

CCMM - CENTRO DOS CAPITÃES DA MARINHA MERCANTE

FUNDADO EM 19/10/1933



INFORMATIVO MENSAL - 30 / 04 / 2021 - ANO 4 - Edição 43, *On Line*.



Plataforma de gás Troll A - Noruega.
Imagem: Hardmob - capturada em
14/04/2021.

“*Navigare necesse est*”.

Nossa Capa	3
Plataforma de gás Troll A, a estrutura mais alta já movida pelo homem	3
Missão e Valores do CCMM	4
Recesso do CCMM	4
Aniversariantes do mês de abril	5
Comodoro Francisco Gondar recebe no Sul a Medalha do Mérito Músico Militar	5
Notas de falecimentos	6
Comandante da Marinha recebe, <i>on line</i> , Presidente do CCMM	8
Passagens de comando na Marinha do Brasil	9
BR do MAR - Manifestos do CCMM ao Presidente da República e ao Senado	11
Diretor Geral de Navegação da Marinha agradece os cumprimentos recebidos do CCMM	11
Resgatando navios do passado	12
TRANSPORTE MARÍTIMO	13
O nascimento de uma frota	13
Orientação global contra pirataria para as companhias, comandantes e tripulantes (Parte 5)	15
Operações <i>ship to ship transfer</i> (ANP - IBAMA - AMB/DPC)	17
Porta contêineres gigantes - Os Capitães alertam sobre o perigo que representam os porta contêineres gigantes	21
NOTAS INFORMATIVAS	24
Aos leitores - Pedido de opiniões e sugestões	24
Disponibilização de espaço para artigos e informações	24
Convite para novos sócios e associados	24
Acesso às dependências do CCMM	24
Fale conosco	24
Anexos	25
Anexo I - Ofício N° 044 / 2021 CCMM para o Presidente da República sobre o BR do Mar.	25
Anexo II - Ofício N° 045 / 2021 CCMM para o Senado sobre o BR do Mar.	28
Anexo III - Resposta da Presidência da República ao Manifesto do CCMM	31

CCMM — DIRETORIA

Presidente	CLC Alvaro José de Almeida Junior
1° Vice-Presidente	CLC Plínio Rodrigues Calenzo
2° Vice-Presidente	CLC Joselito Guerra de Andrade Câmara
Diretor Administrativo	CLC Horácio Alberto Duarte
Diretor Financeiro	CLC Lucival Gonçalves de Alcântara
Diretor de Com. Social	CLC Afonso de Almeida Corrêa
Diretor de Marketing	CLC Durval Menezes Gama
Diretor Procurador	CLC Raildo Viana do Nascimento Júnior
Diretor Jurídico	CLC Walter de Sá Leitão
Diretor Técnico	CMG Sérgio Silvan Brasileiro da Silva

**RESPONSABILIDADE DOS NOSSOS COLABORADORES**

Os artigos contidos neste boletim são de exclusiva responsabilidade de seus autores e não expressam necessariamente a opinião do CCMM.

PLATAFORMA DE GÁS TROLL - A, A ESTRUTURA MAIS ALTA JÁ MOVIDA PELO HOMEM.


(CLC Afonso de Almeida Corrêa)

Do tipo *CONDEEP* - Estrutura de concreto em águas profundas - é uma plataforma de produção de gás natural, localizada no campo de gás Troll, no Mar do Norte na costa oeste da Noruega, a Noroeste de Bergen. É um dos maiores e mais complexos projetos de engenharia da história.

A Troll A foi construída pela Norwegian Contractors para a Norske Shell com início da construção da sua base em julho de 1991, separadamente da construção do convés, os quais - base e convés - foram unidos em 1995.

Planejada para ser instalada no Mar do Norte - na costa Oeste da Noruega, teria que ser suficientemente forte e, ao mesmo tempo flexível o bastante para não entrar em ressonância com as ondas desse mar, constantemente revolto e varrido por ventos violentos, que geram ondas de grande magnitude e força.

Foi um brutal desafio para o corpo de engenheiros responsáveis por essa gigantesca construção.

Analisando eventos passados, como por exemplo, o acidente ocorrido com a ponte pênsil [Tacoma Narrow](#), em Washington- USA, resolveram o problema observando e praticando princípios fundamentais da física...e da química. O vídeo disponibilizado no YouTube por *Mecan Enge* nos mostra como isso foi feito. 


A plataforma é suportada por quatro pernas que alcançam o fundo a uma profundidade de 303 metros e, a perna onde os *risers são instalados* possui um elevador, que consome nove minutos para se deslocar do convés até o leito do mar. Interligada com mais de 40 poços, o gás, transferido através de dutos para uma planta de processamento localizada em Kollsnes - Noruega - no início aproveitando a pressão da sua expansão e posteriormente através de poderosos compressores especialmente instalados para esse trabalho.

Sua construção e instalação - segundo o [Instituto de Engenharia](#) - demandou custos de 16 bilhões de dólares.

Embora seja a maior plataforma, mas não a mais pesada - deslocamento de 1,2 milhões de toneladas - é superada pela plataforma *Gullfaks "C"*, que deslocou 1,5 milhões de toneladas.

Em 1996, a plataforma estabeleceu o Recorde Mundial do Guinness de 'maior plataforma de gás offshore.

Movimentação

A Troll-A foi movimentada por meio de rebocadores, por mais de 120 milhas, desde Vats, - Vandefjord, na parte norte de Rogaland, Noruega - até a sua posição no campo de Troll, 50 milhas a Noroeste de Bergen, conforme vídeo disponibilizado pela *Viagem e Caminhos* no YouTube. 

Esse deslocamento teve a duração de sete dias.

Dimensões

Com altura total de 472 m, pesa 683.600 t, tem capacidade para 516.400 t de lastro, totalizando um deslocamento de 1.200.000 t.

As pernas, construídas de concreto e aço, tem mais de um metro de espessura.

Fontes:

1. Wikipedia - Enciclopédia Livre - https://en.wikipedia.org/wiki/Troll_A_platform#Dimensions - 16/04/2021 .
2. Instituto de Engenharia - <https://www.institutodeengenharia.org.br/site/2014/10/31/a-maior-plataforma-de-petroleo-do-mundo/> - 16/04/2021
3. Hardmob - <https://www.hardmob.com.br/threads/600205-Engenheiros-americanos-transformam-alga-em-petroleo-em-menos-de-uma-hora-FOTOS/page2> - 16-04-2021

MISSÃO E VALORES DO CCMM



MISSÃO

O Centro de Capitães da Marinha Mercante é dedicado a apoiar e fortalecer a Marinha Mercante do Brasil e a posição do Comandante, promovendo o intercâmbio de informações marítimas e compartilhando nossa experiência.

Estamos empenhados na promoção da segurança no mar, prevenção da poluição marítima, educação náutica, melhoria dos padrões de formação e no apoio à publicação de literatura profissional.

O CCMM monitora, comenta e toma posições sobre a legislação e regulamentações locais, estaduais, federais e internacionais atinentes à função de comando.



VALORES

Promover uma Marinha Mercante ética, eficaz, eficiente e próspera, que seja de benefício máximo para a nação, os marítimos, armadores e sociedade;

Prestar um serviço de utilidade pública, expressando as opiniões profissionais consideradas dos Comandantes sobre questões marítimas;

Incentivar e promover avanços na educação náutica, padrões de treinamento e publicação de literatura profissional para o comandante brasileiro; e

Promover ações de incremento sobre a importância da Marinha Mercante e do Comandante brasileiros.

Recesso do CCMM

Conforme determinação da Diretoria do CCMM, devido à situação atual na cidade do Rio de Janeiro da pandemia do COVID 19, informamos que manteremos a interrupção das atividades do Centro dos Capitães até 31 de maio de 2021. A secretaria continuará a funcionar na condição "home office" também durante este período, excetuando-se às terças-feiras quando somente o Primeiro Vice Presidente do CCMM, CLC Plínio Calenzo e a secretária Cristina irão à sede do Centro dos Capitães. Qualquer alteração deste planejamento entraremos em contato.

Até lá, favor permanecer "em casa" nas suas casas.

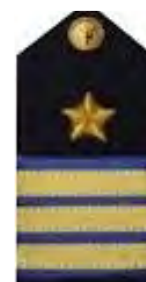
Saudações marinheiras!

CLC Horácio Alberto Duarte
Diretor Administrativo



ANIVERSARIANTES DO MÊS DE ABRIL

Wilson Luiz Silva de Oliveira	01/04
Paulo Afonso da Cruz Silva	07/04
Joselito Guerra de Andrade Câmara	07/04
Rodrigo Quadros Vieira	08/04
Hidehiko Kaneko	09/04
Roberto de Pinho Barros	14/04
Carlos Augusto Muller	22/04
Carlos Alberto Gonçalves Cardoso	30/04



O presidente do CCMM e seus diretores parabemizam a todos, desejando saúde, paz e prosperidade.
Deus os abençoe.

COMODORO FRANCISCO GONDAR RECEBE NO SUL A MEDALHA DO MÉRITO MÚSICO MILITAR.

(CLC Plínio Calenzo)



Comodoro
Francisco Gondar.



O Comodoro Francisco Gondar, como membro da ANVFEB, anualmente participa dos seminários promovidos nas diversas capitais do Brasil, sempre ministrando palestras sobre a participação da Marinha Mercante nos conflitos mundiais. Desde 2015 a Canção dos combatentes da Marinha de sua autoria tem sido executada nesses encontros e quando o seminário ocorreu na cidade de Porto Alegre, o Capitão Tenente Passos, regente da Banda de Música Brigada NIEDERAUER, admirou-se da bela Canção e tomou para si as partituras e passou a executar a Canção regularmente.

O Capitão Passos conheceu as demais composições do Comte Gondar como a autoria da música do Hino da Marinha Mercante, cuja Letra é de autoria do Comodoro Alvaro José de Almeida Junior, e cinco dobrados em homenagem aos Almirantes de Esquadra da Marinha do Brasil.

Todas as composições foram homologadas na Academia de Música Militar que, por indicação do Capitão Passos concedeu ao Comodoro Gondar a Medalha Ordem do Mérito Músico Militar.

Em razão da crise sanitária dos últimos meses e da dificuldade de locomoção para diversas cidades brasileiras o Mérito, concedido em fevereiro de 2020 foi enviado via postal em março de 2021.

Foi também concedido ao Comte Gondar o Título de amigo da Banda NIERDERAUER.



† NOTAS DE FALECIMENTOS †

(CLC Afonso de Almeida Corrêa)



CLC REGINALDO FIGUEIREDO FARIA
(1943 - 2021).

Era o início do ano de 1963. Um grupo de vinte jovens, pouco mais que adolescentes, cheios de entusiasmo, energia e muitas esperanças, acabara de ingressar na então Escola de Marinha Mercante do Pará - EMMPA, em Belém, hoje Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar - CIABA, para a concretização dos seus sonhos que se realizariam em 1965 com a conclusão do Curso Fundamental para Oficiais de Náutica, o que lhes daria, após o estágio obrigatório de seis meses, à época, a Carta e o título de Segundo Piloto.

Dentre esses jovens estava o nosso querido colega e amigo **Reginaldo Figueiredo Faria**, nascido no dia 15/10/1943, que, como os demais, com espírito de aventura, mas também com muita responsabilidade, singraria os mares, para um dia, ainda distante, alcançar o posto de Comandante, posição máxima na carreira do Oficial de Náutica.



FORMANDOS DA EMMPA - TURMA DE 1965.

O Comandante Reginaldo, com muita competência galgou todos os degraus da carreira como era de se esperar, exercendo as funções de Comandante nas empresas H. Dantas Navegação, Casimiro Filho, Norsul, Lloyd Brasileiro e na Libra - Linhas Brasileiras de Navegação, sendo muito estimado pelos seus superiores e seus comandados, pela sua profissionalidade, retidão de caráter e senso de justiça.

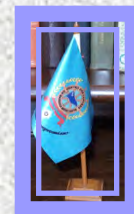
Faleceu no dia 11 p.p. na cidade de Fortaleza / CE e foi sepultado no dia seguinte no cemitério de São João Batista nessa mesma cidade. Deixa sua esposa - Sra. Elba Moura Faria, as filhas Maria Lucileide, Veruska, Vanessa e Valeska, e os netos Daniel, Catherine, Beatriz, Maria Carolina, Maria Luiza e João Lucas.

O Presidente do Centro dos Capitães da Marinha Mercante - CCMM e seus Diretores, consternados com a perda do nobre colega, que deixa uma grande lacuna na comunidade aquaviária, e solidários com a família enlutada neste momento de grande dor, apresentam suas profundas condolências e seu adeus ao dileto amigo, pedindo ao Criador que conforte seus entes queridos.



Descanse em paz.





Alyrio Juarez Ottoni Sabbá
(1931 - 2021).

Além de Oficial de Rádio Comunicações, era jornalista, colunista do importante Jornal “O Liberal” em Belém do Pará, Metrópole da Amazônia, por mais de 50 anos, especializado em assuntos ligados à Navegação e ao transporte aquaviário em todos os seus aspectos.

Entusiasta da Marinha Mercante, escrevia também no “Portal da Navegação”, contando com um grande número de leitores.

Profissional dedicado, competente, e, como homem do mar, com caráter íntegro forjado pela têmpera dos ventos e das tempestades.

Seus artigos e reportagens sempre cobriram eventos ligados não só a Marinha Mercante Brasileira e a Marinha do Brasil, que juntas formam o Poder Marítimo Nacional, mas também eventos náuticos de cunho internacional.

Falecido no dia 7 deste mês de abril de 2021, aos 89 anos - completaria 90 anos no dia 27 - nos deixou para realizar a sua última viagem com a certeza da missão cumprida.

Seu falecimento deixa com eterna saudades a sua esposa, cinco filhos e nove netos, além de um conjunto de grandes amigos e dirigentes de instituições relacionadas à navegação na Amazônia e no Brasil como um todo.

“O jornalista Alyrio Sabbá sai das nossas vidas e entra para a história da comunidade marítima brasileira”, disse o CMG Josué Fonseca Teixeira Junior - Comandante do CIABA em sua homenagem póstuma ao jornalista.

O Presidente do Centro dos Capitães da Marinha Mercante - CCMM, Comodoro Alvaro José de Almeida Junior - seus Diretores, sócios e associados, consternados com a perda do nobre amigo, que deixa uma grande lacuna na comunidade jornalística especializada na indústria da navegação, e solidários com a família enlutada neste momento de grande dor, apresentam suas profundas condolências e seu adeus ao dileto amigo, pedindo ao Criador que conforte seus entes queridos.



Que o Criador mantenha o seu espírito iluminado.



HOMENAGEM PÓSTUMA DO NT “JOÃO CÂNDIDO AO JORNALISTA ALYRIO SABBÁ

Em homenagem póstuma ao Jornalista Alyrio Sabbá, o CLC Ricardo Monteiro da Fonseca - Comandante do NT “João Cândido”, realizou a bordo desse navio, emocionante e significativa cerimônia em homenagem póstuma ao seu estimado amigo Jornalista Alyrio Sabbá, falecido no dia 7 de abril deste ano de 2021.

Acesse o link para assistir o vídeo da cerimônia.





Almirante de Esquadra
Ilques Barbosa Junior.
Foto: Poder Naval, SAAB.



Comodoro
Alvaro José de Almeida Júnior.

No dia 24 de março deste ano de 2021 o então Comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Ilques Barbosa Junior, concedeu audiência *on line* ao Presidente do CCMM - Centro dos Capitães da Marinha Mercante, Comodoro Alvaro José de Almeida Junior.

O encontro, que durou cerca de 45 minutos, contou com a participação do Almirante de Esquadra Marcelo Francisco Campos, atual titular da SGM - Secretaria Geral da Marinha.



Almirante de Esquadra
Marcelo Francisco Campos
Atual Secretário Geral da Marinha

Durante o evento foram tratados assuntos referentes à Marinha Mercante, especialmente aqueles relacionados aos impactos negativos que podem resultar das emendas ao PL 4.199 / 2020, mais conhecido como BR do Mar, em tramitação no Senado, se aprovadas, e a transferência de navios petroleiros para Bandeiras de Conveniência, como aumento do desemprego do pessoal da Marinha Mercante e da mão de obra indireta, esvaziamento da frota brasileira, e convulsão da Economia Nacional, já que o transporte aquaviário poderá se tornar dependente de mão de obra e frotas estrangeiras, em detrimento da nossa própria mão de obra e dos nossos armadores que certamente terão sua competitividade rebaixada tanto no mercado interno quanto no mercado internacional, além de outros recursos econômicos, como estaleiros de construção e reparos navais.



Crédito imagem: Pinterest



Crédito imagem: Dreamstime



Crédito imagem: Dreamstime

TRANSMISSÃO DO COMANDO DA MARINHA.



Almirante Garnier (à direita) cumprimentando o Almirante Ilques.

Foto: Palácio do Planalto.

O Almirante de Esquadra Almir Garnier Santos assumiu, no dia, 9 de abril, o Comando da Marinha do Brasil (MB), cargo exercido por mais de dois anos pelo Almirante de Esquadra Ilques Barbosa Junior. A cerimônia de transmissão do Comando, presidida pelo Presidente da República, Jair Messias Bolsonaro, foi realizada no Grupamento de Fuzileiros Navais de Brasília.

Na ocasião, o Ministro da Defesa, Walter Braga Neto, lembrou fatos da trajetória profissional do Almirante Ilques e apontou os principais avanços alcançados pela Marinha nos últimos anos.

Na sua despedida, o Almirante Ilques destacou a relevância da posição ocupada e do cumprimento das diretrizes de sua gestão.

Em seu discurso de posse, o Almirante de Esquadra Garnier, ressaltou a continuidade dos esforços conjuntos com o Exército e a Aeronáutica. “Certo estou de que ombreados continuaremos, com os esforços e emprego conjuntos, levados a cabo pelo Estado Maior Conjunto das Forças Armadas, visando à superação de todos os obstáculos e adversidades que venham a se interpor à nossa trajetória. O povo brasileiro certamente conta com suas Forças Armadas, razão pela qual sempre as valorizou e as classificou com elevado grau de confiança”, pontuou.

TRANSMISSÃO DO CARGO DE DIRETOR GERAL DE NAVEGAÇÃO.



Almirante de Esquadra
Marcelo Francisco Campos.
Crédito Imagem: Marinha do Brasil
- Relação de Autoridades.



Almirante de Esquadra
Wladmilson Borges de Aguiar.
Crédito Imagem: Marinha do Brasil
- Relação de Autoridades.

No dia 16 de abril, às 10h, a bordo do Navio de Pesquisa Hidroceanográfico Vital de Oliveira, atracado na Base de Hidrografia da Marinha, em Niterói - RJ, foi realizada a cerimônia de Transmissão do Cargo de Diretor-Geral de Navegação, do Almirante de Esquadra Marcelo Francisco Campos para o Almirante de Esquadra Wladmilson Borges de Aguiar, presidida pelo Comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Almir Garnier Santos.

Em seu pronunciamento, o Almirante Campos, enfatizou a importância do Poder Marítimo e seu espaço de atuação - a Amazônia Azul - onde são congregadas diversas atividades relacionadas a Economia do mar, como o Transporte Marítimo, dentre outras, conduzido de forma primorosa pela nossa Marinha Mercante. Destacou ainda, o importante papel da DGN como representante da Autoridade Marítima Bra-

sileira, atuando expressivamente em diversos segmentos, dentre eles a segurança da navegação, a preservação do ambiente marinho, e outras, além do desenvolvimento do EPM - Ensino Profissional Marítimo, que forma e capacita profissionais para novas tecnologias empregadas nas atividades marítimas e portuárias, bem como no estreitamento dos laços de amizade com instituições e integrantes das comunidades marítimas nacional e internacional.

“Não trabalhamos sozinhos. A integração de esforços junto as comunidades marítima e científica, à iniciativa privada, ao Centro dos Capitães da Marinha Mercante, às Agências Governamentais, aos Escoteiros do Mar, aos Somarinos, à Frente Parlamentar Mista da Marinha Mercante, aos demais atores governamentais, e às associações e federações ligadas ao mar e aos nossos portos. Essa sinergia é fundamental para o nosso sucesso e para o fortalecimento da mentalidade marítima”, disse.

Por fim, apresentou seus agradecimentos às autoridades, aos seus assessores, à família, aos amigos, e à sociedade em geral, pelo apoio recebido durante a sua gestão à frente da DGN, desejando ao seu sucessor, muito sucesso na nova missão, e concluindo com: Viva a Marinha Mercante! Viva a Marinha!

O Comandante da Marinha procedeu então a transmissão do cargo empossando o novo Diretor, desejando-lhe sucesso na sua nova missão, destacando a capacidade profissional e desempenho do seu antecessor.

O novo Diretor, em seu discurso de posse, destacou a importância do mar para o país, apresentando dados estatísticos sobre a produção de petróleo e gás, do pescado, transporte marítimo, transmissão de dados por cabos submarinos, etc. e os propósitos de contribuição da DGN para o preparo e aplicação do Poder Naval e do Poder Marítimo, e, em relação aos assuntos marítimos, a segurança da navegação, a hidrografia e a oceanografia, e a meteorologia.

“É incontestável a forte relação entre a Marinha do Brasil, os órgãos do Governo, a comunidade marítima, as universidades e as instituições de pesquisa. Nesse sentido faz-se necessário manter uma sólida cooperação voltada às atividades de desenvolvimento do país nas mais diversas áreas, entre elas, estudos e pesquisas relacionadas à utilização e exploração dos mares e rios, desenvolvimento da Economia Azul”, Biologia Marinha, Ciências Geofísicas, prevenção da poluição hídrica, habilitação e qualificação do pessoal da Marinha Mercante, salvaguarda da vida humana no mar e o aprimoramento da Sinalização Náutica”, disse.

Finalizou seu discurso com agradecimentos ao seu antecessor, às autoridades militares e civis, familiares e amigos, à comunidade marítima, e a Deus, e exortando o trabalho com amor, concluindo com: Viva a Marinha! Viva a Marinha Mercante!



NPqHo "Vital de Oliveira" navegando no litoral da cidade do Rio de Janeiro.
Crédito de imagem: Marinha do Brasil.

BR DO MAR MANIFESTOS DO CCMM AO PRESIDENTE DA REPÚBLICA E AO SENADO

CLC Afonso de Almeida Corrêa

Seguindo as diretrizes da sua Missão e dos seus Valores, e preocupado com os rumos que o PL 4.199 /20 - BR do Mar - tende a seguir em função das Emendas encaminhadas para votação no Senado, que , se aprovadas, impactarão negativamente no cenário do transporte aquaviário nacional, conforme expôs o Presidente do CCMM - Centro dos Capitães da Marinha Mercante, Comodoro Alvaro José de Almeida Júnior em audiência, *on line*, no dia 24 de março com o então Comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Ilques Barbosa Junior - vide página 8 - o Comodoro Alvaro, por decisão da Diretoria encaminhou ao Presidente da República e ao Senado, manifesto relativo a BR do Mar expondo a contrariedade dessas Emendas aos legítimos interesses nacionais.

“No acompanhamento da tramitação do PL-4.199/2020 no Senado, que vem sendo realizado por nossa Associação Profissional, chamou a nossa atenção a existência de propostas de alteração do texto que trariam consequências extremamente danosas aos interesses marítimos brasileiros, que destacamos a seguir:

1. Dependência dos usuários do transporte marítimo brasileiro - e conseqüentemente do nosso país - de interesses geopolíticos estrangeiros;
2. Impossibilidade prática de operar os navios em serviço na cabotagem brasileira sem que haja dependência de mão de obra estrangeira;
3. Drástica redução da estrutura brasileira de formação e aperfeiçoamento da mão de obra marítima, em especial dos Oficiais da Marinha Mercante (Reserva da Marinha do Brasil) que passariam a enfrentar dificuldades intransponíveis para alcançar os postos da linha de comando nos navios que venham a ser autorizados a operar em águas brasileiras por meio deste importante Programa de Governo.

Para os trabalhadores marítimos resultaria ainda em grande dificuldade de trilhar as carreiras marítimas em águas brasileiras e no agravamento do desemprego na Marinha Mercante Brasileira como conseqüências das mudanças pretendidas”, disse o Comodoro Alvaro no Manifesto do CCMM.

O inteiro teor dos Manifestos ao [Presidente da República](#) e ao [Senado](#), podem ser encontrados nos anexos I e II, respectivamente, no final desta edição, inclusive a resposta da [Presidência da República](#).

DIRETOR GERAL DE NAVEGAÇÃO DA MARINHA AGRADECE OS CUMPRIMENTOS RECEBIDOS DO CCMM.

Comodoro Alvaro José de Almeida Junior.

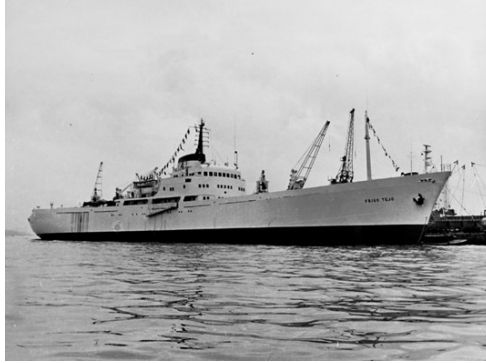
O Almirante de Esquadra Wladmilson Borges de Aguiar, empossado no cargo de Diretor Geral de Navegação da Marinha do Brasil no dia 16 de abril, enviou ao CCMM através de mensagem eletrônica, cartão de agradecimentos, abaixo reproduzido, pelos cumprimentos recebidos do nosso Presidente, Comodoro Alvaro José de Almeida Junior.

O CCMM agradece e enfatiza o estreitamento dos laços com essa Diretoria em prol do Poder Marítimo Brasileiro.



**N/M “FRIGO TEJO”.
(1970-1980)**

CLC Horácio Alberto Duarte



NM “Frigo Tejo”

Características:

Armador:	Empresa de Navegação Aliança S/A, Rio de Janeiro.
N.º IMO:	68266664.
Indicativo de chamada:	PPCV.
Porto de Registro:	Rio de Janeiro.
Construtor:	Companhia de Comércio e Navegação – CCM, Estaleiro Mauá.
Entrega:	1970
Deadweight:	4.339t
No. de Porões:	4

No ano de 1980, quando estava na condição *lay up* em Hamburgo, foi vendido para o armador “El Greco Shipping Co. S.A.” do *Piraeus* e foi renomeado como “Adriatic Freezer”.

Na década de 60 do século passado, o armador Karl Fisher já operava com carga frigorificada na cabotagem, com os navios “Frigo África” e “Frigo América”, transportando basicamente abacaxi e banana do Brasil para Argentina e, maçã de Baía Blanca para portos brasileiros. Em meados dos anos sessenta encomendou quatro navios frigoríficos da mesma classe, a saber: N/M “Alberto Coccozza”, N/M “Rafael Lotito”, N/M “Frigo Tejo” e N/M “Frigo Tietê”. A partir da década de 70, os quatro navios foram utilizados também na navegação de longo curso, transportando carne e suco de laranja concentrado para portos europeus.



Na foto vemos o N/M Frigo Tietê, manobrando para entrar em Leixões, Portugal, em 1976.

O NASCIMENTO DE UMA FROTA.



CLC – Alberto Pereira de Aquino
apanavigator2@gmail.com



O jornal “A NOITE” de 31 de janeiro de 1952 publicou uma reportagem sobre a industrialização do petróleo no Brasil, na qual se encontrava importante informação sobre diversas atividades do Conselho Nacional de Petróleo – CNP, como construção de refinarias, dutovias, terminais petrolíferos e de formação de uma frota de petroleiros.

Dada a sua importância para a história da nossa Marinha Mercante passo a transcrever, integralmente, aquele texto:

“O ano de 1951 marcou o início das atividades comerciais da Frota Nacional de Petroleiros com a exploração dos dois navios-tanque adquiridos no ano anterior o “Salte-50”, de 1.230 toneladas e o “Presidente Dutra”, de 16.000 toneladas, e o recebimento de unidades que estavam em construção em estaleiros japoneses e europeus”.

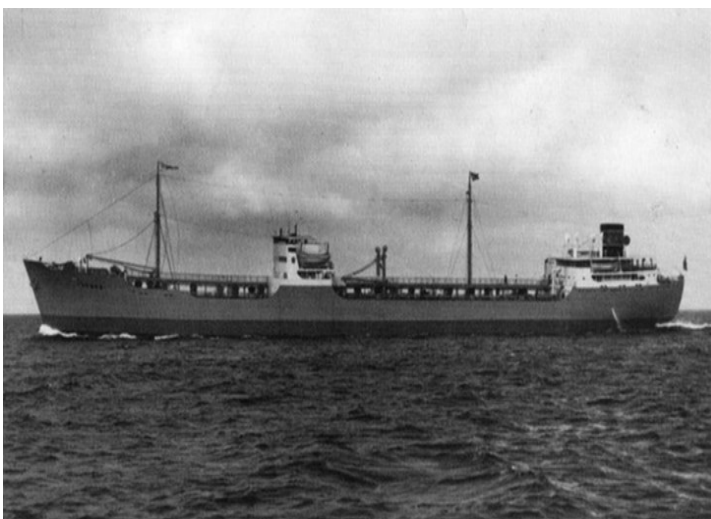
Como é do conhecimento público, mediante concorrência internacional, realizada na sede da Legação do Brasil, em Estocolmo, Suécia, foi ajustada em dezembro de 1949, a aquisição de uma frota de petroleiros, a qual abrange dois tipos de navios-tanque, a saber: unidades de grande porte, destinadas ao tráfego internacional e de longo curso, cujo objetivo principal é o abastecimento de óleo bruto à grande refinaria de 45 mil barris diários a ser instalada em Cubatão, e navios de pequeno porte, destinados ao transporte de cabotagem, para a distribuição de produtos de petróleo pelos portos nacionais.

Foram, assim, adquiridos, na Suécia, seis, e, na Inglaterra, quatro navios de 16.300 toneladas, na Holanda, dois navios de 20.000 toneladas e, no Japão nove navios de 2.000 toneladas.

A entrega dos navios construídos no Japão começou em dezembro de 1950 e terminou em janeiro deste ano, já estando todos eles em serviço. Na sua viagem inaugural, foram utilizados no transporte de petróleo e derivados entre portos da rota Japão-Brasil, apresentando suas viagens resultados altamente compensadores, não obstante as dificuldades naturais em empreendimentos de tanta envergadura.

O navio-tanque “Presidente Dutra”, que fora inicialmente arrendado a uma empresa especializada, passou a ser operado diretamente pela Frota Nacional de Petroleiros, a partir de maio de 1951, sendo empregado no transporte de óleo de óleo bruto e óleo combustível entre a Venezuela e o Rio Grande do Sul.

No decorrer de 1951 foram entregues no Brasil os petroleiros “Bittencourt Sampaio” de 16.300 toneladas, construído na Suécia, e o “Alagoas”, de igual tonelagem, construído na Inglaterra.



NT “BITTENCOURT SAMPAIO”.



NT “ALAGOAS”.

Mais três novas unidades de 16.300 toneladas foram lançadas ao mar em 1951: “Amazonas”, “Bahia” e “Ceará”, em acabamento nos estaleiros Uddevalia (Suécia), Blythwood (Inglaterra) e Gotaverken (Suécia), os quais deverão entrar em serviço em fevereiro deste ano.

Incluindo essas unidades, disporá a Frota Nacional de Petroleiros de 119.000 toneladas, distribuídas em seis navios de grande porte e 10 de cabotagem.

Como os navios de grande capacidade serão todos entregues antes do início de funcionamento da Refinaria de Cubatão, foram estabelecidos entendimentos com as companhias importadoras e distribuidoras de petróleo no país para o emprego imediato dessas unidades no transporte de combustíveis líquidos para o Brasil.

“Essa medida influirá de modo benéfico no nosso balanço cambial, uma vez que os fretes para cada navio-tanque brasileiro posto em serviço deixarão de ser pagos em dólares ou libras.”

Alguém já disse que as notícias de jornais são o rascunho da História!

A partir dessas primeiras aquisições a Frota Nacional de Petroleiros cresceu e, em certos momentos, operando com navios-tanque petroleiros para óleo cru, derivados de petróleo, navios gaseiros transportadores de gás liquefeito de petróleo (GLP), navios graneleiros-petroleiros (O-O) e navios-químicos, esteve presente nas principais frentes do transporte marítimo mundial competindo, em igualdade, com as demais frotas estrangeiras.

As nossas indústrias de construção e reparo naval também se desenvolveram, para atender a expansão do nosso comércio exterior e do transporte de cabotagem.

Com o tempo, porém, o mundo passou por vários períodos de progresso, estagnação e de retrocesso e as marinhas mercantes mundiais, transportadoras das riquezas das nações, sofreram as consequências geradas naqueles períodos.

A nossa frota mercante sofreu grande concorrência da navegação mercante mundial e, por isso, foi drasticamente reduzida e as nossas indústrias de construção e reparo naval quase desapareceram.

Como consequência, reduzimos também a nossa capacidade de exportar na condição CIF (Cost, Insurance and Freight), utilizando os nossos navios para utilizar os navios estrangeiros, na condição FOB (Free On Board), com grandes perdas que são computadas, anualmente, no item “Serviços” do nosso Balanço de Pagamentos.

No Comércio Marítimo, os itens “invisíveis”, fretes e seguros são tão importantes quanto os “visíveis” representados pelas receitas obtidas com venda de nossos produtos (cargas)!

Parece que as lições do passado não foram assimiladas pelas novas gerações de dirigentes da Nação!



Navio petroleiro Goiânia, dezembro de 1960. Arquivo Nacional. Fundo Correio da Manhã.
BR_RJANRIO_PH_0_FOT_02240_014.

ORIENTAÇÃO GLOBAL CONTRA PIRATARIA PARA AS COMPANHIAS, COMANDANTES E TRIPULANTES – PARTE 5.



CLC Afonso de Almeida Corrêa
diretor_comunicacaosocial@centrodoscapias.org.br
correa.afonso@gmail.com
(21) 99410 - 2627



SEÇÃO 6 - PLANEJAMENTO DA COMPANHIA (CONTINUAÇÃO).

6.1.5 Defina a política de transferência de navio para navio (STS) / Monoboia de amarração (SBM).

Os procedimentos abaixo devem ser considerados no planejamento das transferências navio / navio (STS) / Monoboia de amarração (SBM):

1. Durante uma operação STS é essencial que a vigilância seja coordenada entre os petroleiros envolvidos na operação e quaisquer navios em espera. Isso é particularmente importante, pois pode haver restrições no radar operacional durante uma operação STS; Deve-se considerar a utilização de instrumentos portáteis de visão noturna portátil para auxiliar na identificação e alarmes referentes às pequenas embarcações não identificadas.
2. Ao conduzir as operações STS recomenda-se que o Comandante estabeleça comunicações com a autoridade costeira, independentemente de onde as operações estejam ocorrendo, e logo em seguida a proceder a comunicação contratante/agente. Todas as comunicações devem ser mantidas ao mínimo para evitar o recebimento não autorizado de informações.
3. Considere o uso de fundeadouros protegidos quando disponível considerando que os padrões de proteção variam amplamente.
4. Deve-se considerar o monitoramento pelo radar, arranjos de iluminação e alertas para movimentação do navio.

O uso de senhas pode ser considerado apropriado quando se acreditar que existem probabilidades de comprometimento das comunicações.

6.2 O planejamento do Comandante para entrar em uma área de maior risco.

Esta seção detalha os procedimentos que devem ser realizados pelo Comandante na entrada do navio em uma área de maior risco, conforme identificado através da avaliação de risco e durante o trânsito, a fim de mitigar o risco de ataque. Ao transitar em áreas de risco aumentado identificadas através da avaliação de risco, é provável que sejam necessários novos briefings e verificações antes de se entrar nelas.

6.2.1 Enviar formulário inicial de relatório de posição do navio.

Se a viagem incluir o trânsito de um VRA - Voluntary Reporting Area -, o Comandante deverá enviar um formulário de "Registro de Movimento de Navio" ao centro de relatórios relevante (veja os anexos conforme apropriado).

6.2.2 Implementar as medidas exigidas pela avaliação de risco.

O Comandante deve assegurar que as medidas identificadas na avaliação de risco tenham sido efetivamente implementadas.

6.2.3 Implementar a Política de Comunicações.

O Comandante e tripulação devem garantir que as informações críticas não caiam em mãos erradas, por exemplo, para proteger a liberação dos horários de navegação e informações de rota (ver seção 5.1.7).

Deve-se considerar a minimização do uso de VHF. Use e-mail ou um telefone satélite seguro.

mente que há possibilidades de impostores.

6.2.4 A manutenção e os trabalhos no maquinário devem ser realizados dentro de quaisquer restrições impostas pela avaliação de risco da viagem.

Quando operar em áreas de risco aumentado identificados através da avaliação de risco, deve-se considerar o seguinte:

1. Qualquer trabalho fora da acomodação é estritamente controlado e de acesso similar a pontos de acessos controlados;
2. Todos os equipamentos essenciais da Praça de Máquinas devem estar imediatamente disponíveis;
3. Equipamentos essenciais não devem ser submetidos à manutenção, exceto a corretiva.

6.2.5 Revise cuidadosamente todos os avisos e informações.

O Comandante (e a companhia) deve considerar que o trajeto da viagem pode precisar ser revisto à luz das informações atualizadas recebidas. Essas informações e avisos podem ser fornecidos por vários meios diferentes, incluindo avisos de navegação – Sat C (e NAVTEXT em áreas limitadas), bem como mensagens diretas em determinadas áreas. É importante que todos os avisos e informações sejam cuidadosamente revistos.

6.2.6 Considere a velocidade e manobras.

O aumento da velocidade dificulta a abordagem de um atacante. Os motores devem estar prontos para manobra imediata. A velocidade de passagem do navio nave será determinada pela avaliação de risco. Considere planejar o aumento da velocidade do navio, especialmente se houver uma baixa borda livre. Os navios devem passar o menor tempo possível estacionário, à deriva ou operando em baixas velocidades – especialmente quando trabalham próximo à costa. Se estacionário, deve-se considerar o uso de fundeadouros protegidos, quando disponíveis, reconhecendo que os padrões de proteção variam amplamente.

- A capacidade de se manter navegando e/ou aumentar para uma velocidade máxima segura o mais rápido possível ao operar em áreas de risco aumentado identificadas através da avaliação de risco é necessária e de extrema importância. Isso elevará a distância de qualquer possível ataque e tornará o navio mais difícil de ser abordado.
- Manobrar para longe de uma ameaça, se detectada, o tempo que o pirata levará para alcançar o navio aumenta. Da mesma forma, fazer o melhor uso das condições do mar para criar as condições de trânsito mais difíceis para pequenas embarcações é outra opção. Manobras agressivas quando um pequeno barco está perto ou ao lado torna o uso de escadas e cordas de escalada mais difícil para os piratas.

Freeboard.

Um navio é mais facilmente abordado no ponto mais baixo de sua borda livre. SPMs - Ship Protection Measures - adicionais devem ser usadas para negar acesso a piratas nesses pontos.

- A altura da borda livre de um navio pode mudar durante uma viagem. Quando ocorrem alterações nessa altura, a eficácia das SPMs precisará ser considerada durante a avaliação de risco.

(Continua na próxima edição.)

Fonte: Fonte: *Global Counter Piracy Guidance for Companies, Masters and Seafarers (BIMCO, ICS, IFSMA, IGP&I, INTERTANKO, INTERCARGO, INTERMANAGER and OCIMF).*

OPERAÇÕES STS - SHIP TO SHIP TRANSFER (ANP - IBAMA -AMB / DPC).



CLC Afonso de Almeida Corrêa

diretor_comunicacaosocial@centroscapitales.org.br

correa.afonso@gmail.com

(21) 99410 - 2627.



Imagem: Portos & Navios, captura, 21/04/2021.

A ANP, o IBAMA e a AMB/DPC são instituições que estabelecem regras e normas nos aspectos regulatórios e normatizadores das Operações STS, entre outros, para que sejam realizadas dentro dos padrões requeridos pela legislação nacional e convenções internacionais, objetivando a segurança dessas operações, a preservação da vida humana e do meio ambiente. Nesses aspectos, se complementam, se completam.

ANP - AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS .

A ANP, através da [Resolução N° 811](#), de 16 de março de 2020, abaixo sumarizada - em vigor desde 1° de abril de 2020, regulamenta a atividade de transporte a granel de petróleo, seus derivados, gás natural e biocombustíveis por meio aquaviário e as operações de transbordo entre embarcações (*ship to ship*) e, pelo seu Artigo 18, revoga a Portaria ANP n° 170, de 25 de setembro de 2002 e a Resolução ANP n° 39, de 24 de novembro de 2004.

Definições.

Para fins dessa Resolução, seu Artigo 3° estabelece as seguintes definições:

I - empresa brasileira de navegação (EBN): pessoa jurídica constituída segundo as leis brasileiras, com sede no País, que tenha por objeto o transporte aquaviário, autorizada a operar pelo órgão competente;

II - pontos: instalações de movimentação de petróleo, seus derivados, gás natural e biocombustíveis, de qualquer natureza, inclusive plataformas, monoboias, FPSO (Floating, Production, Storage and Offloading), FSO (Floating, Storage and Offloading), balsas, barcaças, veículos terrestres ou qualquer instalação ou veículo que tenha condições técnicas de operar, armazenar ou transportar petróleo, seus derivados, inclusive gás liquefeito de petróleo (GLP), gás natural, inclusive o gás natural liquefeito (GNL) e o gás natural comprimido (GNC), e biocombustíveis, bem como as suas misturas;

III - operações *ship-to-ship* (operações STS): operações de transbordo ou transferência de carga de petróleo, seus derivados, gás natural e biocombustíveis diretamente entre embarcações posicionadas lado a lado, localizadas em águas jurisdicionais brasileiras; e

IV - transferência: movimentação de petróleo, seus derivados, biocombustíveis ou gás natural em

meio ou percurso considerado de interesse específico e exclusivo do proprietário ou explorador das facilidades.

Obrigações.

Na Seção II, Art. 6º, são atribuídas as seguintes obrigações às empresas autorizadas pela ANP à exercer a atividade de transporte a granel de petróleo, seus derivados, gás natural e biocombustíveis por meio aquaviário:

- I - cumprir as normas aplicáveis expedidas pela Autoridade Marítima, pelo Ministério da Infraestrutura ou por seus órgãos vinculados e pelos órgãos que regulam a segurança e a proteção ambiental;
- II - utilizar somente embarcações que atendam ao disposto nas NORMAMs expedidas pela Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil;
- III - portar, em cada embarcação operada pela empresa, cópia da autorização outorgada pela ANP para o exercício da atividade de transporte de petróleo, seus derivados, gás natural e biocombustíveis;
- IV - operar somente em terminais, portos, áreas autorizadas para operações STS, pontos e instalações que possuam a autorização da ANP e de outros órgãos competentes, quando em território nacional; e
- V - comunicar os incidentes, de acordo com o estabelecido na Resolução [ANP nº 44, de 22 de dezembro de 2009](#), ou norma superveniente.

Parágrafo único. Para fins do inciso IV, equiparam-se a pontos autorizados pela ANP as embarcações de qualquer natureza quando em operação de abastecimento (*bunkering*) e as operações de transferência de óleo relacionadas com plataformas fixas ou flutuantes, incluídas as plataformas de perfuração, as unidades flutuantes de produção, armazenamento e alívio de carga de óleo (FPSO) utilizadas para a produção e armazenamento de óleo, bem como as unidades flutuantes de armazenamento (FSU) utilizadas para o armazenamento de óleo produzido.

Pelo Artigo 7º os operadores dos terminais aquaviários localizados em território nacional deverão efetuar procedimentos de operação somente com embarcações que atendam ao disposto nas NORMAMs.

No caput do Artigo 8º observa-se que se torna necessária autorização prévia da ANP para as operações STS, mas seu parágrafo 7.º exclui aquelas descritas no parágrafo único do Artigo 6º .

Modalidades das Operações STS (Ship to Ship).

O §1º do Artigo 8º estabelece três modalidades para as operações STS:

- I - embarcações atracadas ou fundeadas em área abrigada;
- II - embarcações em movimento em área onde não é possível fundeio (*ship to ship underway*); ou
- III - operação mista, na qual a aproximação e amarração são feitas em movimento e a transferência com uma das embarcações fundeadas.

De acordo com o Artigo 13º, não são enquadradas como operações STS as operações de carga ou descarga de petróleo, seus derivados, biocombustíveis e gás natural, inclusive liquefeito, realizadas em terminais autorizados pela ANP, nos termos da Resolução [ANP nº 52, de 2 de dezembro de 2015](#), ou norma superveniente.

IBAMA - INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS.

Enquanto a ANP regulamenta a atividade de transporte a granel de petróleo, seus derivados, gás natural e biocombustíveis por meio aquaviário e as operações de transbordo entre embarcações (*Ship to Ship*) a [Instrução Normativa IBAMA Nº 16](#), de 26 de agosto de 2013, enfocada neste sumário, se dedica basicamente, conforme seu Art. 1.º, a regulamentar os procedimentos técnicos e administrativos para a emissão da Autorização Ambiental à realização de Operações *Ship to Ship* em águas jurisdicionais brasileiras,. entendendo-se por Operações *Ship-to-Ship* (operações STS) a transferência de carga de petróleo e seus derivados entre embarcações localizadas em águas jurisdicionais brasileiras, podendo ocorrer com as embarcações em movimento ou fundeadas, conforme seu Art. 2.º , exceto incisos 1 - operações de transferência de óleo relacionadas com plataformas fixas ou flutuantes,

incluídas as plataformas de perfuração, as unidades flutuantes de produção, armazenamento e alívio de carga de óleo (FPSO) utilizadas para a produção e armazenamento de óleo, e as unidades flutuantes de armazenamento (FSU) utilizadas para o armazenamento de óleo produzido e, II - operações de transferência de óleo para o consumo dos navios - aos quais esta Instrução Normativa não se aplica.

Áreas restritas e Áreas proibidas.

As áreas restritas e as áreas proibidas são caracterizadas pelo Artigos 8.º e 9.º, respectivamente.

Áreas restritas (Art. 8.º):

- Áreas costeiras a menos de 50 km do litoral;
- Áreas a menos de 50 km de Unidades de Conservação marinhas (federais, estaduais ou municipais);
- Áreas de Montes Submarinos em profundidades inferiores a 500 metros de lâmina d'água;

Essas áreas poderão ser submetidas a análise do IBAMA mediante justificativa técnica, visando processo de autorização., conforme Parágrafo Único do Art. 8.º.

Áreas proibidas (Art. 9.º):

- Bacias da Foz do Amazonas e de Pelotas; e
- Área do Complexo Recifal de Abrolhos, entre os paralelos 15°45' S e 19°38'S.

O IBAMA poderá a qualquer tempo modificar as áreas de restrição e proibição, estabelecendo novos critérios para o seu estabelecimento, visando a melhoria da qualidade ambiental e considerando o princípio da precaução (Art. 10.º).

Pelo Art. 11.º o IBAMA condiciona a emissão da Autorização Ambiental para Operações STS, a apresentação da documentação listada no Anexo 1, o qual, no item 3, requer Cópia da Autorização da Marinha do Brasil para a realização de transbordo de petróleo e derivados entre embarcações, denominada de Operação Ship to Ship (STS), na área pretendida em águas jurisdicionais brasileiras.

AUTORIDADE MARÍTIMA BRASILEIRA - DPC.

A ANP na Seção II, Art. 6º, da [Resolução N° 811](#), de 16 de março de 2020 acima mencionada, estabelece como obrigação às empresas autorizadas à exercer a atividade de transporte a granel de petróleo, seus derivados, gás natural e biocombustíveis por meio aquaviário:

I - cumprir as normas aplicáveis expedidas pela Autoridade Marítima, pelo Ministério da Infraestrutura ou por seus órgãos vinculados e pelos órgãos que regulam a segurança e a proteção ambiental;

II - utilizar somente embarcações que atendam ao disposto nas NORMAMs expedidas pela Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil;

.....
IV - operar somente em terminais, portos, áreas autorizadas para operações STS, pontos e instalações que possuam a autorização da ANP e de outros órgãos competentes, quando em território nacional;

.....
Pelo Artigo 7º os operadores dos terminais aquaviários localizados em território nacional deverão efetuar procedimentos de operação somente com embarcações que atendam ao disposto nas NORMAMs.

O IBAMA, conforme mencionado acima, requer a emissão da Autorização Ambiental para Operações STS, a autorização da Autoridade Marítima.

Assim, as empresas autorizadas a exercer a atividade de transporte a granel de petróleo, seus derivados, gás natural e biocombustíveis por meio aquaviário estão sujeitas às Normas da Autoridade Marítima, conforme requerimento da ANP, e, o IBAMA requer a Autorização da Autoridade Marítima às Operações STS, para emissão da sua Autorização Ambiental.

A DPC - Autoridade Marítima Brasileira estabelece os procedimentos para Operações STS na [NORMAM 08](#),

última atualização 14/02/2020 - Mod. 11, Portaria nº 54/DPC, de 13/02/2020 - dedicando o Cap. 6 - Operações Especiais em AJB para essas operações:

- ♦ Seção I - Procedimentos para transferência de óleo entre embarcações (Abastecimento - *Bunkering*);
- ♦ Seção II - Procedimentos para transferência de óleo entre navios (Operação Ship to Ship - STS); e
- ♦ Seção III - Procedimentos para transferência de óleo entre embarcações (Operação Ship to Barge - STB).

No dia 18 de julho de 2017 a Diretoria de Portos e Costas (DPC) promoveu em suas instalações o 1º Workshop sobre Operações Ship to Ship (STS) em Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB). Presentes o Diretor-Geral de Navegação, Almirante de Esquadra Paulo César de Quadros Küster, além de autoridades e representantes da comunidade aquaviária.

No evento foram destacadas as palestras proferidas pelo Capitão de Corveta (T) Péricles Alves Arraes, da Superintendência de Segurança do Tráfego Aquaviário da DPC (NORMAM-08 – Procedimentos sobre Operação Ship to Ship em AJB) e do Capitão de Longo Curso Joselito Câmara ,(Ship to Ship: uma Operação Segura), da Petrobras, atual 2.º Vice Presidente do CCMM - Centro dos Capitães da Marinha Mercante.

O Diretor-Geral de Navegação, na abertura do evento, enfatizou a importância de eventos dessa natureza, visando a plena sinergia entre as autoridades constituídas e a comunidade marítima, para que o objetivo comum de realizar esse tipo de operação em águas nacionais possam ser aprimorados, em benefício do Brasil e, o Diretor de Portos e Costas, Vice-Almirante Wilson Pereira de Lima Filho, em sua apresentação, ressaltou as atribuições da Autoridade Marítima e suas preocupações quanto a esse tipo de procedimento nas Águas Jurisdicionais Brasileiras. Citou, ainda, o Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário (SSTA), além dos principais requisitos para a ocorrência de uma operação de STS em nossas águas, com foco na importância da segurança em ações realizadas no mar.



1ª Operação de Transbordo Duplo envolvendo dois VLCCs e dois Suezmax simultaneamente, atracados ao Terminal da Transpetro em Angra dos Reis. Dez.2019.

Imagem: Márcio Gonzales Coelho.

PORTA CONTÊINERES GIGANTES

OS CAPITÃES ALERTAM SOBRE O PERIGO QUE REPRESENTAM OS PORTA CONTÊINERES GIGANTES ^[1].



CLC Horácio Alberto Duarte.

No mundo náutico existe uma piada que diz: “Esses navios estão crescendo tanto que no final não poderão ser movidos”.

Os porta contêineres gigantes têm tensionado o comércio marítimo. O *Ever Given* encalhado no canal de Suez não é um caso isolado. De acordo com a Agência Europeia da Segurança Marítima (EMSA), desde 2014, uma média de 1.567 navios de carga por ano se envolveram em um acidente na Europa.



FC “Ever Given”.

Quatro capitães da Marinha Mercante, com experiência em canais como o de Suez ou Panamá, contam para o “La Vanguardia” o desafio que representa comandar esses gigantes do mar.

Tamanho foi triplicado em 20 anos.

Os porta contêineres ficaram cada vez maiores até atingir a capacidade de 25.000 TEUs, o que representa ter comprimento de até 400 metros, com o qual poderia carregar a Torre Eiffel na horizontal.

Nos últimos 50 anos a capacidade de carga em TEUs evoluiu de 1.530 do “Encounter Bay” em 1968, aos 10.000 do Gjertrud Maersk em 2005 e até os 24.000 dos *ultra large container ships* em 2020.

Esses navios ao serem tão grandes, são mais difíceis de manobrar. De fato, para os navios como o *Ever Given*, devido a sua boca, canais como o de Suez ficam estreitos. Ao terem mais peso, tem mais inércia e as manobras em canais estreitos devem ser bem executadas. E com o comprimento de 400 metros, no caso de chuva ou de serração, não há visibilidade da proa desde a ponte de comando, explica o capitão Agustín Martín Mallofré, decano da Faculdade de Náutica da UpC e embaixador da Organização Marítima Internacional (IMO).

Conteneiros instáveis com riscos de perdas.

Agustin Montori, presidente da Associação dos Capitães da Marinha Mercante de *Catalunha*, explica que “diferentemente dos petroleiros, que levam os pesos até cerca de 10 metros abaixo da linha d’água, o problema desses navios porta contêineres é que carregam até nove fileiras de contêineres de altura no convés. o que representa ter torres de até 24 metros. Quando há rajadas de 30 ou 40 nós de vento, produz-se o efeito vela e aí não há tecnologia que valha. E a capacidade de reação, se o navio está em águas limitadas, é muito pequena”.

O World Shipping Council (WSC) tem calculado que se transportam por volta de 226 milhões de contêineres por ano, a um valor aproximado de 4 bilhões de dólares.

Nos últimos dez anos, tem-se perdido a cada ano mais de 1.382 containers no mar, embora outras fontes apontem um número bem superior.

Hoje esses contêineres são objetos de alto valor, pois, após as paralização impostas pelo COVID, ficaram

mal distribuídos geograficamente.

Quando a China reiniciou no ano passado suas exportações para Ocidente, de repente houve um desequilíbrio, tendo como resultado, insuficiência de contêineres na Ásia e, os navios tem que realizar viagens para trazer de volta os vazios. Como resultado o custo do transporte se multiplicou por cinco desde fins de 2020.

Tecnologia não é garantia de segurança.

O Capitão Jesus Martínez, diretor do Mestrado em Logística, Cadeia de Suprimentos e Negócios Marítimos e Coordenador da Graduação em Logística e Negócios Marítimos do Tecnocampus de Mataró-Universidade Pompeu Fabra, relembra que esses navios hoje em dia “são completamente digitais”, porém reconhece que com esses sistemas tecnológicos “agora a tripulação está mais confiante”.

De fato, de acordo com fontes consultadas, embora se tenha pilotos automáticos a bordo, os marinheiros continuam atuando como timoneiros, auxiliam os comandantes nos trânsitos mais delicados, porém nem sempre as empresas de navegação o permitem, por uma questão de organização do pessoal.

De acordo com Montori, “os marítimos têm que se adaptar a essa tecnologia e no mar não tem como se praticar em simuladores”. Quando se atravessam os canais tem que se estar afinados.

Depois do boom do comércio eletrônico, “agora é um *non-stop* e devemos somar o fator de fadiga”, reconhece Martín Mallofré. “É verdade que existe muitíssima tecnologia: as pontes de comando estão conectadas com todos os aparelhos do navio, que são duplicados para segurança. A localização e todas as informações relevantes são conhecidas. O problema é que agora o capitão está sendo controlado desde o escritório da empresa de navegação, que exerce muita pressão sobre ele. O navio tem um plano de navegação, porém antes ele podia tomar certas decisões de forma autônoma, agora tudo está vigiado desde a empresa. Isto acrescenta muita pressão, é descomunal”.

Carga de trabalho - as tripulações diminuíram.

Ao ser em grande parte automatizados, o número de tripulantes a bordo desses navios tem sido reduzido. “Todos tem que ter uma certificação, porém o nível acadêmico de preparação nos centros de formação nos países emergentes não são comparáveis com os dos países ocidentais”, assegura Martín Mallofré. As condições de trabalho são duras. Não somente do ponto de vista físico, mas há uma quantidade de tarefas administrativas e burocráticas, pois os documentos foram digitalizados apenas parcialmente. Em um navio destas dimensões quase nunca se dorme oito horas seguidas e há turnos de quartos noturnos. “Na atualidade há cada vez menos gente que queira dedicar-se ao mar”, reconhece o capitão Josep Ollés, que trabalha a mais de vinte anos no porto de Barcelona e vê esses porta contêineres a cada semana. Chineses, indianos e filipinos representam a maioria dos marítimos e, as empresas, assim podem pagar salários mais baixos. “A realidade é que hoje cinco ou seis empresas de navegação controlam 60% do tráfego marítimo. Muitas delas já não tem tripulação própria, em vez disso, elas contratam agências externas. Só tem piorado, afirma Ollés.

Portos precisam de investimentos.

Anos atrás, esses navios comerciais podiam atracar em vários portos do Mediterrâneo, porém os de última geração, gigantescos, causam problemas. Agora o seu número tem-se reduzido à metade. Em Espanha somente Algeciras, Barcelona e Valência se adequaram. Porém, quanto maiores, mais se complicam os acessos e, se querem continuar a fazer negócios e evitar acidentes, os portos estão obrigados a investir e dragar, já que o calado desses porta contêineres gira entorno de 15 metros e nem todos os portos estão preparados. “Os terminais tiveram que se adaptar a esse crescimento desproporcional e investir em guindastes e, isso também tem um limite”, assinala Ollés. “Na atualidade pode-se demorar uns três dias para operar esses porta contêineres, com até 11.000 movimentos entre carga e descarga. Isso faz com que ocorra um efeito hub, que favorece os portos maiores, mas gera outro tráfego secundário para distribuir para outras áreas”.

Pandemia - problema de contágio.

A pandemia tem agravado os problemas, porque no interior dos navios o ambiente não é o mais adequado

para se evitar contágios. Calcula-se que há mais de 300.000 marítimos, que por culpa da pandemia não podem nem desembarcar, nem embarcar. “A rendição da tripulação é um problema. O convênio internacional assinado por mais de 180 países diz que os tripulantes não podem permanecer mais de 11 meses embarcados, mas há quem já tenha 20 meses e, também tem que ser vacinados”, diz Agustín Montori. O negócio florescente dos gigantes do mar está fazendo água.

Entre o navio não tripulado e a rota do Ártico.

Existe um consenso de que se tem chegado muito perto do limite do tamanho dessas embarcações que, apesar de serem tão grandes, somente tem uma vida útil de vinte anos. Para Agustín Montori, “estamos excedendo a capacidade de crescimento, os cálculos da Engenharia colidem com as forças da natureza. Esses navios assim, são um perigo. Outros acidentes podem voltar a ocorrer. E as vantagens de uma economia de escala dependem dos acidentes que ocorram”. Os porta contêineres tão grandes não podem passar pelo canal de Panamá. Martín Mallofré revela que há algum tempo os chineses planejam abrir outro canal maior na Nicarágua, porém as terras vulcânicas e a instabilidade política freiam o projeto. Jesus Martínez opina que “a lógica econômica dessas embarcações terá que ser repensada, levando em consideração o desafio da travessia de canais e o custo do combustível”. Segundo ele, a possível abertura da rota do Ártico, a realocação produtiva no Norte da África e a chegada dos navios não tripulados mudarão o panorama no futuro.

[1] Tradução livre de um artigo publicado em 04/04/2021, por Piergiorgio M. Sandri, no caderno de Economia do jornal “LA VANGUARDIA” de Barcelona, Catalunha, Espanha.



Canal de Panamá.

Imagem: Instituto brasileiro de Direitos do Mar.



Imagem: Google Sites.Mar.



Imagem: Civilização Engenheira.

Aos leitores - pedido de opiniões e sugestões

As nossas mídias são dinâmicas. A cada edição procuramos incrementar inovações, que esperamos sejam para melhor. Por isso as opiniões e sugestões dos nossos leitores são muito importantes, e gostaríamos de recebê-las. Pedimos que as enviem para os endereços constantes da seção “Fale conosco”, aqui repetidos. Serão sempre bem vindas.

contato@centrodoscapitales.org.br
diretor_comunicacaosocial@centrodoscapitales.org.br

Disponibilização de espaço para artigos e informações

Reservamos espaços para os nossos sócios e associados publicarem artigos técnicos, notícias e informações de interesse da nossa comunidade, que poderão ser enviadas para os endereços constantes da coluna “Fale Conosco”.

Convite para novos sócios e associados

O CCMM está aceitando novos sócios e associados e convida seus membros a fazerem suas indicações. O formulário da proposta poderá ser solicitado por telefone, e-mail, diretamente em nossa sede e nas nossas delegacias em Belém e Manaus, ou obtido através do nosso site: <http://www.centrodoscapitales.org.br/associe-se/>

ACESSO ÀS DEPENDÊNCIAS DO CCMM

Devido a situação atípica que o país enfrenta, o CCMM continua em recesso, conforme informado na página 3, e por essa razão, não está recebendo nas suas instalações, seus sócios, associados e o público em geral.

Dentro do horário comercial, contatos poderão ser feitos pelo celular disponibilizado ou por e-mail, e, fora do expediente, com o Diretor de Comunicação Social, CLC Afonso de Almeida Corrêa, até às 21 horas inclusive sábados, domingos e feriados.

FALE CONOSCO

SEDE RIO DE JANEIRO - RJ

Avenida Rio Branco, 45, salas (21) 99410 2627
1907/1908, Centro, Rio de Janeiro-RJ, CEP: 20090-003.

contato@centrodoscapitales.org.br
[presidência <presidencia@centrodoscapitales.org.br>](mailto:presidencia@centrodoscapitales.org.br)
diretor_comunicacaosocial@centrodoscapitales.org.br

DELEGACIA EM BELÉM - PA

Travessa quatorze de março, 1155, Edifício Urbe 14, sala (91) 99202-5599
207, Umarizal, Belém - PA, CEP 60.055-450.

renato.bonatelli@rvbconsult.com.br

DELEGACIA EM MANAUS - AM

Rua Xavier de Mendonça, 77 - Aparecida, Manaus / Am. (92) - 99153 4488
CEP 69.010 - 430.

rucimar.souza@bol.com.br





N° 044/2021

Rio de Janeiro, 21 de abril de 2021

Exm^o. Sr. Jair Messias Bolsonaro

Presidente da República Federativa do Brasil

PALACIO DO PLANALTO, S/N – anexo L, térreo, Brasília – DF 70150-900

Assunto: BR do Mar – Manifesto do Centro dos Capitães da Marinha Mercante.

Exm^o. Sr. Jair Messias Bolsonaro – Presidente da República Federativa do Brasil,

O Centro dos Capitães da Marinha Mercante solicita atenção urgente da Presidência da República em defesa da Soberania Nacional e do futuro da Marinha Mercante Brasileira.

O Centro de Capitães é uma instituição técnica fundada em 1933 e dedica-se a apoiar e fortalecer a Marinha Mercante Nacional e a posição do Comandante do navio, promovendo o intercâmbio de informações marítimas e compartilhando nossa experiência.

Através desse expediente gostaríamos de expor nossas preocupações perante o Chefe do Poder Executivo em detrimento ao Projeto BR do Mar, Projeto de Lei 4.199/2020, que vem recebendo propostas de Emendas no Senado Federal de autoria de

Associação Profissional dos Capitães de Longo Curso e de Cabotagem da Marinha Mercante (Centro dos Capitães da Marinha Mercante) Av. Rio Botânico, 45, sala 1907/1908, Rio de Janeiro, RJ, Brasil – CEP 20040-001



Senadores da base de apoio do governo, que são contrárias aos legítimos Interesses Nacionais e extremamente prejudiciais para o futuro da Marinha Mercante Nacional, a soberania do Poder Marítimo e por consequência, o futuro do Brasil como País livre, independente econômico e comercialmente.

Apesar de não atender plenamente aos anseios dos marítimos brasileiros, o projeto que chegou ao Senado busca combater o problema, configurado ao longo das últimas décadas, em que se observa redução gradual e a possibilidade de desaparecimento da Marinha Mercante genuinamente nacional, ostentando o nosso Amado Pavilhão.

Destacam-se nesse sentido a exigência de navios brasileiros como requisito para realizar afretamento de embarcações estrangeiras e a previsão de participação de marítimos nacionais, com o Comandante, o Chefe de Máquinas e mais 2/3 de tripulantes brasileiros para existência de Marinha Mercante que se possa identificar como brasileira.

No acompanhamento da tramitação do PL-4.199/2020 no Senado, que vem sendo realizado por nossa Associação Profissional, chamou a nossa atenção a existência de propostas de alteração do texto que trariam consequências extremamente danosas aos interesses marítimos brasileiros, que destacamos a seguir:

1. Dependência dos usuários do transporte marítimo brasileiro - e consequentemente do nosso país - de interesses geopolíticos estrangeiros;

2. Impossibilidade prática de operar os navios em serviço na cabotagem brasileira sem que haja dependência de mão de obra estrangeira;

3. Drástica redução da estrutura brasileira de formação e aperfeiçoamento da mão de obra marítima, em especial dos Oficiais da Marinha Mercante (Reserva da



Marinha do Brasil), que passariam a enfrentar dificuldades intransponíveis para alcançar os postos da linha de comando nos navios que venham a ser autorizados a operar em águas brasileiras por meio deste importante Programa de Governo.

Para os trabalhadores marítimos resultaria ainda em grande dificuldade de trilhar as carreiras marítimas em águas brasileiras e no agravamento do desemprego na Marinha Mercante Brasileira como conseqüências das mudanças pretendidas.

Diante do exposto, solicitamos respeitosamente ao Chefe do Poder Executivo que o PL-4.199/2020 seja apoiado de forma clara e efetiva pela base parlamentar do governo, mantendo-se o texto aprovado na Câmara de Deputados para garantir participação de Comandante brasileiro, Chefe de Máquinas brasileiro e 2/3 de marítimos brasileiros.

Ressaltamos que o Centro dos Capitães da Marinha Mercante se coloca à disposição, em qualquer tempo, para discutir o PL-4.199/2020 – BR do Mar.

Respeitosamente,

Assinatura manuscrita em tinta preta, aparentemente de Alvaro José de Almeida Junior.

p/Alvaro José de Almeida Junior
Comodoro da Marinha Mercante - Presidente
Centro dos Capitães da Marinha Mercante



N° 045/2021

Rio de Janeiro, 21 de abril de 2021

Exm^o. Sr. Senador

Praça dos Três Poderes s/n° - Senado Federal

PALÁCIO DO PLANALTO, S/N – anexo I, térreo, Brasília – DF 70150-900

Assunto: BR do Mar – Manifesto do Centro dos Capitães da Marinha Mercante.

Exm^o. Sr. Senador,

O Centro dos Capitães da Marinha Mercante solicita atenção urgente da Presidência da República em defesa da Soberania Nacional e do futuro da Marinha Mercante Brasileira.

O Centro de Capitães é uma instituição técnica fundada em 1933 e dedica-se a apoiar e fortalecer a Marinha Mercante Nacional e a posição do Comandante do navio, promovendo o intercâmbio de informações marítimas e compartilhando nossa experiência.

Através desse expediente gostaríamos de expor nossas preocupações referente as propostas de Emendas no Senado Federal, que são contrárias aos legítimos Interesses Nacionais e extremamente prejudiciais para o futuro da Marinha Mercante Nacional, a

Associação Profissional dos Capitães de Longo Curso e de Cabotagem da Marinha Mercante (Centro dos Capitães da Marinha Mercante) Av. Rio Bonco, 45, sala 1907/1908 Rio de Janeiro, RJ, Brasil – CEP 20040-001



soberania do Poder Marítimo e por consequência, o futuro do Brasil como País livre, independente econômico e comercialmente.

Apesar de não atender plenamente aos anseios dos marítimos brasileiros, o projeto que chegou ao Senado busca combater o problema, configurado ao longo das últimas décadas, em que se observa redução gradual e a possibilidade de desaparecimento da Marinha Mercante genuinamente nacional, ostentando o nosso Amado Pavilhão.

Destacam-se nesse sentido a exigência de navios brasileiros como requisito para realizar afretamento de embarcações estrangeiras e a previsão de participação de marítimos nacionais, com o Comandante, o Chefe de Máquinas e mais 2/3 de tripulantes brasileiros para existência de Marinha Mercante que se possa identificar como brasileira.

No acompanhamento da tramitação do PL-4.199/2020 no Senado, que vem sendo realizado por nossa Associação Profissional, chamou a nossa atenção a existência de propostas de alteração do texto que trariam consequências extremamente danosas aos interesses marítimos brasileiros, que destacamos a seguir:

1. Dependência dos usuários do transporte marítimo brasileiro - e consequentemente do nosso país - de interesses geopolíticos estrangeiros;

2. Impossibilidade prática de operar os navios em serviço na cabotagem brasileira sem que haja dependência de mão de obra estrangeira;

3. Drástica redução da estrutura brasileira de formação e aperfeiçoamento da mão de obra marítima, em especial dos Oficiais da Marinha Mercante (Reserva da Marinha do Brasil), que passariam a enfrentar dificuldades intransponíveis para alcançar



os postos da linha de comando nos navios que venham a ser autorizados a operar em águas brasileiras por meio deste importante Programa de Governo.

Para os trabalhadores marítimos resultaria ainda em grande dificuldade de trilhar as carreiras marítimas em águas brasileiras e no agravamento do desemprego na Marinha Mercante Brasileira como consequências das mudanças pretendidas.

Diante do exposto, solicitamos respeitosamente ao Excelentíssimo Senador da República que o PL-4.199/2020 mantenha o texto aprovado na Câmara de Deputados para garantir participação de Comandante brasileiro, Chefe de Máquinas brasileiro e 2/3 de marítimos brasileiros.

Ressaltamos que o Centro dos Capitães da Marinha Mercante se coloca à disposição, em qualquer tempo, para discutir o PL-4.199/2020 – BR. do Mar.

Respeitosamente,

p/Alvaro José de Almeida Junior
Comodoro da Marinha Mercante - Presidente
Centro dos Capitães da Marinha Mercante

28/04/2021

SEI/PR - 2529708 - OFÍCIO

00063.001161/2021-19



PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
Secretaria de Governo
Secretaria Especial de Assuntos Parlamentares

OFÍCIO Nº 35/2021/PROTOCOLO/SEPAR/SEGOV/PR

Brasília, 28 de abril de 2021.

Ao Senhor
Comodoro Álvaro José de Almeida Júnior
Presidente do Centro dos Capitães da Marinha Mercante
Av. Rio Branco, nº 45, salas 1907/1908 – Centro
20040-001 Rio de Janeiro/RJ
presidencia@centrodescapitães.org.br

Assunto: Projeto de Lei nº 4.199/2020 – BR do Mar.

Senhor Presidente,

Reporto-me à mensagem eletrônica do Presidente desse Centro dos Capitães da Marinha Mercante, dirigida ao Senhor Presidente da República, à qual foi anexado o Ofício Nº 044/2021, manifestando preocupação quanto a propostas de emendas ao texto do Projeto de Lei nº 4.199/2020 no âmbito do Senado Federal, afirmando que podem gerar possíveis danos aos interesses marítimos, bem como solicitando apoio para que seja mantido o texto aprovado no âmbito da Câmara dos Deputados para garantir participação de Comandante brasileiro, Chefe de Máquinas brasileiro e 2/3 de marítimos brasileiros. Considerando a natureza do assunto, além do registro no sistema de acompanhamento desta Secretaria Especial de Assuntos Parlamentares da Secretaria de Governo da Presidência da República, o expediente também foi encaminhado à Subchefia de Análise e Acompanhamento de Políticas Governamentais da Casa Civil da Presidência da República para ciência.

Atenciosamente,

RODRIGO DE CASTRO GUIMARÃES
Diretor de Gestão e Informação

Documento assinado eletronicamente por **Rodrigo de Castro Guimarães, Chefe de Gabinete**, em 28/04/2021, às 11:52, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do

file:///C:/Users/CCMM/Downloads/OFICIO_2529708 (2).html

1/2

28/04/2021

SEI/PR - 2529708 - OFÍCIO



[Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.](#)



A autenticidade do documento pode ser conferida informando o código verificador **2529708** e o código CRC **D1EE63D8** no site:

https://sei-pt.presidencia.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 00063.001161/2021-19

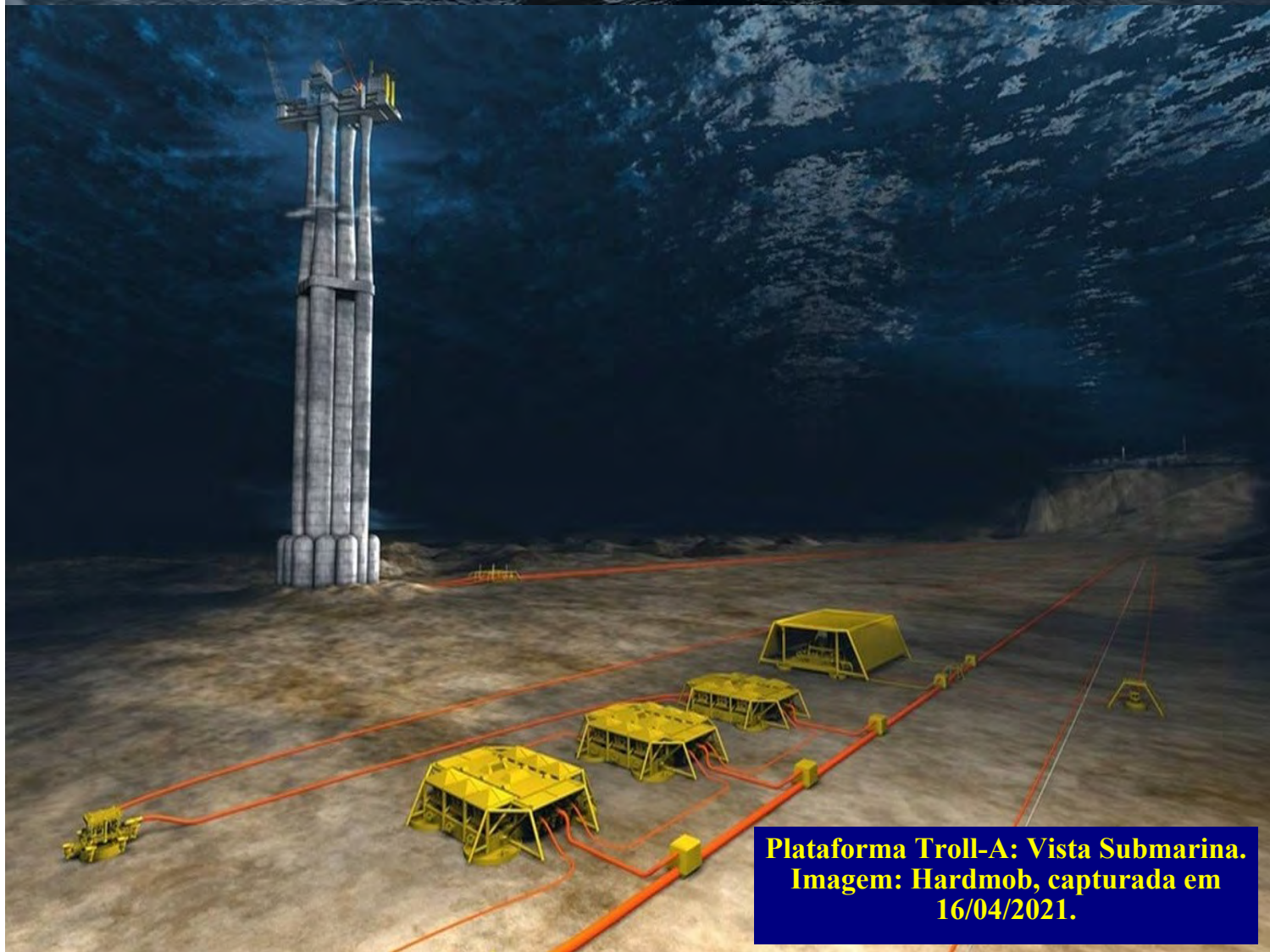
SEI nº 2529708

Palacio do Planalto, 4º andar, Sala 408 — Telefone: 3411-1440/1441/3388

CEP 70150-900 Brasília/DF - <https://www.gov.br/planalto/pt-br>



Plataforma Troll-A: Vista do convés.
Imagem: Hardmob, capturada em
16/04/2021.



Plataforma Troll-A: Vista Submarina.
Imagem: Hardmob, capturada em
16/04/2021.