



CENTRO DOS CAPITÃES DA MARINHA MERCANTE

O MAR É NOSSO COMPROMISSO

**RIO, 15/09/11
No: 87**

**Revista
eletrônica**

On-line

Comentário

Pirataria: O terrível flagelo do mar

Comte. Luiz Augusto C. **Ventura** – CLC
venturalac@yahoo.com.br

Todas as profissões têm seus prós e contras. As particularidades de cada uma deveriam ser pesadas criteriosamente por quem as está selecionando antes da decisão de enveredar por alguma delas.

Infelizmente, nem sempre as decisões na escolha levam em conta os meandros de cada uma. Essas escolhas são feitas em geral por influência de terceiros, por ambição salarial, às vezes por fuga de situações familiares e, mais comumente, por espírito de aventura, dentre outras.

O espírito aventureiro é um dos mais evocados para quem segue a carreira do mar, principalmente na marinha mercante. Não está longe da realidade quem assim se deixa levar para se tornar um marítimo.

Conhecer novas terras, outros povos, outras culturas, visitar locais famosos sem que para isso seja preciso o dispêndio de grandes somas, são atrativos que realmente fazem diferença.

Esta é uma característica favorável à escolha da atividade marítima: a aventura. Exercer uma atividade profissional a bordo é prazeroso, ainda mais se a compararmos com atividades similares exercidas em terra. Você trabalha em casa se deslocando pelo mundo. Sua atividade independe de locomoção e do conseqüente enfrentamento do terrível trânsito das grandes cidades. Sua folga, seu lazer, sua privacidade, são preservados.

O grande “calcanhar de Aquiles” da profissão é a ausência do lar e da família. Mesmo assim, com a compreensão mais humana dos armadores permitindo de algum tempo para cá o eventual acompanhamento de esposa e filhos embarcados, amenizaram sobremaneira essa terrível adversidade profissional. O advento das mulheres na atividade marítima embarcada humanizou o ambiente e deu uma completa reviravolta nos tradicionais e conservadores procedimentos de bordo.

É indescritível o prazer de uma travessia marítima. O fato de se estar exercendo uma dura atividade é amenizado pelo bem estar proporcionado pelo suave balanço e caturro do navio, pelo vento no rosto, pelo salitre do mar, pela imensa paz proporcionada pelo visual maravilhoso do horizonte infinito e do azul incomparável do céu. Não existe paz mais profunda do que o contemplar do céu, em uma noite escura, ponteados de astros e estrelas no firmamento, sabendo que você precisa deles para se orientar. Nada pode quebrar aquela paz a milhas e milhas do ponto de terra mais próximo. Isto é, nada podia. Os marítimos, infelizmente, estão mergulhando em outra realidade. A tragédia da pirataria voltou e ninguém

mais está seguro, não só nas imediações dos portos como, por incrível que pareça, na imensidão dos mares.

A idéia do recrudescimento da pirataria, que para muitos ainda gera a fantasia da embarcação encimando no mastro principal uma bandeira negra com uma caveira e duas tibias cruzadas, armada de canhões manuais e tripulada por valentões com olho de vidro, perna de pau e mão de gancho, pode parecer absurda aos menos informados. Mas os piratas, muito mais sofisticados e bem armados, definitivamente existem.

Existem e estão muito bem organizados. A ponto de a pirataria estar se tornando uma indústria.

A fase romântica da pirataria com a invasão sorradeira dos navios em deslocamento no Estreito de Malaca ou fundeados no porto de Santos, por piratas que se satisfaziam com o simples roubo de carga e valores do navio e da tripulação acabou. A finalidade agora é seqüestrar o navio, retê-lo com a tripulação e a carga e exigir vultosas somas de dólares para devolvê-los.



A pirataria na costa da Somália, um miserável país na África oriental, é quem mais profissionalmente está agindo assim. Quem achava impossível a abordagem em alto mar de um navio com 333 metros de comprimento, 60 metros de boca e 21 metros de calado, precisa reavaliar sua incredulidade. Esse fato aconteceu em novembro de 2008 com o seqüestro do VLCC "Sirius Star", maior do que um porta-aviões, carregado com dois milhões de barris de petróleo, procedente da Arábia Saudita,

com destino aos Estados Unidos, a 420 milhas do litoral. O VLCC foi forçado a navegar para águas somalis e o resgate pedido foi de 25 milhões de dólares. (Conseguiram 3 milhões lançados de pára-quadras – ver foto)

A pirataria, a nível mundial, já consome 25 bilhões de dólares por ano, sem perspectivas de um arrefecimento efetivo. Por enquanto o nível de ataques só diminui por efeito da natureza e não das medidas antipirataria adotadas. O número de ataques diminui muito durante a monção de verão na região do oceano Índico. O mar fica difícil de ser enfrentado, durante cerca de três meses, por pequenas embarcações. Tempo para descanso e reaparelhamento da bandidagem.

Difícil entender como grupos tão bem organizados podem se formar sem o apoio de uma forte infra-estrutura. Será que, na verdade, o mundo não está vendo o ressurgimento dos Corsários, em voga no século XVI, bancados pela Somália?

Fiz rotineiramente a linha do Golfo no final do século passado, mas as preocupações eram outras. Como já passei por um caso traumático de ataque pirata, fico imaginando o quão penoso seria enfrentar essa situação hoje em dia. Tenho quase certeza de que perderia meu emprego.

Seria prudente e desejável que os pretendentes à carreira marítima levassem em conta esse novo cenário. Esta é uma particularidade para ser incluída no rol das desfavoráveis.

Economia

Diminui a disparidade salarial global de marítimos.

Demitir oficiais europeus e contratar na Ásia não resulta necessariamente em grandes economias.

Há evidências de que os salários dos marítimos tendem a igualar-se ao redor do mundo.

Enquanto companhias que adotaram como política substituir oficiais europeus por asiáticos ainda não começaram a economizar, as diferenças são menores agora do que foram há alguns anos.

Embora estatísticas confiáveis sejam difíceis de conseguir, pesquisa realizada no ano passado pela Nautilus International registrou uma variação de €5.560 (US\$ 9.090) por ano para um cadete até €154.464 (US\$ 252.518) ao ano para um bem pago comandante.

Um representante da Nautilus afirmou: "No extremo superior, temos aqueles profissionais – especialmente no setor de gaseiros – que há alguns anos podiam virtualmente fazer o seu preço. Salários acima de \$100.000 eram corriqueiros, muito embora algumas dessas informações sejam vistas com certa incredulidade".

Também se encontram registros de Chefes de Máquinas com salários anuais de até \$156.000.

"Mas existe ainda uma extensa gama de postos entre os melhores e piores salários. Muitas destas diferenças advêm do tipo de embarcação – o Comandante de um barco de apoio, por exemplo, estaria ganhando mais ou menos a metade do que o Comandante de um navio petroleiro ou de um navio de cruzeiro".

“Divisamos o extremo superior entre uns €60.000 – €70.000 anuais para Comandantes. Mas muitos recebem os salários livres de impostos, o que tem um impacto considerável”.

“Na realidade, estes salários equivalem a uns €100.000 anuais quando se leva em conta essa regalia. Além disso, existe uma grande variedade de bônus que podem representar outros €10.000 anuais adicionais”.

Recentemente delegados da Organização Internacional do Trabalho (OIT) acordaram que o salário mínimo básico para um marítimo treinado deverá subir dos atuais \$545 para \$555 mensais a partir do mês de janeiro do próximo ano. Deverá haver outro aumento para \$568 a partir do começo de 2013 e outro para \$585 a partir de 31 de dezembro de 2013. O salário mínimo estava congelado desde 2006.

Embora uma pequena minoria de marítimos, a maioria provenientes de países com regimes repressivos como Burma, recebam menos do que o salário mínimo determinado na OIT, na prática a maior parte dos marítimos recebe segundo as tabelas estabelecidas de acordo com a Federação Internacional dos Trabalhadores de Transportes (FIT)

A associação internacional conhecida como Fórum de Negociação Internacional tem como referência salarial atual 1.675 mensais (Esta organização reúne o Grupo de Negociação Coletiva de Empregadores Marítimos Internacionais em conjunto com outras organizações nacionais de empregadores e a FIT).

Fonte: Lloyds List – Original em inglês – Tradução livre.

Histórias do Mar

O Lloyd Brasileiro do meu tempo

CFM Marcus **Vinicius** de L. Arantes – OSM (Eng.)

mv.arantes@hotmail.com



terem sido batizados com os nomes de países das Américas. A maioria deles (14) foi construída pelo Ingalls Shipbuilding Co. de Pascagoula, Mississippi (**América, Brasil, Colômbia, Cuba, Equador, Guatemala, Haiti, Honduras, México, Nicarágua, Panamá, Peru, São Domingos e Venezuela**) e os demais pelo estaleiro canadense Canadian Vickers Ltd. (**Argentina, Bolívia, Canadá, Chile, Paraguai e Uruguai**). Mais conhecidos como “Bombas”, esses navios começaram a chegar ao Brasil em 1947 e operaram nas linhas de longo curso até o final dos anos 60, quando começaram a ser desativados. Foram todos vendidos para demolição.

Havia também quatro cargueiros finlandeses



O Lloyd Brasileiro foi o meu destino ao sair da Escola de Marinha Mercante como Praticante-Aluno. Era como um prêmio conseguir embarcar no Lloyd. As linhas européias, principalmente a do Mediterrâneo, eram um atrativo a mais para cada “fornada” de novos Praticantes que saía da EMMRJ. Lá fiz o meu estágio e fiquei por mais dois anos até me transferir para a Fronape em busca de um soldo mais polpudo, para compensar a vida dura nos petroleiros.

O Lloyd da minha época tinha como “espinha dorsal” de sua frota 20 navios de propulsão a turbina, os “Classe Nações”, denominação esta proveniente do fato de



da classe “Baías”, incorporados à frota em 1962. Eram navios de propulsão a motor, com uma superestrutura a ré e outra a meia-nau, construídos no estaleiro Valmet O/Y de Helsinque. Foram eles o **Guanabara, Todos os Santos, Turiaçu** e o **Paranaguá**, que operavam basicamente nas linhas da Escandinávia. O **Paranaguá** teve um fim trágico ao naufragar na Bélgica em 1968 após colidir com um navio de bandeira paquistanesa. Os outros três foram vendidos à armadora nacional Brasilmar no início dos anos 80.

Os quatro navios da classe “Cabos” eram também de propulsão a motor. Com sua superestrutura localizada no início do terço final do convés, eram, no meu entender, os navios de silhueta mais bonita do Lloyd Brasileiro. Fabricados no estaleiro polonês Stocznia Szczecinska, o **Cabo de Santa Marta**, o **Cabo Frio**, o **Cabo Orange** e o **Cabo de São Roque** foram incorporados à frota entre 1959 e 1960. O **Cabo Orange** após ter sido vendido a um armador particular no Brasil sofreu um grave acidente com vítimas em 1979 quando foi quase que totalmente destruído por um incêndio que se seguiu após uma explosão na praça de máquinas. Foi dado como irrecuperável e vendido para demolição. Os outros três também foram demolidos após servirem a outros armadores nacionais.



Os “Classe Praias” foram também construídos na Polônia pelo mesmo estaleiro dos “Cabos”. Seu sistema de propulsão era híbrido, uma composição de máquina alternativa com turbina. Eram eles o **Torres**, **Iracema**, **Itapuã**, **Leblon** e **Guarujá**. Pertenciam inicialmente à Costeira e a Cia de Navegação Bahiana (o **Guarujá**) e foram incorporados ao Lloyd em 1966.

Em 1963 o Lloyd começou a receber os primeiros navios de fabricação nacional. Os “Classe Personalidades” foram oito, começando pelos **Henrique Lage** e **Pereira Carneiro**, construídos pelo Verolme. Contrariando a tendência de predomínio da propulsão a motor,



esses dois navios tinham turbinas como máquinas propulsoras. A Verolme construiu ainda para o Lloyd o **Júlio Régis** e o **Celestino**, ambos com propulsão a motor. Da Ishikawajima saíram quatro, todos tendo motores como máquina principal: **Buarque**, **Presidente Kennedy**, **Romeo Braga** e **Almirante Graça Aranha**. Todos esses navios se mantiveram em operação até década de 80, quando foram vendidos.

Eram também navios a motor os quatro “Classe Barão” construídos pelo Estaleiro Mauá entre 1962 e 1964. Eram eles o **Barão de Mauá**, **Barão do Rio Branco**, **Barão de Jaceguay** e o **Barão do Amazonas**.



Em 1964 fiz o meu segundo período de praticagem no **Barão de Mauá**, à época comandado pelo CLC Georg Maier, que tive o prazer de re-encontrar recentemente através do nosso grupo de relacionamento na internet. Ao **Barão de Mauá** foi reservado um fim trágico – em 1972, quando navegava no Mar do Caribe, uma explosão seguida de incêndio nos porões de carga resultou em perda total no navio, que foi afundado na região pois não havia condições para sua recuperação.

Os “Classe Cidades” eram três – **Marília**, **Londrina** e **Volta Redonda**, todos com propulsão a motor. Foram construídos no Ishikawajima entre 1962 e 1963. O **Volta Redonda** somente foi incorporado à frota do Lloyd em 1976, posto que pertencia anteriormente a SNAAPP (Serviço de Navegação da Amazônia e Administração dos Portos do Pará). Foram basicamente empregados no que se chamava “Linha da ALALC”, que interligava os portos brasileiros a diversos outros portos da América Latina. Foram vendidos na década de 80.



Com a extinção da Cia. Nacional de Navegação Costeira, os seus quatro transatlânticos (**Princesa Leopoldina**, **Princesa Isabel**, **Rosa da Fonseca** e **Anna Nery**) foram incorporados à frota do Lloyd em 1966. Os dois **Princesas** foram construídos em Bilbao na Espanha e os outros dois na Iugoslávia. Foram vendidos a empresas estrangeiras diferentes na década de 70 e continuaram

navegando rebatizados com outros nomes. O baile de formatura da minha turma na EMMRJ foi realizado no **Princesa Leopoldina** em janeiro de 1964.



demolido em 1969. O **Mauá** foi o antigo **Schenectady** que o Lloyd adquiriu à Moore McCormack em 1939. Lembro-me de ter sido montada nele uma exposição itinerante de produtos brasileiros que viajou por alguns portos brasileiros levando também a turma de Câmara da EMMRJ de 1961. Foi demolido em 1966. O **Raul Soares**, de construção alemã é o ex- **Cap Verde** da Hamburg Sud. Adquirido pelo Lloyd em 1925 foi rebatizado como **Raul Soares**. Já no final de sua atividade operacional serviu como prisão de presos políticos em Santos durante os primeiros anos do regime militar. Foi demolido no Rio de Janeiro no final dos anos 60.

Ficou em todos nós uma baita saudade do Lloyd Brasileiro. Seus navios não mais cruzam os mares do mundo e não temos mais uma empresa de navegação de longo curso genuinamente nacional como foi o centenário e tradicional Lloyd. Sua extinção em 1997 causou forte comoção em todos aqueles que com ela conviveram.

Dos navios mais antigos, à minha época, ainda compunham a frota do Lloyd os chamados "Vitaminas" – o **Carioca**, **Farrapo**, **Inconfidente**, **Bandeirante** e o **Jangadeiro**. Foram construídos na Holanda em estaleiros diferentes e incorporados ao Lloyd em 1938. Foram vendidos para demolição no Brasil no início dos anos 70. Havia ainda o **Ascânio Coelho**, o **Mauá** e o **Raul Soares**. O primeiro foi um navio alemão da Hamburg Sud, o **Monte Penedo**, apresado pelo governo brasileiro na Primeira Guerra Mundial. Ao ser incorporado à frota do Lloyd recebeu o nome de **Sabará**, trocado em 1948 para **Ascânio Coelho**. Foi



Tempo louco na Noruega.

CLC **Mateus** Tavares Rocha – (Comandante do N/T "Itaituba")
navio.itaituba@transpetro.amosconnect.com

O tempo na Noruega realmente é muito louco. Neste aspecto, não tenho boas lembranças das estadias que passei por lá. Lembro que no ano novo de 1978, numa viagem de Bergen para Oslo no "Lloyd Cuiabá", em uma travessia que deveria ser rápida e com tempo bom, não nos preocupamos em tomar maiores cuidados com o recolhimento de cabos e peçação de materiais no convés e superestrutura.

Assim que enfiamos a proa nos canais dos fiordes um inesperado temporal com fortes ventos e altas ondas nos fez ver que deveríamos ter sido mais precavidos. Jamais esquecerei a noite de 31 de dezembro quando quase morremos congelados ao ter que passar uma noite desembarçando os cabos de amarração congelados e espalhados pelo convés para poder atracar pela manhã. Eu era o Segundo Oficial encarregado da manobra na proa.

Mas essa estadia não foi só de desventuras.

Na noite de ano novo, um norueguês louco pelo Brasil, que adorava samba e todos os anos passava o carnaval no Rio de Janeiro, nos levou a um hotel, se não me engano chamado Holmultekem, numa montanha de onde se tinha uma vista panorâmica da cidade. O nosso amigo norueguês, muito alegre e festeiro, e por isso logo apelidado de Chacrinha, nos fazia levar os instrumentos de percussão que tínhamos a bordo para bares e boates e nos apresentava como "atração de conjunto brasileiro em Oslo". O tal "conjunto brasileiro" tocava tão mal e era tão barulhento que, não raras vezes, acabávamos sendo gentilmente convidados a encerrar a apresentação.

Apesar do frio, havia as compensações. Os "moreninhos", especialmente, se davam muito bem. Era época de discoteca e gostávamos de ir aos discos e bares. Éramos perseguidos pelas loirinhas que, curiosas com a cor da nossa pele e com nosso cabelo enrolado, não se continham e passavam a mão para ver se não saía tinta, comparando sua pele alvíssima com a nossa.

Invariavelmente não pagávamos as contas. Os noruegueses, que têm enorme respeito pelos homens do mar, gentilmente faziam questão de bancar tudo.



Salários no setor portuário em SC variam entre R\$ 12 mil e R\$ 16 mil por mês.

As melhores vagas nas empresas de Itajaí e Navegantes, hoje, estão nas cadeias do setor portuário e exigem profissionais qualificados. Os salários variam entre R\$ 12 mil e R\$ 16 mil, em média, e, embora altos se comparados à média salarial do brasileiro, são cerca de 30% mais baixos do que no Rio de Janeiro ou em São Paulo.

Mesmo assim, tem atraído profissionais vindos de todo o Brasil em busca de oportunidades.

Para se candidatar a um cargo, além da formação acadêmica, o interessado deve ter conhecimento de inglês e demonstrar criatividade e iniciativa no trabalho, resolvendo problemas e buscando novos mercados. São dicas dos especialistas para quem quer desenvolver a carreira.

Fonte: Jornal de SC / Redação

Multas da ANP a petroleiras somam quase R\$ 60 milhões

As multas da ANP por descumprimento do conteúdo local já somam quase R\$ 60 milhões. A agência está em pleno processo de notificação de outras nove concessionárias que vão receber multas de R\$ 30 milhões por descumprimento das regras de conteúdo local previstas nos contratos de concessão de 29 blocos leiloadas na 4ª e 5ª Rodadas de Licitações, realizadas em 2003 e 2004.

A soma do valor cobrado da anglo-holandesa Shell, da dinamarquesa Maersk, da angolana Sonangol Starfish, das portuguesas Partex e Petrogal (subsidiária da Galp) e das brasileiras Petro Synergy, Quantra e Aurizônia é quase igual aos R\$ 29.196 milhões da multa já aplicada à Petrobras por descumprimento do conteúdo local na fase de exploração de 44 blocos.

Fonte: Valor

Porto do Rio será ampliado

Os terminais do porto do Rio de Janeiro - arrendados pelas empresas Libra Terminais, dos grupos Borges/Canoilas, e MultiTerminais, da Fink e Gávea - serão ampliados e o porto passará a ter o maior cais contínuo de contêineres do Brasil. As duas empresas investirão R\$1,2 bilhão, em empreendimento conjunto, para ampliar suas capacidades de operação.

No Tecar (terminal de veículos da Multi-Car) será construído um edifício-garagem, ampliando a área de 7 mil metros quadrados para 12 mil metros quadrados. Dessa forma, o Tecon (terminal de contêineres da Multi-Rio) ganhará uma área com capacidade para 1,5 milhão de TEUs.

Já o projeto da Libra Terminais será dividido em três fases, com investimento total de R\$423,2 milhões em obras, somados a um investimento de cerca de R\$340 milhões em equipamentos, tecnologia e instalações.

Se hoje são movimentados 9 milhões de toneladas/ano nos dois terminais cariocas, a expectativa é de que, com a expansão, até 2018, as operações alcancem um total de 25 milhões de toneladas/ano.

Fonte: Portos & Navios

Novo terminal de granéis sólidos no Porto de Itaguaí

A Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) vai lançar em breve o edital de licitação para arrendar à iniciativa privada uma área de 245,4 mil metros quadrados do porto de Itaguaí. O terreno, com saída para a Baía de Sepetiba, será um terminal público destinado à movimentação de granéis sólidos e é conhecido como "área do meio" por estar situado entre os terminais da Vale e da CSN.

Quem vencer a licitação para arrendamento da área por 25 anos, renovável por mais 25, terá de investir cerca de R\$1,5 bilhão, segundo estimativas da CDRJ, já que o conceito do projeto é "greenfield", ou seja, o arrendatário será responsável pela superestrutura e pela infraestrutura. Vai ganhar, em contrapartida, o direito a explorar um terminal capaz de movimentar 25 milhões de toneladas de minério por ano – com potencial para atingir até 44 milhões.

O porto de Itaguaí tem quatro terminais atualmente, sendo dois de granéis sólidos, operados pela Vale e pela CSN e dois terminais de carga containerizada, operados pela Sepetiba Tecom e pela Vale Sul. Juntos, operam 55 milhões de toneladas por ano. Com este quinto terminal da "área do meio", o Porto de Itaguaí atingirá uma movimentação de 80 milhões de toneladas por ano.

Fonte: Guia Marítimo

Filipinas exportam homens do mar para o Brasil

A expansão do setor de petróleo e gás atraiu um número recorde de trabalhadores filipinos ao País para exercer atividades em alto-mar. Com o mercado aquecido e pouco equipamento nacional disponível, a Petrobras e outras empresas petrolíferas de produção e exploração contratam prestadoras de serviço que trazem o "pacote completo", com embarcações e mão de obra estrangeiras.

A admissão de trabalhadores das Filipinas em tarefas que poderiam ser feitas por brasileiros dentro de navios e em plataformas incomoda entidades que representam categorias importantes na indústria nacional de óleo e gás, como petroleiros e oficiais de Marinha Mercante. Segundo o Ministério do Trabalho, a maior parte das autorizações é concedida para a realização de serviços de curto prazo. Com isso, as empresas ficam desobrigadas de contratarem operários brasileiros. A presença de mão de obra local é exigida quando embarcações e plataformas estrangeiras operam no País por mais de 90 dias contínuos.

O número de autorizações do Ministério do Trabalho a filipinos quadruplicou em quatro anos. Passou de 1.532 em 2006 para 6.531 em 2010. No primeiro semestre deste ano, já foram emitidas 2.294 autorizações de trabalho, 32% a mais que no mesmo período de 2010.

Fonte: AE

Navios grandes só aportarão no Mucuripe em 2012

Aguardados há mais de cinco anos para assegurar a viabilidade econômica do Porto do Mucuripe, até hoje operando com navios de pequeno calado, os grandes navios contêineres e petroleiros de até 70 mil toneladas só deverão começar a acostar ao cais em meados de junho de 2012. A estimativa é do presidente da Companhia Docas do Ceará (CDC), Paulo André Holanda, ao anunciar para 30 de setembro próximo a conclusão da dragagem completa do terminal portuário, que passará dos 10,5 metros para 14 metros de profundidade.

Antes de ser liberado para atracação de grandes embarcações, explicou Holanda, as alterações no terminal ainda precisarão ser homologadas pela Marinha do Brasil, após o que estará liberado para receber as bóias de sinalização.

Fonte: Portos & Navios

Petrobras faz acordo com sindicatos marítimos

Sindicatos acordaram com a Petrobras em ser dispensados de consulta feita pelo Ministério do Trabalho e Emprego (TEM) caso esta solicite prorrogação de prazo para admitir marítimos brasileiros nas embarcações afretadas.

A nova regra foi fixada em termo aditivo ao acordo coletivo de trabalho de 2009 acertado entre a Petrobras e uma série de entidades sindicais da categoria.

Segundo Severino Almeida, Presidente do Sindmar, "O aditivo foi ótimo para todas as partes envolvidas". Almeida disse ainda que o aditivo permite deixar de atender um segmento que não é atrativo para os marítimos brasileiros: os chamados navios aliviadores que recebem o petróleo das plataformas e o transportam até as refinarias. Almeida afirmou que nesses navios afretados a remuneração é baixa e as condições de trabalho não costumam ser adequadas. Fonte: Valor

Vale negocia venda ou arrendamento de 19 supercargueiros

A Vale confirmou que está negociando com armadores chineses a venda ou arrendamento de 19 supercargueiros que foram encomendados pela mineradora a estaleiros chineses e coreanos. A frota própria foi idealizada para fazer o transporte de minério dos terminais da empresa no Brasil a seus clientes asiáticos.

A primeira das embarcações, o "Vale Brasil", o maior navio de minério do mundo, com capacidade de 400 mil toneladas, chegou ao Brasil em maio. O navio é um dos sete encomendados por US\$ 748 milhões ao estaleiro Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co, da Coreia do Sul

A Vale também possui encomenda de 12 navios com capacidade de 400 mil toneladas ao estaleiro Rongsheng Shipbuilding and Heavy Industries, na China, num investimento de US\$ 1,6 bilhão. Além da frota de 19 navios de 400 mil toneladas, a Vale conta com outros 16 navios com as mesmas dimensões, com operação exclusiva para a empresa em contratos de longo prazo assinados com armadores parceiros. Todos os 35 navios deveriam ser entregues até 2013.

Fonte: AE



BP nega responsabilidade por nova mancha de óleo

A petroleira britânica BP afirmou num comunicado que a nova mancha de óleo encontrada no Golfo do México aparentemente não vem de seus poços e definitivamente não foi originada pelo poço Macondo, fonte de um enorme vazamento na região em meados do ano passado.

Segundo a BP, a Guarda Costeira dos EUA pediu na semana passada a várias operadoras com ativos no bloco 504 do campo de Canyon, no Golfo do México, para investigarem uma mancha que havia sido avistada no local. "Com base na nossa análise, aparentemente a mancha não vem de uma fonte da BP."

A petrolífera disse também que na terça-feira reportou às autoridades que foi responsável por uma mancha de óleo perto da plataforma Thunder Horse. "O volume foi extremamente baixo e veio da unidade de processamento de água da plataforma. As operações da Thunder Horse não foram afetadas e ajustes foram feitos no sistema de água".

Nenhum desses eventos, porém, aconteceu na vizinhança do poço Macondo, segundo a BP.

Fonte: AE

Software da JRC para ajudar a identificar os poluidores do mar



A Agência Europeia de Segurança Marítima (EMSA) fornecerá com o programa do Joint Research Centre (JRC) - Centro Comum de Investigação – o software denominado SUMO para melhorar seu sistema de detecção de poluição por óleo.

Esse novo recurso pode ajudar as autoridades dos Estados Membros a melhorar a resposta e atividades de prevenção de poluição por navios.

Inteiramente desenvolvido pelo Instituto para a Proteção e Segurança do Cidadão (IPSC) do JRC o SUMO (Search for Unidentified Marine Objects) é uma ferramenta para a detecção automática de navios a partir de imagens de satélite.

Imagens de satélite estão atualmente em uso na EMSA para a detecção operacional de descargas ilegais de petróleo dos navios através de um serviço de monitoramento conhecido como CleanSeaNet (CSN).

Derramamentos de óleo podem ser detectadas através de imagens por satélite.

Avançadas ferramentas automáticas para a detecção de derrames de petróleo a partir de imagens de satélite têm sido desenvolvidos pelo JRC e já estão em uso na CSN.

No entanto, a identificação da embarcação poluente ainda é um desafio.

O SUMO resolve essa questão através da detecção dos navios nas imagens de satélite e automaticamente os correlaciona com as posições resultantes do Sistema de Monitoramento de Tráfego Marítimo da EMSA (SafeSeaNet).

Esta peça adicional de informação é crucial para as autoridades nacionais identificarem os navios poluentes e tomarem as medidas adequadas.

O SUMO é também o software por trás do Sistema de Detecção de Navios (VDS), desenvolvido pelo JRC em apoio à legislação de pesca da EU.

VDS é uma ferramenta de controle que utiliza imagens de satélite para encontrar navios, e os controles cruzados de suas posições com aquelas relatadas pelos navios de pesca.

Desse modo é possível às autoridades detectarem a possível presença de barcos de pesca operando ilegalmente.

Fonte: JRC – Tradução livre – Original em inglês.



A COLUNA DO LEITOR

Atraso na entrega do N/T “João Cândido”.

Inicialmente, gostaria de parabenizar o CCMM pela qualidade da sua Revista Eletrônica. Porém, gostaria de tecer alguns comentários a respeito da matéria intitulada "Incapacidade", escrita pelo Prático Fontes, por quem tenho grande respeito e admiração (...)

Tenho visto outros pronunciamentos como este condenando a demora na conclusão do NT João Cândido, primeiro navio do Promef.

A maior parte daqueles que criticam fica impressionada com um ano de atraso.

Digo que impressionante é um país como o Brasil, com características marítimas tão marcantes como extenso litoral, concentração da produção de petróleo no mar, concentração de grandes cidades e do sistema produtivo e energético próximos à costa, comércio exterior dependente quase que totalmente de Linhas de Comunicações Marítimas extensas, etc, ter ficado mais de 20 anos sem construir um navio no território nacional

Impressionantes foram as vultosas somas de recursos que durante estas décadas, e ainda hoje infelizmente, foram e estão sendo direcionados para o exterior, criando milhares de postos de trabalho para indianos, filipinos, ingleses, etc. e, com isto, aquecendo a economia de Dubai, Cingapura, Londres, etc.

Pergunto: porque as mesmas vozes que hoje se lançam contra o João Cândido não se levantaram nestas décadas passadas contra o erro crasso de não termos uma indústria naval e Marinha Mercante forte e pujante? Um país como o Brasil somente pode ser soberano se tiver um Poder Marítimo também sólido.

Concordo com o Prático Fontes sobre os grandes desafios que temos no campo da educação, mas prefiro um trabalhador nordestino ou carioca empregado, com carteira assinada, com perspectiva de futuro, com possibilidade de que pelo menos a sua próxima geração de filhos tenha uma oportunidade de se educar do que empregar trabalhador estrangeiro. Sem xenofobia. Mas, Brasil é para os brasileiros. Prefiro que possamos construir navios, plataformas, empurradores, etc. etc. no Brasil do que desenvolver países como a Coreia. Mesmo que o custo disto seja o atraso de alguns meses na entrega de um navio. Relembro: o primeiro navio depois de muito tempo. É bem lógico supor que ele seria mais caro e demoraria um tempo maior do que os 6 meses que levam os subsidiados coreanos. Não somente o João Cândido, mas o primeiro navio do estaleiro Mauá também vai atrasar. Sucateamos nosso parque naval, perdemos expertise.

Porém, reafirmo que o objetivo do Promef é ser competitivo. Esperem daqui a algum tempo e irão se surpreender.

Contudo, para isto é necessário ter uma curva de aprendizado. Peço que observem o que acontece ao redor da indústria naval. Um verdadeiro círculo virtuoso está se criando, com milhares de empregos sendo gerados. Porque isto também não é discutido e mostrado?

Outro aspecto. Não é verdade que o João Cândido está sendo feito nas "coxas". O que há de mais moderno está sendo colocado a bordo, desde o MCP eletrônico até ECDIS, Passadiço Integrado, etc. A tripulação está sendo treinada. Ele será tão moderno como aqueles navios estrangeiros que os práticos estão acostumados a manobrar em Santos e São Sebastião. Porém, terá uma diferença fundamental: a bordo, os práticos não encontrarão noruegueses, croatas ou paquistaneses. No Passadiço e CCM, quem estará no comando serão brasileiros e brasileiras e, na popa, vai tremular a nossa bandeira verde e amarela e não a bandeira do Panamá.

Todavia, para que isto aconteça é necessário dar os primeiros passos, sair da inércia e do silêncio em que nos encontrávamos.

O Promef com seus navios não é um projeto da Transpetro ou do sistema Petrobras. É um projeto do Brasil.

Nunca podemos deixar de acreditar neste país. Como disse Roberto Shinyashiki - "Tudo o que um sonho precisa para ser realizado é alguém que acredite que ele possa ser realizado".

Atenciosamente,

Jones A. B. Soares Gerente de Transporte Marítimo – 2 da Transpetro.

Por e-mail do Rio em 17/08/2011

Revista Eletrônica do CCMM: leve e agradável.

Sr. Luiz Ventura.

Parabéns pela Revista: muito bem escrita, bem diagramada, com assuntos que interessam (...e muito!) aos da área e aos leitores comuns.

Artigos que trazem lembranças de fatos interessantes, outros que polemizam ou valorizam determinadas atitudes de dirigentes, num tom leve e agradável.

Mais uma vez parabéns por esse trabalho de pesquisa e divulgação a que o Senhor tanto se dedica.

Gildete Valério por e-mail de Taubaté em 19-08-2011

A MM romântica do tempo dos "Chicos".

Caro amigo L. Augusto C. Ventura - MD Diretor do CCMM.

Mais uma vez aqui estou para acusar o recebimento da Revista Eletrônica 86 de 15/08/2011, sempre aguardada com uma expectativa justificada pela diversidade de assuntos que aborda com profundidade e conhecimento de causa, atualizando principalmente aqueles oriundos da Marinha Mercante que alguns chamam de "romântica", certamente uma alusão carinhosa e saudosa da época em que os Comandantes tinham o apelido de Chico e eram antes de tudo marinheiros, navegadores e meteorologistas (com calos ou sem calos) porque não havia a "colher de chá" dos "weather forecasts", GPS e "otras cositas mas" ...

É a inevitável evolução, e quem não acompanhá-la ou conseguir adaptar-se, infelizmente está superado. Não estou falando da modernice duvidosa de costumes!

Destaco os assuntos abaixo sem desmerecer o valor dos demais:

1- As argumentações/comentários sobre nossa atual Construção Naval entre os artigos do Presidente da Praticagem de Santos, Sr. Fábio Mello Fontes, tomando por base o navio N/T "João Cândido" e a contra-argumentação do CFM E.M. Areias e diria como espectador desatualizado: "Nem tanto ao mar, nem tanto à terra" e principalmente, ouvir o depoimento abalizado dos usuários do equipamento em questionamento!

2 – "Silêncio rompido", da Coluna do Leitor, de Rodrigo Ventura, com o qual concordo plenamente!

3 – "Submarino Chinês Jialong", importante conquista científica (?) que esperamos seja revertida em benefício da humanidade e não para fins bélicos, pois, na própria China, existe espaço para muita melhoria na vida social do seu povo!

4 - "Baú das recordações", de cujos protagonistas de saudosa memória ainda felizmente contamos com a presença do colega eclético C.L.C. Carlos Dufriche. Desejamos-lhe vida longa com saúde.

5 – "A Incrível história do navio que chegou ao seu destino sozinho", do C.L.C. Ronaldo Cevidanes, merece destaque e nos dá a certeza que navio também tem Anjo da Guarda!

6 - "A história do goleiro mercante" vivida pelo CFM M.V. Arantes, gostosa pelos seus detalhes que contém pedaços de sua juventude, fase inalienável vivida por cada um de nós à sua época!

Abraços e parabéns pela Edição.

Georg Maier por e-mail do Rio em 19-08-2011

Processo Seletivo a Praticante de Prático – Comentário de um candidato Oficial Mercante.

Estimados amigos e mestres da MM,

Ontem (27/08/2011) fiz a prova do PSPP2011 no Rio e divido os seguintes comentários com os Srs.:

1. A prova foi difícil e exigia muita atenção nos detalhes (alguns deles verdadeiras "pegadinhas").
2. As questões eram longas, o que tomava muito tempo na resolução (piorou o tema "tempo/velocidade").
3. Por causa disto, o tempo era outro inimigo na prova, somado à tensão natural e ao desconforto/cansaço de 4hs de prova.
4. A MB está muito focada no PNA e gosta de complicar o que é relativamente tranquilo. Deixou muito RIPEAM de fora, em minha opinião.
5. Creio ter havido algo em torno de 15% de faltas... Portanto, devem estar participando uns 1650 candidatos.
6. A MB listará 130 candidatos para as 81 vagas divulgadas, que participarão da 2ª fase (conforme o edital - item 8.7).
7. São 81 vagas além de outras adicionais no caso da aprovação de práticos de outra ZP nesta prova.
8. Fiz bem todas as questões (algumas bem fáceis), mas fica difícil estimar se fui bem ou mal perante a maioria dos candidatos.
9. Sequer tive tempo de rascunhar meu gabarito no canhoto que existia para isto (quase não deu tempo de entregar o cartão de respostas!).
9. Ninguém pôde levar a prova para casa (mesmo deixando o local às 14h30)

Agora resta a expectativa pela divulgação da lista dos selecionados. Apesar do meu já conhecido descontentamento com o edital, ainda permitindo outros profissionais a participarem do certame (o que a gente não vê em concursos federais para juízes, delegados, etc,) e com a mania atual da MB de tratar o concurso como "prova de engenharia naval da Poli/USP", espero não decepcioná-los com minha pontuação, seja ela qual for. Até porque, independente do resultado, em novembro de 2011 eu me torno CCB (e associado ao CCMM) e finalmente recebo meu STCW II/2 sem restrições (hoje a minha restrição é comandar embarcações acima de 3000 AB). Portanto, a luta e os desafios continuam!

Agradeço o carinho, a torcida e as velas que acenderam para este "vapozeiro" ser aprovado, nesta 1a e mais difícil peneirada. Isto somente reforça a admiração que tenho por cada um dos Srs!

Um forte abraço aos amigos.

Sds marinheiras,

Marcelo Dotta – Por e-mail em 28-08-2011



Jamais direi Presidenta.

CFM Edson Martins **Areias** – OSM (Adv.)

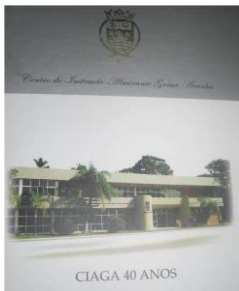
areias.edson@gmail.com

Compatriotas e Irmãos de Portugal e da Comunidade Lusófona:

1. Adivinhou quem pensou que este é um texto político.
2. O Idioma traduz muito de um povo, de sua cultura, história, arte, ciência e, sobretudo, do zelo com que sua gente trata os assuntos do país. E disto trata a política.
3. Um idioma débil, volátil, permeável a modismos e estrangeirismos, jamais será aprendido por sua gente nem pelas demais.
4. Minha geração aprendeu que o português é a "última flor do Lácio", o idioma único nas Américas que nos diferencia dos demais povos, a afirmar nossa nacionalidade e nossa cultura.
5. Contudo, trilhamos caminho inverso de nossos ancestrais lusos: eles firmaram uma língua, a partir do galego e do latim vulgar, mais culta que o francês, italiano e castelhano, resistindo à dominação espanhola (1580-1640), enriquecendo-a com vocábulos árabes, africanos e indígenas, sem, jamais, deixar de preservar seus elementos estruturantes.
6. De tempos em tempos, à guisa de *uniformização e modernidade*, promovem-se reformas ditas *ortográficas*.
7. Como "ortográficas", se nos afastam dos radicais que deram origem aos vocábulos?
8. Como chamar "ortográfico" o escrito que nos afasta da pronúncia correta?

9. Não será novidade se as gerações que nos sucederem vierem a pronunciar “freakente”, “lingüiça”, “delinkente”.
10. Quem ganha com as freqüentes reformas, ditas ortográficas? Os povos? A clareza e concisão dos textos? A fonética?
11. Padronizar? Padronizar o quê?
12. O português forma dentre as seis línguas mais faladas no mundo; se considerarmos que o mandarim, árabe e hindu, não emergem do grupo das latinas nem das anglo-saxônicas, vemos que das neolatinas, o português é a segunda língua mais falada no mundo, bem mais que o francês e o italiano, superando as anglo-saxônicas como alemão, norueguês, sueco, dinamarquês, holandês e outras mais.
13. Por óbvio, os idiomas universais não podem deixar de albergar regionalismos: é perfeitamente compreensível que um espanhol não saiba o que é “gugua” nem “pilcha” nem “figón” se pronunciados fora do contexto frasal. Mas qualquer lusófono de mediano domínio vocabular sabe que *aduana* é sinônimo de *alfândega*, que *távola* é o mesmo que *mesa*, a denotar a maior riqueza e amplitude de nossa *língua mater*.
14. É pretensão injustificável quereremos padronizar a fala das pessoas: o Idioma culto deve guardar sua estrutura básica.
15. E isto demanda estabilidade.
16. A estabilidade é que permite que os povos aprendam o Idioma de maneira correta.
17. O que se tem feito é legitimar distorções e erros; o que se tem feito é alterar a grafia das palavras distanciando-as do sentido original; o que se tem feito é legitimar vícios de linguagem que deveriam ser banidos a bem da clareza e da norma culta. Mas isto demanda educação que pontua a fala de quase todo político e falta nas políticas dos países subdesenvolvidos, *et pour cause*, a maioria dos lusófonos.
18. Quem ganha com as constantes reformas? Os estudantes, os escritores, os leitores, a preservação da história e da cultura?
19. Decerto não; talvez ganhem os dicionaristas, as editoras, os donos de curso que ensinam a escrever “certo”.
20. Jamais direi “Presidenta” como não direi “Requerenta”, “Pedinta”, “Informanta” nem “Dementa”, nem mesmo à iniciativa demente de se gastar tanto dinheiro com uma reforma inócua e inculta!
21. Como jamais direi “freakente”; e resisto a grafar “freqüente” sem trema.
22. Por tais razões, bendita a resistência dos lusos; bem-vinda a insurgência dos africanos; pela marcha das reformas “ortográficas” jamais chegaremos a aprender o português; nem mesmo os que o amamos: os reformistas estarão sempre a inventar novas modas e a nos empurrar gramáticas e dicionários, goela abaixo.

CIAGA comemora 41 anos



Em cerimônia presidida pelo Diretor de Portos e Costas, Vice-Almirante Eduardo Bacellar Leal Ferreira, o CIAGA, em reunião festiva no Salão Nobre do Grêmio de Velas da EFOMM, comemorou no dia 24 de agosto de 2011, 41 anos de existência. Na ocasião houve o lançamento do livro “CIAGA 40 ANOS”, que resume as principais atividades desse Centro de Instrução ao longo desse período.

Recepcionados pelo Contra-Almirante Dibo, Comandante do CIAGA, os convidados, representantes dos diversos segmentos da comunidade marítima, inclusive do Centro dos Capitães da Marinha Mercante, receberam cópia do livro e se confraternizaram com a direção do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha destacando a importância do evento.

Biblioteca Almirante Adalberto Nunes é reativada no Rio de Janeiro

A Biblioteca do Tribunal Marítimo foi reativada no dia 05/JUL/2011.

Com o nome do primeiro presidente do Tribunal, Almirante Adalberto Nunes, é especializada em Direito Marítimo e áreas correlatas à Ciência do Direito. É a primeira biblioteca no Brasil, com ênfase na área do Direito Marítimo, com caráter público.

O acervo físico da biblioteca é composto por livros, folhetos, periódicos, documentação jurídica, obras de referência e multimeios, além de todos os processos já julgados que estão disponíveis para consulta, um diferencial.

O acervo on-line é composto por bases de dados de referência na área jurídica e marítima, tais como VLex - portal internacional de doutrina e bases de dados de legislação e jurisprudência mundiais; CCAIMO/IMO - acesso aos textos das Convenções e Códigos, no âmbito da Organização Marítima Internacional (IMO), em português.

Tanto o acervo físico quanto o on-line podem ser consultados/solicitados através do site:

www.mar.mil.br/tm

Dia Marítimo Mundial – 2011



O Dia Marítimo Mundial de 2011 será celebrado pela Organização Marítima Internacional (IMO) entre os dias 26 e 30 de setembro.

O tema “Pirataria: elaborando uma resposta”, segundo a IMO, tem o fim de permitir não só que se concentre e intensifique esforços para fazer frente aos desafios da pirataria moderna, como também para facilitar a elaboração de uma resposta mundial mais ampla com o objetivo de erradicar o problema.

A Marinha do Brasil comemorará o evento no CIAGA no dia 29 de setembro.

Palestra – “A Marinha Mercante na 2ª Guerra Mundial”

O Vice-Presidente do Centro dos Capitães da Marinha Mercante, CLC Francisco Cesar Monteiro Gondar, fará uma palestra na Loja Maçônica “João Caetano”, no dia 3 de outubro de 2011, às 19h15, versando sobre o tema “A Marinha Mercante na Segunda Guerra Mundial”, a convite do nosso Diretor e membro da Loja, CLC Juarez Oliveira Lima.

O ingresso será franqueado para maçons e não maçons e o convite fica aqui formulado em especial à comunidade marítima.

A Loja “João Caetano” funciona no Palácio Maçônico do Grande Oriente do Brasil na Rua do Lavradio 97 na Lapa – Rio de Janeiro. Estacionamento no local.

Nota de falecimento

Lamentamos informar o falecimento do CLC José Jacaúna, em Belém do Pará, em 11/09/2011.

O Comte. Jacaúna era professor do Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar – CIABA, e deixa uma enorme lacuna no corpo docente daquele Centro de Instrução, bem como uma enorme saudade de seus familiares, colegas e alunos que tanto o admiravam e amavam.

No dia 24 de agosto partiu também em sua última velejada o nosso colega Capitão Amador Roberto Dantas. À sua mulher Anete Gomide e familiares o CCMM expressa seu profundo pesar.

O CCMM ESTÁ DISPONIBILIZANDO UM E-MAIL EXCLUSIVO PARA ASSUNTOS JURÍDICOS DE INTERESSE DOS ASSOCIADOS:

diretoriajuridica_CCMM@yahoo.com.br

Assine nosso Rol de Equipagem

Torne-se sócio do Centro dos Capitães e embarque conosco.

Você será mais um a manter nossa estabilidade e nossa condição de navegabilidade.

Será mais um que, sem ganhar nada por isso, e sem a cultura do “o que eu vou ganhar com isso”, terá na consciência o indelével prazer de estar contribuindo para manter flutuando nosso navio carregado de orgulho e vontade de ajudar sem interesse.

Você poderá fazer isso virtualmente visitando nosso site: www.centrodoscapiães.org.br

Ou comparecendo à nossa sede à Av. Rio Branco 45 sala /507 – Centro – Rio/RJ

DISPONÍVEIS NO SHOPPING CCMM

LIVROS

“**HISTÓRIA DA MARINHA MERCANTE**” - Volumes I e II - Alberto Pereira de Aquino
“**MAR DE MEMÓRIAS**” - Wesley O. Collyer
“**LEI DOS PORTOS**” - Wesley O. Collyer
“**EMPURRANDO ÁGUA**” - Antonio Haylton Figueiredo
“**MEMÓRIAS DE UM PELEGO**” - Rômulo Augustus Pereira de Souza
“**O COMANDANTE BAHIA**” - Carlos Nardin Lima.

BRINDES

CD “**HINO DA MARINHA MERCANTE BRASILEIRA**” (NOVA GRAVAÇÃO) - R\$ 15,00

BOTON COM LOGOTIPO DO CCMM – R\$ 5,00

GRAVATA COM LOGOTIPO DO CCMM – R\$ 10,00

BONÉ COM LOGOTIPO DO CCMM – R\$ 15,00

FACILIDADES CCMM

ASSISTÊNCIA MÉDICA

O CCMM possui seguro “Plano Empresa” com a Golden Cross. Este tipo de contrato, por suas próprias características, apresenta custos mais atrativos.

OBS: O plano só inclui até 65 anos de idade.

ASSISTÊNCIA JURÍDICA

Temos convênio com dois colegas advogados que poderão prestar assistência aos nossos associados mediante remuneração com considerável desconto.

CLC Paulo Sérgio Rocha de Lima e CLC Carlos Alberto G. Cardoso

ASSISTÊNCIA ODONTOLÓGICA

A Dra. Gabriela Calls atende em seu consultório – Av. Rio Branco 45/707 – Centro, aos nossos associados, oferecendo 30% de desconto sobre a tabela do sindicato dos dentistas.

ASSISTÊNCIA ORTOPÉDICA

CLÍNICA EFFETIVA - Odontologia, Ortopedia e Traumatologia - Médico Resp. - Dr. André de Souza Lima
Medicina do Esporte, Perícia Judicial. Desconto de 30% sobre a consulta particular. Convênio com a UNIMED e AMIL DENTAL

Av. N. Sª de Copacabana, 807 / 406.
Tel.: (021) 2549-9552

www.clinicaeffetiva.com.br
souzalimaa@terra.com.br

PENSAMENTOS INESQUECÍVEIS

Errar é humano, mas quando a borracha se gasta mais do que o lápis, você está positivamente exagerando.

J. Jenkis

PROVÉRBIOS POPULARES

TRADUÇÃO LIVRE

“The opportunity makes the thief”

A ocasião faz o ladrão

Editor responsável pela “Revista Eletrônica”
CLC Luiz Augusto Cardoso Ventura
venturalac@yahoo.com.br

CENTRO DOS CAPITÃES DA MARINHA MERCANTE

Av. Rio Branco, 45 Sls. 507/ 508 - Centro

Rio de Janeiro – RJ CEP 20.090-003

Tel.: 2253-4623 Tel. (fax): 2518-1638

presidencia@centrodoscapiates.org.br