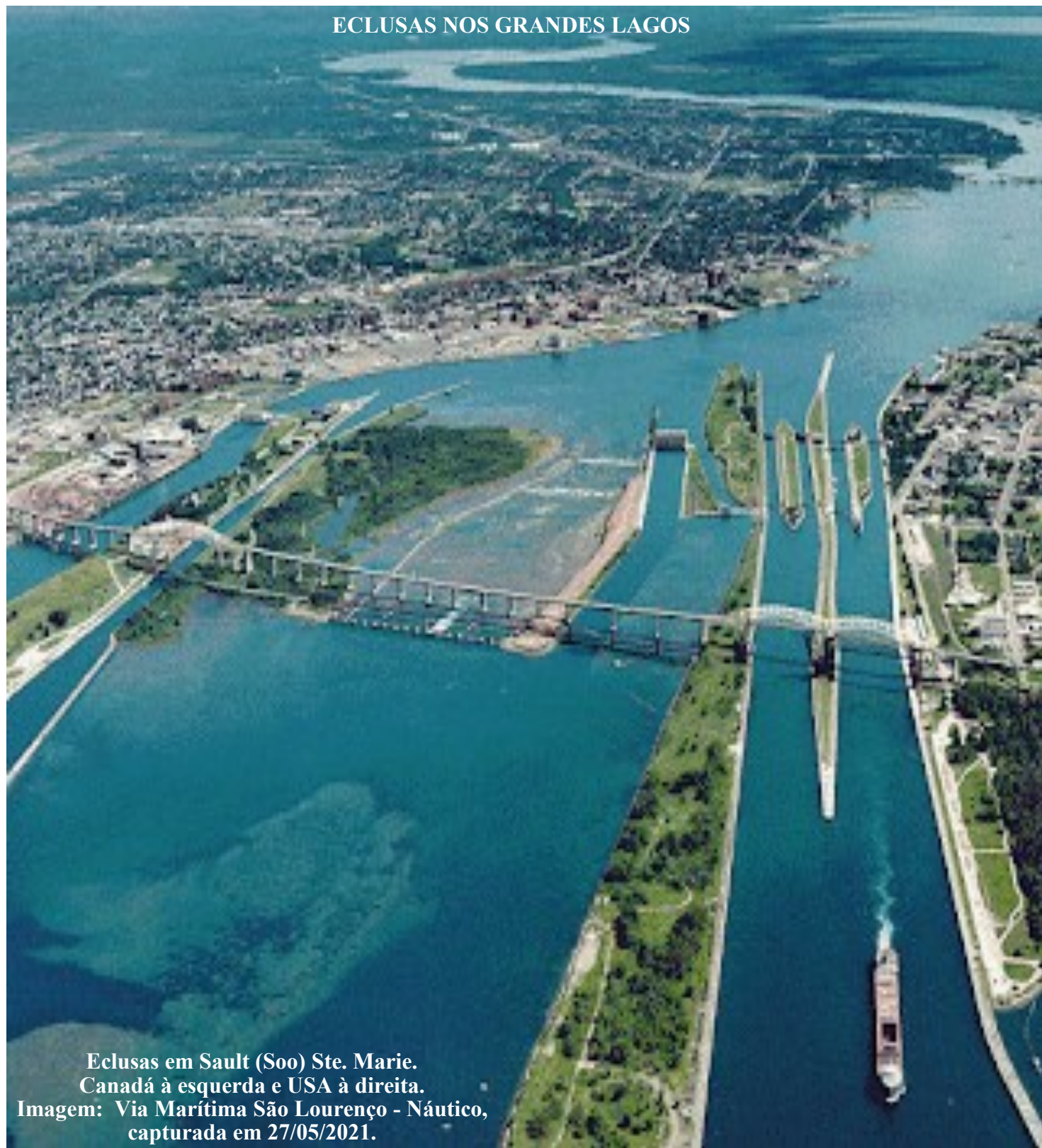


INFORMATIVO MENSAL 31 / 05 / 2021—ANO —4— Edição 44 *ON LINE*

Edição e arte: CLC Afonso de Almeida Corrêa

ECLUSAS NOS GRANDES LAGOS



Eclusas em Sault (Soo) Ste. Marie.
Canadá à esquerda e USA à direita.
Imagem: Via Marítima São Lourenço - Náutico,
capturada em 27/05/2021.

“Navigare necesse est”

Nossa Capa	3
Eclusas dos Grands lags	3
Missão e Valores do CCMM	5
Recesso do CCMM	5
Aniversariantes do mês de maio	6
Centro dos Capitães em Audiência com a Diretoria Geral de Navegação	7
28 / MAIO / 2021 Alunos do 1º Ano das EFFOMMs Prestam Juramento à Bandeira	8
Resgatando navios do Passado	9
ULCC Seawise Giant - O maior petroleiro já construído (1981-2010)	9
TRANSPORTE MARÍTIMO	10
Os quartos de serviço	10
Orientação global contra pirataria para as companhias, comandantes e tripulantes (Parte 6)	12
NOTAS INFORMATIVAS	16
Aos leitores - Pedido de opiniões e sugestões	16
Disponibilização de espaço para artigos e informações	16
Convite para novos sócios e associados	16
Acesso às dependências do CCMM	16
Fale conosco	16

CCMM — DIRETORIA

Presidente	CLC Alvaro José de Almeida Junior
1º Vice-Presidente	CLC Plínio Rodrigues Calenzo
2º 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.

ECLUSAS NOS GRANDES LAGOS.

(CIC Afonso de Almeida Corrêa)

^[1] O gigantesco sistema de eclusas do Canal Welland que percorre 27 milhas, liga o Lago Erie ao Lago Ontário, Canadá, e permite que os navios atravessem a Escarpa do Niágara, evitando as Cataratas do Niágara.



Imagem:: FarAway 418, captura 30/05/2021



^[2] A infraestrutura de eclusas nos Great Lakes e St. Lawrence Seaway forma um elaborado sistema de elevação que permite que os navios se movam por uma vasta extensão de território em que os níveis de água caem mais de 182 m (600 pés) do Lago Superior até o Oceano Atlântico.

^[2] Durante essa viagem, um navio passará por 16 eclusas separadas. As eclusas de Soo tornaram navegável o Rio St. Marys, conectando o Lago Superior aos quatro Grandes Lagos inferiores e ao canal marítimo de St. Lawrence.



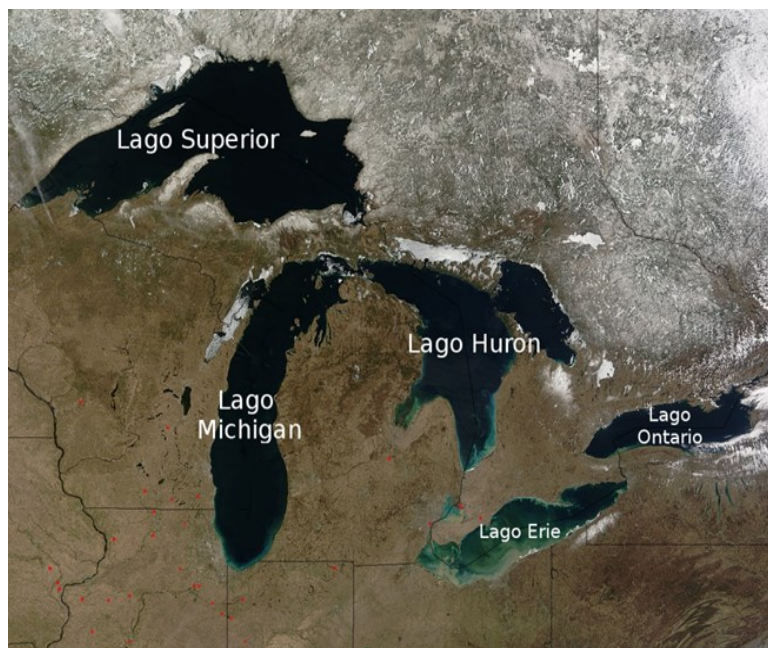
O sistema de bloqueio do Welland Canal conecta o Lago Erie e o Lago Ontário, permitindo que os navios contornem as Cataratas do Niágara. E o sistema de eclusas do St. Lawrence Seaway domesticou o Rio St. Lawrence, permitindo que os navios navegassem do Lago Ontário ao Oceano Atlântico desde 1959.

^[1] [Professor de Física - Physics Teacher.](#)

^[2] [Worldkings - World Record Union.](#)

[3] A Via Marítima do São Lourenço — ou Sistema de Via Marítima dos Grandes Lagos e Rio São Lourenço (*Réseau Grands Lacs Voie maritime du Saint-Laurent e em inglês Great Lakes/St. Lawrence Seaway System.*) — é constituída pelo Rio São Lourenço, vários canais, eclusas, comportas e os Grandes Lagos da América do Norte, entre o Canadá e os Estados Unidos da América.

Esta via marítima permite a entrada de navios oceânicos no coração do continente, numa extensão máxima de 2.038 milhas náuticas (3.774 km) entre o Oceano Atlântico e porto de Duluth, Minnesota, no Lago Superior. O desnível entre o Oceano Atlântico e o Lago Superior é de 183 metros (equivalente a um prédio de 60 andares), superado por diversas comportas entre o Rio São Lourenço e os grandes lagos. A navegação entre os pontos extremos dura uma média de 8 dias e meio. O sistema inclui o canal de Welland, que permite contornar as cataratas do Niágara, entre os lagos Erie e Ontário. Nos meses de inverno a Via Marítima do São Lourenço está fechada nas regiões interiores devido ao gelo.



Eclusas em Sault Ste. Marie; Canadá à esquerda; EUA à direita.

[3] [Via Marítima São Lourenço - Náutico](#)

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;

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 julho 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, 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 capa" nas suas casas.

Saudações marinheiras!

CLC Horácio Alberto Duarte

Diretor Administrativo



ANIVERSARIANTES DO MÊS DE MAIO

Fabio Mello Fontes	10/05
Sergio Roberto Souza Brabo	16/05
Eudvan de Melo Lucena	17/05
Gisele da Silva Mangifeste	18/05
Fabio Guilherme Lima Torres	18/05
Bruno Fonseca Lelis	18/05
Carlos Alberto Costa	20/05
Giovana da Silva Almeida de Morais	22/05
Rui Luis Schmidt Felipe	24/05
Paulo Roberto Lopes da Silva	26/05
Luis Otavio Virgens da Silva	26/05
Alvaro Doria Orselli Junior	27/05
Gustavo Henrique Alves Martins	27/05
Arionor Castro de Souza	29/05



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



Crédito de imagem: Qual viagem, 25/05/201



Da esquerda para a direita: CLC Câmara, AE Borges e CLC Calenzo.

No dia 17 de maio de 2021 o Centro dos Capitães da Marinha Mercante foi recebido em audiência pelo Excelentíssimo Senhor Almirante de Esquadra Wladmilson **Borges** de Aguiar.

A Diretoria Geral de Navegação (DGN) foi criada em 18 de junho de 1968 e, desde sua criação, passou por várias estruturas distintas, sendo a última em 1º de junho de 2015, que classificou a DGN como Organização Militar, com autonomia administrativa, sendo que, conforme definido em seu Art 2º, tem o propósito de contribuir para o preparo e aplicação do Poder Naval e do Poder Marítimo, no tocante às atividades relacionadas com os assuntos marítimos, a segurança da navegação, a hidrografia, a oceanografia e a meteorologia. Atualmente respondem à DGN a Diretoria de Portos e Costas (DPC) e a Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN).

A alteração realizada pelo Comandante da Marinha, Almirante de Esquadra, Eduardo Bacellar Leal Ferreira, em 2015, elevando a DGN como Organização Militar, com autonomia administrativa, incrementou a agilidade na tomada de decisões em assuntos pertinentes ao transporte marítimo brasileiro, assim como a utilização das vias navegáveis.

Na audiência com o Excelentíssimo Senhor Almirante de Esquadra **Borges**, o Presidente do Centro dos Capitães, Comodoro **Alvaro** José de Almeida Junior, foi representado pelo Primeiro Vice-Presidente CLC Plínio R. **Calenzo** e pelo Segundo Vice-Presidente CLC Joselito Guerra de Andrade **Câmara**.

Na ocasião foram expostas as preocupações dos Comandantes brasileiros para com os assuntos pertinentes à navegação de cabotagem e longo curso, assim como foi debatida a história da Marinha Mercante Nacional com seus pontos altos e baixos conforme o desenrolar das políticas nacionais associado às crises mundiais.

O apoio da Autoridade Marítima Brasileira é fundamental para a Marinha Mercante Nacional e para a estruturação do Poder Marítimo em nosso país. O Diretor Geral de Navegação se mostrou extremamente empenhado no cumprimento de sua missão e o CCMM confirmou que continuará à disposição de todos os órgãos governamentais para levar sugestões e contribuir com soluções pertinentes aos assuntos de caráter técnico que afetam os Comandantes de navios e a Marinha Mercante Nacional.





Imagem: Pinterest,

CIABA

[1] No CIABA - Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar, a [Cerimônia de Juramento à Bandeira](#), foi presidida pelo Vice-Almirante Valter Citavicius Filho - Comandante do 4º Distrito Naval. Presente ao evento, representando o Comandante de Operações Navais, o Contra-Almirante Gustavo Calero Garriga Pires, Subchefe do Comando de Operações Navais - ComOpNav. Na ocasião foram lidas as mensagens do Diretor Geral de Navegação - Almirante de Esquadra Wladmilson Borges de Aguiar e do Diretor de Portos e Costas Vice-Almirante Alexandre Cursino de Oliveira.

Foram 34 alunos e 10 alunas do 1º ano da EFFOM que prestaram juramento solene à Bandeira.

O Comandante do CIABA - CMG Josué Fonseca Teixeira Júnior em seu discurso, além da importância do juramento à Bandeira, destacou a importância do mar e dos marítimos para a formação e desenvolvimento de uma nação, finalizando com Vivas à Marinha do Brasil. e à Marinha Mercante Brasileira.



CIAGA

[2] No CIAGA - Centro de Instrução Almirante Graça Aranha, a [Cerimônia de Juramento à Bandeira](#) foi presidida pelo Almirante de Esquadra - Wladmilson Borges de Aguiar - Diretor Geral de Navegação.

Entre alunos e alunas, foram 52 os discentes do 1º Ano que prestaram juramento solene à Bandeira.

No seu discurso, o Almirante Borges destacou a importância da Amazônia Azul, do nosso litoral, do mar, para a produção de importantes recursos econômicos, dentre eles a produção de minerais energéticos, pescados, da plataforma continental onde se encontram instalados cabos submarinos para transmissão de dados, interligando o país com o resto do mundo, e de uma forte Marinha Mercante, finalizando com Vivas à Marinha Mercante, à Marinha, e ao Brasil.

O Comandante de CIAGA, - Contra-Almirante Paulo Vecchi Ruiz Cardoso da Silva, ao usar a palavra, enfatizou a formação de Oficiais da Marinha Mercante com atributos morais, intelectuais e físicos, necessários ao bom desempenho das atividades ligadas ao transporte marítimo, essenciais à Economia Azul, e a forja de líderes da Reserva da Marinha do Brasil que tem a árdua missão de zelar pela Amazônia Azul, finalizando com Vivas à Marinha, à Marinha Mercante, e ao Brasil.

[1] Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar - Marinha do Brasil; YouTube, Jornal Canal 16.

[2] YouTube, Marinha do Brasil.

ULCC SEAWISE GIANT - O MAIOR PETROLEIRO JÁ CONSTRUÍDO (1981 - 2010)

(CLC Afonso de Almeida Corrêa)

O Sea Wise Giant teve uma vida curiosa e atribulada, sofrendo diversas mudanças de nome ao longo da sua existência.

Foi encomendado por um armador grego em 1974, ao Grupo Sumitomo Heavy Industries Ltd. que o entregou em 1979, com o número 1016 gravado no casco - ainda não fora batizado - e Porte Bruto de 418.611 toneladas.

No estaleiro Oppma em Yokosuka, Kanagawa, Japão, foi submetido a diversas provas de mar, quando foram identificados grandes problemas vibratórios, razões pelas quais foi recusado pelo armador que o encomendara.

Vendido à empresa chinesa CY Tung em 1979, foi jumborizado para atingir o Porte Bruto de 564.763 toneladas. Dois anos depois, já jumborizado, foi batizado, recebendo o nome de Seawise Giant, e entrou em tráfego no *trade* Golfo Pérsico/Estados Unidos, mas sua primeira operação foi no Golfo do México e no Mar do Caribe.

Devido ao seu grande calado não podia navegar pelos canais da Mancha, Suez e Panamá.

Em 1988, durante a guerra Iran-Iraque, quando transportava petróleo iraniano, foi bombardeado por caças iraquianos nas proximidades das Ilhas Larak e Kharg - Iran - naufragando em águas rasas ao ser atingido por mísseis Exocet, sendo anunciada a sua perda total. Logo após a guerra, foi comprado, resgatado pela Norman Internacional, reparado no estaleiro Keppel Company de Cingapura, rebatizado com o nome de Happy Giant, e devolvido ao tráfego em 1991, quando foi adquirido por Jorgen Jahre, que o renomeou para Jahre Viking, permanecendo com essa denominação até 2004.

Em 2004 foi vendido para a First Olsen Tankers Pte. Ltd. sendo renomeado para Knock Nevis, e remanejado para operar com FSO - Floating Storage and Offloading - Unidade Flutuante de Armazenamento e Transferência - no Qatar, para a Maersk Oil, deixando portanto de navegar e de operar no transporte de petróleo.

O navio permaneceu nessa situação até o ano de 2009, e, ao ser adquirido por uma empresa indiana de desmanches, foi mais uma vez renomeado, recebendo o nome de Mont para a sua última viagem em dezembro desse ano, com destino à Índia para encalhe e desmonte em uma das praias de Alang, sendo então descomissionado.

A operação de desmanche iniciou no mês de janeiro do ano de 2010, teve a duração de cerca de um ano, mas o ferro (âncora) de 36 toneladas foi preservado e enviado para o Museu Marítimo de Hong Kong.

E assim viveu o maior petroleiro já construído,

Características

Comprimento: 458,46 metros; Largura: 68,8 metros; Área do deck: 31 541 m²; Calado: 29,8 metros; Peso Carregado: 564.763 toneladas; Capacidade de Carga: 674 297 metros cúbicos ou 4 240 865 barris de petróleo, distribuídos em 46 tanques; Espessura do Casco: 3,5 cm; Propulsão: Turbinas a vapor (50 mil HP), 1 hélice de 9 metros de diâmetro, girando a 85 RPM; Velocidade Máxima: 16 nós; Tripulação: 40.

Seu hélice e leme pesavam 50 e 230 toneladas, respectivamente.



[Seawise Giant \(Happy Giant, Jahre Viking, Knock Nevis, Mont\).](#)

[Imagem:
Pinterest, 28/maio/2021](#)

Referências:

1. Internet, Wikipédia - kock Nevis, 28/05/2021.
2. Internet, Tricurioso - Curiosidades, 28/05/2021.

OS QUARTOS DE SERVIÇO



CLC – Alberto Pereira de Aquino
apanavigator2@gmail.com



Na Marinha Mercante estamos acostumados a cumprir as nossas atividades seguindo quartos de serviço de 4 horas com intervalo de 8 horas entre eles.

Esta é uma tradição muito antiga, mas qual é a sua origem?

Na Roma antiga, o dia tinha início à meia-noite e terminava 24 horas mais tarde, à meia-noite.

O período noturno iniciava no instante do por do sol e terminava no instante do nascer do sol. Assim, a duração da “hora” variava com as estações, sendo mais curta no solstício de inverno (45 minutos) e mais longa no solstício de verão (75 minutos).

As horas, do período diurno, eram medidas com o relógio solar e, as do período noturno, por meio do relógio d’água (clepsidra).



RELÓGIO SOLAR



CLEPSIDRA

Nos acampamentos do exército romanos a noite era dividida em quatro “vigílias” (vigiliae) de, aproximadamente, 3 horas cada:

Prima vigília: do por do sol até as 9 horas.
Secunda vigília: das 9 horas à meia-noite
Tertia vigília: de zero hora às 3 horas.
Quarta vigília: das 3 horas até a aurora.

Isso era devido ao fato de que os soldados de serviço, na guarda dos acampamentos, não poderiam permanecer acordados durante a noite inteira, executando um bom serviço de vigilância.

Com o passar do tempo os processos de medir o tempo foram sendo aperfeiçoados e vários dispositivos foram sendo criados para medi-lo.

No século XIV já era bem conhecida a ampulheta que utilizava material granular (areia, casca de ovo, pó de mármore, etc.), para medida do tempo.



De todos os dispositivos existentes, na época, a ampulheta passou a ser a mais adequada para a medida do tempo a bordo dos navios, do que a clepsidra, porque o material granular era mais acurado para as suas medições e a água da clepsidra era propensa à condensação nas baixas temperaturas e também porque os movimentos do navio afetavam as suas indicações.

Assim, a partir do século XIV, as ampulhetas passaram a medir o tempo a bordo dos navios e, esta prática, só desapareceu, a bordo, com a introdução dos cronômetros náuticos, no século XVIII.

A bordo, a rotina de trabalho já estava rigorosamente sujeita ao correr das horas. O tempo já se dividia em períodos de quatro horas, chamados “quartos” e a tripulação se compunha de duas equipes – a “de bom-bordo” e a “de boreste” – que se rendiam a cada quatro horas. Com a seguinte divisão do dia de serviço:

0000 às 0400 horas (quarto da modorra);
0400 às 0800 horas (quarto d'alva);
0800 às 1200 horas (quarto da manhã);
1200 às 1600 horas (quarto da tarde);
1600 às 2000 horas (quarto da tardinha);
2000 às 2400 horas (quarto da prima; primeiro quarto).



Esta divisão do trabalho permanece até hoje nas marinhas mercantes, onde não existe o costume de quebrar os quartos de 1600 às 2000 horas e de 0000 às 0400 horas, em períodos de duas horas, como nas marinhas de guerra.

Na época das marinhas à vela, em alguns veleiros, os turnos da tarde eram de seis horas: um de 1200 às 1800 horas e outro das 1800 às 2400 horas, seguindo-se três quartos normais de quatro horas até às 1200 horas, o que assegurava uma permuta quotidiana das horas de trabalho de cada equipe. Mas havia os períodos de manobras, que obrigavam a presença de toda a tripulação.

Para medir o tempo de um quarto de serviço, usava-se um conjunto de oito ampulhetas de meia-hora cada. Ao iniciar o quarto de serviço, virava-se a primeira ampulheta para contar o tempo.

Ao terminar a primeira meia-hora do quarto, virava-se a segunda ampulheta para continuar a contar o tempo e dava-se uma badalada singela com o sino.

Na primeira hora do quarto, virava-se a terceira ampulheta e dava-se uma badalada dobrada com o sino.

Ao se passar uma hora e meia, virava-se a quarta ampulheta e davam-se uma badalada dobrada e uma singela.

Esse processo continuava até a quarta hora quando era virada a oitava ampulheta e davam-se quatro badaladas dobradas para indicar o término de um quarto e o início de outro.

Com o tempo, as ampulhetas foram sendo substituídas pelos relógios mecânicos, mas a tradição de bater as horas com o sino, nos navios mercantes, perdurou até recentemente, quando foi praticamente extinta.

Felizmente, para os que amam a tradição, ela permanece nos Centros de Instrução CIAGA e CIABA.



CIABA

Crédito imagem: Marinha do Brasil



CIAGA

Crédito imagem: Marinha do Brasil

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!

ORIENTAÇÃO GLOBAL CONTRA PIRATARIA PARA AS COMPANHIAS, COMANDANTES E TRIPULANTES – PARTE 6.



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



SEÇÃO 6 - PLANEJAMENTO DO COMANDANTE (Continuação)

Localização e tempo fundeado

- Mantenha no mínimo o tempo fundeado, sempre que possível.
- Considere o uso adequado da iluminação (veja seção 8.10).
- Considere o uso de ancoradouros seguros onde eles são dispobinilizados. Informações sobre esses ancoradouros são fornecidas em Aviso aos Navegantes local ou nas *Admiralty Charts*.
- A localização do fundeadouro, operações STS e SBM, também são fatores importantes na mitigação dos riscos contra ataques ao navio. Os navios são mais vulneráveis quando parados na água, à deriva, na âncora, realizando a transferência Ship to Ship (STS), nas operações de gerenciamento de lastro do navio ou, diminuindo a velocidade para transferência de práticos.

Chegada coordenada

- Os planos de viagem devem ser projetados para resultar na chegada a uma estação de praticagem "bem a tempo" para evitar a deriva ou a espera em uma área vulnerável. Muitos navios esperam em mar aberto e partem para encontrar o Prático em alta velocidade. Um período de alta vulnerabilidade é quando o navio reduz a velocidade para embarcar o Prático. O aviso de chegada antecipada pode ser benéfico para evitar bordejamentos ou deriva desnecessárias
- Não derive. Evite navegar em rumo (bordejar).

Estado do Mar

- Os assaltantes são conhecidos por realizar ataques em pequenas embarcações rápidas, às vezes de naves-mãe, que são mais fáceis de operar em condições de mar calmo. Quanto mais calmo o estado marítimo, maior o risco de ataque.

6.2.7 Aumentar a vigilância durante as operações STS / SBM.

A política STS/SBM deve ser totalmente implementada (ver seção 6.1.5).

6.2.8 Enviar relatório de posição diária ao centro de relatórios relevante

Ao operar dentro de um VRA, os navios são fortemente encorajados a enviar relatórios diários ao centro relevante por e-mail/fax.

6.2.9 Considere a utilização de sistemas de comboio quando disponível.

Em certas áreas de risco, as forças militares podem oferecer assistência aos trânsitos coletivos e comboios nacionais.

SEÇÃO 7 – MEDIDAS DE PROTEÇÃO DE NAVIOS (SPM)

7.1 Introdução

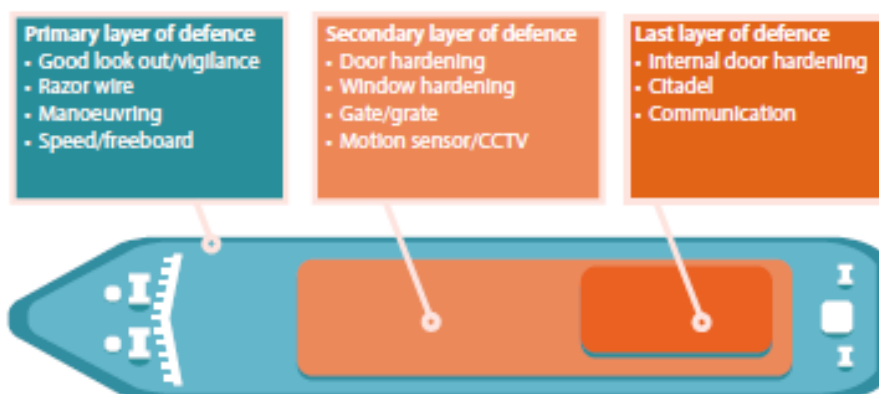
Esta seção se concentra em medidas que podem ser tomadas pela tripulação do navio para mitigar o ataque.

A orientação é baseada na experiência global de ataques até o momento. Nem todos os métodos serão aplicáveis a todas as regiões ou tipos de navios, e as medidas aplicadas em qualquer navio dependerão do resultado da avaliação de risco.

Ao considerar medidas de proteção de navios (SPM) é importante reconhecer que os navios podem ser atacados tanto navegando quanto estacionários (fundeados, em operações STS ou SBM, ou à deriva).

Muitas empresas têm suas próprias orientações detalhadas sobre procedimentos de endurecimento de navios – tudo com base em sua avaliação de risco. As recomendações e orientações de avaliação de risco devem ser baseadas no conceito de 'Defesa em Profundidade', e uma "Defesa em Camadas". A premissa deste conceito é que qualquer sistema de segurança robusto deve ser resiliente a falhas parciais e que múltiplas camadas de defesa tornam o sistema menos previsível para quaisquer invasores, tornando assim o sistema mais difícil de contornar.

As empresas podem considerar fazer novas alterações além do escopo desta orientação e/ou fornecer equipamentos adicionais e/ou mão de obra como forma de reduzir ainda mais o risco de ataque. Se piratas e ladrões armados são incapazes de embarcar em um navio, eles não podem sequestrá-lo. A implementação efetiva desses SPMs tem se mostrado bem sucedida em dissuadir e/ou retardar o ataque.

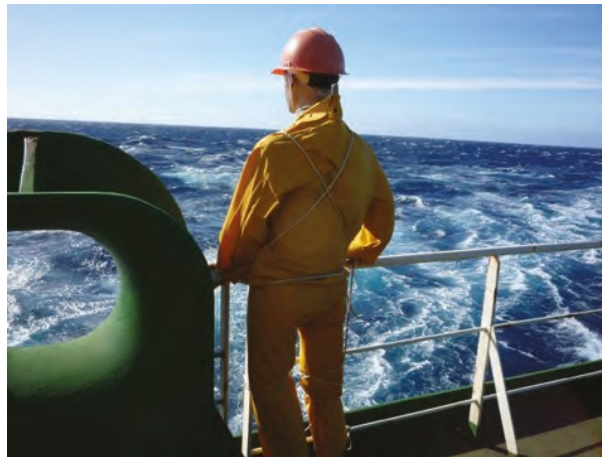


Um exemplo de defesa em camadas

7.2 Mantendo e aprimorando a vigilância.

Antes de entrar em qualquer área de risco aumentado identificada através da avaliação de risco, um dos resultados da avaliação de risco é a identificação das medidas de proteção – SPMs – mais adequadas para o risco de ataque. Os preparativos devem ser feitos para apoiar o aumento da vigilância por:

- Disponibilização de vigias adicionais para cada turno. Quando a tripulação estiver monitorando a água ao redor do navio, é essencial que uma observação global seja mantida a partir de uma posição elevada. A equipe de vigilância deve manter contato regular com o Oficial de Quarto.
- Considerar um curto período de vigilância, a fim de maximizar o estado de alerta dos vigias.
- Garantir que os vigias sejam informados pelo Oficial de Serviço no início de cada quarto sobre as táticas de piratas locais e assaltantes armados.
- Manter binóculos suficientes para a Equipe do Passadiço, de preferência anti-ofuscantes. O uso de instrumentos termo-óticos portáteis auxiliares de visão noturna, também deve ser considerado, pois fornecem uma capacidade confiável de vigilância a qualquer tempo, dias e noites.
- Manter uma cuidadosa busca radar, monitorando todas as comunicações e Avisos aos Navegantes, particularmente alertas VHF e GMDSS.
- Bonecos bem construídos colocados em locais estratégicos ao redor da nave podem dar a impressão de um maior número de tripulantes em observação. Isso é muito eficaz quando estacionário.



- Quando no porto ou no fundeadouro devem ser realizadas rondas de segurança regulares. A escada de portaló deve ser mantida no nível principal do convés e arriada apenas quando necessário. Um vigia deve ser mantido enquanto a escada de portaló estiver arriada.
- Navios que se aproximam devem ser inquiridos a provar sua identidade antes que seja permitido a sua atracação.
- Considere melhorias na tecnologia já instalada, como CCTV (Circuito Fechado de Televisão) para melhorar o monitoramento e a iluminação fixa, como os holofotes de busca do navio. Estes últimos têm se mostrado eficazes em dissuadir abordagens pela popa.
- Deve-se notar que os estados do mar calmo também podem melhorar a distância de detecção de embarcações criminosas tanto por radar quanto visualmente.

Uma vigilância visual adequada é o método mais eficaz de proteção do navio. Pode ajudar a identificar uma abordagem suspeita ou ataque, mais cedo. Permite que as defesas sejam implantadas e, pode servir como uma barreira eficaz contra os atacantes.

7.3 Aprimoramentos na proteção do passadiço

O passadiço é geralmente o ponto focal de um ataque. Em algumas situações, piratas direcionam seu disparo de armas para a ponte na tentativa de parar o navio. Se o navio estiver ancorado, a ponte pode inicialmente não ser o foco durante uma tentativa de embarque. No entanto, se os atacantes são capazes de abordar o navio, eles geralmente o fazem pelo passadiço. Os seguintes aprimoramentos de proteção podem ser considerados – particularmente nas áreas onde as armas são frequentemente usadas no ataque (veja os anexos como apropriado);

- As vigias do passadiço são de vidro laminado, mas uma proteção adicional contra estilhaçamento pode ser fornecida pela aplicação de filme resistente à explosão.
- Placas de metal fabricado (aço/alumínio) para as vigias laterais, traseiras e das portas do passadiço, que podem ser rapidamente presas no lugar em caso de ataque, podem reduzir consideravelmente o risco de ferimentos por fragmentação.



- Um aramado ou tela de arame pode ser usada para reduzir os efeitos das granadas impulsionadas por foguetes (RPG), assim como o uso de sacos de areia para proteger as asas do passadiço. Os sacos de areia devem ser verificados regularmente para garantir que não tenham degradado.



7.4 Controle de acesso ao passadiço, às acomodações e praça de máquinas.

É importante bloquear o acesso ao passadiço, acomodações e praça de máquinas, para deter ou atrasar os atacantes que conseguiram embarcar em um navio e, o seguinte pode ser considerado:

- As rotas de fuga devem ser facilmente acessíveis aos marítimos em caso de emergência. Se a porta ou escotilha estiver trancada é essencial que uma chave esteja disponível, em uma posição claramente visível perto da porta ou da escotilha.
- Todas as portas e escotilhas que tenham acesso ao passadiço, acomodações e espaços de máquinas devem ser devidamente protegidos para impedir o acesso dos invasores.
- Recomenda-se que uma vez que as portas e escotilhas estejam protegidas, um grupo designado seja usado para patrulhas de proteção e acesso de rotina. O uso dessas portas ou escotilhas deve ser controlado pelo Oficial do Serviço.
- Deve-se considerar o bloqueio ou o levantamento de escadas externas no bloco das acomodações para evitar o uso e restringir o acesso externo ao passadiço.
- Onde as portas e as escotilhas devem ser fechadas para a integridade da estanqueidade, as fechaduras e cliques devem ser totalmente fechados e travados. Sempre que possível, uma proteção adicional, como estropos de arame, pode aumentar a proteção do acesso.

(Continua na próxima edição)

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@centroscapitales.org.br
diretor_comunicacaosocial@centroscapitales.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.centroscapitales.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 5, 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
1907/1908, Centro, Rio de Janeiro-RJ, CEP: 20090-003

contato@centroscapitales.org.br
(21) 99410 2627 [presidência <presidencia@centroscapitales.org.br>](mailto:presidencia@centroscapitales.org.br)
diretor_comunicacaosocial@centroscapitales.org.br

DELEGACIA EM BELÉM - PA.

Travessa quatorze de março,
1155, Edifício Urbe 14, sala
207, Umarizal, Belém - PA,
CEP 60.055-450.

(91) 99202-5599 renato.bonatelli@rvbconsult.com.br

DELEGACIA EM MANAUS - AM.

Rua Xavier de Mendonça, 77 -
Aparecida, Manaus / Am.
CEP 69.010 - 430

(92) - 99153 4488 rucimar.souza@bol.com.br





Grandes lagos e Rio São Lourenço
Imagem: Know.net - Enciclopédia Temática, captura em 27/05/2021

