

ATA DA REUNIÃO COM AS EMPRESAS NA ÁREA DE NAVEGAÇÃO

Rio de Janeiro, RJ, em 25 de novembro de 2014

09:00 às 16:40 horas

Auditório da Diretoria de Portos e Costas

• **INTRODUÇÃO**

A reunião foi realizada com o objetivo de permitir a padronização das atividades e procedimentos por parte dos GVI das Capitânicas e Delegacias com relação às inspeções, perícias e vistorias, além das discussões a respeito dos assuntos propostos e enviados a esta Diretoria.

• **PARTICIPANTES DA REUNIÃO**

Além do pessoal do GEVI/DPC, estiveram presentes na reunião os seguintes representantes:

Nome	Função	Local	Endereço Eletrônico
CMG (RM1) CRUZ SILVA	IN	CPCE	cruz.silva@cpce.mar.mil.br
CMG(RM1) MOREIRA	IN	CEPES	edmar-moreira@uol.com.br
CC(RM1-T) JOÃO ANTONIO DE SOUZA	IN	CPRN	cprn-061/cpnatl/mar / joao2@cprn.mar.mil.br
CMG(RM1) CARLOS ALBERTO SANTOS RAMOS	IN	CPMA	comteramos@yahoo.com.br
CF(RM1) ROBERTO PEREIRA DA SILVA	IN	CPPB	cppb-06/cpssoa/Mar / roberto@cppb.mar.mil.br
CMG(RM1-IM) ANTONIO LUIZ BARBOSA	IN	CPAL	barbosa@cpal.mar.mil.br / lbarbosa2000@gmail.com
CMG (RM1) MILTON NUNES	IN	CPPE	nunes@cppe.mar.mil.br / mcnunes@gmail.com
CF (RM1-EN) GILBERTO JORGE WANDERLEY SOARES	VN	CPBA	soares@cpba.mar.mil.br
CF (RM1-T) MANOEL ARGOLO DA CRUZ	ENC. STA	Delegacia de Ilhéus	argolo@dilheus.mar.mil.br
CLC OSMAR DA SILVA CAVALCANTE	IN	CPRJ	psco.cprj@hotmail.com / psco.cprj@oi.com.br
CC (RM1-T) JAIRO ELESBÃO SANTOS	IN	CFPN	j.elesbao@click21.com.br / jairo@cfpn.mar.mil.br
MARCOS VITTORAZZO	VN	DelSSebastião	marcossea3@gmail.com
CLC ALEXANDRE SOCCI	IN	CPSP	socci@cpsp.mar.mil.br
ANTONIO CARLOS DE OLIVEIRA PEREZ	VN	CPRJ	antoniocarlos.perez@gmail.com / perezrj@uol.com.br
OSM CESAR CRESPO MARQUES	IN	CPRJ	crespocprj@gmail.com / netuno57@gmail.com
1OM FÉLIX DE CASTRO PINTO	IN	CPRJ	psc-felix@oi.com.br / Felix- pinto@uol.com.br

Nome	Função	Local	Endereço Eletrônico
HUGO FERNANDO CUTOLO DA SILVA	VN	DelAngraReis	hugo@dlangra.mar.mil.br / hugo_cutolo@hotmail.com
NIVERSON ALVES BORDIGNON	VN	CFS	niversonab@hotmail.com
DANIEL DEDINI	VN	DPC	dedini@dpc.mar.mil.br / danielledini@gmail.com
VINÍCIUS BORIN TELLI	VN	CFSF	vinicius@cfsf.mar.mil.br
GUSTAVO TOFFOLI DAL PONTE	VN	DelPrep	gustavodalponte@dlprep.mar.mil.br
CF (RM1) WALTER SHINZATO	Enc. SubSeção	COM 5DN	shinzato@5dn.mar.mil.br
CMG (REF) MARCIO ANDRADE NOGUEIRA	IN	CPRJ	marcioanog@gmail.com / pscmarcioanog@gmail.com
RAQUEL CRISTINA PEREIRA DE SOUZA	VN	CFB	raquel_csouza@hotmail.com / raquel@cfb.mar.mil.br
CC (RM1-T) ROQUE CERQUEIRA DOS SANTOS	IN	CPSE	cerqueira@cpse.mar.mil.br / roquecs@ig.com.br
CT (RM1) JORGE GERSON BARUF	IN	CFAOC	gvi@cfaoc.mar.mil.br
CC (RM1) ADEMIR DE SOUZA LIMA	IN	CFTP	souza.lima@cftp.mar.mil.br / souzalima@cftp.mar.mil.br
CMG (RM1) CAMILO BERNI NUNES	IN	DPC	mergulho@dpc.mar.mil.br
CF (REF-T) RUDAJÁ DIAS DANTAS	IN	CPAOR	rudaja@cpaor.mar.mil.br / rudaja@ig.com.br
CMG (RM1) HELDER VELLOSO COSTA	Assessor Com1DN	1DN	velloso@1dn.mar.mil.br
CMG (RM1-IM) EDUARDO GÜNTHER	IN	CPRS	gunther@cprs.mar.mil.br
CMG (RM1-T) SÉRGIO DIAS CARNEIRO	Gerente STA	DPC	sergio@dpc.mar.mil.br
CMG (RM1) CARLOS EMIR KOHLBACH	IN	CPPR	kohlbach@cppr.mar.mil.br
CMG (RM1-T) ROBERTO ARTEIRO CASTANHO	IN	CPSC	castanho@cpsc.mar.mil.br
CC (RM1-T) JANÉRIO LUIZ DOS SANTOS	IN	DelItajaí	gvi@delitajai.mar.mil.br

• APRESENTAÇÃO

Antes da chegada do CA Jorge Lopes para fazer a abertura, o CMG Galvão fez uma breve introdução, onde destacou a possibilidade de que tal evento possa se repetir mais vezes e que, a reunião seria conduzida pelo CMG Haroldo, mas que ele e os outros membros do GEVI iriam permanecer presentes para sanar quaisquer dúvidas que viessem a surgir. Informou que o objetivo da reunião era de padronizar procedimentos e evitar dúvidas por parte de todos, de forma a não

termos problemas com os usuários e evitar o máximo tomarmos ações que venham a prejudicá-los e consequentemente reclamações por parte das empresas. Falou ainda que no dia anterior ocorreu uma reunião com o pessoal da comunidade marítima, quando foram expostos uma série de assuntos e dúvidas, sem maiores questionamentos de procedimentos por parte dos Inspetores Navais (IN) e que transcorreu de forma tranquila. Comunicou que haveria um “coffee brake”, um intervalo para o almoço e que a intenção era de terminar até às 16:30 horas. Solicitou aos presentes que se apresentassem para que todos pudessem conhecê-los.

Com a chegada do CA Jorge Lopes, foi feita a abertura da reunião, tendo dado as boas vindas e em seguida explicou não poderia estar presente durante toda a reunião, que seria conduzida pelo CMG Galvão e, que em tese, a reunião havia sido de iniciativa do Sr. Diretor da DPC e que gostaria de estar presente, conversando com todos, como ele estava fazendo, porém, que por um problema de caráter particular grave, o mesmo não pode estar presente, mas com certeza gostaria de estar usufruindo das benesses dessa reunião, tirando dúvidas que já foram levantadas durante Reuniões Funcionais as quais ele participou de várias, para acertar os ponteiros, estabelecendo diálogos com todos, já que tem representantes de quase todos os locais do Brasil onde atuam os GVI. O CA JL informou que Sr. Diretor convidou o Capitão dos Portos do Rio de Janeiro para participar dessa reunião, já que é a CP com maior número de IN.

Informou, ainda que, mesmo fora da DPC, ele continua trabalhando, a qualquer hora do dia ou da noite. Falou com o CP do Rio de Janeiro que ele estava à vontade para participar ou não da reunião, já que o Sr. Diretor não iria estar presente e que foi ele que o convidou, mas que seria um prazer para todos ter a presença dele na reunião.

Informou aos presentes que esse tipo de reunião é um desejo antigo de ser feito, mas que as atividades de inspeção naval não para, e que no dia de hoje ela continuava em várias CP/DL em todo Brasil e, também se reuníssemos todos os IN não caberiam no auditório da DPC, mas que os representantes presentes irão levar o recado aos outros que não participaram.

Comentou ainda que a gostaria de permanecer o dia inteiro na reunião, porque é um trabalho que ele gosta, e que os IN levaram para a comunidade marítima o respeito com o trabalho realizado, porque vem cumprindo e cumpriram o que foi acertado, desde a aula inaugural do curso de IN/VN no CIAGA, que já é feito a 14 anos, que reúne cerca de 152 IN/VN em todo Brasil, além de muitos outros que foram formados pela DPC e que hoje são os grandes auditores em empresas aí fora, que são pessoas competentes que trabalham auditando os seus navios e nos ajudam na fiscalização disso tudo, mas que não pretendemos ser os auditores de tudo, mas ainda fazemos esse tipo de serviço nessas empresas, sem a intenção de atrapalhar as empresas e nem prejudicá-las, como foi falado na reunião do dia anterior.

O trabalho do IN é de inspecionar as embarcações e detectar as deficiências e não conformidades que não foram observadas pelos auditores das empresas, bem como os VN que no dia-a-dia de regularização e certificação de auditoria das nossas Sociedades Classificadoras que também certificam

O CA Jorge Lopes falou que está na GEVI nessa função desde o início da criação a mais de um ano passou a GEVI para o CMG Galvão e assumiu outras funções e, que está ficando velho e que está na hora de parar e olhar para outras coisas da vida. Mas o quis dizer é que criamos essa reputação e respeito, por um motivo, porque criamos as nossas normas de procedimentos, baseadas nos seguintes pilares: competência, respeito e sem prepotência e sem pensar na palavra corrupção, porque os primeiros que pensaram em fazer isso foram cortados na mesma hora, no 1º minuto do 1º tempo, pois para nós essa palavra não existe, porque quando eles foram cortados foram para a justiça e estão até hoje, perdendo todas as instâncias e essa palavra não existe mesmo, que fez com que tivéssemos respeito na comunidade nacional e internacional e levamos para o continente todo esse respeito e isso foi levado para o Acordo de Viña Del Mar, acordo esse que não era olhado pelo resto do mundo, nem reconhecidas as inspeções feitas por esse acordo, eles desconheciam e não levavam a sério e hoje, chamamos o mundo para dentro do Acordo de Viña Del Mar, e hoje

fazemos parte do EQUASIS, começamos a deter vários navios, e o mundo passou a olhar mais para agente e, hoje somos o único país do hemisfério sul a fazer parte do Comitê de Supervisão do EQUASIS, que é uma organização não governamental, reconhecida pela IMO, com acento na IMO, importantíssima, e é o maior banco de dados de navios mercantes do mundo, sem o qual não trabalhamos, é a base de todo nosso trabalho. Hoje fazemos parte do EQUASIS, juntamente com mais oito países do mundo e a EMSA, todos do hemisfério norte e nós somos o único do hemisfério sul, porque reconheceram nosso trabalho e, na última reunião no Brasil do Acordo, o EQUASIS esteve presente e nos convidou para fazer parte do Comitê de Supervisão e nós aceitamos e o CMG Haroldo e o CT Leonardo são os representantes hoje em dia. O nosso trabalho continua aqui, silencioso, tranquilo, sem ostentação, sem presepada, com competência, com honestidade, com respeito, porque nós somos os primeiros que temos que respeitar, para sermos respeitados e vocês fazem isso no dia a dia quando vão a bordo dos navios, das plataformas e embarcações pra fazer as inspeções, vistorias e as perícia, porque vocês respeitam as pessoas e as pessoas são obrigadas a responder do mesmo jeito. Já ocorreu de um comandante estar alcoolizado e não permitir que fosse feita a inspeção no navio, e o IN comunicou ao Capitão dos Portos o fato e usando do “Notice of Detention” o navio foi detido, mas, depois o comandante reconheceu e o navio foi inspecionado e liberado. Assim continuamos a trabalhar, prestando um excelente serviço a marinha e parabenizou os presentes pelo trabalho realizado e pediu para não deixar se perder, informou que pretende até julho de 2015 deixar essa função e pede que continuem a ser honestos, competentes, sem prepotência e arrogância, cumprindo os procedimentos corretos, seguindo o preconizado pela IMO e normas brasileiras e, cada vez mais garantir a segurança da navegação em nossas AJB.

Apenas para conhecimento, o CA Jorge Lopes informou que na reunião das empresas, agentes e armadores da comunidade marítima, ninguém falou mal da nossa instituição, ninguém criticou nosso trabalho e esse respeito nós também temos deles, eles reconhecem nosso serviço, tirando uma coisinha aqui outra ali, por falha nossa, porque também não somos perfeitos, temos nossos defeitos, porque, também, ninguém é dono da verdade, nós apenas queremos fazer o que temos que fazer corretamente, a palavra “achar” para o IN não existe, a achologia não existe, existe sim o cumprimento das normas e regras internacionais para a segurança da navegação, da salvaguarda da vida humana no mar e da poluição e, é com essa competência que trabalhamos, pois toda a não conformidade que for encontrada, tem que citar a referência, nosso SISGEVI tem melhorado consideravelmente, e faz uma porção de coisas para facilitar o trabalho dos IN e hoje já está no sistema.

Ao passar a palavra para o CMG Galvão solicitou aos presentes, representantes dos 152 IN que nunca deixem cair o padrão e o respeito que foi adquirido nesses anos e finalizou falando dos tecnólogos navais, que podem ser vistoriadores tanto em rios e mares, que são muito bem formados na Faculdade de JAÚ, muito bem formados e nunca deram problema para a CEVI. Solicitou que continuem assim, sempre melhorando. Para finalizar informou que hoje está trabalhando com a Segurança do Tráfego Aquaviário, que toma muito mais o seu tempo e passou a palavra para o CMG Galvão que comentou que as palavras do CA Jorge Lopes resumem todos os aspectos que envolvem as nossas atividades e que não tem nada a acrescentar do que foi dito, mas gostaria de fazer uma consideração a respeito do coordenador do GVI, que não é uma função do organograma da CP/DL e, que também não existe uma hierarquia, tipo TTC é mais antigo que o Mercante, nem vice-versa, não existe essa diferença de quem está acima ou abaixo, o que existe é que o Capitão dos Portos designa um membro do GVI, ou mais antigo, ou mais experiente para despachar com ele, ser o elo de ligação entre o GVI e ele, pois é um órgão de assessoramento do Capitão dos Portos, que quando tem alguma dúvida pergunta a esse representante, coordenador. Um outro fator fundamenta é que o ambiente de trabalho tem que ser o mais agradável possível, o relacionamento entre IN e VN deve ser de cordialidade, profissionalismo e que não deva haver aspectos dissonantes, todos devem trabalhar para um objetivo comum, de modo a atender às necessidades da capitania, no que diz respeito à inspeção naval e a vistoria naval e, havendo a necessidade de um apoio mútuo,

esse apoio deve ser atendido, porque todos aqui fizeram o mesmo curso, sendo que o vistoriador fez um pouco a mais e o tem um conhecimento a mais também e é bom deixar claro para não haver problemas nem melindres quando for solicitada a ajuda de um vistoriador, em algumas CP/DL tem havido alguns ruídos, e esses ruídos devem acabar, pois no seu entendimento o ambiente de trabalho tem que ser o mais agradável possível e pode-se citar o caso de um navio, que, quando uma praça d'armas tem um ambiente agradável, saudável, tudo flui e é assim que tem que ser. Nós temos na GEVI um ambiente sensacional, melhor impossível e, tem que ser assim em todos os locais e, peço que continuem assim e, os locais que porventura tenham ruídos, que procurem conversar e melhorar o ambiente de forma a continuarem a realizar o trabalho como vem sendo feito, em prol da capitania, da marinha e da própria comunidade marítima. Assim, vamos dar continuidade às nossas atividades, às 10:30 horas teremos um intervalo e após o intervalo o CA Sabóia, Superintendente do Meio Ambiente, pediu para que as 11:00 horas fosse dada a palavra a ele para falar sobre água de lastro, para tecer algumas considerações sobre a campanha que encerrou recentemente. Foi informado que a reunião é informal e que todos tem o direito de se pronunciar, fazer questionamentos e se posicionar e que a reunião é basicamente sobre inspeção naval.

Foi passada a palavra para o CMG Haroldo, que comentou sobre a sua experiência como IN e, como seria conduzida a reunião, projetando os assuntos propostos para discussão e tecendo os comentários necessários.

• DESENVOLVIMENTO

Antes de entrar nos assuntos propostos, o CMG Haroldo apresentou alguns assuntos selecionados pelo GEVI, assuntos esses que não vem sendo cumprido ou vem sendo cumprido de forma incorreta por parte dos IN nas diversas capitânias/delegacias. Não vamos falar em que local ou Distrito Naval (DN) ocorreu, apenas citar os fatos e dar a diretiva a ser cumprida.

1º) **Utilização do código 99** – esse código é colocado para se fazer uma observação, ele não possui uma ação a ser tomada, sendo assim, toda deficiência que é colocada, deve possuir um código que indique qual a ação a ser tomada pela embarcação, ou seja, um 16, 16.1, 16.2, etc. Caso no relatório não tenha a ação a ser tomada, o comandante, o agente o armador não terá a obrigação de retificar o item num prazo pré-determinado, ele fica aberto.

Se for um prazo longo, dê o maior prazo possível, e quando estiver vencendo esse prazo, o agente solicitará uma prorrogação, antes que vença o item. Essa solicitação deve ser feita através de uma CP/DL que, caso ultrapasse o prazo de 90 dias, encaminhará a DPC a solicitação feita pelo armador e a DPC autorizará ou não, dependendo da gravidade do item.

O representante da Delegacia de Itajaí comentou que têm colocado sempre que o prazo excede o que está previsto no SISGEVI. O representante da CPCE também comentou o fato, corroborando com o que foi dito pelo anterior e, foi respondido que deverá ser sempre colocada uma ação a ser tomada, no caso de PSC, código 16, ele possibilitará o despacho da embarcação, seguido do código 99 com a sua respectiva observação no SISGEVI. Se o navio retornar ao Brasil antes de sanada a deficiência, o agente solicitará a prorrogação do item que se encontra aberto apresentando o documento pertinente.

O representante da CFAOC perguntou se uma prorrogação dada com prazo superior ao código 16.3 deveria ser colocada várias ações até completar o prazo dado. Foi comentado que basta colocar apenas um prazo e lançar na observação o vencimento do item, conforme autorização da DPC, já que se for colocado um código 00 ou 99, já que trabalhamos para a ANP, no caso das perícias, não irá contabilizar como atividades realizadas, e temos que cumprir um certo número de atividades ao final de cada mês.

2º) **Limite anual de diárias** – esse item é importante porque evita que ultrapássemos o total de diárias previstas para o ano, principalmente para os IN TTC. No início do ano é passada uma mensagem para o Comandante da Marinha solicitando autorização para ultrapassar as 40 diárias por

CPF, previstas em Lei do Governo Federal. O CMG Galvão comentou que o Auxiliar de IN não entra nesse cômputo dos IN, ficando limitado a 40 diárias, o que permitirá que possam participar de algumas inspeções e atuar como motorista das viaturas.

O CMG Haroldo informou que no ano de 2014 alguns Auxiliares de IN tiveram um acréscimo porque também acompanham inspeções e atuam como motorista da viatura. O representante da CPES comentou que houve um acréscimo para os auxiliares daquela capitania, e perguntou se em 2015 também haveria tal acréscimo. Foi informado que o assunto seria visto no início do ano e caso aplicável, seria solicitado para os auxiliares.

O CMG Imbassahy comentou que em algumas capitancias, o auxiliar de IN não está exercendo as atividades no GVI, ou seja, desvio de função. O CMG Galvão comentou que deve ser evitado esse desvio de função e, que iremos evitar o aumento de diárias para os auxiliares, já que temos cerca de 152 peritos. O representante da CPSC comentou que é intenção da capitania pagar IndRepVi quando exceder das diárias previstas.

3º) Encerramento de perícias ou inspeções quando for aberta outra – durante as auditorias que são feitas pelos IN chefe das áreas, tem sido verificada que muitos IN tem feito uma perícia ou inspeção de Flag sem que feche a anterior, ficando assim duas ou até três abertas, os itens da anterior não são transferidos para a mais recente. Antes de iniciar uma perícia ou inspeção deve ser verificado se a inspeção anterior possui itens aberto e caso tenha, transferir para a nova perícia, fechando a anterior.

No caso de perícia, se for feita uma Flag após a perícia, não deverá ser fechada a perícia, porque senão terá que emitir uma Declaração de Conformidade, pois não haverá mais itens abertos na perícia. No caso contrário, se fazer uma perícia após uma Flag, deverá ser fechada a inspeção e lançados os itens na nova perícia, lançando nas observações que o item ou itens foram transferidos da inspeção ou perícia anterior.

O CMG Galvão comentou que mesmo que a perícia ou inspeção tenha sido em outra capitania, não há problema, deverá ser fechada e os itens transferidos, da mesma maneira. Um dos representantes da CPRJ perguntou se independeria do número de itens, e foi dito que sim, todos os itens deveriam ser transferidos para a nova, porque muitas atividades abertas trazem um transtorno e dificultam o controle da DPC. Independente do número de itens a serem transferidos, todos os itens deverão ser transferidos para a nova perícia ou inspeção.

Um dos representantes, não identificado, perguntou se, caso o item a ser transferido esteja por vencer ou vencido, se transferiria assim mesmo. Foi respondido que se o item já estiver vencido, deverá ser transferido e colocado A/S e se estiver para vencer, dar um prazo curto (COD. 15 ou 15 dias) e fechar a inspeção anterior, sempre. Foi dito ainda que deve dar ciência ao comandante do navio a ação tomada. O SC Wanderson lembrou que o código 99 deverá ser colocado antes de ser dado o código 10, pois se der o código 10 antes, não haverá como inserir mais nenhuma ação.

4º) Declaração provisória – foi dito para o pessoal ter cuidado de que, ao emitir uma declaração provisória não exceder os 90 dias previstos na NORMAM. A data da assinatura é que vai dar início à validade da declaração. Já foram verificados casos de emissões de declarações provisórias com mais de 115 dias, então, para que não ocorra tais problemas, só lançar no SISGEVI quando estiverem prestes a vencer, mesmo que a DPC tenha autorizado a emissão, porque as empresas procuram se antecipar e evitar que fiquem sem declaração provisória.

O representante da CPAOR comentou sobre embarcações/barcaças que estão com itens vencidos e a declaração provisória vencida. Foi comentado que o empresário deve se antecipar e solicitar antes que vença. Comentou ainda, que as barcaças que não estão carregadas (vazias) podem transitar e navegar, porém não podem carregar ou transportar produtos derivados do petróleo a bordo.

5º) Emissão de AIT e CTS – foi comentado que muitas vezes o IN abre uma nova perícia, fictícia, para emissão de um AIT. Foi comentado que não é necessário fazer esse procedimento, pois

se entrar em emissão de documento, o IN poderá lançar a nova data e, em atividades, lançar nas observações, pois mesmo fechada uma atividade, se tiver com um AIT em aberto, aparecerá o R possibilitando o lançamento de alguma observação, além de ter a preocupação de verificar se os dados no cadastro estão atualizados, tipo CAA, seguro DPEM, seguro P&I, etc.

No caso do CTS, o IN deverá atualizar os dados no cadastro e abrir uma perícia para a emissão do novo CTS.

6º) **Cumprimento da NR 72 do MTE** – com relação a esse item, o comentário é que não devemos colocar como deficiência no FORM B o não cumprimento da NR, mas deverá ser lançado na observação dizendo que essa embarcação não vem cumprindo a NR 72, além disso, ao chegar à CP/DL, comunicar ao STA que essa embarcação não está cumprindo a NR, e que deverá ser comunicado à autoridade local do MTE (Delegacia Regional) esse não cumprimento, via ofício explicativo e com a cópia da Lista de Tripulantes em anexo.

7º) **Laudo pericial para CTS** – foi comentado que a DPC (informática) está envidando esforços para colocar esse Laudo Pericial no SISGEVI, para evitar que ao chegar em outra CP, tenha que ser solicitado o laudo, no caso de solicitação de alteração do CTS, para verificar os motivos que levaram o IN da outra CP a colocar aqueles tripulantes. Tendo o laudo no SISGEVI, fica mais fácil de analisar.

8º) **Confecção de CTS** – para a confecção do CTS é importante que levemos em consideração o “Minimum Safe Manning” da bandeira, pra evitar que coloquemos menos do que a bandeira previu para a embarcação. Foi comentado sobre um problema que ocorreu no Rio de Janeiro, onde o armador solicitou uma redução no nível dos tripulantes da máquina, e não foi atendido porque o CTS da bandeira previa um acima. Não podemos ir de encontro ao que a bandeira determinou, pois caso ocorra algum problema, não teremos como justificar.

O representante da CPRJ perguntou se existia alguma previsão para CTS com dupla classificação, tipo águas interiores e mar aberto. Foi dito que todas as sugestões e problemas que vão surgindo, são comunicados ao CT Leonardo que verifica a possibilidade de atender e, que já temos algum tipo de dupla classificação, tipo quimiqueiro/petroleiro, etc.

Levantou-se então o assunto do navio de cabotagem e longo curso, que ficou pra ser tratado adiante. Mas, que nesse caso, não podemos emitir um CTS para longo curso de uma embarcação estrangeira, então, devemos apenas emitir para cabotagem, com uma observação de que no longo curso, deverá utilizar o CTS da bandeira.

Comentou-se, ainda que, é intenção da DPC facilitar cada vez mais o trabalho dos IN, e evitar que sejam colocadas muitas observações. Um desses casos, é a colocação de mais uma linha para o Oficial de Náutica.

9º) **Procedimento ao se ir a bordo** – sempre que for a bordo deve abrir uma Flag ou um PSC, seja por um IAFN, uma denúncia ou outro fato, para que fique registrado e não dê ao armador ou agente a possibilidade de dizer que foi a bordo por solicitação de práticos ou outro setor. Foi feito o comentário sobre o caso da CPAP, onde foram destacados dois IN para realizar inspeções em camarotes para práticos e isso causou problemas, porque disseram que a marinha estava trabalhando para a praticagem.

Na realidade foi uma ordem do Comando do 4º DN, após receber denúncia da praticagem sobre as condições de habitabilidade para os práticos.

10º) **Uso do notebook para perícias ou inspeções** – não existe nenhuma restrição quanto ao uso dessa ferramenta, o importante é que ao chegar a bordo pergunte se existe a possibilidade de imprimir o relatório a bordo. Caso seja possível, pode fazer pelo notebook, e caso não, utilizar o modelo em papel. O importante é que ao sair de bordo, deixe o original do relatório com o comandante após ler as deficiências, para evitar quaisquer dúvidas e deixar o comandante ciente.

O CMG Galvão comentou que esse item foi um dos questionamentos feitos na reunião do dia anterior por algumas empresas, que o IN saia de bordo e não deixava o relatório, só ia entregar depois. Foi dado um exemplo que quando ele chegou à DPC e, final de 2010, um determinado navio fez a inspeção em um porto e ao chegar ao outro, o agente foi solicitar a retirada de deficiências e ao ver o SISGEVI, ainda não havia sido lançado nada no sistema. Isso não pode mais acontecer.

O representante da CPSC comentou que quando o SISGEVI foi criado, a intenção era de que todos utilizassem o notebook a bordo, e pelo visto, não tem mais essa visão, e que em Santa Catarina eles utilizam o notebook a bordo e em raras ocasiões, em virtude do navio ter muita deficiência, não dá tempo de lançar tudo e terminam na capitania. O SISGEVI carece de uma série de correções e precisa ser atualizado e existem códigos que não estão no sistema.

Foi comentado que a utilização do notebook não é obrigatória, é opcional. No caso do Rio de Janeiro não é utilizado essa ferramenta, e se isso ocorresse aqui, o lançamento dos itens no papel seria distribuído por todos os IN presentes e facilitaria a entrega do relatório a bordo, sem a necessidade de ter que lançar na capitania.

O CMG Galvão reforçou que o relatório tem q ser deixado com o comandante antes de sair de bordo e, com relação aos códigos de deficiências, não causa tanto problema como não deixar o relatório com o comandante. Já ocorreu de o IN colocar como referências apenas “NORMAM”, sem dizer ao menos o número. Comentou ainda de não ter visto inspeções de PSC por notebook, normalmente são manuscritos. Devemos utilizar o formulário do CIALA para as inspeções de PSC.

Apesar de ser uma ferramenta antiga, ela está funcionando corretamente, sem problemas, e temos procurado atualizar e introduzir sempre as sugestões e propostas feitas pelos IN.

O representante da CPSE comentou que a utilização de notebooks em perícias de plataformas é complicado, e não existe local para digitar e em algumas ocasiões tem que sair rapidamente delas. O CMG Galvão comentou que era uma prática da CPSE, a tempos atrás, não lançar o relatório imediatamente no SISGEVI, chegando a quase uma semana pra ser lançado. Foi dito, também, que caso não conseguir concluir o relatório no dia, volta pra terra e o dia seguinte finaliza e entrega o relatório.

O CMG Galvão comentou que não deverá abrir exceção, e que devem ser entregues antes da saída de bordo, após informar o comandante das deficiências.

Foi feito um intervalo

Após o intervalo foi passada a palavra para o CA Sabóia, como havia sido informado, que fez uma apresentação sobre a campanha concentrada, mostrando os dados conseguidos. Falou sobre a os índices atingidos com as CP/DL/AG, que superou as expectativas, tendo atingido 43%, quando o esperado era de 10% dos navios fossem submetidos ao teste de salinidade, o que é considerado muito bom.

Falou que um fato surpreendente, foi que dos 524 navios inspecionados, nenhum apresentou discrepância com relação a água de lastro, que é um resultado ideal. O CA Sabóia achou estranho esses números e acha que deve ter havido alguma falha no método de coleta ou análise e, aproveitou essa reunião, mais pra ouvir o que é feito, como é feita essa inspeção e coleta, saber quais as dificuldades pra fazer tal coleta, quais as condutas que os IN sugerem que sejam implementadas para melhorar esse processo, as dificuldades materiais. Comentou, também, que chegou ao conhecimento de que existe dificuldades com relação à sonda para coleta da amostra, que não são pesadas suficientes para coletar.

É intenção dele implementar as sugestões em uma campanha para o ano seguinte (2015), e o objetivo não é punir ninguém, e sim corrigir os erros.

O representante da CPSP informou que realmente os navios que lá foram inspecionados, apresentaram 100% de troca de água de lastro, porque, se não fizer isso, ele vai perder muito com a necessidade de sair e não descarregar, por isso ele acredita que os comandantes tem tido essa preocupação de chegar ao porto com tudo certo. Uma recomendação para uma próxima campanha

seria que no nosso formulário, incluísse um quadrinho para saber se foi feito ou não o teste de salinidade. O CMG Galvão comentou sobre uma dúvida que foi levantada, de quem coletava a água, o IN ou o tripulante que coletava e levava para o IN, ou IN presenciava a coleta no tanque.

O CA Sabóia comentou que na Guarda Costeira dos EUA os resultados vinham sendo excelentes, e que na hora que o IN começou a escolher o tanque a ser coletado, os resultados mudaram. O CLC Socci comentou que na CPSP eles tem evitado coletar pelos pontos de coleta, pois ficam com muito sal e quando coloca-se a sonda e vem puxando, ela arrasta também, o sal que fica preso nas paredes e aí dá uma leitura errada, aí pede-se para abrir a elipse do tanque e coleta por ela, evitando erros.

O representante da CPCE comentou que eles fizeram várias coletas e não encontraram problema e observaram a preocupação dos comandantes em fazer essa troca pra não prejudicar a carga e descarga do navio. Muitos deles utilizam um refratômetro diferente dos utilizados pelo pessoal das CP/DL, modelos mais antigos. Informou que uma sugestão que foi feita para o pessoal da área ambiental é que a NORMAM fosse traduzida para o inglês e que fosse instituído um novo formulário para um novo sistema de água de lastro utilizado nos navios novos. O CA Sabóia informou que já está sendo providenciado.

Um dos representantes da CPRJ comentou que devido ao tamanho dos navios, ele passou a coletar a água da própria bomba de lastro, que fica muito mais fácil de se fazer o teste. Comentou que também encontrou muitos navios com sistema de tratamento de água de lastro e que alguns comandantes disseram que a partir de 2016 todos os navios deverão ter esse sistema. O CA Sabóia informou que é real, mas que precisa da ratificação de 30 países e mais 35% da tonelagem mundial de navios mercantes, e que hoje já deve ter atingido cerca de 32% e não sabia informar quantos países. Disse, ainda que, quando entrar em vigor essa Convenção, essa análise vai ser meramente documental.

O CMG Galvão perguntou a respeito da experiência que foi feita com a Guarda Costeira dos EUA, pra saber qual foi o percentual de diferença quando foi mudada a forma de coleta. O CA Sabóia informou que não sabia e, que a informação foi dada por um representante de um instituto. Falou ainda sobre o problema com o mexilhão zebra, na hidrovia do São Lourenço.

O representante da CFAOC comentou que em Manaus, os navios inspecionados estavam na marca e não tiveram nenhuma resistência, q ao chegar a bordo os tanques já estavam abertos, pronto para ser coletada a água.

O CMG Marcio Nogueira comentou que o coletor utilizado é muito rudimentar e que deveria ser aprimorado, para evitar que seja tirada água da bomba de lastro e sim do tanque que for escolhido através da sonda e a amostra fosse confiável. O CMG Galvão fez um comentário a respeito da coleta, que deve ser feita pelos locais de coleta e, que a bomba de lastro não é um local adequado. Cumprir o que está previsto no plano de água de lastro, que é assinada pela Sociedade Classificadora.

O representante da CPSC comentou que cada local desenvolve o seu método de coleta.

O representante da DelItajaí comentou que em Itajaí a autoridade ambiental faz um controle nos navios que demandam o porto, que tem um professor que faz essa análise e informa para eles. Ele comentou que alguns métodos utilizados por ele, não são válidos para nós, pois faz pelo calado do navio, pela densidade.

O CA Sabóia agradeceu a oportunidade que foi dada para ele trocar experiências.

Após a apresentação do CA Sabóia, o CMG Haroldo voltou a apresentar os assuntos selecionados pela GEVI.

11º) **Vírus Ebola** – tem havido uma preocupação grande com esse assunto pelas autoridades brasileiras e conseqüentemente pela Marinha do Brasil. Tem havido uma série de reuniões no CON, onde tem se discutido uma série de providências a serem tomadas pelos diversos setores. Dentre esses cuidados, podemos citar a ida a bordo dos navios provenientes daqueles 4 países onde esse vírus está presente. A ComopNavinst 10-58 fala sobre esse assunto, que, diz que se o navio tiver a

Livre Prática, o pessoal pode ir a bordo. A sugestão é que se tiver menos de 21 dias, ver se pode emitir SIRE e se puder evitar, melhor. O CMG Galvão informou que nem sempre é obrigatório ir a bordo, que a NORMAM é clara, pode escolher onde inspecionar. Normalmente o primeiro a ir a bordo é o práctico, e, no dia 07 de novembro ocorreu uma reunião em Brasília a respeito do assunto, que os prácticos informaram que só iriam a bordo se a ANVISA fosse, aí criou-se um impasse, e ainda está indefinido. A ANVISA baseia-se no relatório do Comandante, se ele diz que está tudo ok, eles emitem a Livre Prática. Comentou ainda que o IN escolhe o navio a ser inspecionado e se os indícios apontarem que está tudo OK, podem ir a bordo sem problema.

O representante da CPCE contou um fato, em Fortaleza, em que uma ordem judicial impediu do práctico ir a bordo.

12º) **Informações para o programa NETUNO** – o CMG Haroldo comentou que tem solicitado o quantitativo dos navios inspecionáveis e inspecionados, até o 5º dia útil dos meses abril, julho, outubro e janeiro, pois a caixa do Lotus Note já está muito cheia e não me interessa nada além do que essas informações, navios inspecionáveis e navios inspecionados.

13º) **Documentos falsos de aquaviários** – tem havido uma série de denúncias a respeito de falsificação de documentos trabalhando em embarcações. A nossa instrução é que toda vez que for a bordo, tira uma Xerox e quando chegar na capitania, entra no SISAQUA e verifica se o documento dele está correto, se bate com o que ele é mesmo. Essa foi uma instrução que foi dada para as empresas de navegação, quando contratar os aquaviários checar no SISAQUA. Foi perguntado se as empresas tem acesso ao SISAQUA e foi dito que todos tem esse acesso.

O CMG Galvão determinou que fizéssemos essa verificação concentrada até o dia 19 de dezembro, por determinação do Diretor da DPC.

14º) **Deficiência sobre água de lastro em embarcações com lastro fixo** – durante a reunião com a comunidade marítima, ontem, um dos representantes se queixou que foi colocada uma deficiência sobre água de lastro em uma embarcação que possui lastro fixo. Isso não pode acontecer mais, porque, se a embarcação possui lastro fixo, não pode fazer troca de água de lastro. O representante da CPPE comentou que não existe no SCAM e SISAUTO não tem como gerar o documento para que seja paga a multa para discrepâncias relativas a água de lastro. Foi informado que será verificado esse problema e alertado os responsáveis, pois faz parte da NORMAM-20/DPC.

15º) **Retirada de deficiência AS** – ontem surgiu o assunto de que alguns IN tem se negado a retirar deficiências em feriados e finais de semana. Infelizmente nosso trabalho requer que isso seja feito, principalmente deficiências AS. Nossa intenção não é prejudicar ninguém, e sim ajudar. No Rio de Janeiro existe um rodízio nos finais de semana e feriados, fim evitar prejuízos ao navio. É claro q só ir a bordo caso a deficiência esteja prontificada. No primeiro dia útil deve ser dada entrada na solicitação e pagar a taxa de retirada de deficiência.

16º) **Deficiência para seguro DPEM** – ontem foi comentado que tem sido colocada deficiências, inclusive AS, em embarcações que possuem esse seguro não englobando o total dos tripulantes ou, que mesmo tendo o seguro para todos que estão a bordo, não confere com passageiros e tripulantes. O FORM E dá o total de pessoas a bordo, mas o armador não sabe ao certo quantos são os tripulantes e quantos são os passageiros. Pode-se colocar deficiência, mas não AS, deve ser dado um tempo para resolver.

17º) **Inspecões de Port State Control em navios em AIT** – já ocorreu uma série de vezes de fazerem PSC em navios em AIT. O representante da CPSP perguntou se poderia ser feita a perícia em português e inglês. O CMG Galvão informou que o navio em AIT segue as normas brasileiras e, por isso deve fazer em português. Se está aqui está cumprindo as normais brasileiras, e deve fazer o relatório em português.

18º) **Demora da assinatura dos documentos** – foi um assunto levantado na reunião do dia anterior com a comunidade marítima. Um dos representantes reclamou que demorou 5 dias para ser assinada uma perícia de AIT feita no Rio de Janeiro. Eu falei pra ele que provavelmente a embarcação não possuía o CAA e por isso só foi liberado quando apresentou esse documento. Nós autorizamos uma perícia só com o documento da ANTAQ e, só poderá operar quando tiver o CAA.

Acredito que ele possuía o FAX dizendo que seria emitido o CAA e, com esse documento os IN fizeram a perícia, mas ficou pendente a apresentação do CAA, onde consta o período que a embarcação irá permanecer em AIT, sem o qual não se pode emitir o documento.

O CMG Galvão comentou que nós antecipamos a perícia, sem o CAA, para facilitar a vida do armador, pra não ficar esperando receber o documento da ANTAQ.

O representante da CPRN perguntou sobre embarcações que já tem AIT e desejam renová-lo. Foi dito que basta ter uma declaração de conformidade válida e apresentar um novo CAA, que será renovado o AIT e o CTS, não havendo necessidade de nova perícia. Só precisa que atualize os dados no cadastro da embarcação e fazer a nova emissão. Enquanto não apresentar o novo CAA a embarcação ficará AS.

Foi perguntado do porque o IN não poder assinar a Declaração de Conformidade e entregar ao Agente. O CMG Galvão informou que o assunto será estudado mais a fundo e que será informado a todos a solução. A uns anos atrás a assinatura era manual em documento Word, depois passou para o SISGEVI e assinado em meio físico e hoje já temos assinatura eletrônica, sendo assim, vamos estudar, analisar e conversar com o CA Jorge Lopes e o Conselho Técnico da DPC sobre o assunto, para ver as implicações e precauções. Comentou que o assunto será estudado.

19º) **Atualização de dados cadastrais** – o assunto já foi comentado anteriormente, mas, para que o procedimento seja igual para todos, sempre que for fazer qualquer atividade em uma embarcação ou plataforma, verifica se os dados cadastrais estão atualizados, se não tiver, atualize.

20º) **Dados a serem lançados nas observações** – é importante que sempre que se faça uma inspeção PSC, lançar sempre o próximo porto (mesmo numa VDS), o endereço da empresa constante do Gerenciamento de Segurança, onde foi realizada a atividade (no caso de uma VDS), quem realizou a atividade (todos que participaram) e, existem dois documento importantíssimos que devem estar lançados, o Gerenciamento de Segurança e o Certificado de Proteção. Outro detalhe importante é de sempre lançar todos os documentos no FORM A, quando realizar uma atividade.

O CMG Imbassahy solicitou a palavra para falar sobre material, sobre a necessidade de material, informou que não será mais comprado pela DPC, pois não temos estrutura para depósito. Existe nas instruções do SGM, cada OM deverá solicitar uma verba para adquirir o seu material, esse pedido deve ser feito até janeiro, solicitando material para 2016. Cabe a cada OM fazer o levantamento e adquirir. Caso tenha um curso e um concurso, o material inicial será fornecido pela DPC, mas o material de reposição, não mais. As capitânicas menores e as delegacias devem ter atenção e conversar com o setor responsável da OM para saber como deverá ser feito o pedido.

O CMG Galvão reforçou as palavras do CMG Imbassahy, para que isso seja feito com a maior brevidade, fim evitar uma descontinuidade na aquisição do material necessário. Aproveitando o assunto, foi informado, ainda, que a Gerência de Vistorias, Inspeções e Perícias Técnicas (GEVI) está preocupada com o repasse do próximo ano que é feito anualmente pela ANP pra atender o convênio, que provavelmente será bem menor que o ano de 2014.

Após os assuntos apresentados pela GEVI, vamos passar aos assuntos propostos por algumas capitânicas e delegacias. Começaremos pela CPMA.

CPMA

1) Aplicação do COD. 15 e 16 para navios estrangeiros que se destinam a portos de outros MOU e com longas travessias marítimas.

- COD.15 - esse GVI recebeu orientação de não aplicar esse código para navios que se destinam a portos de outro MOU, que não seja o Vinã del Mar;

Comentário: Normalmente COD 15 será dado a um navio que não tem possibilidade de fazer o reparo ou receber um material/equipamento naquele porto. No caso do próximo porto ser algum país fora do Acordo de Viña Del Mar, deverá ser dado COD 16. (CPRS)

- COD. 16 - os comandantes de navios que realizam longas travessias marítimas especialmente portos da Ásia, tem questionada sobre esse **prazo de 14 dias para sanar a deficiência, pois a travessia é longa e estarão no mar.**

Comentário: Continuar dando COD 16, independente do próximo porto. Deverá ser informado ao Comandante que reclamar, que ao retornar ao 1º porto do Acordo, deverá ser solicitada a retificação do item.

2) Emissão de AIT e CTS para navios estrangeiros operando em AJB, a ANTAQ tem emitido dois CAA - um para longo curso e outro para cabotagem:

Comentário: A partir de agora só deverá ser emitido AIT e CTS apenas para cabotagem, baseado no CAA emitido pela ANTAQ para cabotagem, desconsiderar o CAA para longo curso. Nas observações lançar que para viagens internacionais utilizar o CTS da bandeira.

O Brasil não pode emitir um CTS para longo curso.

3) Adesão ao SIMAP de navio petroleiro/gaseiro em operação em AJB/IT. Esses navios ao serem periciados quando da chegada em AJB, normalmente ainda não aderiram ao SIMAP deve ser registrado como deficiência? o navio deve ser penalizado com uma Declaração Provisória de Conformidade apenas com essa pendência.

Comentário: Nem sempre que o navio chega ao Brasil já tem o SIMAP. Deverá ser registrado como deficiência e ser dado um prazo para retirada da mesma (30 dias). Tempo suficiente para aderir ao SIMAP.

4) Cadastramento de embarcações/navios no SISGEVI:

a) proponho que todo cadastramento seja o mais completo possível, pois tem-se observado, nas atualizações cadastrais que a maioria dos campos estão vazios além do Ships Particular, o IN pode usar, como referência, os certificados de classe, registro, anexos do IOPP, etc.

Comentário: O cadastro das embarcações deverão ser o mais completo possível, todos os dados disponíveis deverão ser lançados, inclusive dados referentes a seguros.

5) Armazenamento no compartimento da máquina do leme de produtos químicos, graxas, fluido hidráulico, etc:

- a maioria dos navios inspecionados por esse GVI inclusive provindos de recentes inspeções em outros MOU estão com esses produtos armazenados nesse compartimento e sem deficiência no FORM B. Considera-se como deficiência COD 17? Esses compartimentos tem sistema de combate a incêndio.

Comentário: Caso haja material inflamável, o mesmo deverá está, pelo menos, armazenado de forma organizada, tipo dentro de gradeados, armários, etc. Caso estejam soltos, sem peiação, deverá ser dado COD 17 e caso estejam organizados, apenas COD 16, para que possam se organizar.

O representante da CPSP comentou que a SOLAS prevê que os espaços de emergência, não devem ser estivados materiais inflamáveis, a Classificadora precisa autorizar a construção desses espaços.

O CMG Haroldo comentou que se não houver riscos, não estiver impedindo as rotas de fuga, estiverem organizados, para evitar deter navios, devemos dar um prazo e colocar a Classificadora

como informação. Assim, o Armador também tomará ciência da situação em que se encontra o navio dele.

O CMG Galvão informou que devemos usar o bom senso, para evitar maiores problemas e acabemos detendo um navio sem necessidade.

6) Quantidade de IN para realização de FSC/PSC/perícias:

- de acordo com a NORMAM/NORTEC 04 para as inspeções e perícias é conveniente ser realizada por dois IN. Quando oportuno deve ser realizada somente por um Inspetor Naval?

Comentário: Deverá ser realizado por um IN quando não tiver jeito, caso haja disponibilidade de um IN-AUX para acompanhar, será melhor, mesmo que o mesmo não participe da inspeção em si. Pode ser utilizado também um VN, para evitar ir sozinho.

Em plataformas e nos super petroleiros é bom ir três IN, quando houver disponibilidade.

7) publicações em meios eletrônicos e cartas náuticas eletrônicas dispensam a existência a bordo das em papel?

Comentário: Poderão ser aceitos documentos em meio eletrônico, porém, no caso de EQUIDIS, deverá estar contido no Anexo E do Certificado de Segurança de Equipamento a existência do mesmo.

8) Navios inspecionados em portos do Acordo de Viña del Mar mas não cadastrados no SISGEVI:

- propomos que sejam inspecionados pelos GVI a fim de cadastrá-los no SISGEVI pois estão operando nas AJB, principalmente quando forem adentrar a Bacia Amazônica.

Comentário: O ideal é q todo navio que não consta no cadastro do SISGEVI deva ser inspecionado e incluído, fim melhorar nosso banco de dados. Caso tenha a oportunidade de fazer uma inspeção na embarcação, deve ser feita. O CIALA recomenda que as inspeções não sejam feitas caso o navio tenha feito a menos de seis meses.

Não é proibitivo fazer uma nova inspeção num período inferior a seis meses.

9) Uso de um uniforme administrativo padronizado pela GEVI pelos IN/VN dos GVI a semelhança do uniforme operativo/macacão atualmente cada GVI estabelece seus uniformes. Em alguns GVI somente usam o macacão operativo.

Comentário: Os IN/VN estão lotados nas CP/DL e a DPC não tem nenhuma ingerência sobre as CP/DL.

Sugere-se que seja proposto ao Capitão dos Portos/Delegados a utilização de um uniforme padronizado.

CPSC

1) Obrigatoriedade de utilização do SISGEVI a bordo LAP/ONLINE, imprimindo os “FORMS” “NOTICE” ao final da inspeção e colhendo a assinatura do comandante, garantindo sua anuência (segue anexo com comentários sobre o novo FORM e o SISGEVI);

Comentário: Esse assunto já foi comentado mais cedo, porém, é bom deixar claro que os IN que desejarem utilizar o SISGEVI LAP poderá utilizá-lo, porém, os que não utilizarem, deverão ter sempre modelos em papel de “NOTICE OF DETENTION” e outros FORM para preencher e entregar ao Comandante do navio.

Em alguns casos a utilização desse sistema poderá causar atrasos nas decolagens de plataformas e outras embarcações, tendo em vista limites de decolagens das aeronaves.

O importante é que só faça a inspeção no SISGEVI Lap caso tenham como imprimir a o relatório para deixar o original com o Comandante do navio. Caso não tenha como imprimir, usar o modelo em papel.

2) Impressão das Declarações de Conformidade a bordo sendo assinados pelos Inspetores Navais, liberando os titulares das OM dessa tarefa;

Comentário: Esse assunto já foi comentado, e estaremos estudando o assunto, apresentaremos o assunto ao CA Jorge Lopes e se necessário ao Conselho Técnico.

3) Rever a obrigatoriedade de detenção para navios com o número mínimo de 5 deficiências, (caso austrália, chile e guarda costeira americana e outros acordos);

Comentário: A princípio continua com a instrução vigente e será estudado o assunto a respeito. Depois veremos com o CA Jorge Lopes, pois a instrução foi dada por ele.

Tudo dependerá da gravidade das deficiências, se forem cinco deficiências leves, pode ser dado apenas A/S, COD. 17 e, como também, pode ter uma ou duas deficiências, consideradas graves, podem gerar um COD. 30.

4) Padronizar os tipos de deficiências por código, 17, 30 e outros;

Comentário: foi dito que na NORMAM e na Resolução 1052 da IMO já existe essa padronização e foi solicitada uma ampliação da proposta. O representante da CPSC quis dizer que já recebeu no porto navios que deveriam receber um código 17 e não foi dado em outro porto.

O CMG Haroldo informou que quando colocar a deficiência, deve ter atenção se ele irá afetar com a segurança da embarcação, do pessoal e se pode poluir, é um item merecedor de um A/S.

O CMG Galvão citou a Resolução e informou que não existe a necessidade de se criar um “check list” com itens considerados A/S.

5) Criar uma inspeção anual obrigatória pelo país de bandeira para navios brasileiros, a exemplo do que já ocorre com outras países de bandeiras, incluindo os rebocadores portuários, dragas e outros. De certa forma já fazemos isso com as plataformas de petróleo e navios petroleiros através da emissão das Declarações de Conformidade. (inspeção indenizável);

Comentário: Será estudada proposta, já que verificamos que muitas embarcações, principalmente rebocadores de porto e navios de bandeira brasileira não estão bem mantidas.

O CMG Galvão informou que foi feito um levantamento e foi verificado que as embarcações que não realizam inspeções periódicas o armador releva a 2º plano e as embarcações, quando inspecionadas, recebem muitas deficiências inclusive A/S.

O representante da CPSC comentou que eles estão fazendo uma campanha lá na área e muitos dos rebocadores de porto estão sendo substituídos por outros mais novos e, esses antigos estão sendo redirecionados para outras regiões onde não se faz essas inspeções.

6) Formalizar os procedimentos de Inspeção Naval nível 1 através de uma NORTEC específica.

Comentário: Foi informado que já temos, e solicitou que quaisquer sugestões de inclusão de mais algum item, encaminhar para a DPC.

7) Definir e autorizar tipo de inspeções completa ou apenas em alguns setores do navio (modelo novo);

Comentário: As inspeções de PSC podem ser “iniciais” ou “mais detalhadas”, uma inspeção inicial poderá evoluir para uma mais detalhada. No modelo novo deverá ser marcado os setores que forem inspecionados. O IN ao chegar a bordo do navio definirá qual das inspeções será realizada.

O IN pode escolher os setores que ele vai inspecionar, fica a critério dos IN o que será visto, normalmente depende do estado do navio.

8) Promover o intercâmbio de IN pelos demais portos do Brasil e com outros países membros do acordo e outros países de outros acordos;

Comentário: Já vem sendo realizado tais intercâmbios através de cursos realizados em outros países, destaque de IN em outras capitânicas.

Existe uma política de rodízio para cursos fora do Brasil, América do Sul e Europa, onde o pessoal adquire novos conhecimentos. Nós temos incentivado isso.

9) Bialmente promover um seminário sobre inspeção naval nível 1 na DPC em duas etapas, de forma a possibilitar o comparecimento de todos os IN nível 1. Neste seminário haveria palestra das classificadoras, SEC-IMO e convidados de outros países;

Comentário: Como o CMG Galvão comentou, não temos como parar nossas atividades. Se fizermos uma atividade dessa e pararmos as atividades, os armadores vão reclamar e dizer que não estamos dando atenção a eles.

Mas vamos pensar uma maneira de realizarmos um seminário de forma a não atrapalhar com as atividades que são desenvolvidas por nós, quem sabe um outro encontro nos moldes desse em 2016.

10) Definir a atribuição do Oficial Coordenador, obedecendo os preceitos pilares da MB.

Comentário: Já foi comentado anteriormente, os IN/VN estão lotados e subordinados operacionalmente às CP/DL e tecnicamente à DPC, sendo assim, a DPC não tem nenhuma ingerência sobre as mesmas. A decisão de haver tal atribuição cabe unicamente aos CP/DL.

O representante da CPRJ comentou que no Rio de Janeiro existe um rodízio entre os mais antigos presentes, mas o ideal é que todos fosse um dia coordenador.

O CMG Galvão comentou que o importante é trabalhar num ambiente de cordialidade, amizade e camaradagem, a boa convivência e evitar se impor por causa da antiguidade.

11) Criação de um curso de nivelamento para os auxiliares de inspetor naval.

Comentário: O CMG Imbassahy comentou que é inviável um curso desse porte no CIAGA. Informou que o curso para os IN é dado antes da contratação e esse seria para quem já foi contratado.

O representante da CPSC relatou que seria um curso para os auxiliares que efetivamente vão com os IN, e que já teve problema de chegar ao navio e o comandante perguntar que era aquela pessoa.

O CMG Galvão informou que a figura do auxiliar do IN foi de contratar praças com a função de atuar no STA, que tivesse o conhecimento da atividade que pudesse auxiliar o IN com a sua experiência e vivência. O importante é contratar alguém de setores mais afetos às atividades.

12) Reunião prévia com os coordenadores para padronização de procedimentos e condutas para a realização das CIC.

Comentário: Os procedimentos são auto-explicativos, não vemos a necessidade de reunião prévia. Por si só já diz o que fazer e como preencher.

13) Aceitação das isenções, autorizações e extensões dos países de bandeira, quando navios navegando e operando em Águas Jurisdicionais Brasileiras.

Comentário: Se o navio está operando em AJB e possui alguma isenção, o armador deve solicitar à DPC (Gerência do STA) o endosso da Autoridade Marítima Brasileira (AMB) no documento.

O representante da CPSC informou que erradamente saiu como AJB, mas seria PSC, que um navio recebeu uma isenção da bandeira. O CMG Galvão informou que dependendo do equipamento, não deverá ser aceita essa isenção, já que diz respeito a segurança da embarcação, pessoal e poluição. Teremos que ver caso a caso, qual a consequência que poderá vir a causar.

14) Promover adestramento de inspeções navais por tipo de navio / atividade, aproveitando a expertise de alguns IN em razão do movimento específico de um determinado porto ou terminal.

Comentário: Isso é o que já vem sendo realizado, estamos fazendo intercâmbios para padronizar procedimentos e adestrar os IN em novas atividades (plataformas, barcas, etc).

15) Como fator motivacional definir um tipo de premiação aos IN e AUX-IN pelo número de inspeções navais realizadas ou outros critérios a serem definidos.

Comentário: A alguns anos atrás os IN e VN ganhavam bem menos que os oficiais TTC, e com alguns reajustes e melhoras salariais, eles passaram a ganhar mais. Infelizmente não temos como dar premiações aos oficiais TTC e nem os auxiliares de IN. O que temos feito para melhorar um pouco é enviando nossos IN para fazer cursos no exterior.

16) Definição de regras de conduta para IN e AUX-IN.

Comentário: Esse assunto foi mais que debatido anteriormente.

17) **Após o curso de formação de IN definir um número mínimo de inspeções** para o IN ser considerado qualificado para o pleno exercício da função, bem como para a manutenção da habilitação, no caso de readmissão. Se considerado adequado, estabelecer um escalonamento pelo número de inspeções realizadas, tipo: IN trainee, júnior, pleno e sênior.

Comentário: Foi informado que no Rio de Janeiro existe esse modelo e depois de cumprir todos os requisitos, como acompanhante e como executor, ele é liberado para iniciar a inspeção sozinho. Sugere-se que seja criado e um programa desses nas GVI das capitânicas.

18) **Promover a participação dos IN lotados em todas as capitânicas e delegacias em cursos e estágios no exterior.**

Comentário: Já vem sendo promovido o rodízio de IN em cursos no exterior (TTC e CLT). Também já foi falado.

19) **Criar um curso de Perito Naval para os IN**, com ênfase na realização e participação de inquéritos administrativo.

Comentário: Já existe curso para isso, é só contratar o CMG Restum.

20) **Definição de critérios técnicos para indicação e o exercício da função de inspetor naval nível i.**

Comentário: Não contratar qualquer inspetor, deve ser avaliado antes de iniciar curso e contratação. O CMG Imbassahy informou que são as capitânicas que indicam as inscrições nos cursos e a contratação de auxiliar de IN.

21) **Definição de padrões éticos para os IN, quando a bordo durante a realização da inspeção naval.**

Comentário: Esse assunto já foi comentado anteriormente.

22) Definição se devemos cobrar ou não os seguintes certificados:

International Energy Efficiency Certificate - Comentário: Sim, não fazemos parte.

Crew Accommodation Certificate - Comentário: Não, pois ainda não ratificamos.

International Anti-Fouling System Certificate - Comentário: Sim.

23) **Tornar não obrigatório a data de validade do Grain Certificate no SISGEVI, permitindo sua inclusão no sistema.** (alteração já solicitada a mais de 5 anos);

Comentário: Será solicitada tal alteração para o setor da DPC responsável.

24) **Integração com o sistema “PORTO SEM PAPEL” do Governo Federal.**

Comentário: Foi informado pelo representante da CPSC informou que alguns navios têm ficado preso no porto sem papel. O CMG Galvão comentou que os IN devem comunicar ao setor responsável da liberação de um navio que estava preso, fim evitar retenção do navio sem motivo.

25) **Adesão ao SISTRAM (obrigatória) NORMAM-08.**

Comentário: Já foi comentado anteriormente.

26) **Definir uma janela para o navio ser considerado inspecionado.** Por exemplo: os 6 meses terminam na próxima semana ou durante a próxima viagem do navio, o navio deve ou não ser inspecionado antes?

Comentário: Não existe essa obrigatoriedade de 6 meses. Vai ao porto e verifica que já está quase terminando, inspeciona. Apesar de Flag não ter prazo, o IN pode estabelecer um período para inspecionar embarcações em AJB e de bandeira brasileira.

O importante é que se for vencer com a embarcação no mar, não há nada que impeça que se faça uma inspeção antes da saída dela.

O CMG Galvão informou que já existe no Acordo de Viña Del Mar janela, inspeções por ETA, que tem a previsão de chegada dos navios, se estão ou não inspecionados, que é uma excelente ferramenta para ser utilizada.

27) Definir as planilhas para controle estatístico de inspeções (atendimento do percentual do acordo) e de diárias, padronizando para todas as om;

Comentário: Cada um deve fazer a planilha de acordo com as necessidades. Para nós, o que necessitamos é que sejam enviadas trimestralmente, até o 5º dia útil do mês subsequente, as informações relativas aos navios inspecionáveis e navios inspecionados em PSC.

Não há necessidade de padronização, e sim as informações é que nos interessa (o importante é nunca ultrapassar o limite de diárias estabelecido pelo Comandante da Marinha).

28) Quando um inspetor viaja 100 km ou muito mais para inspecionar um navio e chegando a bordo se depara com o fato do navio ter sido inspecionado em outro porto estrangeiro e a inspeção não contar no sistema, o que fazer? inspeciona o navio ou não?

Comentário: Deverá ser feita a inspeção, pois nada impede do navio ser inspecionado antes de decorridos os 6 meses estabelecidos pelo Acordo de Viña del Mar (que sugere que não sejam inspecionados dentro desse prazo).

29) Manter a aquisição e distribuição do EPI para os IN e VN e demais materiais (notebook) concentrada na DPC.

Comentário: Esse assunto também já foi comentado pelo CMG Imbassahy e, cada GVI das capitancias deverão ser responsáveis pela solicitação de verba e aquisição do material.

30) Definir um número máximo de IN e AUX-IN por inspeção.

Comentário: É questão de bom senso, normalmente em inspeções de PSC, perícias de petróleo e FSC são utilizados dois IN e em perícias de plataforma, normalmente 3 IN. Dependerá das atividades previstas e disponibilidade de IN. Se não tiver gente, o que tiver.

31) Assuntos específicos para os vistoriadores navais:

A - Permitir que os VN possam assinar as licenças, certificados nacionais de borda livre e de arqueação das embarcações - seria o caso do VN possuir um toquem pois quem assina agora é o Capitão dos Portos e tem que ter toquem.

B - Definir bem a função do coordenador em relação aos VN de forma que estes últimos não passem a fazer as atividades específicas dos IN - assunto já comentado exaustivamente.

C - Definir metodologias para inclusão de aprimoramentos no SISGEVI (por exemplo: o certificado de borda livre de acordo com o anexo 7H da NORMAM 01/DPC para embarcações antigas - o assunto será discutido pelo setor responsável da DPC.

D - Existirão programas para reciclagem/treinamento dos VN? Não específicos, a maioria é contratado pela EMGEPRON e tem um programa específico, e existem uns cursos importantes de se fazer, tipo investigação de acidentes, e está sendo trabalhado nesse sentido de disponibilizar alguns cursos para VN.

CPRS

1) Escrituração de deficiências registradas no FORM B - padronizar - ser o máximo específico - identificar claramente qual o equipamento ou sistema, onde é sua localização com possíveis referências, qual exatamente é o problema e as consequências que o problema que esta proporcionando ou pode vir a proporcionar.

Comentário: A DPC não tem como padronizar essa escrituração, porém, deverá ser escriturada de forma bem clara, dizer o local e equipamento, para não deixar dúvidas para quem não participou da inspeção/perícia.

2) Dispensa de registrar deficiências em português no FORM B quando tratar-se de inspeção PSC.
Comentário: A DPC comentou que poderá ser escriturado somente em inglês, sem a necessidade de traduzir. Quem desejar escriturar também em português, não tem problema.

3) Alterar a validade de 30 (trinta) dias prevista para a declaração de conformidade para transporte de petróleo documental SIRE para apenas uma operação do navio em determinado porto/terminal priorizando sempre a realização de perícia presencial

Comentário: Será mantido o prazo tendo em vista que o mesmo poderá operar em vários portos nesse período.

O CMG Galvão comentou que se observarem no site da OCINF, vão observar que eles são rigorosíssimos nas inspeções.

Os IN chefes da DPC estão atentos para verificar se o navio não está operando em AJB utilizando somente análises SIRE, pois todo mês solicita uma análise.

4) CANCELAR A DETERMINAÇÃO DE DETER COMPULSORIAMENTE O NAVIO QUANDO ENCONTRADAS 5 DEFICIENCIAS COM CÓDIGO DE AÇÃO 17 - ANTES DA SAÍDA.

Comentário: O assunto já foi comentando anteriormente.

5) Uso do código 15 - somente usar em casos absolutamente inevitável.

Comentário: O assunto já foi comentado durante a apresentação da CPMA. O COD 15 será dado a um navio que não tenha possibilidade de fazer o reparo ou receber um materia/equipamento naquele porto.

6) **Alterar no SISGEVI a denominação de AI para os demais IN nível um** (problema do sistema).

Comentário: o representante da CPRS informou que quando imprime-se os FORM A e B o segundo IN aparece como Auxiliar de Inspetor (AI).

O CMG Haroldo informou que será providenciada a correção junto ao setor responsável da DPC.

7) **Controle diário da situação dos navios no porto.**

Comentário: O representante da CPRS comentou que é apenas para informação, que em Rio Grande os IN fazem o levantamento de todos os navios que estão no porto e verificam a situação deles.

A DPC comentou que é a maneira correta de se fazer.

8) **Extensões dos Países de Bandeira para as inspeções anuais de equipamentos.**

Comentário: Já foi abordado anteriormente.

9) **Confecção de CTS no SISGEVI** - informar procedimentos - ainda tem IN que não sabe que pode ser feito no SISGEVI.

Avisar a todos que o SISGEVI já consta o CTSs. Entra no cadastro, preenche o CTS, preenche a maior quantidade de dados no cadastro da embarcação e vai no SISGEVI –atividade-emissão de CTS . Em breve estaremos com o laudo pericial também. Lembrete do Comte Haroldo: Quando fizer a perícia, reinspeção de navios brasileiros ou em AJB, de uma maneira geral verificar se já existe no SISGEVI o CTS emitido pelo SISGEVI.

10) **PERÍCIA DE AIT/CTS PARA PLATAFORMA - NECESSIDADE DA PLATAFORMA ESTAR FUNDEADA?**

Comte Haroldo: Realmente deve estar fundeada. Ela tem de fazer plano de estabilidade, teste, pressurização da rede de incêndio, etc. Comte Galvão: Eu até entendo houve uma pressão na época para cumprir a meta de superávit, então só para ilustrar: foi feita uma perícia de plataforma em Angra dos reis e depois a plataforma quase emborça porque não foram feitos os testes.

11) Água de lastro - troca de lastro entre portos brasileiros – dúvidas.

Comte Haroldo? Deverá ser verificada a NORMAM-20, item 3.2

“Todas as embarcações que naveguem entre portos/terminais fluviais de bacias hidrográficas distintas, quando o trânsito se der por mar, deverão realizar a troca da Água de Lastro, desde que não possuam a bordo BWMS operacional, com o respectivo Certificado Internacional válido.

Considerar, para efeitos desta Norma, as bacias hidrográficas e os portos/terminais fluviais nelas existentes, conforme o Anexo D.”

O representante da CPRS colocou mais dois assuntos a saber:

1) Necessidade de desdobrar uma perícia de um navio petroleiro em duas, ou seja, fazer a perícia de petroleiro e uma de PSC.

Pode apenas os dois lançamentos tem de ser lançados todo o FORM A e FORM B tem gente que lança , faz uma perícia de petroleiro e depois PSC. Comte Galvão: Eu não incentivo, eu sei quem deu a determinação foi um Inspetor Chefe que não está mais aqui, não custa nada fazer desde que não esteja em AIT e é bom para o navio ter as duas inspeções.

DELPOA

ALFA - APRIMORAMENTO DO SISGEVI -

1) A RELAÇÃO DAS SOCIEDADES CLASSIFICADORAS NÃO APARECE EM ORDEM ALFABÉTICA;

Comentário: Será comunicado ao CT Leonardo para correção.

2) A RELAÇÃO DOS CERTIFICADOS DIFERE MUITO AO SE USAR O SISGEVI -LAP;
Comte Haroldo: vamos ver se ele tem como atualizar o SISGEVI LAP

3) A LISTA DE DEFICIÊNCIAS, POR VEZES, TORNA DIFÍCIL O ENQUADRAMENTO DA DEFICIÊNCIA;

Comte Haroldo: Essa nossa lista é exatamente a lista do Tokyo Mou por isso que quando você lança a deficiência não é exatamente a que vc quer e você tem de lançar o código e alterar embaixo qual é o novo código, era para ser automático, nem sempre aquela lista que tem o Paris Mou, CIALA, é uma lista padrão e dentro dos itens tem as suas alterações e não tem como colocar tudo, é uma lista padrão.

4) O MODELO DE RELATÓRIO ADOTADO NO ÂMBITO DO CIALA e que tem a adoção recomendada pela DPC não consta do SISGEVI. Isto impede que se faça on-line a inspeção, criando a necessidade de redigitá-la no sistema ao regressar para bordo.

Está sendo implementado

BRAVO - PROCEDIMENTOS -

Desejável, já foi falado

1) A atualização do cadastro de embarcações deveria ser mandatória após realizada a inspeção.

CPRN

1) PRECEDÊNCIA ENTRE OFICIAIS DA MARINHA GUERRA E FUNCIONÁRIOS DA EMGEPRON RELATIVA AOS COMPONENTES DO GVI;

Já foi comentado

2) DEFINIÇÃO DO CHEFE DA EQUIPE DE IN FORMADA POR OFICIAIS DA MARINHA DE GUERRA E FUNCIONÁRIOS DA EMGEPRON;

Definição do Capitão dos Portos

3) INSPEÇÃO NAVAL – PORT STATE CONTROL, CONSIDERANDO-SE A PERÍCIA DE PETROLEIRO REALIZADA;

Já foi comentado OK sem problemas

4) LANÇAMENTOS NO CAMPO “OBSERVAÇÕES” DO SISGEVI:

a) - Inspeção Naval Port State Control (retificação/prorrogação de deficiência);

- b) - Inspeção Naval Flag State Control (retificação/prorrogação de deficiência); e
c) - Perícia de AIT - perícia de petroleiro - perícia para operação de plataforma fixa (retificação/prorrogação)

Importante é dizer o que foi realizado, quem realizou, quem lançou, o local que fez a atividade, teve ou não deficiências e no caso do PSC o próximo porto e outras que já foram faladas.

5) **RETIFICAÇÃO DE DEFICIÊNCIA DOCUMENTAL NA CP/DL/AG - ORIGINAL DEVE PERMANECER A BORDO – EMBARCAÇÃO DISTANTE DA SEDE (CP/DL/AG) CASO TERMISA/ AREIA BRANCA/ GUAMARÉ;**

Comte Haroldo: No caso aí é o seguinte: o documento original tem de estar na embarcação porém se está com alguma deficiência e vai tirar essa deficiência e se for documental ele vai ter de levar documento inclusive a declaração. Comte Galvão: Tudo isso que se está falando é para facilitar a vida do navio, se ele quer retirar documental vai na Capitania e leva o original. Comte Haroldo: O agente então leva o original, o Inspetor tira e dá baixa

6) **ATUALIZAÇÃO DAS ORIENTAÇÕES EMANADAS DA GEVI/DPC, VISANDO À PADRONIZAÇÃO DE PROCEDIMENTOS A SEREM SEGUIDOS POR TODOS OS INSPETORES/VISTORIADORES NAVAIS; E**

Comte Haroldo: De vez em quando eu mando para todo mundo recomendações e sempre vamos divulgando o que eu peço é que quem receber não guarde para si, divulgue em quadro de avisos tipo agora é assim. Já existem recomendações no SISGEVI, falta só atualizar.

7) **AÇÃO DO INSPETOR NAVAL EM MANOBRA "SHIP TO SHIP" NA ÁREA DE JURISDIÇÃO DA CP/DL/AG.**

Comte Haroldo: Caso alguém participe, vai ser como observador no final emite relatório com as discrepâncias. De vez em quando a Petrobras solicita presença de um inspetor, ele via participa e acompanha depois faz um relatório do que aconteceu, não é um PSC. Deixa acontecer eles ainda não estão pedindo.

CPSP

NORMAM 01/DPC

ITEM 0103 (B-3) DEMAIS DOCUMENTOS QUE COMPROVEM A ADEQUAÇÃO DA TRIPULAÇÃO DE SEGURANÇA SUGERIDA.

SOLICITO ESCLARECER QUAIS DOCUMENTOS SÃO ESSES QUE COMPROVAM A ADEQUAÇÃO?

Comentário: Tabela Mestra, Minimum Safe Manning da bandeira, dados que comprovem os trabal.

NORMAM 01/DPC

Anexo 5-L - Solicitação de Perícia de Condição de Transporte de Petróleo

Sugiro alterar para : Solicitação de Perícia de Conformidade para Transporte de Petróleo, seus derivados, Gás Natural e Biocombustíveis

Sugiro incluir nos quadros informativos o porto de procedência com dd/hr e o próximo porto com ETA.

Comentário: Deverá ser ampliada sugestão.

NORMAM 01/DPC

Anexo 5-M e 5-N – Declaração de Conformidade para Transporte de Petróleo

Sugiro alterar para: Declaração de Conformidade para Transporte de Petróleo e seus derivados, Gás Natural e Biocombustíveis.

Sugiro alterar o texto de:autorizado a transportar petróleo e seus derivados na navegação interior.....,

Para o seguinte texto:autorizado a transportar petróleo e seus derivados, gás natural e biocombustíveis em Águas Jurisdicionais Brasileiras – AJB

Comentário: Será estudada a proposta.

NORMAM 04/DPC

Anexo 2-E – Solicitação de Perícia

Sugiro incluir aos colchetes dos itens a serem solicitados a opção de Perícia para Atestados de Inscrição Temporária - AIT (sugiro adicionar ao colchete junto com a solicitação do CTS.

Sugiro incluir nos campos de informações de DADOS DA EMBARCAÇÃO , o porto de procedência com dd/hr e o próximo porto com ETA

Comentário: Será estudada a proposta.

NORMAM 04/DPC

Anexo 2 – D (8) – Declaração formal de responsabilidade civil (ver anexo 2-j)

Sugiro reavaliar o quisito à ser cumprido uma vez que a Diretoria da Petrobras se nega a cumprir tal exigência.

Comentário: Será estudada a proposta.

NORMAM 04/DPC

Anexos 5 – A e 5 – B: Declaração Conformidade Transporte de Petróleo.

Sugiro acrescentar ao título e texto os dizeres: gás natural e biocombustível.

Comentário: Será estudada a proposta.

NORMAM 04/DPC

Anexo 2B(1.0) – Tabela de indenização para serviços prestados às embarcações de bandeira estrangeiras

Sugiro tabelar um valor de indenização para os casos de solicitação de PRORROGAÇÃO de item apontado como deficiência e não cumprido no prazo determinado. Isto porque hoje em dia essa prática de solicitação de prorrogação (que não está prevista na NORMAM) se tornou um estímulo à não cumprimento da ação tomada a custo zero.

Sugiro ainda que a indenização, mesmo sem a necessidade de presença a bordo, seja de valor superior ao do cobrado para a retirada da deficiência cumprida dentro do prazo estipulado.

Comentário: A NORMAM está sendo revisada.

NORMAM 04/DPC

Anexo 2C – Atestado de Inscrição temporária de embarcação estrangeira(AIT)

Sugiro editar o documento acima citado, como também o Relatório de Inspeção FLAG STATE, nos idiomas português e inglês, o que facilitaria em muito o entendimento do Comandante de navio estrangeiro portador desses documentos.

Comentário: Não serão alterados tendo em vista que quando a embarcação entra em AIT tem que ter o conhecimento da língua portuguesa.

CPSE

1) PADRONIZAÇÃO DOS PROCEDIMENTOS PARA AS PLATAFORMAS FIXAS HABITADAS E DESABITADAS (REQUISITOS SEGURANÇA, COMBATE A INCÊNDIO, SALVATAGEM, COMUNICAÇÕES, ISENÇÕES CONCEDIDAS À PETROBRAS);

Lista de verificação realmente em Sergipe e Ceará tem as plataformas desabilitadas diferentes voces tem de adequar, a desabilitada tem itens que são fixas mais são desabilitadas então isso é complicado, não tem padrão de inspeção.

2) PADRONIZAÇÃO QUANTO A CERTIFICAÇÃO A SER EXIGIDA DO PESSOAL EMBARCADO: CERTIFICADO DE COMPETÊNCIA DE BRASILEIROS E ESTRANGEIROS, ENDOSSO E "APPLICATION". EMBORA O ASSUNTO JÁ VENHA SENDO DIVULGADO PELA DPC, ENTENDO QUE O DEBATE PODE ESCLARECER AS DÚVIDAS REMANESCENTES;

Haroldo: É tripulante brasileiro trabalhando em embarcação estrangeira tem de ter o endosso da bandeira, ele tem de ter infelizmente ele está trabalhando em uma embarcação em AJB só que a bandeira é de lá. A bandeira é estrangeira então o tripulante brasileiro está trabalhando em uma embarcação estrangeira, ele tem de ter, não é embarcação de bandeira brasileira tem de ter o endosso dessa bandeira. Não somos nós que exigimos o endosso é a bandeira que exige porque ela endossa aquele tripulante não vai ser item AS vai ser dado um prazo para ele cumprir, juntar os documentos e mandar para a bandeira e mandar para a bandeira dar o endosso. Comte Galvão: A guarda costeira americana não endosso aí é os tripulantes brasileiros não precisam de endosso mas a bandeira do Panamá dá endosso, mas navio de bandeira americana não dá endosso. Você pode pedir as bandeiras dão sem problema, cumpre o STCW somente não pede endosso para embarcação de bandeira americana. Depois de muito debate: Comte Galvão – decidido que ele corre atrás do endosso e se não conseguir o endosso, não penalizar o brasileiro. Cumpre o STCW e coloca a necessidade de endosso, no caso de houver impedimento na bandeira não vamos prejudicar o aquaviário brasileiro.

3) QUANTO AO EMBARQUE DE RADIOOPERADOR (NÃO AQUAVIÁRIO) EM EMBARCAÇÕES DE APOIO MARÍTIMO;

É bastante comum e normalmente o RadioOperador é tradutor e entra como passageiro na lista de tripulantes

4) QUANTO A DOCUMENTAÇÃO A SER COBRADA QUANDO FOR INSPECIONAR O SEPARADOR DE ÁGUA E ÓLEO (CERTIFICADO DE APROVAÇÃO, CERTIFICADO DE CALIBRAÇÃO, MANUAL DO EQUIPAMENTO).

Comte Haroldo: Não ser que a embarcação não tenha IOPP, o IOPP já é um documento onde anualmente mostra que aquele separador já foi inspecionado quando é endossado pela Sociedade Classificadora significa que aquilo ali já foi visto, então não precisa de documento específico talvez calibração. Quando o vistoriador vai fazer a renovação ele checa isso aí.

DELITAJAI

1) NECESSIDADE DE APRESENTAÇÃO DO AIT PARA A RENOVAÇÃO DO REB DE EMBARCAÇÕES AFRETADA A CASCO NU COM SUSPENSÃO DA BANDEIRA;

Comte Haroldo: É o seguinte, para emitir o REB ele tem de ter o AIT e entrar em AJB, ele manda a documentação para o tribunal marítimo eles emitem o REB por um período lá vamos botar 4 anos aí ao final desse quarto ano tá vencendo aí nós renovamos ou seja, quando ele inicia o REB o AIT e o AJB morrem, ele não tem mais de apresentar esses documentos ele fica só com o REB

Comentário: A embarcação deverá ser periciada para AIT antes de entrar no REB e, quando for r, o rtá dizendo que quando terminou o REB, este REB é suspensão de bandeira por um período, acabou o REB ele volta para a bandeira do país dele. Comte Haroldo: bem então o problema é esse, o navio tá no REB, o AIT e o AJB morrem, sumiu, aí depois quando ele for renovar, para evitar que o cara botar a bandeira estrangeira, pegar toda a documentação dele bandeira estrangeira ele simplesmente entra no sistema, altera a bandeira dele e bota lá a deficiência dizendo que os documentos estão com a bandeira do Brasil ou seja ele continua com a bandeira do Brasil, certo? ele continua com a bandeira do Brasil ele não venceu ainda bota a deficiência e dá um prazo aí emitiu o AIT, emitiu o AJB ele deu entrada no TM quando ele voltar para a bandeira do Brasil dá baixa no SISGEVI e abre uma perícia.

2) PADRONIZAÇÃO DOS RELATÓRIOS DO SISGEVI (FORM A/B EMITIDO PELO SISGEVI EM FORMATO DIFERENTE DO SISGEVI-LAP E DO FORMULÁRIO USADO PARA FAZER INSPEÇÃO FEITA MANUALMENTE);

Isso aí já foi comentado.

3) OBRIGAÇÃO DO USO DE LAPTOP PARA REALIZAR DAS INSPEÇÕES/PERICIAS, EXCETO EM SITUAÇÕES NÃO POSSÍVEL;

Comte Haroldo: Não é obrigatório, usa quem quiser

4) EMPREGO DOS VN NAS INSPEÇÕES E PERICIAS, QUANDO OS COORDENADORES VER EM A NECESSIDADE, PRINCIPALMENTE NAS PERICIAS.(A FICHA DAS ATIVIDADES PREVISTAS PELA ENGEPROM, JÁ PREVÊ ISTO).

Comte Haroldo:É aquilo que nós já conversamos, verificar se existe disponibilidade do VN para auxiliar a necessidade sempre é bom ter mais alguém junto então pode conversar com o VN acho que o Benites também já falou aí é questão de acerto entre o IN e o VN o fulano to precisando fazer uma inspeção tem algum impecilio de vc vir? Ah não tá safo dá para ir então não tem problema. Inclusive o VN está tão capacitado quanto o VN para fazer a inspeção.

5) Adotar padrão IMO para a lista de tripulantes,

Comentário: Deverá ser ampliada sugestão.

6) Dispensar a obrigatoriedade de endosso para tripulantes brasileiros em embarcações estrangeiras com AIT.

Já está tudo resolvido

CFPN

1) INSERIR NA NORMAM-02 OS REQUISITOS DE ACESSIBILIDADE EM EMBARCAÇÕES DE PASSAGEIROS QUE JÁ FORAM INSERIDOS NA NORMAM-01 (CAP 3, ITEM 0332).

Comte Haroldo: seria mais para os VNs Benites: a NORMAM 02 não foi atualizada no mesmo timer da NORMAM 01.

b) CONSIDERANDO O QUE FICOU EVIDENCIADO EM ALGUNS ACIDENTES OCORRIDOS NA JURISDIÇÃO DA CFPN ENVOLVENDO BARCAÇAS CARREGADAS COM MINÉRIO DE FERRO, BEM COMO PELO FATO CONCRETO DE QUE MUITAS BARCAÇAS QUE NAVEGAM NA HIDROVIA PARAGUAI-PARANÁ SÃO “SUCATAS AMERICANAS” E QUE NAVEGAM SEGUNDO A IDÉIA DE QUE VIDA ÚTIL DE UMA EMBARCAÇÃO É AQUELA QUE COMPREENDE A SUA COMPRA NOS EUA ATÉ O SEU NAUFRÁGIO COM IMPOSSIBILIDADE DE REFLUTUAÇÃO, SUGERE-SE, A FIM DE RESGUARDAR A SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO NO TRECHO BRASILEIRO DO RIO PARAGUAI A IMPLANTAÇÃO COM A URGÊNCIA QUE O CASO REQUER DA EXIGÊNCIA A REALIZAÇÃO DE VISTORIA DE CONDIÇÃO EM TODAS AS BARCAÇAS COM IDADE IGUAL OU SUPERIOR A DEZOITO ANOS, QUE DEMANDE PORTO NACIONAL, INDEPENDENTEMENTE DA BANDEIRA OU DO SEU PORTE PARA CARREGAMENTO DE GRANÉIS SÓLIDOS DE PESO ESPECÍFICO MAIOR OU IGUAL A 1,78 T/M3, TAIS COMO MINÉRIO DE FERRO, MANGANÊS E FERRO GUSA, A EXEMPLO DO QUE É EXIGIDO PARA NAVIOS GRANELEIROS. (CAP 3, ITEM 0301 DA NORMAM-04).

SUGESTÃO PARA ABORDAGEM DO ASSUNTO:

- CONSIDERANDO QUE NÃO SÃO EMBARCAÇÕES REGIDAS PELO ACORDO DE VIÑA DEL MAR E SIM PELO ACORDO DA HPP, SUGERE-SE QUE O ASSUNTO SEJA APRESENTADO PELA AMB COMO PAUTA PARA A PRÓXIMA REUNIÃO DO ACORDO DA HPP.

Benites: vistoria de condição ela, primeiro que essa barcaça não tem tripulação, vistoria de condição é para navios graneleiros que transportavam minério ele teria de adaptar a ideia para barcaça essa como está na NORMAM 01 e NORMAM 04 ela é muito difícil de aplicar mas a gente pode pensar

em uma coisa mais simples pensar com calma e propor. Comte Haroldo: Sugestão seja levado o assunto na próxima reunião HPP hidrovía Paraná-paraguai.

CPPE

I - VISTORIADOR NAVAL

Itens não constantes do SISAP, que impedem o enquadramento correto para pagamento da "Guia de Recolhimento":

	CSN	BORDA LIVRE	ARQUEAÇÃO
EMIÇÃO	S	S	S
ANUAL	N	N	N/A
INTERMEDIÁRIA	N	N/A	N/A
RET. DE EXIGÊNCIA	N	N	N/A
LOTAÇÃO DE PMC	N	(PROVA DE INCLINAÇÃO)	
CTS	S		

S - CONSTA NO SISAP;

N - NÃO CONSTA ;

N/A - NÃO APLICADO;

Comandante Benites: é isso já está sendo trabalhado pelo SISAP, é aquela proposta do Comte Átila, do Dedini, da Camila, eles já estão trabalhando.

II -GVI

1) AGUA DE LASTRO- NORMAM-20

a) **APLICAÇÃO DE MULTA- SISAUTO NÃO CONSTA LEI Nº9605/1998(INFRAÇÃO AMBIENTAL), IMPEDINDO O ENQUADRAMENTO CORRETO E A EFETIVA DOCUMENTAÇÃO OFICIAL PARA ENCAMINHAMENTO E ASSINATURA DOS AGENTES REPRESENTANTES.**

Há apenas o enquadramento das Leis: 9537/1997 - LESTA;

9966/2000 - ÓLEO;

8374/1991 - DPEM;

Já foi comentado

b) ORITEC. 001/06/GMA - MOD 3

Item 8 letra" f " Descrição do enquadramento... " Não possuir Plano de Gerenciamento de Água de Lastro aprovado, contrariando o que estabelece **item 2.2.2** da Norman-20/ DPC.

Correção para item 2.1.2

Comte Galvão: é a mesma

2- **Aplicação do Anx VI da MARPOL**

Verificação do teor de enxofre no O.C < 4.5%

CPPE: E-mail de 24/ 9/2008 aborda o assunto e determina o não cumprimento das normas até definição da ANP. Permanecemos aguardando instruções.

Comte Galvão: Esse anexo IV é o de ar né? Comte Haroldo: será verificado isso aí. Representante da CPPE: isso é um documento que eu tenho desde 2008, vou ler, entendo que no caso a GEVI deverá ficar sem cobrar o anexo VI da MARPOL até que seja definido em norma da ANP se cobrar e quando cobrar a partir daí os nossos INs irão cobrar o determinado na norma da ANP com base no convênio DPC/ANP em vigor-Alte Jorge Lopes. Comte Haroldo: Hoje é cobrado o certificado IAPP.

CPPE: não IAPP cobra eu to falando o teor de enxofre , teor de enxofre é o último carregamento do navio, tem de ter a composição do combustível. Comte Galvão: Eu acho que ainda não está, mas veja só aqui no Brasil ele tem de verificar se a ANP já determinou. Comte Haroldo: OK será verificado então.

3- Publicação **FTP CODE 2010:**

Res.MSC.307(88) notifica a adoção do INTERNATIONAL CODE FOR APPLICATION OF FIRE TEST PROCEDURE como **MANDATÓRIO** para navios construídos em/após 1/jul/1998. Tornando-se em vigor a partir de 1/jul/2012.

Comte Haroldo: Não deve ser cobrada quando fizer inspeção ok? Porque isso ai é um documento usado para quem quer fazer a...CPPE: Haroldo eu tenho uma resolução da ILO A 1054 que determina os códigos e os que são obrigatórios de ser conduzido e nessa instrução, diz o que deve ter a bordo, resolução da IMO. Comte Haroldo: OK não precisa cobrar então.

Res. MSC.101(75) publica emenda ao SOLAS na regra II - 2/ 3.23.
Confirmar procedimento de não cobrança da ref. publicação à bordo.

4- **Renovação de inscrição no REB X AIT**

Item 0135 Normam-04 aborda necessidade de AIT para inscrição inicial no REB , a casco nu. S.M.J , não procede AIT para navio arvorando bandeira brasileira, Fato Concreto:

Login Pantanal solicitou à CPPE perícia de AIT, já afretado a casco nu e arvorando bandeira brasileira.

Coordenador do Gvi na ocasião (ano de 2012) analisou como improcedente esse pedido já que o navio é considerado como brasileiro por já estar inscrito no REB.

Gestão Marítima da Empresa entendeu por realizar AIT em outra Capitania .

Comte Haroldo: já conversamos né?

5- Perícia para navios transportando etanol ou outro biocombustível requer emissão de Documentação com título compatível com a atividade.

Sugestão de correção para "**Declaração para Transporte de Petróleo seus Derivados e Biocombustível**".

Comte Galvão: Já não foi feito isso não Haroldo? Comte Haroldo: Não, continua como petróleo e seus derivados, Vamos providenciar isso ai

CPCE

a) Declaração de Conformidade SIRE: segundo a NORMAM 04 - item 0502 "não há limite para solicitação de Declaração SIRE", a exigência prevista é que o Relatório *SIRE* apresentado para exame, deverá ter sido emitido a menos de um ano da data pretendida para início da operação em AJB. Sua análise poderá determinar a realização de uma perícia, caso seja constatada a existência de deficiências que comprometam a segurança da operação.

Comte Haroldo: é não há limite para emissão de declaração SIRE

b) Recipientes para lixo (lixeira) - padronização de procedimento; segundo o SOLAS II-2 - part B - regra 4 (probabilidade de ignição) item 4.2, "os recipientes para lixo deverão ser confeccionados com materiais não combustíveis e não deverão possuir qualquer abertura nos lados e no fundo".

O que se observa é que as Embarcações de Apoio Marítimo a cada dia estão sendo dotadas de recipientes de plásticos em desacordo com o SOLAS. Até onde foi possível se verificar, tal comportamento é decorrente de exigência da ANVISA.

Esta situação não ocorre nos navios de Longo Curso onde as lixeiras em todos os compartimentos, do passadiço a praça de máquinas, são de aço inox ou de metal.

Comte Haroldo: é os navios de apoio realmente utilizam muito aquelas lixeiras. Comte benites: tem de tomar cuidado que o texto integral do SOLAS diz lixo dentro da praça de máquinas, lixo fora não, ele tá dentro do contexto praça de máquinas, cuidado não é cobrado isso mas a gente pode ver de novo o texto.

c) Deficiência AS - esclarecimento

Um determinado navio chega e atraca no porto de Fortaleza ou Terminal portuário do Pecém-CE, solicita antecipadamente a autoridade portuária permissão para fazer uma manutenção preventiva no motor principal (MCP), com duração em torno de 08 (oito) horas, cuja manutenção envolve a parada total do referido motor, inclusive com abertura de cilindro. O Comandante do navio obteve a autorização da Autoridade portuária e comunicou ao representante da Autoridade Marítima. Os Inspectores Navais vão a bordo realizar um PSC ou FLAG. Pergunta-se: tal situação deverá ser lançada como deficiência AS?

Comte Haroldo: Se ele tá com o MCP aberto a gente vai colocar. Infelizmente a nossa inspeção é pontual, se for uma coisa é na hora, se tá com o MCP aberto ele tá AS, ele não vai poder manobrar.

Comte Galvão: Isso ai foi comentado ontem exatamente o que o Haroldo falou, então é AS, continua AS, o problema é dele, acontece o seguinte, ah não porque o navio, vem cá vamos supor, vamos dar um absurdo, ele tá AS ele tirou o eixo de manivelas na hora quebrou e aí o navio não vai suspender de jeito nenhum, a inspeção é aquilo naquele momento, outro detalhe naum tem essa, normalmente essa história ai é em um fim de semana, sexta-feira a tarde as 5 horas da tarde ai vc vai ni sábado lá agora se vc vai 4 horas da tarde ele tá com o motor ainda em manutenção aí acabou a inspeção continua aberto é AS, agora vc não pode chegar lá de manhã o motor tá aberto e vc faz a inspeção aí você coloca AS quando você já não está mais aqui não é nem um pouco racional, o cumprimento da exigência é o final da inspeção realmente não está pronto coloca a exigência, se for no final do dia 1h da manhã ficou pronto o motor você vai voltar para bordo não. Comte Haroldo: um outro exemplo seria o seguinte: que já aconteceu comigo eu cheguei a bordo todos os extintores estavam em manutenção aí eu coloquei AS, o comandante não mas o extintor vai chegar, o senhor tem o extintor agora? Não mais ele vai chegar a tarde, e se o armador chega para ele e diz sai hoje, agora, eu estou dando um exemplo de inspeções pontuais. Aí vem o bom senso, você bota lá sem balsa, sem extintor, 8 itens vai dar um 30? não vai dar AS só 17, é o que justifica lá depois não foi dado 30 tendo em vista que o equipamento tá em manutenção. É o seguinte a inspeção é pontual colocar o que você achou. CPRJ: Eu não sei qual o caso, o que que acontece na norma na NORMAM 04 está previsto o navio precisa de fazer manutenção ele tem de pedir permissão a autoridade marítima, autoridade portuária, ele tem de pedir agora se ele tem manutenção corretiva porque é preferível ele não avisa?

Comte Galvão: veja só a inspeção é pontual, tá com manutenção que impeça o navio de movimentar é AS vou dar um exemplo que aconteceu comigo em itacuruçá, os caras tavam mexendo no mancal do eixo, não avisaram nada para ninguém, deria ter avisado aí primeiro erro, comandante saiu foi para terra, mas ele voltou rapidinho entendeu? Dei o AS aí aprontaram 4 horas da tarde aprontaram, agora durante o período todo que eu fiquei a bordo eles não cumpriram o reparo do mancal.

Comte Haroldo: é vamos fazer a situação do navio pontual não for uma coisa grave, gerador, tem outro gerador, dá um prazo para ele.

d) Necessidade de encaminhamento do AIT para o DPC-21222 (P101232/DEZ/2013) - continua em vigor? A NORTEC-04 irá regulamentar o assunto conforme informado pela MSG em referência?

f) Possibilidade de elaborar um documento, listando as principais deficiências verificadas durante as nossas Inspeções Navais, indicando aquelas que deverão ser sanadas antes de suspender (17) ou levar a detenção (30). A planilha poderia conter as seguintes informações: código IMO, tipo de deficiência, detalhes da deficiência e o respectivo código (30, 17).

Este documento teria como base os critérios de detenção previstos no Procedures for Port State Control (resolution A.1052 (27), e na NORTEC 04, anexo 4-F). Em anexo, a título ilustrativo, um documento elaborado pela NK, com base nas deficiências lançadas nos PSC, por países e portos. Anexo também, uma planilha exemplificativa feita pelo nosso GVI.

CPRJ

1- adequação no layout do CTS no SISGEVI a fim de permitir a dupla classificação dos navios (interior e mar aberto)

Comentário: O setor técnico da DPC irá analisar o assunto

2- autorizar hotelaria/catering para navio de apoio marítimo

Comentário: Enviar um e mail para DPC para que seja feito um estudo da adequação deste setor na referida embarcação.

3- inclusão de eletricista no CTS em propulsão diesel elétrica

Comentário: O assunto em pauta será levado ao departamento técnico da DPC.

4- inclusão no CTS de um operador de carga (bombeador) para navios tanques

Comte Galvão- manda para a gente um email para analisar

5- referente ao item 0102/NORMAM 01,detalhar quais embarcações com AB maior que 10 deverão possuir CTS (balsas de Manaus/ RJ)

Comte Haroldo: Manaus não tem casario, VHF, são diferentes, pro Rio realmente são diferentes

6- Coordenador assinar as Declarações Provisórias a fim de desburocratizar e agilizar o processo de assinatura.

Comte Haroldo: Vamos analisar isso aí, Comte Galvão: já foi levantado isso

7- autorizar o Coordenador prorrogar as deficiencias ate 90 dias sem necessitar levar o processo para decisão do CP/DEL.

Comte Haroldo: Isso já..avisar ao Capitão dos portos para não dar mais de 90 dias não..só se no Rio...isso aí é no Rio. Comte Galvão: não há necessidade não, o IN é que vai prorrogar. Até 90 dias pode. CPRN: nós damos parecer do capitão dos Portos, GVI é favorável à prorrogação.

• CONCLUSÕES

Comte Galvão: Nós, agradeço a presença de todos aí, eu acho que foi proveitoso mas quero também dizer que não se encerra aqui não hein, é questões ainda pendentes, se tiver algum tipo de sugestão que venha a aprimorar o sistema serão sempre bem vindas então gostaria de agradecer a presença de todos e acredito que esse tipo de encontro pode acontecer com uma frequência maior né? Acho que é um desejo antigo nosso de fazer esse encontro, fizemos agora, acredito que podemos fazer cada ano, acho que dependendo aí da disponibilidade financeira, então eu acho que foi bom é nós não colocamos aqui mais tópicos para vocês terem uma ideia de 2004 para cá, né Haroldo? Praticamente triplicamos o número de perícias e inspeções lógico que nós também aumentamos muito a quantidade de inspetores, então as nossas tarefas cada vez mais vão aumentar previsão de chegada de novas plataformas, então a ideia nossa é manter o mesmo nível de atendimento que a gente tá mantendo aqui reitero as palavras iniciais aqui do Alte Jorge Lopes no que diz respeito a padrão de qualidade nossa de inspeções e é reconhecido pelas empresas de navegação e também durante a auditoria da IMO, o Comte Benites esteve junto também foi reconhecido então eu queria agradecer os senhores a presença e mais uma vez muito obrigado aí por aturarem desde 9 horas

talvez, eu to pensando na próxima vez ser dois dias talvez seja melhor né? Aí não sobrecarrega tanto, a ideia eram dois dias mas houve uma sugestão do Almirante que tivéssemos 1 dia com as empresas e levamos ao conhecimento do Alte Jorge Lopes não consideramos que seria adequado colocar o inspecionado com o inspetor né? Aí poderia haver até um tipo de questionamento, então eu acho que foi bom fazer essa separação, um dia as empresas e talvez eles com dois dias também , elevado número de sugestões e questionamento, tivesse um dia a mais então mais uma vez obrigado. Vamos mostrar aqui o que o Comte Haroldo nos trouxe aqui para vocês terem uma ideia, olha o gráfico aqui, então realmente tudo isso só foi possível graças a dedicação e o desempenho de cada um de vocês porque a nossa gerência aqui só está aqui porque vocês existem e dão suporte aqui à DPC demodo que tudo ocorra da melhor maneira possível. Muito obrigado a todos.

Os assuntos abordados atingiram seus objetivos nesta reunião e foram anotadas todas as sugestões, será feita uma Ata e distribuída a todos.

Qualquer dúvida que por ventura venha a ocorrer, pode contatar o GEVI, que estamos a inteira disposição, tanto o CMG Galvão, como o CMG Haroldo e CMG Meirelles, e que estamos abertos a receber sugestões que possam aprimorar nossas atividades.

O Almirante Jorge Lopes, mais uma vez, informou que essa reunião foi de iniciativa do Sr Diretor, que não pode estar presente por causa de motivos particulares e, que achava importante esse encontro de nossos inspetores, vistoriadores e peritos com a comunidade marítima, principalmente os armadores.

Comentou, ainda que, as nossas atividades não visam penalizar as empresas, e sim, para dar às empresas a oportunidade de não ser penalizada por problemas muito mais sérios como um navio sofrer uma avaria ou causar um desastre, isso é colaboração mútua.

• RECOMENDAÇÕES

Não foi formulada nenhuma recomendação.