Aula inaugural da EFOMM do CIABA

MARINHA BRASILEIRA



A aula inaugural da Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (EFOMM) do Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (CIABA) foi ministrada no dia 8 de fevereiro do corrente ano, contando com as presenças do Vice-Almirante Rodrigo Otávio Fernandes de Hônkis, Comandante do 4º Distrito Naval, do Capitão-de-Mar-e-Guerra Alexandre Silveira Villela, Comandante do CIABA, de autoridades civis e militares, de

representantes da Comunidade Marítima e de professores daquele Centro de Instrução.

O palestrante, Contra-Almirante (RM1) Sergio Antonio da Conceição Freitas, Gerente de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo da Diretoria de Portos e Costas, apresentou o tema, “Marinha Brasileira: conjunto harmônico formado pela Marinha do Brasil e pela Marinha Mercante Nacional”, realçando a interdependência entre as duas estratégicas instituições, fundamentais à sobrevivência e ao desenvolvimento da Nação.

Durante a sua apresentação, o expositor definiu e comentou sobre o Poder Marítimo, Poder Naval, destinação constitucional das Forças Armadas brasileiras, a missão da Marinha do Brasil e suas atividades subsidiárias, a estrutura da Autoridade Marítima e sobre o Ensino Profissional Marítimo, mostrando aos futuros oficiais de Marinha Mercante, componentes que serão da Reserva da Marinha do Brasil, os inúmeros



Participantes da aula inaugural da EFOMM do CIABA.

aspectos que unem as nossas duas Marinhas.

No final da exposição, mencionou que não existem profissões tão próximas e complementares como as de oficial de Marinha e de oficial de Marinha Mercante e encerrou com o seguinte texto: “Marinha de Guerra e Marinha de Comércio! Marinha do

Brasil e Marinha Mercante Nacional! Juntas no mar, na paz e na guerra. Marinhas de muitos heróis. Marinhas indispensáveis à sobrevivência e ao desenvolvimento da Nação. Marinhas que juntas formam um conjunto harmônico chamado Marinha Brasileira. Acreditem que vale a pena dedicar-se a elas”.



Contra-Almirante (RM1) Sergio Freitas responde a uma pergunta formulada por um aluno da EFOMM durante o período de debates, tendo à sua direita o Vice-Almirante Rodrigo e o Capitão-de-Mar-e-Guerra Villela.

Encerramento do Estágio Preparatório para Oficiais Designados para Servir em Capitania dos Portos, Delegacias e Agências

Foi encerrado no dia 9 de dezembro de 2010, no prédio do Comando do CIAGA, mais um Estágio Preparatório para Oficiais Designados para Servir em Capitancias dos Portos, Delegacias e Agências (ESPOC).

O propósito do ESPOC é inteirar os oficiais da Marinha do Brasil nomeados ou designados para exercerem funções em Capitancias do Portos, suas Delegacias ou Agências acerca

dos assuntos relacionados com as citadas funções, bem como atualizá-los com os problemas específicos que terão de apreciar ou assessorar nas respectivas Organizações Militares (OM).

De acordo com a Portaria nº 45/2006 da DPC, que regula o assunto, o ESPOC é composto de módulos de conteúdos, divididos em duas etapas distintas com:

I assuntos essencialmente teóricos, oferecidos sob a metodologia de ensino a distância, com a duração máxima de três meses; e

II assuntos eminentemente práticos, na forma de ensino presencial, com a duração de até três semanas, aplicado no CIAGA.

Durante a 2ª etapa do ESPOC, realizada no período de 22 de novembro a 9 de dezembro, foram apresentadas palestras sobre os seguintes temas: Ensino Profissional Marítimo; Segurança do Tráfego Aquaviário; Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo; Lei de Modernização dos Portos; Estrutura e Atividades da Organização Marítima Internacional (IMO); Atuação da Procuradoria Especial da Marinha (PEM); Manobrabilidade em Águas Restritas;

Praticagem; Orientações Jurídicas; Sociedades Classificadoras; Sinalização Náutica; ISPS CODE; Gerenciamento da Água de Lastro de Navios; Inquéritos Administrativos; Sistemas Corporativos da DPC; Atividades da Gerência Especial de Vistorias e Inspeções (GEVI); Atividades de uma Capitania dos Portos; Atuação do Conselho Nacional de Praticagem; Adestramento sobre Coleta e Atualização de Conhecimentos Operacionais; Noções sobre os Trabalhos do Armador, do Agente Marítimo e de outros Segmentos da Comunidade Marítima e Relacionamento com a Mídia.

As seguintes OM foram visitadas pelos 36 oficiais aprovados no ESPOC: Diretoria de Portos e Costas, Tribunal Marítimo e Capitania dos Portos do Rio de Janeiro.



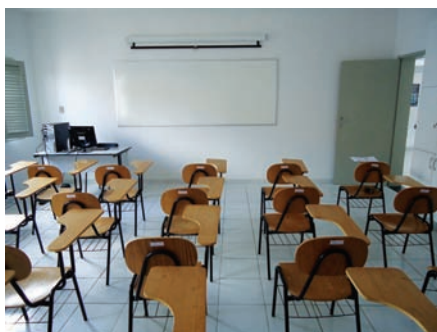
Oficiais aprovados no ESPOC.



Inauguração de sala de aula no CIAGA

Dando prosseguimento ao programa de modernização dos recursos instrucionais em execução no CIAGA, foi inaugurada, no dia 16 de dezembro de 2010, a sala de aula do Grêmio de Velas.

A reforma e modernização da sala foi patrocinada pela empresa De Moura Shipping Ltda., constituindo-se na quarta sala de aula do CIAGA adotada por essa empresa.



Vista da sala de aula do Grêmio de Velas do CIAGA, adotada pela empresa De Moura Shipping Ltda.

Além da reforma de todo o mobiliário e da instalação de um frigobar, foram instalados um computador, uma impressora a laser, uma televisão de cristal líquido de 55 polegadas, um DVD *blu-ray* e uma filmadora com disco rígido.

O evento contou com a participação do Vice-Almirante Eduardo Bacellar Leal Ferreira, Diretor de Portos e Costas, do Contra-Almirante Rodolfo Frederico Dibo, Comandante do CIAGA, do Contra-Almirante (RM1) Sergio Antonio da Conceição Freitas, Gerente de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo da Diretoria de Portos e Costas, do Capitão-de-Longo-Curso Sergio de Moura, sócio administrador da referida empresa, do Capitão-de-Longo-Curso José Menezes Filho, Gerente de Inspeção Marítima da TRANSPETRO, do Sr. Dario Sante Anastacio, instrutor do Grêmio de Velas há mais de 40 anos, além de professores, oficiais e alunos da Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante.



Vice-Almirante Leal Ferreira, Capitão-de-Longo-Curso Sergio de Moura e Sr. Dario Sante Anastacio inauguram a sala de aula do Grêmio de Velas.

Encerramento do período de adaptação dos novos alunos da EFOMM do CIAGA



Contra-Almirante Dibo profere palestra para os familiares dos novos alunos da EFOMM.

Em 29 de janeiro, o Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA) encerrou o “Período de Adaptação” dos novos alunos da Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (EFOMM). Este período é de caráter eliminatório e de alta importância para a ambientação dos recém-chegados à vida militar. Durante três semanas, os jovens aprenderam a rotina básica na Marinha do Brasil (MB), que envolve, entre outras atividades, educação física, instrução militar, horários regrados para as refeições, além do isolamento do convívio familiar. Os conceitos de hierarquia e disciplina tão prezados pela Força também são transmitidos neste período.

O Comandante do CIAGA, Contra-Almirante Rodolfo Frederico Dibo, recebeu os familiares

dos 242 novos alunos em uma palestra que esclareceu os pontos mais importantes, como por exemplo, o fato de não haver repetência na EFOMM, ou seja, o aluno é desligado da Escola caso não atinja a nota mínima nas provas de uma disciplina. O Comandante também solicitou aos pais que acompanhem o desempenho de seus filhos durante os três anos de estudo em sala de aula e um de prática (período em que os alunos ficam embarcados em navios da Marinha Mercante).

Após a palestra, os familiares seguiram para o campo de esportes, onde ocorreu a entrega das platinas aos “feras” 2011, nome dado aos novos alunos da Escola.



Entrega de platinas aos novos alunos da EFOMM.

Foram entregues, na mesma cerimônia, os distintivos de Adaptadores-Alunos aos alunos do 3º ano, uma maneira de homenagear os responsáveis pela orientação e organização das atividades durante o “Período de Adaptação”.

Em 2010, o concurso da EFOMM teve aproximadamente 10 mil candidatos, ocorrendo um aumento de 23% em relação ao ano de 2009. O crescimento é ainda mais significativo em relação aos anos anteriores. Em 2007, por exemplo, o concurso teve pouco mais de 5 mil candidatos, o que revela que a procura quase dobrou em três anos. O trabalho do CIAGA, iniciado no ano de 2009, foi crucial para a apresentação da carreira de oficial de Marinha Mercante à comunidade. Uma ação conjunta de levantamento e contato com os principais cursos preparatórios, colégios de ensino médio e militar da cidade do Rio de Janeiro, levou à realização de dezenas de visitas ao Centro de Instrução. Sem contar os grupos de alunos

do terceiro ano encarregados de representar e divulgar a EFOMM nos Colégios Militares de Brasília e de Juiz de Fora.

As instituições que visitaram a EFOMM foram recebidas e conduzidas pelos próprios alunos da Escola, gerando assim, o contato direto dos jovens com a carreira, que para muitos dos que estiveram nas visitas, ainda era desconhecida. Foi possível visitar os simuladores, as salas de aula, a área esportiva, enfim, ter a dimensão da estrutura oferecida pela MB para o preparo dos oficiais.

Ações bem elaboradas de divulgação são cruciais para o aumento e a manutenção da demanda em qualquer concurso, na MB essa regra não muda. O mercado de transporte marítimo está em alta e ainda existe muito desconhecimento dos jovens a respeito da profissão de oficial de Marinha Mercante. Todos estes fatores podem e devem ser convertidos em oportunidade de captação de candidatos e fortalecimento da imagem da Marinha Mercante Brasileira.

Capitania dos Portos da Paraíba reinaugura prédio do Ensino Profissional Marítimo



Capitão dos Portos da Paraíba descerra a placa de reinauguração do prédio do Ensino Profissional Marítimo.

Após cerca de dois meses de obras de revitalização em suas instalações, o prédio do Ensino Profissional Marítimo (EPM) da Capitania dos Portos da Paraíba (CPPB) foi reinaugurado no dia 15 de fevereiro de 2011.

Dentre as obras realizadas destacam-se:

- a melhora do ambiente das salas de aula, compreendendo a substituição do piso, pintura, instalação de quadro branco e aumento da luminosidade;
- a revitalização da área de circulação dos alunos;
- a reforma dos banheiros;
- a reforma da copa; e
- a elevação do muro de toda a edificação e

colocação de grades de ferro, visando aumentar a segurança das instalações.

Dessa forma, a CPPB investiu recursos para continuar oferecendo um ensino de qualidade para os aquaviários.



Vista do prédio do Ensino Profissional Marítimo da Capitania dos Portos da Paraíba.

Capitania dos Portos da Paraíba realiza cerimônia de conclusão de cursos

Foi realizada, em dezembro de 2010, a cerimônia de conclusão dos Cursos Especiais Básico de Primeiros Socorros (EPBS), Sobrevivência Pessoal (ESPE), Básico de Combate a Incêndio (ECIN), Segurança Pessoal e Responsabilidades Sociais (ESRS) e Familiarização em Navios-Tanques (EFNT) que fazem parte do Curso de Formação de Aquaviários (CFAQ-II-III M).



Alunos exibem os Certificados de Conclusão dos cursos por ocasião do término da cerimônia.

Na ocasião, foram entregues as Carteiras de Inscrição e Registro (CIR) e os Certificados de Conclusão aos alunos aprovados. Também foram entregues os Certificados de Conclusão aos alunos que concluíram os Cursos Especiais EXTRA PREPOM e EXTRA FDEPM e os cursos realizados pelo Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), supervisionados pela Capitania dos Portos da Paraíba (CPPB).

Durante a cerimônia foi lida uma carta de agradecimento redigida pelo aluno Robson Freire Pessoa, enaltecendo o trabalho realizado pela CPPB na formação de aquaviários.

De modo a incentivar o melhor classificado do CFAQ-II-III M, foi entregue uma singela lembrança à aluna Suzany Soares Santiago, primeira colocada com média geral 9,7.



Aluna Suzany Soares Santiago, primeira colocada do CFAQ-II-III M, recebe os cumprimentos do Capitão dos Portos da Paraíba.

Encerrando a cerimônia, o Capitão-de-Fragata (T) Paulo Santos de Oliveira, Capitão dos Portos da Paraíba, proferiu algumas palavras aos aquaviários, ressaltando a importância da busca pelo conhecimento para o crescimento profissional e parabenizou a todos por mais esta conquista.

Cresce o número de aquaviários habilitados pela Marinha no Rio Grande do Norte



Alunos do Curso de Formação de Aquaviários (CFAQ-E).

Cresceu o número de aquaviários habilitados pela Marinha do Brasil no Rio Grande do Norte no ano passado. A Capitania dos Portos do Rio Grande do Norte (CPRN) registrou, em 2010, um aumento de 110% no número de aquaviários qualificados em

relação à média dos três anos anteriores. O mesmo cenário foi observado na Agência da Capitania dos Portos em Areia Branca, que aumentou seu número de aquaviários formados em 240%.

Esse crescimento é resultado do aumento do número de cursos solicitados pela CPRN e autorizados pela Diretoria de Portos e Costas (DPC), principalmente os Cursos de Formação de Aquaviários Módulo E (CFAQ-E), que são ministrados nas colônias de pesca.

Em 2010, a CPRN realizou 30 cursos ministrados pelo setor de Ensino Profissional Marítimo. Destes, oito foram oferecidos pela Agência da Capitania dos Portos em Areia Branca, totalizando 921 aquaviários qualificados e habilitados para exercer suas atividades no mar.

Escola de Fluviários de Foz do Iguaçu amplia suas atividades em 2010

A Escola de Fluviários de Foz do Iguaçu (EFFI), cuja missão é qualificar e controlar a habilitação dos aquaviários e supervisionar o ensino profissional dos aquaviários, em conformidade com as Normas da Autoridade Marítima para Aquaviários (NORMAM-13/DPC), foi inaugurada em 5 de agosto de 1983, pelo então Ministro da Marinha, Almirante-de-Esquadra Maximiano Eduardo da Silva Fonseca. Suas atividades se confundem com as da Divisão do Ensino Profissional Marítimo (EPM) da Capitania Fluvial do Rio Paraná. As suas instalações dispõem de três salas de aula, auditório, dois

laboratórios (náutica e mecânica), biblioteca, lanchonete e alojamento para até 45 alunos.

Atualmente, a EFFI ministra Cursos de Formação de Aquaviários Módulo Especial (CFAQ-E), Módulos II e III (CFAQ-II e III), Cursos Especiais – Especial Básico de Primeiros Socorros (EBPS), Especial de Segurança Pessoal e Responsabilidades Sociais (ESRS), Especial de Sobrevivência Pessoal (ESPE) – e cursos para funcionários públicos (ESTP) e (ECSP), todos com aulas teóricas e práticas.



Alunos do Curso CFAQ-II e III durante visita técnica realizada no navio "Kattamaram".

Visando atender às necessidades de um mercado cada vez mais aquecido, a Capitania Fluvial do Rio Paraná, por meio da EFFI, tem buscado ampliar as suas atividades. No ano de 2010, a EFFI aumentou para 855 as vagas

oferecidas para os diferentes cursos, das quais 804 foram preenchidas com a realização de cinco turmas de CFAQ-E, cinco turmas de CFAQ-II e III e 15 turmas de Cursos Especiais EBPS, ESRS e ESPE, contando ainda com



Alunos do Curso de Formação de Aquaviários CFAQ-II e III.

duas turmas de ETSP e uma turma de ECSP. Estes números representaram um incremento de 103% do número de vagas e 150% do número de cursos realizados em relação a 2009.

A ampliação dessas atividades exigiu a adaptação da rotina da Organização Militar (OM), bem como o desdobramento da sua força de trabalho, sobretudo para compatibilizar as suas atividades administrativas e operativas (Inspeções Navais) com o incremento do número de aulas a serem ministradas. Militares da OM foram chamados para dar as aulas das disciplinas onde não haviam instrutores civis para ministrá-las.

Considera-se que um fator importante para os resultados positivos obtidos em 2010 foi o embarque de uma oficial formada em Pedagogia, que assumiu a Divisão do EPM,

além do apoio recebido da Diretoria de Portos e Costas e do Comando do 5º Distrito Naval, com o provimento de recursos financeiros e humanos.

Todo o trabalho desenvolvido ao longo do ano foi recompensado pela recomendação da Divisão do EPM da Capitanía Fluvial do Rio Paraná para o recebimento do Certificado ISO 9001:2008, em julho de 2010.

Para o ano de 2011, espera-se a realização dos seguintes projetos:

- Ampliação em mais 20% do número de vagas oferecidas, dependendo da demanda apresentada;
- Construção do Centro de Atendimento ao Cliente; e
- Atualização e informatização do acervo da biblioteca.

Primeiro treinamento realizado no simulador de equipamentos portuários do País

O Brasil cresce em ritmo acelerado no segmento tecnológico, prova disso é a iniciativa do Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-graduação e Pesquisa de Engenharia (COPPE/UFRJ), que possui uma incubadora de empresas, onde os protótipos desenvolvidos com valor de mercado são transformados em produtos.

A Virtualy Tecnologia de Simulação é o mais recente exemplo de sucesso desse projeto. A empresa foi criada para tornar real o projeto do simulador de equipamentos portuários (guindastes de bordo, portêiner, ponte rolante e caminhões). Tanto atingiu o seu objetivo que foi criado o Centro de Simulação

de Guindastes Portuários e *Offshore* do País, em parceria com a Financiadora de Estudos e Projetos (FINEP), situado no galpão da *Virtualy*, que se encontra na Cidade Universitária.

Segundo um dos pesquisadores da COPPE e sócio da *Virtualy*, Sr. Gérson Gomes Cunha, o local é um centro de estudos e é aberto à visitação e utilização pelos órgãos de ensino, mediante prévia solicitação. O primeiro grupo de alunos que utilizou a tecnologia pioneira no Brasil, foi de 21 trabalhadores portuários avulsos pertencentes ao Órgão Gestor de Mão de Obra do Rio de Janeiro (OGMO-RJ), distribuídos de 23 a 25 de março para o



Sr. Gerson Gomes Cunha, pesquisador da COPPE/UFRJ, configura o *software* do simulador para a realização do treinamento.

primeiro treinamento no simulador. Os alunos estão matriculados no Curso de Operação de Guindaste de Bordo participando das aulas práticas, que a partir de agora, serão divididas entre o simulador e os equipamentos reais.

A Sampling Planejamento foi a empresa contratada pelo OGMO-RJ para ministrar as primeiras aulas de treinamento virtual. O instrutor Marcos Carvalho afirmou que a maior dificuldade dos alunos é com o manuseio dos *joysticks* (controles do simulador) devido a sua alta sensibilidade. A declaração foi confirmada pelo aluno Arlindo de Sá Barros Filho, de 41 anos, que é trabalhador portuário há 22 anos: "Tem que ter calma, os controles são muito sensíveis".

O OGMO-RJ é responsável pela gestão de profissionais e técnicos do setor portuário que atuam nos portos de Sepetiba, Niterói, Forno e Rio de Janeiro. Segundo o encarregado do setor de treinamentos do órgão, a tecnologia desenvolvida é importante, principalmente,

para o aperfeiçoamento da manobra de "balanço de carga", que consiste em causar a maior estabilidade possível ao descer ou subir uma carga. Todos os cursos realizados



Sr. Marcos Carvalho, instrutor da Sampling, mostra aos alunos a operação do simulador.

pelo OGMO-RJ passam por análise e aprovação da Diretoria de Portos e Costas (DPC), que os viabilizam através do Fundo do Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo.

De acordo com Sr. Gérson, a Marinha do Brasil, em especial a DPC, foi fundamental para alcançar o sucesso do projeto. O pesquisador afirma que o contato direto com as empresas se tornou difícil e que, através da intervenção da DPC foram obtidos os

manuals de operação dos equipamentos e a ida aos portos para realização das fotografias que possibilitaram a transformação das imagens para 3D.

O *hardware* (parte física do simulador), de tecnologia brasileira, foi adquirido pela Itália, estando instalado nos portos de Gênova e de Cagliari, o que mostra a importância do simulador que, a partir de agora, está disponível para o enriquecimento do ensino de portuários.



Trabalhadores portuários avulsos do OGMO-RJ fazem treinamento de operação de guindaste no simulador de equipamentos portuários.

XV Reunião Ordinária da ROCRAM



Participantes da XV Reunião Ordinária da ROCRAM.

Foi realizada em Buenos Aires, Argentina, no período de 29 de novembro a 3 de dezembro de 2010, a XV Reunião Ordinária da Rede Operativa de Cooperação Regional de Autoridades Marítimas da América (ROCRAM).

O evento contou com a participação das Autoridades Marítimas da Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Cuba, Equador, Panamá, Paraguai, Peru, Uruguai e Venezuela, bem como do Chefe da Seção da América Latina e do Caribe da Divisão de Cooperação Técnica da Organização Marítima Internacional (IMO), como convidado especial.

Na cerimônia de abertura da reunião, o Prefecto General Oscar Adolfo Arce, Autoridade Marítima da Argentina, deu boas vindas às delegações presentes e agradeceu a colaboração prestada pela IMO à

Secretaria-Geral da ROCRAM (SECROGRAM) durante o biênio 2009-2010.

Em seguida, o representante da SECROGRAM apresentou as principais atividades desenvolvidas no biênio 2009-2010, agradeceu o apoio prestado pelas



Prefecto General Oscar Adolfo Arce, Autoridade Marítima da Argentina e Secretário-Geral da ROCRAM faz a abertura da XV Reunião Ordinária da Rede Operativa de Cooperação Regional de Autoridades Marítimas da América.



Desenvolvimento dos trabalhos durante a XV Reunião Ordinária da ROCRAM.

Autoridades Marítimas que conduziram, em seus países, as atividades de cooperação técnica programadas e fez um agradecimento especial à IMO e a sua Divisão de Cooperação Técnica, pelo valoroso apoio dado ao Programa de Cooperação Técnica da ROCRAM.

Em seguida, o Prefecto General Andrés Manuel Manzón, Secretário do Acordo de Viña del Mar, fez uma exposição sobre a XVII Reunião do Comitê do Acordo Latino-Americano sobre Controle de Navios pelo Estado do Porto, realizada no período de 27 de setembro a 1º de outubro de 2010, em Cartagena de Indias, Colômbia, apresentando os dados estatísticos das atividades realizadas em 2009 e destacando os números de inspeções realizadas por cada país, as retenções de navios nos Países-Membros do Acordo, as deficiências observadas nas inspeções realizadas nos diversos tipos de navios mercantes e as

campanhas de inspeções concentradas realizadas no biênio 2009-2010.

Durante a reunião foram apresentados e discutidos vários temas nas áreas da segurança marítima, proteção do meio ambiente marinho, formação marítima e cooperação técnica, destacando-se: Experiências com o Sistema LRIT, Experiências com os Sistemas de Controle do Tráfego Marítimo e VTS, Normas para a Segurança dos Barcos Pesqueiros de Comprimento Igual ou Maior que 24 metros, Controle e Gerenciamento da Água de Lastro e Sedimentos de Navios, Marco Regulatório de Cooperação Técnica entre as Autoridades Marítimas da ROCRAM, Avaliação das Atividades de Cooperação Técnica durante o Biênio 2007-2008, Atividades de Cooperação Técnica em 2010, Programa de Cooperação Técnica para 2011, Programa Integrado de Cooperação Técnica para o Biênio 2012-2013, Fortalecimento da ROCRAM e

Estratégias Marítimas da ROCRAM para o Quinquênio 2011-2015.

Foram apresentadas também as seguintes atividades de cooperação técnica realizadas pela SECROCRAM durante o ano de 2010, de acordo com o Memorando de Entendimento IMO-SECROCRAM:

- Curso Regional de Formação Avançada para Inspetores Encarregados da Supervisão do Estado do Porto sobre Navios Químicos e Mercadorias Perigosas;
- Curso Regional sobre Gestão de Resíduos Provenientes de Navios e Instalações de Recepção nos Portos;
- Curso Regional sobre Investigação de Acidentes Marítimos;
- Curso Regional sobre Segurança Operacional dos Transbordadores Nacionais e dos Navios não Regidos por Convenções;
- Seminário Sub-Regional sobre Assuntos Relacionados ao Sistema de Identificação; e
- Acompanhamento de Navios a Longa Distância (LRIT).

A XV Reunião Ordinária da ROCRAM foi encerrada no dia 3 de dezembro, ocasião em que a Autoridade Marítima da Argentina passou o cargo de Secretário-Geral da ROCRAM ao Eng. Alejandro Martinez Moreno, Autoridade Marítima de Cuba, que assumirá a SECROCRAM durante o biênio 2011-2012.



Eng. Alejandro Martinez Moreno, Autoridade Marítima de Cuba, assina o Memorando de Entendimento IMO-SECROCRAM e assume o cargo de Secretário-Geral da ROCRAM durante o biênio 2011-2012.

Acordo de Cooperação e Desenvolvimento do Transporte Fluvial Amazônico

Em 2010 foi criada a primeira Missão Técnica entre os Governos brasileiro e peruano, com o propósito de promover e fortalecer a cooperação e o desenvolvimento do transporte fluvial nos rios amazônicos.

A delegação brasileira foi constituída por representantes do Ministério das Relações Exteriores (MRE), Ministério dos Transportes (MT), Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), Secretaria da Receita Federal (SRF), Agência

Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e Marinha do Brasil, sendo esta última representada pelo Estado-Maior da Armada, Diretoria-Geral de Navegação, Diretoria de Hidrografia e Navegação, Comando do 9º Distrito Naval, Diretoria de Portos e Costas, Comando do 4º Distrito Naval e Serviço de Sinalização Náutica do Norte.

Durante a Missão foram programadas visitas técnicas a diversas localidades para permitir a identificação dos temas em que o Brasil poderá cooperar com o Peru.



Delegações brasileira e peruana visitam a Capitania Fluvial de Tabatinga.

Em agosto de 2010, ocorreu a fase peruana da Missão, quando os representantes dos órgãos brasileiros visitaram as localidades de Pucallpa, Yurimaguas e Iquitos, na Região Amazônica peruana, bem como os Portos de Callao e Paita, localizados no Pacífico. Nos

portos amazônicos foram observados os problemas causados pelos deslocamentos dos leitos dos rios, que dificultam as operações portuárias, além de verificadas as necessidades peruanas em temas como dragagem, transbordo de cargas para balsas, segurança da navegação e normas aduaneiras. Nos

portos peruanos do Pacífico, a visita teve como propósito identificar a possibilidade de estabelecimento de uma nova rota de transporte de grãos e minérios destinados ao mercado asiático.



Delegações brasileira e peruana recebem explicações sobre a operação do Porto de Santarém.



Em outubro de 2010, representantes peruanos participaram da fase brasileira da Missão, onde foram visitadas as cidades de Manaus, Tabatinga, Santarém, Porto Velho e Humaitá. Em Manaus e Santarém foram apresentados os terminais portuários e diversas empresas envolvidas na construção de embarcações empregadas na navegação fluvial, com ênfase no sistema de balsas e comboios fluviais. Em Tabatinga foram realizadas palestras e apresentações voltadas para o transbordo de cargas não-alfandegadas e sobre segurança da navegação. Finalmente, em Porto Velho e em Humaitá foram apresentados temas

relacionados ao comércio, navegabilidade dos rios, operação de terminais privados e realização de dragagem no rio Madeira.

O resultado desta primeira Missão Técnica foi concretizado pela manifestação do interesse peruano em realizar cursos no País, de responsabilidade do Ministério dos Transportes e da Marinha do Brasil por meio do Ensino Profissional Marítimo.

O bom entendimento entre as partes do Acordo de Cooperação poderá contribuir para o melhor desenvolvimento econômico da Amazônia e uma melhor utilização de suas riquezas.



Vista do Porto de Manaus.

Oficial da Marinha do Brasil conclui mestrado na Universidade Marítima Mundial



Cerimônia de graduação da turma de 2010 da Universidade Marítima Mundial.

O Capitão-de-Mar-e-Guerra (T) Ricardo José Cimino concluiu com aproveitamento o Curso *Maritime Safety and Environmental Administration* (MSEA), da Universidade Marítima Mundial (WMU), obtendo o grau de *Master of Science* (MSc). A cerimônia de graduação ocorreu no dia 10 de outubro de 2010, com a entrega de diplomas realizada pelo Secretário-Geral da Organização Marítima Internacional (IMO), Almirante Efthimios E. Mitropoulos.

A WMU é uma universidade pertencente à IMO, com sede em Malmö, Suécia. Em 2010 ela ofereceu seis cursos de mestrado, tendo contado com uma turma de 72 alunos procedentes de 34 países. É a única universidade no mundo que oferece o curso MSEA.

Além da formação especializada com alto padrão de ensino, os alunos têm a oportunidade ímpar de compartilhar uma experiência multicultural singular, pois convivem com pessoas das mais variadas nações, línguas, religiões, costumes e tradições. As reuniões sociais e os trabalhos em grupo catalisam o convívio entre colegas. Este ambiente é uma amostra da realidade encontrada a bordo de muitos navios mercantes, cujas tripulações reúnem profissionais procedentes das mais diferentes e longínquas regiões do globo, os quais precisam trabalhar harmonicamente, em equipe, de modo a conduzir seus navios com eficiência e segurança. Outro benefício disponibilizado aos alunos é a participação em uma rede de profissionais especializados em assuntos marítimos, espalhados pelo mundo,

exercendo atividades nas Administrações Marítimas, o que lhes permitem compartilhar experiências, intercambiar conhecimentos, colaborar com os colegas, culminando com um estreitamento dos laços entre as Autoridades Marítimas de diversos países.

O Curso MSEA completo foi constituído por quatro períodos letivos, de maio de 2009 a outubro de 2010. Dentre as matérias constantes do curso merecem destaque as seguintes: Economia e o Transporte Marítimo, Direito Marítimo e Convenções Marítimas Internacionais, O Fator Humano na Segurança Marítima, Princípios de Política e Administração Marítima, Administração do Meio Ambiente Marinho, Gestão de Segurança Marítima, Administração de Segurança Marítima, Projetos Marítimos e Gerenciamento de Risco, Engenharia Naval Avançada e Padrões de Segurança Marítima.



Capitão-de-Mar-e-Guerra (T) Cimino, com o diploma de conclusão do Curso MSEA.

Os seminários e *workshops* realizados durante o último semestre do curso tiveram a duração de quatro semanas, tendo englobado os seguintes temas:

- Questões Marítimas Contemporâneas (pirataria, segurança orgânica, tratamento dado aos marítimos embarcados em navios sob investigação de acidentes e poluição, composição de tripulações, sociedades classificadoras e novas técnicas de ensino profissional);
- Política Marítima (programas da IMO);
- Segurança Marítima e Portuária (ISPS Code e IMDG Code); e
- Comunicações Marítimas e Tecnologia da Informação (GMDSS, INMARSAT e VTS).

Durante o curso foram realizadas viagens de estudo, simpósios, seminários e oficinas de trabalho, bem como visitadas as Autoridades Marítimas da Suécia e da Dinamarca, a sede da Sociedade Classificadora Det Norske Veritas (DNV), a Associação de Proprietários de Navios-Tanque (INTERTANKO) e as usinas de tratamento de efluentes (lixo, esgoto e águas da praça de máquinas) localizadas na Dinamarca e na Suécia. Os alunos passaram três dias na fábrica de equipamentos de salvação *VIKING* participando de um seminário sobre equipamentos salva-vidas, culminando com um treinamento prático de abandono do navio, embarque em balsas salva-vidas e resgate noturno por aeronave. Visitas às estações de Serviço de Tráfego de Embarcações (VTS) e às de Serviço de Socorro e Salvamento (SAR), também acrescentaram conhecimentos aos alunos. Aulas práticas versando sobre arqueação, borda-livre, prova de inclinação de embarcações e vistorias em diversos tipos de

navios complementaram os conhecimentos adquiridos nas aulas teóricas ministradas em sala.

Também foram ministrados o Curso de Auditoria sobre os Instrumentos Obrigatórios da IMO e o Curso sobre o Código Internacional para o Gerenciamento da Operação Segura de Navios e para a Prevenção da Poluição (ISM).

O incremento das atividades marítimas no Brasil, associado à crescente ampliação do

número de leis, convenções e códigos internacionais dos quais o Brasil faz parte, tem requerido esforço e dedicação de todo o pessoal envolvido no desempenho das tarefas concernentes à Autoridade Marítima, a fim de atender tempestivamente aos novos padrões aprovados no âmbito da IMO, de forma a contribuir para a manutenção e fortalecimento da boa imagem que nosso País desfruta perante a comunidade marítima internacional.

Assinatura de Termo Aditivo ao Convênio celebrado entre a RPB-IMO e a CONTTMAF

Foi realizada no dia 18 de março de 2011, na sede da Representação Permanente do Brasil junto à Organização Marítima Internacional, em Londres, a assinatura do Termo Aditivo ao Convênio nº 20200/2009-001/01 celebrado entre a Representação Permanente do Brasil junto à Organização Marítima Internacional (RPB-IMO) e a Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviário e Aéreo, na Pesca e nos Portos (CONTTMAF), com a presença do Chefe da Representação Permanente, Almirante-de-Esquadra (RM1) Aurélio Ribeiro da Silva Filho, do Presidente da CONTTMAF, Sr. Severino Almeida Filho, do Representante Alterno, Capitão-de-Mar-e-Guerra Anselmo Luiz Corrêa Fernandes e do Oficial Superior de Máquinas Nilson José Lima.

A RPB-IMO e a CONTTMAF mantêm, desde 2002, este

Convênio que tem por propósito garantir a participação de um oficial de Marinha Mercante nos trabalhos da RPB-IMO e o assessoramento nos assuntos afetos à Comunidade Marítima Brasileira. O Termo Aditivo tem por objetivo prorrogar por mais 24 meses a participação do oficial junto a esta Representação.



Almirante-de-Esquadra (RM1) Aurélio, à esquerda, e Sr. Severino assinam o Termo Aditivo na sede da RPB-IMO.



Diretoria de Portos e Costas participa do Fórum Internacional de Investigadores de Acidentes Marítimos, nas Bahamas

A Diretoria de Portos e Costas (DPC), representada pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra (RM1) Luiz Augusto Oliveira de Freitas, Chefe da Comissão de Investigação e Prevenção dos Acidentes da Navegação (CIPANAVE), participou, entre os dias 31 de janeiro e 4 de fevereiro de 2011, em *Freeport*, Bahamas, da 20ª Reunião Anual do Fórum Internacional de Investigadores de Acidentes Marítimos (*Marine Accident Investigators' International Forum - MAIIF*).

Participaram do Fórum 43 especialistas em investigação de acidentes marítimos de Antigua e Barbuda, Argentina, Austrália, Bahamas, Brasil, Canadá, Chile, China, Dinamarca, Coreia do Sul, Estados Unidos, França, Finlândia, Alemanha, Irlanda, Hong Kong, Hungria, Japão, Luxemburgo, Ilhas Marshall, Noruega, Filipinas, St. Kitts & Nevis, Panamá, Peru, África do Sul, Suécia, Turquia, Reino Unido e Vanuatu, representando 30

países e 33 diferentes Administrações.

O Fórum foi aberto oficialmente após as palavras iniciais do Representante da Autoridade Marítima das Bahamas, Commodore Davy F. Roll, e do Presidente do Fórum, Mr. Martti Heikkilä (*Accident Investigation Board of Finland*) e, entre os primeiros atos, foi aprovada, por unanimidade dos membros, a adesão da Marinha do Brasil, da *Dirección General de Capitanías y Guardacostas del Perú* e do Ministério de Assuntos Marítimos da Turquia como Membros Plenos do Fórum.

Dentre os diversos assuntos tratados no Fórum destacaram-se as apresentações sobre a situação de cada país membro do MAIIF quanto a implantação do Código de Investigação de Acidentes Marítimos da Organização Marítima Internacional (IMO) e quanto a investigação de acidentes ocorridos em 2010, e do Projeto "*Horizon*", patrocinado



Da esquerda para à direita, Mr. Joerg Kaufman (Alemanha, Vice-Presidente do Fórum), Comodoro David Squire (Reino Unido, Secretário do Fórum), Mr. Martti Heikkilä (Finlândia, Presidente do fórum) e Mr. Peter Foley (Austrália).

pela Comunidade Européia e executado pela *Warsash Maritime Academy (Southampton Solent University)* em conjunto com a *Chalmers Tekniska Högskola AB (Dept. of Shipping and Marine Technology - Sweden)*, a *Stress Research Institute of Stockholm University* e outras oito empresas e diversas autoridades. O projeto estuda os efeitos da fadiga nos marítimos, que é comprovadamente uma das principais causas de acidentes. Também foram analisados diversos acidentes marítimos de diferentes naturezas e apresentados os principais resultados das reuniões anuais dos Fóruns regionais da Europa (EMAIF), Ásia (MAIFA) e Américas (AMAIF).

A investigação de acidentes marítimos foi reforçada a nível global com a entrada em vigor, em janeiro de 2010, do novo Código de Investigação de Acidentes Marítimos da IMO. O novo Código enfatiza que, quando da ocorrência de um acidente marítimo, o foco da investigação não é atribuir culpas, mas descobrir o que ocorreu de errado e agir rapidamente para impedir sua recorrência. Segundo a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), um Estado de Bandeira envolvido em acidente deve ser considerado como cumprindo suas obrigações se participando plenamente de qualquer investigação conduzida por outro Estado, daí a necessidade de coordenação quando duas administrações diferentes conduzem uma mesma investigação simultaneamente. No caso do Brasil, essa

coordenação, quando necessária, é conduzida pela DPC, como representante da Autoridade Marítima Brasileira, responsável também por acordar sobre a metodologia da investigação e sobre quem irá liderá-la.

Simultaneamente à 20ª Reunião do MAIF, a Autoridade Marítima das Bahamas promoveu outros dois eventos: o *Caribbean Memorandum of Understanding on Port State Control (CMOU)* e o *Bahamas International Maritime Conference and Trade Show (BIMCATS)*. Os delegados do MAIF participaram da cerimônia de abertura do BIMCATS no dia 3 de fevereiro, presidida pelo Primeiro-Ministro da Comunidade de Bahamas, Rt. Hon. Hubert Alexander Ingraham.

A participação de representante da Marinha do Brasil na reunião do MAIF possibilitou a troca de experiências sobre um tema de extrema relevância para a Autoridade Marítima em âmbito internacional, bem como a comparação, a auto-avaliação, a aprendizagem e o aprimoramento dos procedimentos executados, além da atualização dos conhecimentos a respeito das técnicas de investigação de acidentes marítimos e da legislação internacional pertinente.



Da esquerda para à direita, Mr. Chris Dowty (Bahamas), Capitão-de-Mar-e-Guerra Freitas (Brasil) e Mr. Marcel Ayeko (Canadá).

Investigação do acidente do Navio Mercante “Düden”



OCORRÊNCIA

O NM “Düden”, de bandeira da Turquia, saiu do porto de Harcourt, na Nigéria, com destino a Rosário, na Argentina. Durante a viagem atracou no porto de Tema, em Gana, para abastecimento.

No dia 22 de novembro de 2009, no período de 00h00 à 01h00, quando o navio se encontrava cerca de 260 quilômetros (aproximadamente 140 milhas) pelo través de Tramandaí-RS, teve início um incêndio que atingiu totalmente a sua superestrutura, desde o convés principal (*main deck*) até o último convés superior (tijupá), resultando na morte de um dos seus tripulantes. O navio estava sem carga, com carregamento previsto em Rosário.

O NM “Düden”, registrado em Istambul, Turquia, teve a sua quilha batida em 1981 e tinha 168,21m de comprimento, 22,84m de boca, 13,8m de calado e 15.857 de Arqueação Bruta. Sua tripulação era composta por 23 pessoas, sendo 21 nacionais da Turquia e dois naturais do Azerbaijão.

SEQUÊNCIA DOS ACONTECIMENTOS

No dia 22 de novembro, a Marinha do Brasil, por meio do SALVAMAR SUL (Serviço de Busca e Salvamento do Comando do 5º Distrito Naval) recebeu um sinal de socorro enviado pela EPIRB (Rádio Baliza Indicadora de Posição em Emergência) do NM “Düden”, que estava com um incêndio de grandes proporções a bordo.

A Fragata “Bosísio”, que estava participando de uma operação, a 140 milhas do navio mercante, foi destacada para realizar a busca. Após chegar ao local do acidente, a Fragata, com o emprego de helicóptero e bote inflável, resgatou, no dia 23 de novembro, 22 tripulantes do navio mercante e recolheu os restos mortais do tripulante morto no acidente. Os tripulantes resgatados foram levados pela Fragata “Bosísio” para o Porto de Rio Grande, onde atracou no dia 24 de novembro. O Navio-Patrolha “Benevente” e o Rebocador de Alto-Mar “Tritão”, subordinados ao Grupamento de Patrulha Naval do Sul, ficaram no local do acidente, vigiando o navio acidentado e controlando o tráfego marítimo.



Fragata “Bosísio” se aproxima do navio mercante para realizar o resgate dos tripulantes.



Helicóptero da Marinha resgata tripulante do navio mercante.

A Marinha do Brasil notificou o proprietário do NM (uma empresa turca) para decidir sobre o salvamento do navio, que oferecia riscos à navegação. Não obtendo resposta, resolveu rebocar o NM e fundeá-lo, no dia 26 de novembro, numa posição cerca de 12 milhas náuticas da costa, onde a profundidade era de aproximadamente 45 metros.

Em dezembro de 2009, a Marinha do Brasil decidiu rebocar NM "Düden", do local de fundeio para o cais do Porto Novo, em Rio Grande.

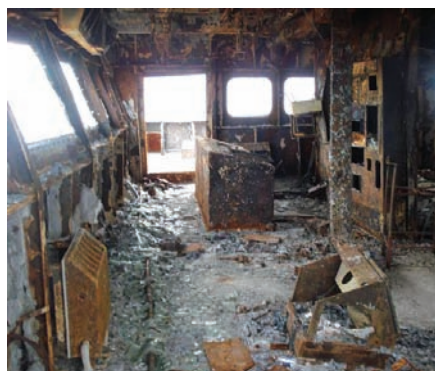
CONSEQUÊNCIAS DO ACIDENTE



Superestrutura queimada pelo incêndio.

O fogo atingiu toda a superestrutura do navio mercante, desde o convés principal até o passadiço. O piso do tijupá ficou bastante retorcido em decorrência do calor excessivo produzido no interior do passadiço.

O incêndio destruiu compartimentos habitáveis, corredores, refeitórios, cozinha, enfermaria, oficina de solda, quadros elétricos, equipamentos rádio e de navegação, sala dos extintores do sistema fixo de CO₂, paióis de material e ante-sala da praça de máquinas.



Equipamentos do passadiço destruídos pelo incêndio.

Os conveses abaixo do convés principal sofreram danos leves, produzidos pelo calor excessivo do incêndio ocorrido do convés principal para cima, transmitido por condução e/ou por dutos de ventilação.

A praça de máquinas teve apenas poucas partes do teto queimadas. O Centro de Controle da Máquina apresentou sinais de superaquecimento, a caldeira não tinha indícios de explosão, os geradores não apresentaram avarias externas e o motor de combustão principal nada sofreu com o incêndio.



CAUSAS DO ACIDENTE

Baseando-se nas condições em que foram encontradas as evidências no NM “Düden”, ficou extremamente dificultado o estabelecimento dos fatos geradores do incêndio e o local onde se deu o seu início. Contudo, alguns indícios indicam que o incêndio teve início no Convés 01 avante, tendo em vista que os conveses adjacentes a ele ficaram demasiadamente queimados, e todos os seus compartimentos completamente destruídos, inclusive os pisos e as anteparas.

Na perícia realizada a bordo, pelos Investigadores da Capitania dos Portos do Rio Grande do Sul, no dia 14 de dezembro de 2009, quando o navio encontrava-se atracado no Porto Novo, somente 20 dias após o sinistro, não foi possível detectar nenhum indício de que tenha ocorrido alguma explosão, curto circuito, mau funcionamento de equipamentos, falha humana, enfim, nada que pudesse direcionar para que se chegasse a uma conclusão do que ocorreu efetivamente. A demora na realização da perícia deveu-se ao fato dos investigadores do acidente terem que aguardar a chegada do NM “Düden” à

Rio Grande. A movimentação de diversas equipes a bordo, efetuando diferentes tarefas, contribuiu para que o cenário do acidente fosse alterado, impossibilitando a conclusão da causa determinante do incêndio.

Entretanto, segundo depoimentos prestados pelos tripulantes do NM “Düden”, o incêndio começou possivelmente nos compartimentos habitáveis localizados a boreste do navio. Ainda conforme os depoimentos, o fogo se propagou com muita rapidez (entre 2 a 3 minutos) e produziu muita fumaça escura e calor. A tentativa de debelar o incêndio foi frustrada e o Comandante decidiu abandonar o local do incêndio, reunir a tripulação na proa e solicitar socorro acionando a EPIRB.

RECOMENDAÇÕES

Considerando os destroços do incêndio, recomenda-se que os navios a serem construídos não utilizem materiais inflamáveis (plásticos, madeiras, tecidos, etc.), empregando armários, camas e escadas de metal, bem como piso de cerâmica em vez de carpetes/tapetes. Sugere-se, ainda, que a ventilação e a extração dos compartimentos possam ser dotadas de controle local e a distância.

Estabelecimento do Cartão de Tripulação de Segurança de Embarcação

Edgar Nilton de Rezende Barbosa

Capitão-de-Mar-e-Guerra (Refº)

Assessor de Comunicação Social da DPC

INTRODUÇÃO

A promulgação da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA), em 11 de dezembro de 1997, e a aprovação da sua Regulamentação (RLESTA) em 18 de maio de 1998, vieram a se constituir num importante arcabouço jurídico, balizador da Segurança do Tráfego Aquaviário em nosso País. Essa Lei, cujo propósito é assegurar a salvaguarda da vida humana e a segurança da navegação, no mar aberto e nas hidrovias interiores, e a prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas e suas instalações de apoio, acarretou uma sensível alteração nas atribuições da Diretoria de Portos e Costas (DPC).

Para atender às disposições contidas na LESTA e na RLESTA, a DPC, por delegação da Autoridade Marítima Brasileira (Comandante da Marinha), elaborou as Normas da Autoridade Marítima para disciplinar todos os assuntos de sua competência.

A NORMAM 01/DPC dá instruções para o estabelecimento da tripulação de segurança das embarcações empregadas na navegação em mar aberto, em conformidade com a Resolução A.890 (21) da Organização Marítima Internacional, que define os Princípios para o Estabelecimento da Tripulação de Segurança.

Essas instruções também atendem às disposições da Convenção Internacional

sobre Padrões de Instrução, Certificação e Serviço de Quarto para Marítimos (Convenção STCW 78/95).

ESTABELECIMENTO DO CARTÃO DE TRIPULAÇÃO DE SEGURANÇA (CTS)

A NORMAM 01/DPC estabelece, em seu Capítulo 1, que "toda embarcação, para sua operação segura, deverá ser guarnecida por um número mínimo de tripulantes, associado a uma distribuição qualitativa, denominado tripulação de segurança". Essa tripulação difere da lotação da embarcação, que expressa o número máximo de pessoas autorizadas a embarcar, incluindo a tripulação, os passageiros e os profissionais não-tripulantes.

A responsabilidade pela emissão do CTS de uma embarcação é da Capitania dos Portos, Delegacia ou Agência (CP, DL ou AG). O processo é iniciado com a solicitação formal da empresa, proprietário, armador ou seu responsável legal a uma CP, DL ou AG, anexando a seguinte documentação:

- uma proposta de CTS na qual deverá ser demonstrada a adequação da composição da tripulação mínima sugerida;
- cópia do Laudo Pericial para emissão do CTS, constante do Anexo 1-B da NORMAM 01/DPC, devidamente preenchido pelo interessado, de acordo com as características da embarcação; e



- demais documentos que comprovem a adequação da tripulação de segurança sugerida.

Em seguida, a CP, DL ou AG designa os componentes da equipe responsável pela elaboração do Laudo Pericial (LP).

Para essa elaboração são considerados vários parâmetros tais como: porte da embarcação, tipo de navegação, potência total das máquinas propulsoras, serviço ou atividade em que será empregada, os diversos sistemas de bordo e sua manutenção, peculiaridades do trecho a navegar e aspectos da operação propriamente dita. Em função desses parâmetros serão estabelecidos os níveis, categorias e quantidade de tripulantes, de acordo com as suas habilitações.

Vários princípios são observados na determinação da tripulação de segurança de um navio, cabendo destacar a capacidade de:

- manter serviço de quarto de navegação, propulsão e radiocomunicações, de acordo com a Regra VIII/2 da Convenção STCW 78/95 e também para manter a vigilância geral do navio;
- atracação e desatracação;
- gerenciamento das funções de segurança do navio quando empregado de modo estacionário ou posicionado dinamicamente no mar;
- realizar as operações, como apropriado, para prevenir danos ao meio ambiente marinho;
- manter os dispositivos de segurança e a limpeza de todos os espaços acessíveis para minimizar os riscos de incêndio;

- prover cuidados médicos a bordo;
- garantir a segurança da carga durante o trânsito; e
- inspecionar e manter, como apropriado, a integridade estrutural do navio.

Na aplicação desses princípios é levada em consideração a legislação em vigor, com especial atenção à capacidade de manter o serviço de quarto, as horas de trabalho e de descanso, o gerenciamento de segurança, a certificação e o treinamento dos aquaviários e as acomodações para a tripulação. Com esses dados são levantados os elementos necessários à determinação dos níveis, categorias e a quantidade mínima de tripulantes necessária para operar a embarcação com segurança.

Ao final da perícia, a CP, DL ou AG emite o CTS da embarcação cujo modelo, constante do Anexo 1-A da NORMAM 01/DPC, é reproduzido ao final deste artigo.

REVISÃO DO CTS E RECURSO

O proprietário, armador ou seu representante legal que não concordar com o CTS da embarcação, poderá solicitar a sua revisão por meio de requerimento endereçado à CP, DL ou AG responsável pelo seu estabelecimento. Caso continue não concordando, o interessado poderá solicitar recurso, em última instância administrativa, à Diretoria de Portos e Costas, por intermédio da CP, DL ou AG.

ENTREVISTA COM O CAPITÃO DOS PORTOS DO RIO DE JANEIRO

A determinação do CTS de uma embarcação é um tema que desperta grande interesse na Comunidade Marítima. Com o propósito de



Capitão-de-Mar-e-Guerra Bombarda, Capitão dos Portos do Rio de Janeiro.

dar mais esclarecimentos sobre o assunto, foi incluída, neste artigo, entrevista com o Capitão-de-Mar-e-Guerra Walter Eduardo Bombarda, Capitão dos Portos do Rio de Janeiro.

IM) Qual o procedimento da Capitania dos Portos quando da entrada da solicitação de CTS de uma embarcação?

R- Uma vez recebido, o processo é encaminhado à Divisão de Inspeção Naval e Vistorias (CP-22). A proposta de CTS é analisada de acordo com as normas em vigor, em conjunto com os demais documentos da embarcação que demonstram sua arqueação, propulsão, atividade que irá exercer e autorizações para operação em Águas Jurisdicionais Brasileiras, quando for o caso. Em seguida são designados os componentes da equipe responsável pela elaboração do Laudo Pericial (LP), que poderá ser composta por Inspectores Navais e/ou Auxiliares de Inspectores Navais e, então, é realizada a perícia. Ao final da perícia, a CP-22

emite o CTS da embarcação no modelo constante do Anexo 1-A da NORMAM 01/DPC e o encaminha para assinatura do Capitão dos Portos do Rio de Janeiro.

IM) Qual o critério utilizado para a constituição da equipe responsável pela elaboração do LP?

R- Existem duas equipes definidas para elaborar o LP, uma formada por Inspectores Navais (para as embarcações SOLAS e não SOLAS com AB maior que 50) e outra por Auxiliares de Inspectores Navais (embarcações com AB menor que 50). Não há uma escala definida para a realização do LP, os Inspectores são escalados de acordo com a disponibilidade.

IM) Qual é o prazo normalmente estipulado pela Capitania dos Portos para a emissão do CTS?

R- Após o recebimento do processo com o LP, o CTS é confeccionado em até 5 (cinco) dias,



caso a embarcação não tenha exigências a cumprir.

IM) Como a Capitania dos Portos procede no caso de um Armador, por efeito de contrato, solicitar urgência para o estabelecimento de CTS em prazo exíguo?

R- Os casos de exiguidade de prazo, levados ao Capitão dos Portos, são avaliados criteriosamente, podendo determinar que um determinado processo tenha prioridade a fim de que o Armador não sofra prejuízos. O Capitão dos Portos avalia e assina todos os CTS.

IM) Houve algum caso em que a Capitania dos Portos autorizou uma embarcação a operar, em caso de urgência, sem a emissão do CTS?

R- Não houve caso em que a Capitania tenha autorizado tal procedimento, pois se houver uma solicitação com urgência, existe uma equipe pronta para periciar e

confeccionar o documento mesmo em horários fora da rotina normal de trabalho.

IM) Houve algum caso em que o armador ou seu representante legal discordou do CTS emitido pela Capitania dos Portos, ou por sua Delegacia ou Agência subordinada, tenha recorrido até a última instância administrativa?

R- Já ocorreram alguns casos, uma vez que, apesar das normas serem bem específicas e claras em relação ao estabelecimento do CTS e as perícias serem feitas com muito critério, existe um conflito de interesses entre os Armadores e os Sindicatos. Enquanto os Armadores desejam o menor número possível de aquaviários na tripulação da embarcação, os Sindicatos desejam o maior número possível. Vale ressaltar que a decisão da Autoridade Marítima é calcada nas regras existentes e no Laudo Pericial e, eventualmente, pode contrariar uma das partes interessadas. Consequentemente, alguns recursos são impetrados.



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
(FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL)

EMITIDO POR / ISSUED BY

CARTÃO DE TRIPULAÇÃO DE SEGURANÇA
(Safe Manning Document)

Nome da Embarcação: (Name of Ship)							
Nº Inscrição: (Nº of Register)		Tipo de Embarcação: (Type of ship)					
Nº IMO: (IMO Number)		Indicativo de Chamada: (Call Sign)					
Porto de Registro: (Port of Register)		Armador: (Owner)					
Tonagem Bruta: (Gross Tonnage)	AB/ Nacional: (National)						
	AB/ Convenção Internacional de Arqueação, 1969: (International Tonnage Convention, 1969)						
Propulsão Principal: KW (Main propulsion power kW)							
Grau de Automação das Máquinas: (Grade of Automation of Machinery Plant)		Indicativo de Chamada: (Call Sign)					
Tipo de Navegação: (Navigation Type)		Atividade / Serviço: (Used to)					
Praça de máquinas periodicamente desguarnecida? (Periodically unattended machine?)			<table border="1"> <tr> <td>Sim Yes</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Não No</td> <td></td> </tr> </table>	Sim Yes		Não No	
Sim Yes							
Não No							
Área de tráfego (Trading Area)							

Este documento certifica que, de acordo com a regulamentação brasileira sobre segurança da navegação e em conformidade com a Resolução A.890 (21) de 25 de novembro de 1999 da IMO, este navio é considerado adequadamente tripulado sempre que navegar dentro da sua classificação quanto a classe de navegação e com um número de tripulantes igual ou superior ao especificado neste Cartão de Tripulação de Segurança.

(This is to certify that, under the provisions of the Brazilian navigation regulations and of IMO Resolution A. 890 (21) of 25 November 1999, this ship is considered to be safely manned if, whenever it proceeds to sea in the above mentioned classification, its complement corresponds to, or exceeds, the one specified in this Safe Manning Document.)



GRAU /CAPACIDADE <i>Grade/capacity</i>	CERTIFICADO (REGRA STCW) <i>Certificate (STCW regulation)</i>	NÚMERO DE PESSOAS <i>Number of persons</i>		
		Categoria <i>(Category)</i>	Nível <i>(Level)</i>	Quantidade <i>(Quantity)</i>
Comandante (<i>Master</i>)				
Imediato (<i>Chief Officer</i>)				
Oficial de Náutica (<i>Deck Officer</i>)				
Radio Operador (<i>Radio Officer</i>)				
Contramestre (<i>Boatswain</i>)				
Chefe de Máquinas (<i>Chief Engineer</i>)				
Subchefe de Máquinas (<i>Second Engineer</i>)				
Oficial de Máquinas (<i>Engineer Officer</i>)				
Condutor (<i>Petty Officer Engineer</i>)				
Eletricista (<i>Electrician</i>)				
Enfermeiro/ Auxiliar de Saúde (<i>Male Nurse</i>)				
Cozinheiro (<i>Cook</i>)				
Taifeiro (<i>Steward</i>)				
Marinheiro de Máquinas (<i>Oiler</i>)				
Marinheiro de Convés (<i>Able Seaman</i>)				
Moço de Convés (<i>Ordinary Seaman</i>)				
Moço de Máquinas (<i>Wiper</i>)				

Requisitos ou condições especiais, se houver
(Special requirement or conditions, if any)

Emitido em ____/____/____. <i>(issued on) (Date dd.mm.yyyy)</i>	Data de expiração (se houver) ____/____/____. <i>Date of expiry (if any) (Date dd.mm.yyyy)</i>
--	--

Órgão de Emissão: _____
(Emission Office)

Assinatura/Nome do Responsável
(Signature/Name)