

1 **COMISSÃO INTERMINISTERIAL PARA OS RECURSOS DO MAR**

2 **ATA DA 204ª SESSÃO ORDINÁRIA**

3 Brasília, 30 de julho de 2020.

4 **Relação dos membros, representantes e convidados que participaram da sessão, realizada por**
5 **videoconferência:**

6 **- Casa Civil da Presidência da República (Casa Civil/PR)**

7 Senhor HUMBERTO ALVES DE CAMPOS (Suplente).

8 **- Ministério da Defesa (MD)**

9 Contra-Almirante CARLOS **AUGUSTO** CHAVES LEAL SILVA (Titular).

10 **- Ministério das Relações Exteriores (MRE)**

11 Conselheiro BENHUR PERUCH VIANA (Suplente).

12 **- Ministério da Economia (ME)**

13 Senhor ALEXANDRE MESSA PEIXOTO DA SILVA (Titular).

14 **- Ministério da Infraestrutura (MInfra)**

15 Senhor CLÉBER MARTINEZ (Titular); e

16 Senhora BRUNA RONCEL DE OLIVEIRA (Suplente).

17 **- Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA)**

18 Senhora ELIELMA RIBEIRO BORCEM (Representante).

19 **- Ministério da Educação (MEC)**

20 Professora CLEUZA MARIA SOBRAL DIAS (Titular).

21 **- Ministério da Cidadania (MC)**

22 Senhor CLAÚDIO LUIZ PINHEIRO DA SILVA (Titular); e

23 Senhor DIEGO FERREIRA TONIETTI (Suplente).

24 **- Ministério da Saúde (MS)**

25 Senhora NÍNIVE AGUIAR COLONELLO (Titular).

26 **- Ministério de Minas e Energia (MME)**

27 Senhor ALEXANDRE VIDIGAL DE OLIVEIRA (Titular); e

28 Senhor JOSÉ LUIZ UBALDINO DE LIMA (Suplente).

29 **- Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovações (MCTI)**

30 Senhor MARCELO MARCOS MORALES (Titular);

31 Senhora KAREN SILVERWOOD COPE (Suplente);

32 Senhora CLÁUDIA MAGALHÃES (Representante); e

33 Senhora ANDREA CANCELA CRUZ KALED (Representante).

34 - **Ministério do Meio Ambiente (MMA)**

35 Brigadeiro (R1-Md) EDUARDO SERRA NEGRA **CAMERINI** (Titular);

36 Senhor RICARDO CASTELLI VIEIRA (Suplente);

37 Senhor WAGNER AUGUSTO FISCHER (Representante);

38 Senhor FABIO BRASILIANO (Representante); e

39 Senhor CARLOS DE ALMEIDA BAPTISTA SOBRINHO (Representante).

40 - **Ministério do Turismo (MTur)**

41 Senhor ALEXANDRE DO NASCIMENTO MANGINI (Suplente).

42 - **Ministério do Desenvolvimento Regional (MDR)**

43 Senhora MARIA THEREZA FERREIRA TEIXEIRA (Titular).

44 - **Marinha do Brasil (MB)**

45 Contra-Almirante ANTONIO CESAR DA **ROCHA MARTINS** (Titular); e

46 Capitão de Mar e Guerra (FN) PAULO CESAR **GALDINO** DE SOUZA (Suplente).

47 **Relação de convidados que compareceram à sessão:**

48 - **Ministério da Justiça e Segurança Pública (MJSP)**

49 Delegado MARCELO JOÃO DA SILVA.

50 - **Diretoria-Geral de Navegação (DGN)**

51 Almirante de Esquadra MARCELO FRANCISCO **CAMPOS**.

52 - **Estado-Maior da Armada (EMA)**

53 Contra-Almirante MARCO ANTÔNIO **LINHARES** SOARES.

54 - **Gabinete do Comandante da Marinha (GCM)**

55 Capitão de Mar e Guerra VAGNER **BELARMINODE** OLIVEIRA.

56 - **Serviço Geológico Brasileiro (CPRM)**

57 Senhor ESTEVES PEDRO COLNAGO;

58 Senhor NOEVALDO ARAUJO TEIXEIRA;

59 Senhor EUGÊNIO PIRES FRAZÃO; e

60 Senhora CLAUDIA MARIA REZENDE DE SOUZA.

61 **1 - ABERTURA**

62 Às 09:40h do dia 30 de julho de 2020, o Almirante de Esquadra **ILQUES** BARBOSA JUNIOR,

63 Comandante da Marinha e Coordenador da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar

64 (CIRM), deu as boas-vindas aos novos integrantes do colegiado, cumprimentou os presentes e

65 iniciou a sessão. Em seguida, reiterou a indignação da CIRM em relação à contaminação dos nossos

66 rios por mercúrio, uma barbaridade que sempre será combatida na Amazônia Verde e na Amazônia
67 Azul.

68 **2 - ASSUNTOS ADMINISTRATIVOS**

69 **2.1 - Adoção da Agenda**

70 O Coordenador submeteu ao plenário a aprovação da Agenda Provisória, encaminhada previamente
71 aos membros da CIRM, para apreciação. O Senhor MARCELO MORALES, do MCTI, solicitou a inclusão
72 dos seguintes tópicos no item 7 - Outros Assuntos: o evento “Marco Zero”; a Chamada para o
73 Programa “Ciência no Mar”; Ações relacionadas à “Década da Ciência Oceânica”; e as Ações relativas
74 à Instauração do “Instituto Nacional do Mar”. O Senhor ALEXANDRE VIDIGAL, do MME, solicitou a
75 inclusão, também no item 7 - Outros Assuntos, do tópico “Possibilidade de Mineração além das 200
76 milhas náuticas”. O Coordenador determinou a inclusão dos referidos temas na agenda. Não
77 havendo mais manifestações, o Coordenador declarou aprovada a agenda da 204ª Sessão Ordinária
78 da CIRM, com as inclusões propostas pelos representantes do MCTI e do MME.

79 **2.2 - Aprovação da Ata da 203ª Sessão Ordinária da CIRM**

80 O Coordenador esclareceu que a Ata da 203ª Sessão Ordinária da CIRM, realizada no dia 20 de
81 novembro de 2019, foi encaminhada previamente para apreciação de todos os membros, tendo sido
82 consolidada com as sugestões recebidas. Não havendo manifestações, o Coordenador declarou
83 aprovada a referida Ata.

84 **3 - ASSUNTOS PARA DELIBERAÇÃO**

85 O Coordenador passou a palavra ao Almirante ROCHA MARTINS, Secretário da CIRM, para
86 apresentação do subitem 3.1 - Aprovação do X Plano Setorial para os Recursos no Mar (X PSRM).

87 **3.1 - Aprovação do X Plano Setorial Para os Recursos do Mar (X PSRM)**

88 O Secretário informou que a aprovação do X PSRM é um tema de grande relevância para a 204ª
89 Sessão e apresentou o seguinte relato: o PSRM é o desdobramento da Política Nacional para os
90 Recursos do Mar (PNRM) e visa à integração do Mar Territorial, da Zona Econômica Exclusiva e da
91 Plataforma Continental ao espaço brasileiro, por intermédio de atividades de pesquisa, de
92 monitoramento oceanográfico e estudos do clima, bem como de exploração e conservação dos seus
93 recursos naturais. A execução do PSRM se dá pelo desenvolvimento de diversas Ações voltadas para
94 a conservação e a exploração sustentável dos recursos marinhos. No X PSRM, estão sendo propostas
95 11 Ações, enquanto no IX PSRM havia 9 Ações. Essas 9 Ações foram revistas, com a apresentação de
96 novas metas, que foram incorporadas ao X PSRM. Dessa forma, o X PSRM será composto pelas
97 seguintes ações: Pesquisas Científicas nas Ilhas Oceânicas - PROILHAS; Avaliação, Monitoramento e
98 Conservação da Biodiversidade Marinha - REVIMAR; Aquicultura e Pesca - AQUIPESCA; Biotecnologia
99 Marinha - BIOTECMARINHA, antigo BIOMAR; Avaliação da Potencialidade Mineral da Plataforma

100 Continental Jurídica Brasileira - REMPLAC; Prospecção e Exploração de Recursos Minerais da Área
101 Internacional do Atlântico Sul e Equatorial - PROAREA; Sistema Brasileiro de Observação dos
102 Oceanos e Estudos do Clima - GOOS-BRASIL, fundamental em termos de levantamento e obtenção
103 de dados oceanográficos e climatológicos para alimentar as diversas ações e estudos; Formação de
104 Recursos Humanos em Ciências do Mar - PPG-Mar; Promoção da Mentalidade Marítima - PROMAR;
105 Planejamento Espacial Marinho - PEM, cuja origem é o GT-UCAM (Grupo de Trabalho do Uso
106 Compartilhado do Ambiente Marinho). O PEM agora ganha uma dimensão de Ação dentro do X
107 PSRM e é um dos compromissos do Brasil dentro da Agenda do Desenvolvimento Sustentável
108 (estabelecimento do PEM a nível nacional, até 2030); e a 11ª Ação proposta decorre de uma
109 percepção da pouca produção científica, do pouco estudo em áreas oceânicas propriamente ditas.
110 E o diagnóstico feito mostrou que uma das principais causas disso é a ausência de plataformas que
111 possam realizar pesquisas oceânicas. Foi obtido o comprometimento da MB, no sentido da alocação
112 de pelo menos 2 Navios Hidroceanográficos para o desenvolvimento dessas pesquisas. Estão em
113 andamento as tratativas com a CAPES e com o CNPq para a concessão de bolsas para que
114 pesquisadores possam embarcar para efetivamente fomentar a Oceanografia na Amazônia Azul.
115 Esse é o Programa chamado de “PRO AMAZÔNIA AZUL”, com metas específicas, principalmente na
116 área de Oceanografia Física, em termos de espaço oceânico, mas que tem condições de absorver
117 projetos das demais Ações. Então, o “PRO AMAZÔNIA AZUL” visa facilitar o desenvolvimento de
118 pesquisas oceânicas, efetivamente. Assim, o X PSRM, com 11 Ações propostas, inclui temáticas
119 atuais importantes para o desenvolvimento do País, como a Economia Azul, o Planejamento Espacial
120 Marinho e a Cultura Oceânica, além de temas de grande relevância para a “Década das Nações
121 Unidas da Ciência Oceânica para o Desenvolvimento Sustentável”. Esse Plano foi construído com o
122 aporte de todos os integrantes da CIRM, particularmente conduzido pela Subcomissão para o PSRM,
123 e foi trabalhado ao longo de várias oficinas nos meses de maio e junho. Ele foi apresentado
124 formalmente na 142ª Sessão da Subcomissão para o PSRM, realizada em 14JUL2020, quando foi
125 aprovado pelos representantes presentes. Em seguida, foi encaminhado aos Membros da CIRM para
126 apreciação, acompanhado da minuta da Resolução nº 1/CIRM/2020, que o aprova. O Coordenador
127 abriu a palavra para comentários sobre o tema. O representante do MJSP, senhor MARCELO JOÃO,
128 informou que o referido Ministério está se incorporando ao colegiado a partir desta sessão, e que,
129 ao analisar o documento, teve algumas dúvidas e gostaria de fazer algumas contribuições.
130 Analisando o X PSRM, observou que seria interessante avaliar periodicamente o sucesso do
131 cumprimento das metas propostas. Observando o IX PSRM, questionou se os objetivos e metas
132 propostos foram atingidos e se houve algum insucesso. Acrescentou que sua proposta seria construir
133 um mecanismo para avaliação dos resultados dessas metas e adotar uma correção de rumos onde
134 os resultados fossem insatisfatórios. E, onde houvesse sucesso, a boa prática seria replicada.

135 Ressaltou que é importante saber e divulgar no âmbito dos Ministérios quais metas foram atingidas
136 e quais não foram. Ressaltou que, tanto os assuntos da CIRM, quanto os da Política Marítima
137 Nacional, são importantes chegar ao MJSP, por serem assuntos que não dialogam muito com as
138 políticas desenvolvidas no âmbito do referido Ministério. Isso é importante para a implementação
139 de marcos legislativos mais robustos relacionados aos crimes, por exemplo, contra o meio ambiente
140 no mar, que hoje são tratados de uma forma que deixa a desejar, por serem crimes de natureza
141 menos ofensiva, com uma cadeia repressiva ineficiente. Assim, propôs essas 2 sugestões: o
142 estabelecimento de um marco temporal para que seja avaliado o alcance dos objetivos e que os
143 resultados dessa avaliação cheguem aos Ministérios membros da CIRM. O Coordenador informou
144 que essas avaliações já são realizadas. Acrescentou que, como qualquer indicador, as metas devem
145 ser avaliadas constantemente. Informou que um dos fatores que motivaram a proposta da inclusão
146 do MJSP na CIRM foi atender à dificuldade que se tem no Brasil de sair do *law enforcement*, para
147 coibir ao máximo essas atividades ilegais e predatórias. O Coordenador determinou a inclusão da
148 proposta do representante do MJSP na ata e que, oportunamente, seja apresentada uma proposta
149 de aprimoramento dos indicadores, que é um desafio diuturno. O senhor ALEXANDRE VIDIGAL, do
150 MME, informou que a cada reunião do PROAREA é feito um balanço sobre as metas. Acrescentou
151 que, entretanto, não há uma planificação, ou seja, um cronograma de acompanhamento desse
152 cumprimento de metas. Acrescentou que seria interessante o estabelecimento desse cronograma
153 detalhado, para acompanhamento dos trabalhos desenvolvidos no âmbito da Comissão. Em seguida,
154 o Coordenador submeteu à Plenária a Resolução nº 1/CIRM/2020, que aprova o X PSRM. O Senhor
155 CLÉBER MARTINEZ, do MInfra, comentou que o X PSRM, na introdução, quando fala do relatório da
156 OCDE, aborda a importância da Economia do Mar. A seguir, apresentou o seguinte relato:
157 recentemente, o MInfra foi chamado para fazer a avaliação de alguns instrumentos da OCDE. E tem
158 um instrumento que é pertinente, que é a “*Recommendation of the Council Concerning Common*
159 *Principles of Shipping Policy for Member Countries*”. No Anexo 1 desse documento, é feita uma
160 colocação que nos deixou preocupados, que é o fato da OCDE considerar livre a operação de
161 atracções *offshore*, além do Mar Territorial, ou seja, além das 12 milhas náuticas. Considero
162 importante trazer ao conhecimento dos membros desta Comissão esse fato, cabendo citar que
163 vários países da OCDE não ratificaram esse anexo. O Coordenador informou que essas informações
164 relativas à OCDE e ao *offshore* fazem parte de um tema muito complexo, que merece um
165 detalhamento especial. Assim, solicitou ao representante do MInfra que encaminhe um texto para
166 ser anexado à Ata desta Sessão, para alertar todos os membros da CIRM sobre a relevância do
167 assunto. Devido à complexidade do tema, é necessário uma análise separada. Complementou que
168 isso mostra a matriz que é a CIRM, com todas essas interações necessárias para uma boa condução
169 da Comissão. Não havendo objeção, declarou aprovado o X PSRM, para o quadriênio 2020-2023,

170 nos termos da Resolução nº 1/CIRM/2020, e informou que o referido Plano Setorial será submetido
171 ao Presidente da República, por intermédio do Ministério da Defesa. Em sequência, passou a palavra
172 ao Secretário, para a condução do subitem 3.2 - Criação dos Comitês Executivos da Subcomissão
173 para o PSRM.

174 **3.2 - Criação dos Comitês Executivos da Subcomissão para o PSRM**

175 O Secretário apresentou o seguinte relato: quanto à questão da governança das distintas Ações do
176 Plano Setorial, por força da extinção do Colegiado no início do ano passado, houve um entendimento
177 na CIRM de que todos os Comitês Executivos, que efetivamente faziam a gestão e a execução do
178 PSRM, também foram extintos. Então, decidiu-se pela criação de 11 grupos técnicos, com validade
179 de apenas 1 ano, que ficaram encarregados de fazer essa gestão das Ações do PSRM. Entretanto, o
180 PSRM é um plano quadrienal e a gestão por grupo técnico não é adequada para conduzir ações que
181 tenham perenidade. Assim, considerando que os 11 grupos técnicos perdem a validade agora em
182 agosto, e valendo-se do que já está previsto no Decreto de recriação da CIRM, quando foram criadas
183 as Subcomissões para o PSRM, PROANTAR e LEPLAC, como órgãos executivos, e dada permissão ao
184 Coordenador da CIRM para estabelecer a forma de funcionamento dessas Subcomissões, propõe-se
185 a criação de 10 comitês executivos para conduzir cada uma das Ações do PSRM. Embora tenhamos
186 11 Ações, a “Promoção da Mentalidade Marítima” ainda será um pouco mais trabalhada, porque
187 hoje tem sido conduzida por uma pequena assessoria dentro da SECIRM, que efetivamente não é
188 adequada para a consecução das metas estabelecidas por essa Ação. Ainda é preciso fazer a
189 articulação necessária para a criação desse comitê executivo. Com relação a todas as outras Ações,
190 durante a elaboração do X PSRM houve várias trocas de informações e ideias e chegou-se a essa
191 configuração de criação dos 10 comitês executivos, para que sejam responsáveis pela execução das
192 10 Ações previstas no Plano Setorial, sendo esses comitês executivos, cada um com o seu
193 Coordenador, subordinados ao órgão executivo maior que é a Subcomissão para o PSRM.
194 Adiantando a pauta, além dos comitês executivos, está sendo proposta a criação de 3 grupos
195 técnicos no âmbito do PSRM e mais 1 no âmbito do PROANTAR, para tratar de temas mais
196 específicos, que serão detalhados mais adiante. Então, a governança de 11 grupos técnicos, com
197 duração de apenas 1 ano, será alterada para uma configuração de comitês executivos, para conduzir
198 Ações que se estendem no tempo, complementada com grupos técnicos para tratar de temas
199 específicos, de acordo com o momento ou com alguma necessidade de estudo. O Coordenador abriu
200 a palavra para comentários sobre o tema. Não havendo comentários, o Coordenador submeteu à
201 Plenária as Resoluções nºs 2 a 11/CIRM/2020, atinentes à criação dos Comitês Executivos no âmbito

202 da Subcomissão para o PSRM. Não havendo objeção, o Coordenador declarou criados os Comitês
203 Executivos da Subcomissão para o PSRM.

204 **3.3 - Criação do Grupo Técnico “Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul”**

205 Em continuidade, o Coordenador informou que faria uma breve apresentação sobre o Sistema de
206 Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz), dentro do escopo do próximo tópico, subitem 3.3 -
207 Criação do Grupo Técnico “Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul”. Segue uma síntese da
208 apresentação do Coordenador: o SisGAAz é um Sistema que já existe e que necessita de
209 aprimoramento. É um Sistema eminentemente dual, que procura se contrapor às ameaças ao
210 desenvolvimento nacional, à nossa sabedoria em pesquisas científicas, à vertente ambiental e à
211 vertente soberania. O sumário da apresentação é o seguinte: introdução, ameaças, Sistema de
212 Gerenciamento da Amazônia Azul e considerações finais. A vertente ambiental é fundamental para
213 a manutenção da vida no Planeta, porque são os Oceanos que fazem a regulação do clima, a
214 produção do oxigênio e que têm a maior diversidade biológica. O interessante livro da pesquisadora
215 Rachel Carson “O Mar que nos Cerca” diz que é evidente que são os oceanos que formam os rios
216 caudalosos do Planeta e não o inverso. Então, é importante, por exemplo, o combate ao lixo no mar,
217 à água de lastro e a todas essas contaminações por derrame de petróleo, seja acidental, incidental,
218 criminoso ou não. A vertente científica é uma área que, paulatinamente, está identificando a
219 dimensão dos conhecimentos que ainda nos faltam, e a riqueza fruto desse conhecimento que já
220 existe e que está por existir, inserindo-se nesse contexto a biotecnologia, em termos de produtos e
221 patentes. Em uma área de 5,7 milhões de km², evidentemente que um sistema de acompanhamento
222 dessa riqueza é mais do que necessário. Quanto à vertente econômica, são 95% do comércio exterior
223 brasileiro. Só para se ter uma ideia, o nosso País continua funcionando porque o MME garante a
224 energia que vem do mar, que vem das plataformas de petróleo, o petróleo e o gás. O comércio
225 continua fluindo, então, é importante imaginar onde é que está realmente o coração de nosso País
226 nesse momento de crise, nesse momento de pandemia. Nas situações de conflito, como nas 1ª e 2ª
227 Guerra Mundial, a vertente econômica teve uma dimensão muito grande. A vertente soberania
228 também faz parte dessa dualidade. A defesa da Pátria e a segurança marítima: aí tem 2 vertentes.
229 Hoje é muito difícil visualizar situações de conflito bem delineadas, separadas em paz e guerra. No
230 momento, nós estamos numa situação de conflito, decorrente de uma situação sanitária, que tem
231 desdobramentos semelhantes a uma situação de guerra: imobilização das pessoas, restrições
232 econômicas, empenho máximo do Sistema de Defesa do País. Quando digo Sistema de Defesa, digo
233 todos, toda a sociedade empenhada, como acontece numa situação de guerra real, todos voltados
234 para o combate à pandemia. Além da vertente de defesa, a segurança marítima tem no seu escopo
235 a salvaguarda da vida humana no mar e a segurança da navegação. Cabe citar um fenômeno que
236 está acontecendo no Planeta que é a territorialização dos oceanos. Áreas que até então eram

237 consideradas patrimônios da humanidade, por ditames jurídicos da Convenção das Nações Unidas
238 para o Direito no Mar (CNUDM), passa a existir a possibilidade dessa territorialização. Assim vem
239 ocorrendo no mar ao sul da China e em outras áreas do Planeta, onde já se sabe que muito além da
240 plataforma continental, países já reivindicam a territorialização. O exemplo mais clássico é a
241 bandeira russa colocada no fundo do Oceano Ártico, indicando então os marcos do tempo das
242 grandes navegações: esse território é meu, porque aqui está o marco. Evidente que essas 4 vertentes
243 respaldam as iniciativas desses países. A capacidade de soberania, a capacidade econômica, a
244 capacidade científica e a preservação ambiental. E o que se refere à economia e ao PIB do mar, são
245 realidades que temos que estar cientes. Estamos falando de quase 1,2 trilhão de reais. É muito mais
246 do que o PIB de alguns países, inclusive de alguns considerados desenvolvidos. Essa é a realidade do
247 PIB do mar. Cada vez mais essa economia se desdobra em outras áreas. O que nós temos de fato?
248 No Golfo da Guiné, terrorismo; a pesca ilegal, com desdobramentos infelizes, como por exemplo em
249 Galápagos, na Foz do Rio da Prata, onde navios pesqueiros com fábricas nas proximidades fazem
250 verdadeiras devastações, como a que está ocorrendo no Equador ou na Argentina. A guerra
251 cibernética, que sabemos que pode afetar qualquer setor, a qualquer momento. Temos hospitais no
252 Brasil que foram imobilizados, além de outros problemas que não cabe agora colocar. A sabotagem,
253 o tráfico de pessoas, o transbordo de combustíveis (*ship to ship*), que é uma atividade ilegal que tem
254 que ser controlada. Existem riscos de segurança elevados que tem que ser minimizados. A poluição
255 marinha. O Brasil, infelizmente, sofreu uma agressão ambiental no ano passado. As investigações
256 perseguem o causador e, oportunamente, a PF e o MPF vão apresentar a denúncia correspondente.
257 O contrabando, a imigração ilegal, o tráfico de drogas, a pesquisa irregular e a espionagem em cabos
258 submarinos. Recentemente, um navio de uma potência militar extra hemisfério estava pesquisando
259 nossos cabos submarinos. Como exemplo da poluição marinha, o que aconteceu no nosso litoral
260 recentemente. Só para ter uma ideia, a MB retirou 5.000 toneladas de óleo do navio “Stella Banner”,
261 que afundou no Maranhão, porque sabíamos onde estava e tínhamos os recursos para coordenar as
262 empresas que trabalham com isso. Também foram retiradas quase 200.000 toneladas de minério de
263 ferro do referido navio, sem nenhum problema ambiental. Tudo acompanhado pela Polícia Federal,
264 IBAMA e pelo ICMBio. No outro caso, intencional ou não, não foi informado o acidente ou o incidente.
265 Isso provocou um espalhamento das mesmas 5.000 toneladas, com correntes sul-equatoriais
266 atuando. Com relação ao problema da pesca ilegal, um atum de 220 kg é vendido por 3,1 milhões
267 de dólares. Esse peixe existe no Arquipélago de São Pedro e São Paulo e já tivemos contrapontos
268 com pescadores chineses e brasileiros nessa região. A FAO aponta que a pesca ilegal está
269 consumindo 23 bilhões de dólares por ano, havendo a expectativa que até 2050 haverá uma
270 verdadeira devastação dos oceanos. O transporte irregular e o roubo de cargas estão ocorrendo nos
271 nossos rios, além do garimpo ilegal, com derramamento de mercúrio, que contamina as águas e

272 atinge diretamente quem está à jusante, com desdobramentos gravíssimos em termos de condições
273 sanitárias. Os saques, tráfico de armas e roubos de carga mostram a necessidade de estarmos
274 presentes com maior densidade para a aplicação da lei. Em função do que está acontecendo no
275 Caribe e no Pacífico Equatorial, os norte-americanos estão fazendo um bloqueio muito forte para
276 impedir o tráfico de drogas que sai da América do Sul para os Estados Unidos. O que está ocorrendo?
277 Essa droga está passando pelo território brasileiro e saindo pelos nossos portos. Por isso os recordes
278 de interceptação, até na Vila do Conde, lá no norte do País, já superando o porto de Santos.
279 Justamente o caminho por nossas hidrovias. Isso contamina a nossa sociedade, destrói a nossa
280 segurança, o nosso bem-estar e o nosso futuro. Quanto às pesquisas científicas não autorizadas, isto
281 é uma realidade. Já houve manifestação concreta no MRE sobre isso. A imagem projetada mostra
282 um navio de bandeira russa, comandado por um oficial da Marinha de Guerra da Rússia, uma
283 situação híbrida, um navio de Estado com capacidade de rastrear comunicações feitas por meio de
284 cabos submarinos. A figura projetada mostra alguns cabos submarinos, cabendo citar que a região
285 de Fortaleza é um *hub* importante de cabos submarinos brasileiros. Em continuidade, entramos no
286 Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul. Esse é um monitoramento que já vem ocorrendo de
287 forma cooperativa, ou seja, os navios que trafegam na nossa área de interesse cooperam,
288 informando as suas posições, destino, carga etc. Mas é necessário aprimorar o sistema para aqueles
289 que não são cooperativos. Estamos nos aproximando do CENSIPAM e do INPE, para termos o
290 aprimoramento dos sistemas satelitais. Também estamos interagindo com outras agências
291 brasileiras. Criamos o Centro Integrado de Segurança Marítima (CISMAR). O SISTRAM, Sistema de
292 Controle do Tráfego Marítimo, já existe. Estamos na versão 4 e a MB já está investindo na versão 5.
293 A imagem projetada é de 2019 e mostra os navios que trafegam em áreas de nosso interesse, cerca
294 de 2.100 navios em acompanhamento, por dia. Pode ser observada a concentração na nossa costa
295 e nas nossas hidrovias, no Rio Amazonas, no Paraná-Paraguai e na costa da África, no Golfo da Guiné,
296 especificamente. As normas da Autoridade Marítima já foram alteradas de forma unilateral, dizendo
297 o seguinte: qualquer navio que entrar em águas de nossa jurisdição, ou seja, em áreas de busca e
298 salvamento, são obrigados, por iniciativa brasileira, a informar sua posição, rumo, destino, porto de
299 origem etc. O navio pode não informar, porque é uma decisão unilateral, uma decisão que tem
300 respaldo na CNUDM, porque ele está no alto mar. Entretanto, quando ele chegar em porto brasileiro,
301 a Autoridade Marítima, sabendo dessa desobediência, tomará as providências devidas para
302 perguntar o motivo pelo qual não houve a colaboração, ou seja, aqueles questionamentos que
303 atrasam o suspender dos navios, que geram incômodo financeiro. E nós vamos gerar esse incômodo
304 financeiro, sim, custe o que custar. Isso não é problema nosso. Nós temos que defender a nossa
305 costa. Esse é o SISTRAM, como mencionei, um Sistema colaborativo. Já foram desenvolvidas as
306 versões 1, 2, 3 e 4. Já estamos trabalhando com a versão 5. Temos o apoio da FAB, de nossos navios,

307 de helicópteros, de diversas outras agências e sistemas. Foi isso que possibilitou chegarmos até os
308 3 navios muito suspeitos de terem produzido o derrame de óleo do ano passado. E desses 3, um
309 deles com a probabilidade muito elevada de ter sido o causador do desastre ambiental. Houve a
310 colaboração da Polícia Federal, da Inteligência norte-americana, da INTERPOL etc. A imagem
311 projetada mostra os aprimoramentos propostos. Isso já está sendo trabalhado, inclusive na CPI do
312 óleo. A MB está interagindo diretamente com o Deputado Federal JOÃO CAMPOS, para que esse
313 tema, da maior relevância para o nosso povo, seja efetivamente discutido. Passando para as
314 considerações finais, os benefícios do SisGAAz são os seguintes: aperfeiçoamento e controle do
315 nosso espaço marítimo; compartilhamento de informações, que evidentemente contribui para a
316 redução de custos; eficiência nas respostas a emergências, otimizando o emprego de meios;
317 melhora das estatísticas marítimas em termos de planejamento; atuação preventiva; e aumento da
318 segurança marítima, que contribuirá para a chegada de mais investimentos. Nós estamos realmente
319 empenhados em atuar nas seguintes áreas: tráfego marítimo; apoio ao turismo e ao transporte de
320 passageiros; combate à poluição; apoio à exploração de petróleo; comunicações; combate ao tráfico
321 de drogas; combate à pesca ilegal e predatória; gerenciamento costeiro; e busca e salvamento (SAR),
322 que é importantíssimo; salvaguarda da vida humana no mar e segurança da navegação; proteção
323 ambiental; vazamento de óleo, com a capacidade de combater; aquicultura; contrabando; e Áreas
324 de Proteção Ambiental, que são muito importantes. O Brasil é um país que tem uma das maiores
325 áreas oceânicas de proteção ambiental do mundo. Isso foi muito trabalhado em 2018, até chegar a
326 esse nível voltado para a proteção da nossa área marítima. O SisGAAz é modular e está sendo
327 proposto que venha para a CIRM justamente para que todos os Ministérios que tenham interesse
328 direto nesse sistema possam dar as suas diretrizes, as suas orientações e as suas propostas de
329 aprimoramento. Para a MB, é fundamental que esse assunto tenha uma grande multiplexação. A
330 contribuição do MJSP, do MMA, do MAPA, do MME, enfim, de todos esses Ministérios que estão
331 representados na CIRM está nessa moldura. Na verdade, a situação do alto mar, em termos de
332 preservação ambiental, pode ser representada pelo “mar de ninguém”. Nesse contexto, foi
333 encaminhado ao MRE, uma proposta de alteração da CNUDM, transformando o alto mar, em vez de
334 o mar de livre navegação, que se transformou no mar de libertinagem de navegação, numa espécie
335 de controle muito parecida à feita com os aviões. Os navios mercantes têm que informar as suas
336 posições através de sistemas próprios existentes para isso. Porque se isso não ocorrer,
337 continuaremos a ter os famosos “navios fantasmas”, que desligam os seus identificadores, fazem
338 tráfico de drogas, tráfico de armas, contrabando, poluição ambiental de toda ordem, isso tudo com
339 o argumento da liberdade de navegação proposto no século passado, quando a navegação não havia
340 alcançado a dimensão que hoje nós temos, de 60.000 navios mercantes por dia. Esse volume de
341 navios precisa ter um ordenamento correspondente. Então, essas propostas de alteração da CNUDM

342 estão a caminho, com o MRE liderando o processo com maestria. Dessa forma, em breve veremos,
343 mais uma vez, o Brasil sendo líder nessa área ambiental, relacionada ao espaço marítimo. Esperamos
344 contraposições, sem dúvida, porque navios que gostam de burlar a lei usarão diversos argumentos
345 para evitarem essa situação. Em seguida, o Coordenador abriu a palavra para comentários. A Reitora
346 CLEUZA DIAS, representante do MEC, ressaltou a importância da CIRM no tocante ao cuidado com
347 o oceano, com a nossa Amazônia Azul, com as nossas águas de uma forma geral, incluindo os rios.
348 Parabizou o Coordenador pelo relato sobre o SisGAAz. Ressaltou a importância do
349 desenvolvimento da consciência marítima e do pensamento marítimo em nossa sociedade, que
350 partem dessas grandes ações, da defesa e cuidado com o nosso território, com o nosso ambiente.
351 Acrescentou que pensa que são essas ações que embasarão o desenvolvimento da consciência
352 marítima para as novas gerações. Não havendo mais comentários, o Coordenador passou a palavra
353 ao Secretário para dar continuidade ao subitem 3.3 - CRIAÇÃO DO GRUPO TÉCNICO “SISTEMA DE
354 GERENCIAMENTO DA AMAZÔNIA AZUL”. O Secretário informou que dada a importância da
355 existência de um sistema de monitoramento da Amazônia Azul, este assunto será inserido na CIRM
356 por meio de um grupo técnico, que apresentará esse sistema com maiores detalhes a todos os
357 Ministérios que compõem a Comissão, para que seja possível identificar as suas potencialidades e
358 oportunidades de melhoria. Portanto, esse aporte por meio de um grupo técnico seria no sentido
359 de conhecer, entender e propor melhorias e aperfeiçoamentos que possam efetivamente tornar o
360 sistema útil para o Brasil. Isso envolveria o estabelecimento de um cronograma, a previsão de
361 provisão de recursos e investimentos, e até mesmo o delineamento de ação política para que o
362 Estado tenha convicção da importância e utilidade do sistema para o País. Assim, propõe-se que seja
363 criado o Grupo Técnico “Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul – SisGAAz”, para coordenar
364 as Ações do Programa de Gerenciamento da Amazônia Azul, que abrangeria o SisGAAz, ora em
365 desenvolvimento pela MB. A coordenação do GT caberá à SECIRM, sendo tomada a liberdade, com
366 a anuência da Polícia Federal, de já incluir o MJSP como membro. Em seguida, o Coordenador
367 submeteu à Plenária a Resolução nº 12/CIRM/2020. Não havendo objeção, foi criado o Grupo
368 Técnico “Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul - SisGAAz”, no âmbito da CIRM, nos termos
369 da Resolução nº 12/CIRM/2020. Antes de passar para o próximo subitem, o Coordenador agradeceu
370 aos membros da CIRM, já incluído o MJSP, pela aprovação dessa resolução. Acrescentou que, sem
371 dúvida nenhuma, quem trabalhou no ano passado como a MB e alguns presentes na sessão, no
372 combate ao derrame do óleo, sabe que, realmente, aquilo deixou a Marinha indignada. Afirmou que
373 os objetivos do SisGAAz serão perseguidos como se fossem um Objetivo Naval Permanente e que
374 estão sendo investidos recursos financeiros da Marinha para aprimorar esse Sistema. Dando
375 continuidade, passou a palavra ao Secretário para tratar do subitem 3.4 - Criação do Grupo Técnico
376 “ODS 14”, no âmbito da Subcomissão para o PSRM.

377 **3.4 - Criação do Grupo Técnico “ODS-14”, no âmbito da Subcomissão para o PSRM**

378 O Secretário apresentou o seguinte relato: o ODS-14 é um dos 17 Objetivos do Desenvolvimento
379 Sustentável, estabelecidos por ocasião da Agenda 2030. O ODS-14, Vida na Água, é o que tem uma
380 vinculação maior com a CIRM, e visa à conservação, à promoção e ao uso dos oceanos, mares e
381 recursos marinhos, para o desenvolvimento sustentável. As metas do ODS-14, formalizadas na
382 Conferência dos Oceanos ocorrida em 2017, permeiam todas as Ações do PSRM. Na leitura do X
383 PSRM, foi buscado inserir um marcador para indicar que a meta de uma determinada Ação faz parte
384 do contexto das metas do ODS-14. Mas, obviamente, faz-se necessário um acompanhamento
385 aproximado, focado no atingimento dessas metas. Dessa forma, a sugestão é criar esse grupo técnico,
386 capitaneado pelo MCTI, visando a um eficiente acompanhamento acerca das discussões necessárias
387 à consecução das metas do ODS-14, contribuindo para o cumprimento da Agenda 2030 para o
388 Desenvolvimento Sustentável, obviamente alinhada aos objetivos da Década das Nações Unidas da
389 Ciência Oceânica para o Desenvolvimento Sustentável. Assim é apresentada a proposta, já aprovada
390 pela Subcomissão para o PSRM, da criação do Grupo Técnico “ODS-14”, sob coordenação do MCTI.
391 O senhor MARCELO MORALES solicitou a palavra e informou que o MCTI está totalmente de acordo
392 com o apresentado pelo Secretário. Em seguida o Coordenador abriu a palavra para comentários
393 sobre o assunto. Não havendo comentários, submeteu à Plenária a Resolução nº 13/CIRM/2020.
394 Não havendo objeção, o Coordenador declarou aprovada a supracitada resolução, de criação do
395 Grupo Técnico “ODS-14”, no âmbito da Subcomissão para o PSRM. Em seguida, passou a palavra ao
396 Secretário para discorrer sobre o subitem 3.5 - Criação do Grupo Técnico “PIB do Mar”, no âmbito
397 da Subcomissão para o PSRM.

398 **3.5 - Criação do Grupo Técnico “PIB do Mar”, no âmbito da Subcomissão para o PSRM**

399 O Secretário apresentou o seguinte relato: a Economia Azul representa um importante componente
400 para o desenvolvimento do País. O conhecimento do Produto Interno Bruto do Mar (PIB do Mar),
401 que pode não ser o nome adequado, havendo uma sugestão de “Contas Nacionais do Mar”,
402 constitui-se em um elemento relevante para subsidiar o processo de elaboração, implementação e
403 condução de políticas públicas e ações relacionadas ao ambiente marinho, para a consolidação de
404 uma Economia Azul. Embora haja algumas produções acadêmicas sobre este tema, entre elas a tese
405 da Doutora ANDRÉA BENTO CARVALHO, de 2018, que tem sido referenciada, observa-se que não há,
406 ainda, uma metodologia formalmente reconhecida para cálculo desse PIB do Mar. Assim, a ideia é
407 que se possa institucionalizar o cômputo do valor do mar para o Brasil, integrando o Sistema de
408 Contas Nacionais, de maneira que está sendo aberta essa discussão no âmbito da CIRM, na forma
409 de um grupo técnico. A proposta é que seja criado o Grupo Técnico “PIB do Mar”, justamente para
410 buscar uma metodologia, uma forma de oficialização e dar perenidade ao cálculo, até para se ter
411 um acompanhamento estatístico preciso, a respeito do valor do mar para o Brasil, sob a coordenação

412 do ME. O senhor ALEXANDRE MESSA, representante do ME, solicitou a palavra e reforçou as palavras
413 do Secretário, afirmando que o tema é muito importante, considerando, ainda, as palavras iniciais
414 do representante do MJSP, no que se refere à avaliação dos resultados das metas, e também para a
415 formulação e desenho das futuras políticas públicas. O Coordenador agradeceu a manifestação e
416 observou que a MB, por meio da EMGEPRON, tem trabalhado muito para fortalecer os *clusters*
417 marítimos, com uma atuação inicial maior no Rio de Janeiro, para identificar as potencialidades e, a
418 partir delas, ampliar o desenvolvimento nacional. Não havendo mais comentários, o Coordenador
419 submeteu à Plenária a Resolução nº 14/CIRM/2020. Não havendo objeção, o Coordenador declarou
420 aprovada a resolução de criação do Grupo Técnico “PIB do Mar”, no âmbito da Subcomissão para o
421 PSRM. Em seguida, passou a palavra ao Secretário para discorrer sobre o subitem 3.6 - Atualização
422 da Composição dos Grupos da Subcomissão para o PROANTAR.

423 **3.6 - Atualização da Composição dos Grupos da Subcomissão para o PROANTAR**

424 O Secretário informou que, da mesma maneira que a Subcomissão para o PSRM é um órgão
425 executivo da CIRM, a Subcomissão para o PROANTAR também é, e está elencada no Decreto que
426 instituiu a Comissão. Em seguida, apresentou o seguinte relato: no ano passado, com o Decreto de
427 extinção dos colegiados, interpretou-se que o Grupo de Operações, o Grupo de Assessoramento e
428 o Grupo de Avaliação Ambiental da Subcomissão para o PROANTAR também deixaram de existir,
429 sendo recriados como Grupos Técnicos, que perderão a validade agora em agosto. Entretanto, o
430 Programa Antártico Brasileiro (PROANTAR) é um Programa de Estado, cuja condução está prevista
431 através da CIRM, sob a responsabilidade da Subcomissão para o PROANTAR. O próprio PROANTAR
432 estabelece que, subordinado à Subcomissão para o PROANTAR, existem os 3 Grupos supracitados,
433 que executariam e colocariam em prática o Programa Antártico Brasileiro. Então, não haveria
434 necessidade de recriar esses grupos técnicos, que perdem a validade em agosto, porque eles já estão
435 previstos no PROANTAR, que é um Programa de Estado. O que está sendo proposto agora é a
436 definição formal da composição desses grupos, uma vez que o PROANTAR, embora mencione os
437 Grupos, não indica as suas composições. Dessa forma, a resolução proposta apresenta as
438 composições do Grupo de Operações, do Grupo de Assessoramento e do Grupo de Avaliação
439 Ambiental, no âmbito da Subcomissão para o PROANTAR. Em seguida, o Coordenador abriu a palavra.
440 A Senhora NÍNIVE AGUIAR COLONELLO, do MS, questionou se o MS estava incluído. O Secretário
441 informou que todos os Ministérios que compõem a CIRM também compõem os seus órgãos
442 executivos, ou seja, as Subcomissões para o PSRM, para o PROANTAR e para o Levantamento da
443 Plataforma Continental Brasileira (LEPLAC). A Senhora NÍNIVE questionou se o MS não deveria estar
444 incluso também nos Grupos do PROANTAR. O Secretário apresentou a seguinte resposta: o Grupo
445 de Operações é composto pelo pessoal que basicamente planeja a parte logística das Operações
446 Antárticas (OPERANTAR), ou seja, o pessoal ligado diretamente à Base Antártica e aos navios. O

447 Grupo de Avaliação Ambiental é restrito ao pessoal que trabalha efetivamente com a avaliação
448 ambiental dos Programas que foram aprovados para execução durante a OPERANTAR. E o Grupo de
449 Assessoramento é o Grupo que se restringe à avaliação do mérito dos projetos que receberam
450 financiamento da CAPES e do CNPq. Dessa forma, os projetos relacionados ao MS são avaliados pelo
451 Grupo de Assessoramento, que dá o respaldo ou a validade científica e estabelece a prioridade no
452 universo de projetos aprovados para desenvolvimento na Antártica. Em princípio, não foi
453 considerada a inclusão do MS em nenhum desses grupos, que são bem executivos. Entretanto,
454 qualquer membro da CIRM que não foi considerado, mas queira participar ou contribuir com os
455 Comitês Executivos, Grupos Técnicos ou Grupos do PROANTAR, pode encaminhar a solicitação de
456 inclusão nos grupos de interesse para a SECIRM, para apreciação. O pleito será analisado
457 prontamente e a atualização desses grupos será efetuada sem nenhuma dificuldade. Em seguida, a
458 Senhora NÍNIVE solicitou a inclusão do MS no Grupo de Assessoramento e o Secretário informou
459 que a participação do referido Ministério agregaria valor ao Grupo. O Senhor MARCELO MORALES,
460 do MCTI, questionou se o Grupo em tela não era de assessoramento científico. O Secretário
461 esclareceu que era de assessoramento, ou seja, sem a componente científica, com o propósito de
462 atribuir prioridade aos projetos que foram aprovados em editais da CAPES e do CNPq para
463 desenvolvimento na Antártica. O Senhor MARCELO MORALES propôs que a resolução fosse
464 considerada conforme previamente aprovada pela Subcomissão para o PROANTAR, em reunião
465 recente, e que a inclusão do MS no Grupo de Avaliação fosse apresentada e discutida na próxima
466 sessão da Subcomissão para o PROANTAR, antes de ser submetida à Plenária da CIRM. Não havendo
467 mais comentários, o Coordenador submeteu à Plenária a Resolução nº 15/CIRM/2020. Não havendo
468 objeção, o Coordenador declarou aprovada a resolução de Atualização da Composição dos Grupos
469 da Subcomissão para o PROANTAR. Em seguida, passou a palavra ao Secretário para discorrer sobre
470 o subitem 3.7 - Criação do Grupo Técnico “POLANTAR” (Política Nacional de Assuntos Antárticos).

471 **3.7 - Criação do Grupo Técnico “POLANTAR”**

472 O Secretário apresentou o seguinte relato: a Política Nacional de Assuntos Antárticos (POLANTAR)
473 data de 1987. Ela menciona um colegiado chamado CONANTAR (Comissão Nacional para Assuntos
474 Antárticos), que seria responsável pelo assessoramento do Presidente da República na formulação,
475 consecução e atualização dessa Política. A questão é que, em 2019, o Decreto nº 9.759 revogou
476 todos os colegiados. A CONANTAR foi tacitamente extinta, uma vez que não foi recriada. Então, hoje,
477 não há no Sistema do Tratado Antártico ou na condução do Programa Antártico, uma comissão como
478 a CONANTAR. Cabe citar que uma série de regras e alterações vêm sendo inseridas na gestão do
479 Tratado da Antártica, ressaltando-se que o Protocolo de Madri, aprovado em 1991, que entrou em
480 vigor em 1998, também é posterior a nossa POLANTAR. Assim, identificando a extinção da
481 CONANTAR e considerando que a Política Antártica já carece de uma revisão, pois o Protocolo de

482 Madri, que estabeleceu um regramento detalhado em relação ao Sistema do Tratado da Antártica,
483 é posterior a sua aprovação, propõe-se a criação de um grupo técnico específico para fazer esse
484 exercício de reavaliação da POLANTAR e, eventualmente, apresentar uma proposta visando ao seu
485 aperfeiçoamento ou a sua atualização. Em seguida, o Coordenador abriu a palavra. O Senhor
486 HUMBERTO ALVES DE CAMPOS, da Casa Civil, questionou se o Decreto nº 123 de 1991, que aprovou
487 o regulamento para a CONANTAR, teria sido expressamente revogado. O Secretário informou que
488 não, que o entendimento do MRE foi de que o Decreto nº 9.759, de 2019, extinguiu todos os
489 colegiados, entre eles a CONANTAR. O Senhor HUMBERTO solicitou que fosse encaminhado à Casa
490 Civil um documento solicitando a revogação do Decreto nº 123/1991, para que fosse retirado do
491 ordenamento jurídico. O Coordenador passou a palavra ao Conselheiro BENHUR VIANA, para as suas
492 considerações. O Conselheiro BENHUR informou que foi feita uma análise pelo MRE e que não
493 caberia a recriação da CONANTAR, um colegiado que não se reunia desde 2007, considerando, ainda,
494 que haveria uma duplicidade de comissões, pois, no âmbito da CIRM já há a Subcomissão para o
495 PROANTAR, que faz o mesmo papel da CONANTAR, entre outros. O Senhor HUMBERTO acrescentou
496 que, além do Decreto nº 123, de 1991, há também o Decreto nº 86.829, de 1982, que criou a
497 CONANTAR, ambos sem revogação expressa. Sugeriu que a situação fosse avaliada e que fosse
498 encaminhada, via órgão setorial competente (MD ou MRE), uma exposição de motivos solicitando a
499 revogação dos referidos decretos, para permitir que eles sejam retirados do ordenamento jurídico,
500 indicando de forma clara que a resolução da CIRM, ora em discussão, trataria do tema. O Conselheiro
501 BENHUR VIANA informou que concorda com a revogação expressa dos 2 decretos citados, que dará
502 maior segurança jurídica ao assunto. O Coordenador determinou que essas observações constassem
503 da Ata, de forma a subsidiar os trabalhos relacionados ao grupo técnico afeto a essa resolução, que
504 está sendo criado justamente para estudar essa situação da POLANTAR. Assim, o Coordenador
505 deixou a orientação para a CIRM estudar esse ordenamento jurídico e propor a solução, em
506 conformidade com o que foi apontado pelos representantes da Casa Civil e do MRE. Em seguida, o
507 Coordenador submeteu à Plenária a Resolução nº 16/CIRM/2020. Não havendo objeção, foi
508 declarada aprovada a resolução de criação do Grupo Técnico “POLANTAR”. Em continuidade, o
509 Coordenador propôs um intervalo de 10 minutos, solicitando que os participantes permanecessem
510 conectados. Na volta do intervalo, o Coordenador passou para o próximo tópico.

511 **4.0 - SUBCOMISSÃO PARA O PLANO SETORIAL PARA OS RECURSOS DO MAR - PSRM**

512 O Coordenador informou que a Subcomissão para o PSRM é o órgão executivo da CIRM responsável
513 pela coordenação e articulação das Ações e Programas previstos no Plano Setorial para os Recursos
514 do Mar, conduzidos por Comitês Executivos, voltados para conservação e exploração sustentável dos
515 recursos marinhos. Em seguida, concedeu a palavra ao Brigadeiro EDUARDO SERRA NEGRA
516 CAMERINI, para considerações a respeito das seguintes ações coordenadas pelo MMA: Avaliação,

517 Monitoramento e Conservação da Biodiversidade Marinha – REVIMAR e Grupo de Integração do
518 Gerenciamento Costeiro – GI-GERCO.

519 **4.1 - Avaliação, Monitoramento e Conservação da Biodiversidade Marinha - REVIMAR e**
520 **Gerenciamento Costeiro - GI-GERCO**

521 O Brigadeiro CAMERINI informou que o MMA participa da CIRM nas seguintes áreas: REVIMAR, que
522 está sob a gestão da sua Secretaria (Biodiversidade), e Gerenciamento Costeiro (GI-GERCO), que está
523 sob responsabilidade da Secretaria de Qualidade Ambiental. Acrescentou que se aterá ao REVIMAR
524 e que os temas relacionados ao GI-GERCO não seriam abordados na presente sessão, e que seria
525 realizada uma reunião do referido grupo em data próxima, sob a coordenação do Secretário ANDRÉ
526 FRANÇA. Em sequência, passou a palavra ao Senhor RICARDO CASTELLI VIEIRA, Diretor do
527 Departamento de Áreas Protegidas, que cuida do REVIMAR. O Senhor RICARDO CASTELLI informou
528 que a intenção era divulgar as atualizações e fazer comentários sobre as novas metas do REVIMAR,
529 que é coordenado pelo MMA. Em relação às metas do REVIMAR, comentou que a meta “Consolidar
530 o Programa de Monitoramento de Ecossistemas de Espécies Marinhas (MONITORA)”, criada pelo
531 ICMBio, tem como aferição a ampliação de 32 para 40 Unidades de Conservação, com ao menos 1
532 componente do Programa MONITORA em operação. A meta “Realizar um Novo Ciclo de Avaliação
533 do Estado de Conservação de Espécies Marinhas” tem como aferição avaliar 100% das Espécies
534 Marinhas do 1º Ciclo de Avaliação. A meta “Melhorar o Nível de Proteção das Espécies Ameaçadas
535 Marinhas” tem como aferição 50% das Espécies Ameaçadas Marinhas com Nível 3 de Proteção. Esse
536 nível consta da metodologia aplicada à Estratégia Nacional para Proteção de Espécies Ameaçadas.
537 As últimas 4 metas são: “Melhorar a Efetividade e Ampliar a Representatividade das Áreas Marítimas
538 Protegidas”, que tem como aferição o aumento de 70% para 95% das UCs Marinhas Federais com
539 índice de efetividade maior que 50. Essa é uma metodologia chamada “SAMGE (Sistema de
540 Avaliação e Monitoramento da Gestão da Efetividade)” de Áreas Protegidas. É um Sistema elaborado
541 pelo ICMBio, que também está sendo passado para algumas unidades estaduais; a outra meta é
542 “Aumentar o Nível de Implementação da Estratégia Nacional para Espécies Exóticas Invasoras”, que
543 é um outro problema com relação aos oceanos e rios, sendo que a água de lastro é uma das fontes
544 de disseminação delas. A aferição dessa meta é ter pelo menos 40% das Ações do Plano Nacional de
545 Espécies Exóticas Invasoras com algum nível de implementação; outra meta é “Consolidar a
546 Estratégia de Monitoramento e Fiscalização de Pesca”. A aferição é dada por pelo menos 65 ações
547 ou operações de monitoramento e fiscalização de pesca, no nível do IBAMA e do ICMBio, que são
548 hoje entidades vinculadas ao MMA; e como última meta do REVIMAR, “Identificar e Promover Ações
549 de Combate ao Lixo no Mar, no Âmbito das Áreas Marinhas Protegidas”. Estão previstas no mínimo

550 4 ações no Plano Nacional de Combate ao Lixo no Mar, com algum nível de implementação, em
551 Unidades de Conservação Marinhas Federais. Alguns destaques: em 2019, houve a definição de
552 requisitos de Gestão de Sistemas de Dados de Monitoramento da Biodiversidade do Programa
553 MONITORA; e a formação de monitores para o monitoramento participativo da pesca artesanal em
554 Unidades de Conservação, com o monitoramento de aves migratórias. Em 2020, foram realizadas
555 ações de monitoramento de aves marinhas, mamíferos marinhos, caranguejos, pesca, fauna recifal,
556 entre outros grupos de organismos. Quanto às espécies exóticas invasoras, 35% das ações previstas
557 estão em execução, conforme o planejado. Ainda como destaque, a consolidação da metodologia
558 do SAMGE, para a avaliação das Unidades Marinhas Federais. O referido Sistema é aplicado em ciclos
559 anuais nas Unidades de Conservação e baseia-se no preenchimento de um painel de gestão de
560 especialização dos dados nas Unidades Marinhas Federais avaliadas. Em 2017, 18 UCs foram
561 avaliadas; em 2018, 28 unidades; e em 2019, 30 UCs. Também como destaque, a cooperação do
562 IBAMA e do ICMBio com a PF e com Grupamentos Ambientais Estaduais, em diferentes ações
563 marinhas para o combate à pesca ilegal e irregular. Alguns exemplos: defeso do caranguejo, na
564 Paraíba; e o defeso do camarão, no Paraná. Enfim, essa é uma articulação feita não só com os
565 Núcleos Especiais de Polícia Marítima (NEPOLM), da PF, mas também com a contribuição da MB e
566 de outras Forças Estaduais, em combate à pesca ilegal, que vem acabando com os nossos estoques
567 pesqueiros. Os últimos destaques são com relação às publicações. Em 2019: o MMA lançou o Plano
568 Nacional de Combate ao Lixo no Mar; e o ICMBio publicou a Estratégia Integrada de Monitoramento
569 Marinho e Costeiro e o Guia de Orientações para o Manejo de Espécies Exóticas Invasoras em
570 Unidades de Conservação Federais. Em 2020, houve a criação do Fundo Marinho e o aporte do saldo
571 de recursos do Projeto GEF (*Global Environment Facility*) Mar 1. Cerca de 8,5 milhões de dólares foi
572 aplicado nesse Fundo Marinho, sob a gestão do Fundo Brasileiro para a Biodiversidade (FUNBIO).
573 Agora está sendo planejado, com várias parcerias, o Projeto GEF Mar 2, que tem uma previsão de
574 aporte de 14,5 milhões de dólares, onde se espera habilitar e qualificar a Fundação de Estudos do
575 Mar (FEMAR) para atuar como agência executora. O GEF Mar 2 é um Programa que visa à saúde e à
576 integridade dos ecossistemas costeiros e marinhos do Brasil. É um tema bem atual, que envolve a
577 MB, por meio do EMA e da SECIRM, o ICMBio, o MCTI e a Secretaria de Aquicultura e Pesca, do
578 MAPA. O GEF Mar 2 terá duração até 2026 e, em função da pandemia, deve haver uma postergação
579 tanto do início, como da finalização do projeto. Os recursos provêm do Fundo Mundial para o Meio
580 Ambiente, do GEF, cuja agência implementadora é o Banco Mundial. A semelhança que tem para o
581 GEF Mar 1 é a continuidade das ações que já são apoiadas (mesmas UCs). A diferença é quanto ao
582 foco no aumento da efetividade das Unidades de Conservação Marinhas e na Economia Azul, que é

583 um tema novo, onde a CIRM é o fórum adequado e positivo para essa discussão. Os componentes
584 do GEF Mar 2 são: 1 - A gestão propriamente dita do Sistema de Áreas Marinhas Costeiras e
585 Protegidas; 2 - O Foco na Economia Azul; 2.1 - Criação de um Ambiente Propício à Economia Azul,
586 com a proposição de políticas, estratégias, modelos de gestão, estabelecimento de parcerias; 2.2 -
587 Promoção da Inovação Tecnológica, com o uso de ferramentas e de sistemas, como por exemplo, o
588 SisGAAz, apresentado pelo Almirante ILQUES; e 3 - Conhecimento, Conscientização e Capacitação,
589 que são, também, muito importantes. O Brasil é o país que tem, em termos percentuais, maior
590 proteção da sua Área Marinha - 26,4% da Amazônia Azul estão em Áreas Protegidas. As Áreas de
591 Proteção criadas em 2018 nos Arquipélagos de São Pedro e São Paulo e em Trindade e Martim Vaz
592 foram frutos de uma parceria entre o MMA e a MB, conciliando a questão da soberania nacional
593 com a conservação da biodiversidade. Devido à pandemia, o GEF prorrogou a entrega dos
594 documentos de julho para dezembro de 2020. Finalmente, cabe lembrar o início da Década do
595 Oceano. O Coordenador apresentou o seguinte comentário: considero importantes as questões
596 relacionadas à soberania. Tradicionalmente, a sobreposição de ordenamentos jurídicos, como
597 tratados e acordos, vão fortalecendo o conceito de que determinadas áreas são de um determinado
598 país. Os oceanos são áreas que estão, paulatinamente, recebendo sobreposição de ordenamentos
599 jurídicos. Por isso foi fundamental essa coordenação com o MMA, no que se refere às UC que foram
600 criadas no Arquipélago de São Pedro e São Paulo e em Trindade e Martim Vaz, pois a sobreposição
601 de ordenamentos jurídicos nacionais fortalece, sobretudo em São Pedro e São Paulo, o
602 entendimento de que a soberania naquela área marítima é do Brasil. A questão da soberania tem
603 vertentes muito variadas. A proteção ambiental está inserida, no meu entendimento, nessa questão.
604 Temos sim que preservar, porque não há outra forma de cuidarmos do que é nosso, porque os
605 oceanos são interconectados. Se não preservarmos São Pedro e São Paulo, por exemplo, de uma
606 pesca predatória, vamos ficar sem peixe. Outro aspecto destaca a importância do MJSP e da PF: por
607 que a MB, com as suas atribuições, está sentindo a necessidade de ampliar a capacidade de
608 implementação da lei? Porque o lixo no mar está afetando a segurança da navegação. Embarcações
609 estão ficando à deriva, em função do lixo que entra no sistema de propulsão ou no leme, dificultando
610 o governo. No caso de um barco pesqueiro ser abalroado por um navio mercante, além dos danos
611 em relação à vida humana, poderá haver a interdição de um canal de navegação, o que pode vir a
612 comprometer muito a economia de determinadas áreas do Brasil. Essa barbaridade não pode
613 continuar. O LARS GRAEL aponta que, em algumas regiões, as embarcações pesqueiras não
614 conseguem ultrapassar os vórtices de lixo. Dessa forma, o lixo no mar está afetando a segurança da
615 navegação e a salvaguarda da vida humana no mar, que são atribuições da Autoridade Marítima.

616 Por isso que esse Plano Nacional de Combate ao Lixo no Mar está sendo cada vez mais trazido para
617 dentro da MB, para cerrar fileiras com o MMA e trazermos junto a Polícia Federal, os Fuzileiros
618 Navais, enfim, o que for necessário para a implementação da lei. Em seguida, o Brigadeiro CAMERINI
619 acrescentou que o MMA está fazendo algo parecido com o Livro Branco da Defesa, que seria o Livro
620 Branco da Biodiversidade, um documento que demonstrará que o Brasil cuida do meio ambiente e
621 que tem soberania sobre todo esse patrimônio genético e sobre essa biodiversidade de que tanto
622 se fala, principalmente no tocante às patentes. O Coordenador agradeceu a apresentação do MMA
623 e abriu a palavra para comentários. Não havendo considerações adicionais, passou a palavra à
624 senhora ELIELMA RIBEIRO BORCEM, para considerações a respeito da “Aquicultura e Pesca -
625 AQUIPESCA”, Ação coordenada pelo Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA).

626 **4.2 - Aquicultura e Pesca - AQUIPESCA**

627 A Senhora ELIELMA inicialmente agradeceu a oportunidade de estar representando o MAPA na
628 CIRM, que considera um fórum estratégico importantíssimo para o desenvolvimento das atividades
629 relacionadas à pesca. Em seguida, apresentou o seguinte relato: a Ação AQUIPESCA foi totalmente
630 reformulada em 2020, em relação ao que existia no IX PSRM. O MAPA participou ativamente da
631 elaboração do X PSRM e a AQUIPESCA tem como objetivo a elaboração e o desenvolvimento do
632 Plano de Desenvolvimento Sustentável da Aquicultura e Pesca. São 11 metas totalmente integradas
633 com as outras Ações, no âmbito do PSRM. Dentre essas metas, busca-se fortalecer as ferramentas
634 de gestão já existentes, entre elas os Sistemas de Registro e Monitoramento da Secretaria de
635 Aquicultura e Pesca e o link profissional dos pescadores e aquicultores, que busca fortalecer a
636 regularização da atividade pesqueira e aquícola, por meio dos regramentos existentes. No tocante à
637 integração com as outras Ações, a Ação AQUIPESCA também se preocupa e tem atuação direta no
638 combate ao lixo no mar e à pesca ilegal, aspectos importantíssimos relacionados à Política Marítima
639 Nacional. O MAPA tem uma grande preocupação com as espécies ameaçadas de extinção de
640 interesse para a pesca, atuando em integração com o MMA. Alguns acordos de cooperação com o
641 MMA e ICMBio estão sendo negociados, de forma que esse conjunto de atividades possa trazer
642 efetividade à Ação AQUIPESCA. O Coordenador ressaltou a importância da AQUIPESCA,
643 acrescentando que há uma dívida social histórica com os pescadores. Acrescentou que o
644 enfretamento das modernas flotilhas de pesca, com leis laborais muito agressivas, demanda cada
645 vez mais um maior empenho para proteger o nosso pessoal do envolvimento com drogas, com
646 contrabando, alcoolismo etc. Concluiu dizendo que os pescadores precisam ter uma vida digna. O
647 Almirante CAMPOS trouxe à pauta o Programa *Glo Litter Partnerships (GLP)*, da Organização
648 Marítima Internacional (IMO), para combate ao lixo no mar, informando que a MB está participando,

649 que o MMA apoiará essa iniciativa da IMO e que seria interessante que o MAPA participasse, tendo
650 em vista a relevância da participação das comunidades de pescadores nesse Programa, cujo foco
651 principal é a retirada de resíduos plásticos dos oceanos. A Senhora ELIELMA disse que há interesse
652 do MAPA em participar e que os contatos já estão sendo feitos com o MMA e com a MB nesse
653 sentido. Em seguida, o Coordenador agradeceu à Senhora ELIELMA e abriu a palavra para
654 comentários. Não havendo considerações adicionais, passou a palavra ao Senhor MARCELO
655 MORALES, para considerações a respeito das seguintes ações coordenadas pelo Ministério da
656 Ciência, Tecnologia e Inovações: Biotecnologia Marinha - BIOMAR e ODS 14 - Vida na Água.

657 **4.3 - Biotecnologia Marinha - BIOMAR e ODS 14 - Vida na Água**

658 O Senhor MARCELO MORALES apresentou o seguinte relato: informo que a proposta de criação do
659 Centro de Síntese em Assuntos Oceânicos, citada na última reunião da CIRM, está em articulação
660 com outras instituições parceiras. Na concepção, esse grupo de síntese está previsto para ser ativado
661 em 2021. Eu gostaria de ressaltar que o Centro de Síntese será formado por um grupo de
662 especialistas que se debruçará sobre o conhecimento já existente na área de C&T para gerar novo
663 conhecimento a partir do que já existe. Esse é um gargalo existente, pois há muitas informações,
664 mas não há uma atenção especial a esses assuntos já existentes, para extração das informações
665 relevantes que eles podem nos trazer. Então, é muito importante essa etapa preparatória, para que
666 se tenham os especialistas discutindo quais são os temas importantes, que serão foco dessa extração.
667 Isso está sendo tratado da mesma forma como foi feito com o Centro de Síntese da Biodiversidade,
668 que já está instalado. Assim que esse centro estiver melhor estruturado, será relatado na CIRM. Em
669 relação ao X PSRM, o MCTI contribuiu com a atualização do documento, na coordenação das Ações
670 da Biotecnologia Marinha e do Grupo Técnico ODS-14. Está sendo programada uma chamada pública
671 em Biotecnologia Marinha, para 2021, e gostaria de convidar outros Ministérios a participar, para
672 que a chamada seja lançada com maior robustez. É importante ter recursos não só do MCTI, mas
673 também de outros Ministérios. Já estamos fazendo gestões junto às Fundações de Amparo à
674 Pesquisa dos Estados e a chamada pública seria feita através do CNPq, com projetos que seriam
675 selecionados para essa área. Alguns projetos já foram selecionados na chamada pública que se
676 encerra em agosto, para o Programa “Ciência no Mar”. Lá atrás, quando houve o derramamento de
677 óleo, foram selecionados projetos de pesquisa dos Institutos Nacionais de Ciência e Tecnologia e
678 projetos ecológicos de longa duração. Foram apresentados os “marcos zero” desses projetos e vários
679 deles têm a Biotecnologia embutida. Em 21 de agosto, teremos os projetos selecionados no
680 Programa “Ciência no Mar”. Vários deles também dentro da Biotecnologia, com recursos aportados
681 pelo MCTI, na ordem de 4 milhões de reais. Em seguida, o Coordenador acrescentou que o

682 importante é haver consciência que os oceanos são a última fronteira, que cada vez mais o
683 conhecimento científico e a presença brasileira nas nossas áreas de interesse são fundamentais. A
684 senhora NÍNIVE AGUIAR, do MS, perguntou qual era o nível tecnológico dos projetos citados pelo
685 representante do MCTI e o que se pretende colocar no próximo edital mencionado. O Senhor
686 MARCELO MORALES respondeu que o edital do Programa “Ciência no Mar” está relacionado ao
687 desastre ambiental decorrente do derramamento de óleo ocorrido no ano passado. Ele já foi lançado
688 e os projetos estão sendo recebidos até 21 de agosto. A chamada pública de Biotecnologia Marinha
689 está em fase de elaboração junto com outros parceiros. Então, a partir do momento em que vários
690 parceiros se agreguem a essa iniciativa, vários aspectos da Biotecnologia podem ser abordados.
691 Seria muito importante ter a participação do MS, porque tem vários aspectos de interesse da saúde
692 que poderiam ser abordados em áreas específicas, em linhas específicas que o MS pudesse
693 contribuir. A Senhora NÍNIVE AGUIAR perguntou se esse último edital era só para pesquisa. O Senhor
694 MARCELO MORALES respondeu que, no momento, sim, mas caso o MS queira aportar recursos para
695 uma linha específica, poderia haver uma ampliação. Citou, como exemplo, o edital feito para o
696 Coronavírus, com a participação do MCTI e do MS. Nesse caso, os recursos para as linhas de pesquisa
697 científica pura, como vacinas, desenvolvimento de metodologias diagnóstico e reposicionamento de
698 fármacos, foram aportados pelo MCTI. Para atender aos interesses do MS, foram colocadas outras
699 linhas específicas, com o aporte de recursos do MS. Ou seja, é possível numa mesma chamada ter
700 aspectos diferentes. Dessa forma, será muito bem-vindo o aporte de recursos pelo MS. A Senhora
701 NÍNIVE AGUIAR informou que verificará essa possibilidade junto ao seu Ministério e dará um retorno
702 ao MCTI, oportunamente. O Coordenador agradeceu ao Senhor MARCELO MORALES e à Senhora
703 NÍNIVE AGUIAR e abriu a palavra para comentários. Não havendo outros comentários, o
704 Coordenador passou a palavra ao Senhor ALEXANDRE VIDIGAL DE OLIVEIRA, para comentários sobre
705 a Avaliação da Potencialidade Mineral da Plataforma Continental Jurídica Brasileira - REMPLAC, ação
706 coordenada pelo MME.

707 **4.4 - Avaliação da Potencialidade Mineral da Plataforma Continental Jurídica Brasileira - REMPLAC**

708 O Senhor ALEXANDRE VIDIGAL informou que o MME tem o compromisso com a Ação REMPLAC, que
709 objetiva conhecer as potencialidades e os recursos minerais marinhos da Amazônia Azul, obtendo
710 informações para o estabelecimento de políticas estratégicas governamentais, considerando os
711 aspectos qualitativo e quantitativo do potencial mineral e os levantamentos técnicos. Em seguida,
712 apresentou o seguinte relato: o desenvolvimento dessa Ação possibilitará que o País adquira
713 conhecimento científico tecnológico nas áreas de prospecção, de exploração em áreas submersas,
714 contribuindo para a sustentabilidade da mineração e dos recursos existentes no solo, subsolo e no

715 substrato marinho. Deve também quantificar o potencial de alguns bens minerais específicos para
716 atender as demandas do País. É importante mencionar que, recentemente, foi apresentado o Plano
717 de Mineração e Desenvolvimento, que estabelece um Programa de Metas e Ações até 2022, com 10
718 planos e 108 metas integrantes, cujo objetivo principal é definir a agenda do Governo quanto à
719 mineração. Em outras palavras, objetiva crescer quantitativa e qualitativamente, ou seja, visa ao
720 crescimento da mineração com responsabilidade, com sustentabilidade. E, evidentemente, o
721 REMPLAC está inserido neste contexto, com ações específicas que serão trabalhadas para o
722 desenvolvimento do conhecimento das potencialidades minerais marítimas e para apresentar uma
723 abordagem quanto ao que foi feito até agora, considerando as recentes informações introduzidas
724 no X PSRM. Em continuidade, convidou para fazer uma exposição o Diretor da área de geologia do
725 MME, o Senhor JOSÉ LUIZ UBALDINO DE LIMA, que tem acompanhado mais de perto a Ação junto
726 à CIRM. O Senhor UBALDINO apresentou o seguinte relato: não houve reunião ordinária do
727 REMPLAC desde a última sessão da CIRM. Entretanto, houve um intenso trabalho no tocante à
728 reestruturação da área de geologia marinha da CPRM. Essa área migrou do setor de geologia para
729 subordinação direta à presidência, adquirindo um status maior, dada a sua importância para a
730 empresa. Com a migração e reestruturação, houve um replanejamento das atividades, com uma
731 nova equipe, da qual estão participando desta reunião o Senhor ESTEVES PEDRO COLNAGO,
732 presidente da CPRM, o Senhor NOEVALDO ARAUJO TEIXEIRA, que está à frente da Geologia Marinha,
733 e os Senhores EUGÊNIO PIRES FRAZÃO e CLAUDIA MARIA REZENDE DE SOUZA, que atuam como
734 coordenadores. A equipe fez uma análise crítica dos diversos projetos em andamento e algumas
735 conclusões foram obtidas. Essa reestruturação aconteceu em abril passado e, em decorrência dela,
736 alguns novos objetivos foram inseridos no X PSRM. Diante da incorporação da ERG à extensão da
737 Plataforma Continental Brasileira, a referida área passou a ser considerada no REMPLAC. Então, o X
738 PSRM já considera a ERG nas metas do REMPLAC. No IX PSRM, havia 3 projetos: “Granulados
739 Marinhos”, na costa Nordeste; o Projeto “Diamantes”, na costa da Bahia; e o Projeto “Fosforita”, na
740 região Sul. Esses projetos, que já são executados há vários anos, foram reavaliados. A equipe decidiu
741 que esses projetos precisam ser entregues e finalizados. Portanto, eles devem ser concluídos no ano
742 corrente e se houver necessidade de algum específico continuar, isso será avaliado até o final deste
743 ano. Atualmente, estão sendo planejados novos trabalhos, com horizonte de entrega até o final do
744 X PSRM, que é em 2023. Indo um pouco mais no detalhe dos projetos em avaliação, o Projeto
745 “Fosforita” é importante, pois importamos cerca de 40% a 50% do fosfato que o Brasil necessita. As
746 áreas em terra para a produção de fosfato são restritas. Então, a exploração do fosfato no mar é uma
747 alternativa viável. Foram feitos levantamentos sísmicos, batimétricos e foram coletadas uma série

748 de amostras e tudo foi registrado em mapas. Na última comissão do “Vital de Oliveira”, em fevereiro
749 deste ano, foram coletadas amostras que vão subsidiar as futuras ações relacionadas a esse projeto.
750 No tocante ao Projeto “Diamantes”, que atua junto à foz do Rio Jequitinhonha e à foz do Rio Pardo,
751 foram feitos vários levantamentos batimétricos em cerca de 1.500 km². Levantamentos sísmicos,
752 que permitiram estabelecer quais os locais que têm maior potencialidade para a ocorrência de
753 diamantes. Além disso, foram gerados diversos mapas sedimentológicos, de espessura de
754 sedimentos e do substrato, que servirão de subsídios para avaliação pela equipe. O custo para coleta
755 mais específica de amostras é um pouco alto, na ordem de 7 milhões de reais. Em função disso, a
756 decisão deverá ser pelo encerramento do projeto e publicação de todos os dados obtidos no
757 repositório de geologia da CPRM, disponível para o público. O Projeto “Granulados Marinhos” é um
758 projeto de águas rasas, que prevê a prospecção e exploração de agregados marinhos na Plataforma
759 Continental Brasileira. Toda a costa Nordeste foi levantada, com mais de 27.000 km² de batimetria,
760 5.000 km de laser, sendo coletadas 1.500 amostras. As informações obtidas desde 2004 foram
761 consolidadas em mapas e informes, a partir de 2018. Os agregados marinhos são constituídos de
762 minerais ou bioclastos de origem orgânica, tipo algas calcáreas. Todos esses materiais estão
763 mapeados e a equipe está avaliando esse projeto, que também será entregue até o final deste ano.
764 Pode ser que esse projeto seja transformado em um projeto de erosão costeira ou de saneamento.
765 Essa discussão será levada futuramente ao âmbito da CIRM. Em relação ao projeto de águas
766 profundas, o Projeto da ERG, vários trabalhos foram desenvolvidos desde 2009, há um contrato com
767 a ISBA em processo de denúncia. É uma área de importância mineral estratégica, porque tem
768 elementos terras raras, cobalto, outros minerais de interesse nacional, além do interesse de
769 soberania. Assim, todos os trabalhos que a CPRM puder fazer para fortalecer a proposta de
770 incorporação da ERG à extensão da Plataforma Continental Brasileira serão feitos. Há mais um
771 projeto de prospecção em águas profundas, que não faz parte do REMPLAC, para avaliação da
772 potencialidade mineral da Cordilheira Mesoatlântica, na Área, que será tratado oportunamente. Ele
773 foi colocado no X PSRM e será avaliado e apresentado futuramente à CIRM, considerando-se a
774 possibilidade de um futuro requerimento à ISBA. No tocante às ações propostas no IX PSRM,
775 estamos com cerca de 60% cumpridas no geral e a expectativa é atingir perto de 100% até o final
776 deste ano. Talvez não se consiga atingir a meta quanto à estruturação da base de dados, que terá
777 continuidade no X PSRM. O Senhor ALEXANDRE VIDIGAL acrescentou que o Programa Mineração e
778 Desenvolvimento não foi lançado ainda, estando na fase de apresentação, sendo apresentado ao
779 Presidente da República na sexta-feira passada. Ele deve ser lançado em meados de agosto, quando
780 o País passará a ter uma agenda clara e definitiva de ações e metas para o Setor Mineral. Esclareceu,

781 também, que esta foi a primeira vez que técnicos da CPRM, diretamente envolvidos com o aspecto
782 técnico-operacional da atividade minerária, principalmente quanto ao conhecimento geológico,
783 estão presentes em uma sessão da CIRM. E essa será uma iniciativa que será adotada daqui por
784 diante. O MME será representado pela Secretaria Nacional de Geologia e Mineração e pelo corpo
785 técnico que integra a CPRM. O Coordenador agradeceu ao Senhor ALEXANDRE VIDIGAL e abriu a
786 palavra para comentários sobre o assunto. O Almirante CAMPOS informou que o Programa “PRO
787 AMAZÔNIA AZUL” é um programa que visa à Oceanografia e que um dos segmentos da Oceanografia
788 é a Geologia Marinha. Então, o “PRO AMAZÔNIA AZUL” se alinha muito com a apresentação feita
789 pelo MME. Não havendo comentários, o Coordenador passou a palavra ao Conselheiro BENHUR
790 VIANA para considerações a respeito da Prospecção e Exploração de Recursos Minerais da Área
791 Internacional do Atlântico Sul e Equatorial - PROAREA, ação coordenada pelo MRE.

792 **4.5 - Prospecção e Exploração de Recursos Minerais da Área Internacional do Atlântico Sul e** 793 **Equatorial - PROAREA**

794 O Conselheiro BENHUR VIANA apresentou o seguinte relato: o Professor RODRIGO MORE continua
795 nas atividades relacionadas à sua candidatura ao Tribunal Internacional do Direito do Mar. A eleição
796 aconteceria em junho deste ano, mas foram adiadas, em razão da pandemia, para o período de 24
797 a 28 de agosto. A Divisão do Mar do Itamaraty tem trabalhado com muito afinco na campanha do
798 Professor RODRIGO MORE. Não é uma campanha fácil. Há quatro candidatos e apenas duas vagas e
799 uma candidata é vista como representante do grupo sub-regional caribenho. O tribunal tem quatro
800 vagas reservadas para o grupo latino-americano e tradicionalmente uma dessas vagas é ocupada
801 por um juiz do grupo sub-regional caribenho. Em 2020, os mandatos dos juízes de Trinidad Tobago
802 e da Argentina terminam e uma representante da Jamaica, candidata natural da região, é muito bem
803 qualificada. Dessa forma, a disputa, na prática, será para uma vaga, com três candidaturas. Muito
804 trabalho tem sido realizado, com dezenas de votos trocados. Todas as Embaixadas têm se
805 empenhado em conseguir votos para o Professor RODRIGO MORE, que tem viajado pelo mundo em
806 campanha, já tendo visitado 76 países. Ele estava em viagem pela África, com o apoio das 26
807 Embaixadas do Brasil, mas teve que retornar ao País em função da pandemia. Foram conseguidos
808 um pouco mais de uma dúzia de apoios unilaterais e o endosso da comunidade dos países de língua
809 portuguesa. Essa atividade tem tomado muito tempo da Divisão do Mar, que é composta por apenas
810 2 Diplomatas. Após a eleição, a Divisão do Mar terá mais tempo para se dedicar a outros temas. Com
811 relação aos requerimentos da revisão parcial das margens equatorial e oriental-meridional da
812 Plataforma Continental Brasileira, no início deste ano, uma Subcomissão da Comissão de Limites da
813 Plataforma Continental da ONU (CLPC) analisou o requerimento de revisão parcial da margem

814 equatorial, durante a sua 52ª Sessão. É importante destacar que a Subcomissão observou que o
815 pleito brasileiro atende ao teste de aptidão para extensão da Plataforma Continental, no que tange
816 ao espaço geográfico da margem equatorial. A análise restante pela Subcomissão deveria acontecer
817 nos meses de julho e agosto, mas a Divisão de Direito do Mar e Assuntos Oceânicos da ONU
818 informou que a 53ª Sessão da CLPC foi postergada em razão da pandemia. O mandato do Brasil no
819 Conselho da Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos se encerra este ano. A reunião e a
820 Assembleia desse Conselho aconteceria em julho, em Kingston, mas em razão da pandemia foi
821 postergada para o período de 7 a 18 de outubro. Nessa ocasião, acontecerá a eleição dos 36 novos
822 membros da Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos, conforme o Artigo nº 161 da CNUDM.
823 O Brasil tem sido eleito recorrentemente para uma das vagas, desde a criação do Conselho e deve
824 apresentar candidatura, mais uma vez. Cabe ressaltar que esse Conselho atualmente discute e
825 negocia um código de exploração e aproveitamento econômico mineral na Área. Cabe citar que o
826 Brasil é devedor do Fundo Internacional dos Fundos Marinhos e do Tribunal Internacional do Direito
827 do Mar. Aproveitando a presença do representante do ME, gostaria de solicitar, apesar de, no
828 momento, haver uma dificuldade para o pagamento aos organismos internacionais, prioridade para
829 o pagamento dessas dívidas citadas. Com a permanência dessas dívidas, o Brasil corre o risco de
830 perder o direito de voto, como já ocorreu na ISBA (Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos).
831 Quanto ao contrato entre a ISBA e a CPRM, que já foi objeto de comentários em sessões da CIRM
832 passadas, no mês de julho o Itamaraty recebeu um pedido de informações do TCU a respeito das
833 atividades para assegurar a regularidade da execução do contrato firmado e a resposta está sendo
834 preparada. A resposta que está tramitando para aprovação deve dizer que o Itamaraty, durante as
835 reuniões do Comitê Executivo do PROAREA, exerce o papel de coordenador das reuniões, com o
836 apoio do pessoal da MB, e que não tem gestão administrativa sobre outros Ministérios envolvidos
837 no processo. Portanto, será informado ao TCU que não cabe ao MRE assegurar a execução desse
838 contrato firmado entre a CPRM e a ISBA. Também será colocado na resposta que durante as reuniões
839 do PROAREA, os representantes do MME e da CPRM sempre apresentaram as informações relativas
840 à execução do contrato, incluindo as dificuldades técnicas e logísticas para a execução desse
841 instrumento firmado com a ISBA. Esse instrumento foi o primeiro dessa natureza, assinado por
842 entidade brasileira. Apesar das questões relativas à plena execução do contrato entre a ISBA e a
843 CPRM, a apresentação de todos os trabalhos pela CPRM, posteriormente à assinatura do contrato
844 em 2015, e as atividades decorrentes feitas pela CPRM na área oceânica do Atlântico envolvida, na
845 ERG em particular, estão cumprindo o papel de manter a presença brasileira no espaço geográfico
846 que poderia vir a ser objeto de interesse de empresas ou de outros Estados, em regiões próximas a

847 nossa costa, num espaço que será reconhecido como extensão da Plataforma Continental Brasileira.
848 China, Coreia do Sul, Rússia, Japão, Reino Unido, França e Índia têm contratos assinados com a ISBA
849 em outros espaços geográficos do mundo. Apesar de questões relacionadas à execução do contrato,
850 primeiro dessa natureza, ele é muito positivo para os interesses do Brasil sob o ponto de vista da
851 soberania. Além disso, é importante mencionar que, tendo em vista o protocolo de dezembro de
852 2018, do requerimento de revisão parcial relativo à margem oriental-meridional, e o pedido de
853 reconhecimento desse espaço geográfico como extensão da Plataforma Continental Brasileira, é
854 importante reavaliar a manutenção desse contrato com a ISBA. Nesse ano de 2020, considerando
855 que o contrato assinado em novembro de 2015 prevê 3 fases e que agora está no final da fase 1,
856 pode-se dizer que seria o momento adequado para reavaliação do contrato. É importante lembrar
857 que a Resolução da CIRM nº 8, de 2013, decidiu aprovar o Plano de Trabalho de Exploração de
858 Crostas Ferromanganesíferas Ricas em Cobalto na ERG e apresentá-lo à ISBA. Tendo em vista que
859 houve uma decisão colegiada da CIRM de apresentar esse Plano de Trabalho e depois houve o
860 trâmite de uma exposição de motivos interministerial, que abarcou o MRE e o MME, que autorizou
861 o patrocínio do Estado Brasileiro à assinatura do contrato, acho importante que, havendo a decisão
862 do Governo brasileiro de extinguir o contrato, ou seja, retirar o patrocínio, que seja feito o caminho
863 reverso, ou seja, partir da CIRM a proposta para a extinção do contrato. A CPRM contratou os
864 especialistas RODRIGO MORE e KAISER que emitiram bons pareceres sobre o tema. O parecer do
865 RODRIGO MORE emite um curso de ação bem razoável. Cabe citar que a retirada do patrocínio
866 brasileiro não extingue o contrato, que continuará produzindo os seus efeitos jurídicos. A minha
867 proposta é que, inicialmente, os Ministérios envolvidos apresentem as suas posições formais no
868 mais alto nível, para que, neste segundo semestre de 2020, seja tomada uma decisão, muito
869 possivelmente a extinção do contrato. O Senhor ALEXANDRE VIDIGAL solicitou a palavra e informou
870 que esse assunto é do interesse direto do MME, que já definiu posição. O entendimento é que esse
871 contrato CPRM-ISBA deve ser denunciado. Na realidade, em 2015, a CPRM firmou esse contrato com
872 a ISBA, pois para que houvesse qualquer atividade na Área, era necessária autorização da ISBA. A
873 CPRM paga 60 mil dólares por ano para a ISBA. Esse contrato vinha se desenrolando normalmente,
874 porém, em 2018, surgiu o fato novo, que foi a submissão do Brasil na CLPC e essa submissão, por si
875 só, fez com que essa parte da extensão da Plataforma Continental Brasileira, onde está inserida a
876 ERG, deixasse de ser reconhecida como da Área, para ser reconhecida como área de jurisdição
877 brasileira, com efeitos de soberania. Então, desde dezembro de 2018, o Brasil passou a não
878 necessitar mais desse contrato com a ISBA. E mais do que isso, nós estamos hoje num ambiente de
879 flagrante conflito, de antagonismo, de incompatibilidade. Hoje estamos com ações na ERG na

880 condição de área de jurisdição nacional, cujas atividades de pesquisa e exploração estão sujeitas à
881 legislação brasileira, mas ao mesmo tempo há esse contrato vigente com a ISBA, que considera a
882 situação anterior da ERG pertencer à Área. Então, é necessário, sim, denunciar esse contrato e o
883 MME já enviou ao MRE parecer sobre isso, não só sobre o aspecto financeiro, dos 60 mil dólares
884 anuais que têm sido pagos, mais também ressaltando essa situação delicada e contraditória na qual
885 nos encontramos, de correr o risco de ter a postulação feita à CLPC em 2018 prejudicada. Ou nós
886 temos a ERG submetida à jurisdição nacional ou mantemos o contrato com a ISBA. Uma coisa ou
887 outra. Ressalto mais uma vez que o MME já se posicionou no sentido que esse contrato não se
888 justifica mais e precisa ser denunciado. E mais do que isso, o momento dessa denúncia é agora no
889 início de agosto. A denúncia precisa ocorrer noventa dias antes da Assembleia da ISBA que
890 acontecerá em outubro, ou seja, já estamos atrasados. O Senhor ALEXANDRE VIDIGAL informou que
891 o assunto está parado na Divisão do Mar do MRE e que é preciso ser tomada uma decisão urgente.
892 O Conselheiro BENHUR VIANA informou que o combinado foi que o MRE receberia a posição oficial
893 do MME, pelos canais competentes. Com isso, o Itamaraty também poderia se manifestar. O que foi
894 recebido pelo Itamaraty foi um pedido de consulta apenas. A Divisão do Mar não pode se manifestar
895 em nome no Ministério em questões dessa natureza. A decisão teria que ser levada ao Ministro para
896 se ter a posição do Itamaraty. A CPRM, como pessoa jurídica, firmou o contrato diretamente com a
897 ISBA. Ela própria poderia denunciar esse contrato, com base na argumentação do protocolo da
898 submissão da revisão parcial relativa à margem oriental-meridional. O MRE recebeu uma nota
899 técnica do MME, que não garante que seja a posição oficial do titular daquele Ministério. Sugiro que,
900 após os trâmites internos nos Ministérios, o assunto seja levado à CIRM, para que seja emitida uma
901 resolução similar à Resolução nº 8, de 2013, que autorize a denúncia do contrato. O Coordenador
902 interveio e disse que o problema já foi entendido e que falaria com o Ministro BENTO, do MME, e
903 com o Ministro ERNESTO, do MRE, sobre o assunto. Mencionou que está parecendo um problema
904 administrativo. Acrescentou que há um problema muito grande para ser resolvido e que este precisa
905 ser resolvido, pois o que está em jogo é 1 milhão de km². O Coordenador acrescentou: se for o caso,
906 será convocada uma reunião extraordinária. Como não temos força militar suficiente, temos que ir
907 pela área jurídica e temos que estar bem pautados. O assunto tem que estar bem sedimentado. Por
908 isso é importante o submarino com propulsão nuclear. Fazemos a parte jurídica e, se for o caso,
909 posicionamos um submarino lá. É importante nesse momento adotarmos esse *modus operandi*.
910 Então, assumirei pessoalmente essa tarefa, porque vejo que a dimensão disso é muito grande. Ainda
911 hoje, falarei com os Ministros BENTO e ERNESTO e com o Embaixador BRANDELLI sobre esse tema,
912 para sanar esse impasse com a maior brevidade possível, ainda mais que foi alertado aqui pelo

913 Senhor ALEXANDRE VIDIGAL, pelo Conselheiro BENHUR VIANA e pelo Almirante ROCHA MARTINS
914 sobre essa exiguidade de tempo. Não podemos passar essa herança ruim para os nossos sucessores.
915 Em seguida, o Coordenador passou a palavra à Professora CLEUZA MARIA SOBRAL DIAS, para
916 considerações a respeito da Formação de Recursos Humanos em Ciências do Mar (PPG-Mar), ação
917 coordenada pelo MEC.

918 **4.6 - Formação de Recursos Humanos em Ciências do Mar - PPG-Mar**

919 Inicialmente, a Professora CLEUZA DIAS informou que o Plano de Trabalho 2020 do PPG-Mar tem
920 oito metas, mas que destacaria apenas os assuntos relevantes. Com relação às publicações,
921 destacou: a continuidade da distribuição dos 2.000 exemplares da obra “Introdução às Ciências do
922 Mar”, organizada pelos Professores JORGE CASTELO e LUIZ CARLOS KRUG; a prontificação do “Guia
923 de Empresas Juniores de Ciências do Mar”, com 1.000 exemplares; a publicação da obra
924 “Fundamentos de Biotecnologia Marinha”, coordenada pelo Professor FABIANO, da UFRJ, com
925 previsão de impressão de 1.000 exemplares, no início de agosto; a possibilidade de conclusão, em
926 setembro, da obra “Fronteira do Conhecimento de Ciências do Mar”, organizada pelo Professor
927 JORGE CASTELO, da FURG; a prontificação do “Catálogo de Embarcações e Artes de Pesca do Brasil”,
928 organizado pelo Professor Doutor VANILDO DE OLIVEIRA, da UFRPE, com a impressão de 1.500
929 exemplares em novembro; a previsão de conclusão da obra “Maricultura”, organizada pelos
930 Professores WILSON BRITO e LUIZ SAMPAIO, da FURG, com a possibilidade de impressão em duas
931 etapas até o final do ano; e o início da elaboração da publicação “Introdução à Oceanografia Física”,
932 do Professor CARLOS LENTI, da UFBA. A Professora CLEUZA informou que o portal de Ciências do
933 Mar está sendo atualizado, com informações de cursos, dissertações e eventos na área de Ciências
934 do Mar. Acrescentou que o Repositório de Teses e Dissertações de Ciências do Mar (REPOMAR)
935 também tem sido atualizado, totalizando 7.461 teses e dissertações. Ressaltou que diversas
936 atividades vêm sendo realizadas pelo Grupo de Trabalho (GT) de Empreendedorismo, um GT novo
937 dentro do PPG-Mar, com a realização, este ano, de algumas atividades on-line, como a “Que onda é
938 essa”, evento ocorrido em 29 e 30 de junho, com 180 participantes e o “Festival motriz - um oceano
939 colaborativo”, ocorrido em 20 de maio, com 200 participantes. Em sequência, a Professora CLEUZA
940 fez os seguintes comentários sobre os Laboratórios de Ensino Flutuantes (LEF), quatro projetos de
941 embarcações sob responsabilidade do MEC, com a coordenação da FURG: o objetivo é ter os quatro
942 navios entregues até o final do ano. Atualmente, a situação das embarcações é a seguinte: o
943 “Ciências do Mar I”, sob a responsabilidade da FURG e o “Ciências do Mar II”, sob a responsabilidade
944 da UFMA, estão sem atividade, devido à pandemia; o “Ciências do Mar III” já foi entregue à UFF e
945 está em processo de legalização junto à CPRJ; o “Ciências do Mar IV” ainda está no Estaleiro Inace,

946 em fase final de construção e de instalação dos equipamentos científicos e de navegação, com
947 previsão de prontificação e entrega à UFRPE no final do ano. Os LEF são um marco para as Ciências
948 do Mar do Brasil e um marco para a formação dos recursos humanos nessa área, importantes para
949 a formação embarcada dos estudantes que fazem os cursos relacionados às Ciências do Mar e para
950 as pesquisas, através da coleta de diversos materiais de interesse. Ainda falta a cerimônia de
951 incorporação do “Ciências do Mar III”, que já foi entregue à UFF, mas não foi inaugurado devido à
952 pandemia. Espera-se contar com a presença de representantes da CIRM nessa cerimônia, pois o
953 colegiado foi fundamental para a aquisição e construção dessas embarcações. O Coordenador abriu
954 a palavra para comentários e, não havendo manifestação, passou a palavra ao Secretário, para tratar
955 das demais ações do PSRM, coordenadas pela MB.

956 **4.7 - Pesquisas Científicas nas Ilhas Oceânicas - PROTRINDADE e PROARQUIPELAGO; Sistema**
957 **Brasileiro de Observação dos Oceanos e Estudos do Clima - GOOS-Brasil; Planejamento Espacial**
958 **Marinho - PEM; e Programa de Mentalidade Marítima - PROMAR.**

959 O Secretário apresentou os seguintes relatos:

960 **Pesquisas Científicas nas Ilhas Oceânicas – PROARQUIPÉLAGO e PROTRINDADE**

961 As atividades de pesquisa no Arquipélago de São Pedro e São Paulo e na Ilha da Trindade foram
962 suspensas no mês de março, como medida de prevenção à disseminação do novo Coronavírus. As
963 expedições científicas desenvolvidas no âmbito de ambos os Programas (PROARQUIPELAGO e
964 PROTRINDADE), em apoio a 43 diferentes projetos de pesquisa, serão restabelecidas tão logo haja
965 relaxamento, por parte das autoridades sanitárias, das medidas de isolamento hoje em vigor. O sinal
966 de internet, tanto no ASPSP como na Ilha da Trindade, permanece indisponível, fruto de dificuldade
967 operacional por parte da TELEBRAS, empresa vencedora do último certame promovido no âmbito
968 do GESAC (Programa Governo Eletrônico - Serviço de Apoio ao Cidadão), coordenado pelo MCTI,
969 conforme informado na Sessão anterior. Não havendo perspectiva para solução do problema por
970 parte da TELEBRAS, a SECIRM celebrou contrato com a empresa KVH, de origem americana, para
971 restabelecer o sinal de internet no ASPSP. A referida empresa instalará o respectivo sistema, que já
972 se encontra disponível na Base Naval de Natal, durante a próxima Comissão de Apoio à Estação
973 Científica do ASPSP, que ainda não tem data definida para ocorrer. Uma vez constatada a eficiência
974 do sistema, será analisada a possibilidade de replicação na Ilha da Trindade. Sobre o esforço de
975 implantação de uma Estação Científica em Fernando de Noronha / Capitania dos Portos, o respectivo
976 Projeto foi oficialmente apresentado às autoridades envolvidas no processo de aprovação, quais
977 sejam: Governo do Estado de Pernambuco, Instituto Chico Mendes de Conservação da
978 Biodiversidade (ICMBio) e Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). Está sendo

979 aguardada a resposta final para que seja avaliada a exequibilidade do projeto. Ainda não há, no
980 entanto, cronograma estabelecido para o início da construção propriamente dita, haja vista a
981 indisponibilidade de recursos para tal.

982 **Sistema Brasileiro de Observação dos Oceanos e Estudos do Clima (GOOS-Brasil)**

983 Formado por redes de boias, marégrafos, ondógrafos e projetos de pesquisa, o Sistema GOOS-Brasil
984 coleta dados oceanográficos e climatológicos no Atlântico Sul e Tropical e os disponibiliza no site
985 www.goosbrasil.org à comunidade científica, para estudos, pesquisas e subsídios eventuais a
986 projetos na área da Amazônia Azul. A seguir, abordarei, de forma sintética, as atividades
987 desenvolvidas recentemente ou com previsão de serem realizadas no âmbito do referido Sistema.

988 **Programa Nacional de Boias (PNBOIA)**

989 O PNBOIA é constituído por uma rede de boias fixas e de deriva ao longo da plataforma continental
990 e em águas profundas do Oceano Atlântico Sul e Tropical, sendo fundamental para a validação de
991 avisos de mau tempo e para outras atividades do Serviço Meteorológico Marinho. Das 10 boias fixas,
992 hoje só há uma na água, que está inoperante. Todas as outras foram retiradas. Essa situação já vem
993 se prolongando há algum tempo e muitas delas sofreram atos de vandalismo. A falta de recursos
994 tem limitado a reposição dessas boias. Para este ano, está previsto restabelecer a boia de Itaguaí (RJ)
995 e lançar uma boia em Niterói.

996 **REMO - Rede de Modelagem e Observação Oceanográfica**

997 O projeto vem de uma parceria da PETROBRAS com o CHM para desenvolvimento de uma boia
998 nacional. Está previsto o lançamento, ainda em outubro deste ano, de um par de boias na Baía de
999 Campos. Esse par é composto pela boia AXYS, importada, e pela boia BMO, nacional. Elas serão
1000 testadas e haverá a comparação dos dados obtidos, para se avaliar a possibilidade da substituição
1001 da boia importada pela nacional. Cabe ressaltar que essas boias também alimentarão o PNBOIA.
1002 Para o ano que vem, está previsto o lançamento de outro par de boias.

1003 **PIRATA**

1004 É uma rede de boias no Atlântico Sul-Tropical, composta por 18 boias, sendo 8 de responsabilidade
1005 do Brasil. Ano passado, estava previsto o rodízio dessas 8 boias, mas a comissão que apoiaria esse
1006 rodízio teve que ser interrompida para que o navio envolvido passasse a atuar nas atividades de
1007 investigação relacionadas ao derramamento de óleo. Só foi realizado o rodízio da boia nº 8, que é a
1008 boia mais ao sul. Pretende-se, ainda este ano ou no início do ano que vem, retomar o rodízio das
1009 boias do Projeto PIRATA.

1010 **GLOSS-Brasil**

1011 Dentre as 13 estações maregráficas ativadas, duas não estão em operação. As estações do
1012 Arquipélago de São Pedro e São Paulo e de Fernando de Noronha aguardam visita técnica do INPE,
1013 para que possam ser restabelecidas, se possível ainda este ano.

1014 **Planejamento Espacial Marinho (PEM)**

1015 O PEM foi elevado à categoria de Comitê Executivo com o X PSRM. Ano passado foi bastante
1016 interessante para o PEM, pois foram feitos 7 eventos de capacitação, sendo o mais relevante o que
1017 aconteceu no período de 9 a 13 de dezembro, em São Paulo, o Curso de Capacitação Internacional
1018 em Planejamento Espacial Marinho, com o patrocínio do Governo do Reino da Suécia e da Comissão
1019 Oceanográfica Intergovernamental da Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e
1020 Cultura (COI-UNESCO), dentro do programa MSP Global. O referido curso, que teve o apoio da
1021 SECIRM em sua organização, formou 25 alunos, sendo 19 representantes brasileiros e 6
1022 representantes uruguaios. Com relação à implantação do PEM no Brasil até 2030, um compromisso
1023 assumido pelo País, foi decidido que começaríamos por meio de um projeto piloto na região
1024 marítima do Sul do Brasil, seja pela disponibilidade de dados oceanográficos da região, pela
1025 representatividade da própria região, em termos de ecossistemas, de uso econômico e de
1026 concentração de instituições de pesquisa com tradição em estudos costeiros e marinhos. Essa região
1027 é também interessante por conta da fronteira com o Uruguai, o que permitirá exercitar a prática de
1028 articulação e combinação com aquele país, para que o PEM nasça de maneira adequada no Brasil.
1029 O referido Projeto, previsto para execução em três Fases, cada qual com 12 meses, conta com o
1030 apoio do MMA para o financiamento da primeira Fase, quando, então, será realizado o
1031 “Mapeamento de Usos e Atividades Humanas” nesta região da Amazônia Azul.

1032 **Programa de Mentalidade Marítima (PROMAR)**

1033 Essa Ação vem sendo administrada por uma assessoria na SECIRM bastante pequena, composta por
1034 1 oficial dedicado e 3 praças. Essa assessoria visa, basicamente, à divulgação das Ações da CIRM,
1035 buscando incutir na sociedade brasileira a mentalidade marítima e a percepção positiva do mar. Isso
1036 é feito através de publicações impressas e eletrônicas, da inserção de informações em *sites* que
1037 tratam do tema, da participação em eventos como o maior encontro de Escoteiros das Américas -
1038 JamCam - *16ª Jamboree Scout Interamericano*, realizado em Foz do Iguaçu, no período de 4 a 10 de
1039 janeiro, o maior evento já realizado no Brasil, com 8.000 escoteiros de várias regiões do País, com a
1040 participação de 20 países das Américas. Nós pretendemos potencializar essa Ação, com a
1041 colaboração dos demais integrantes da CIRM. Será agendada uma reunião para tratar desse tema e
1042 saber a possibilidade de recursos de cada um, de modo que seja possível incrementar a divulgação
1043 do mar para o brasileiro. Obviamente, que quanto melhor a percepção do brasileiro com relação aos

1044 assuntos do mar, melhor o apoio que teremos tanto em termos de população, como em termos
1045 políticos, e isso só contribui para potencializar as nossas ações, os nossos programas e os nossos
1046 projetos. Espera-se que, em breve, possa ser criado o Comitê Executivo dessa Ação. A primeira
1047 edição deste ano do Informativo da CIRM – INFOCIRM, de abril de 2020, encontra-se disponível na
1048 internet, no link <https://www.marinha.mil.br/secirm/infocirm>. Nele constam as seguintes matérias
1049 principais: a inauguração da nova Estação Antártica Comandante Ferraz; o início das pesquisas com
1050 o Navio “Professor Luís Carlos”, da UERJ; e algumas participações em eventos em proveito da
1051 divulgação da mentalidade marítima. Em novembro ou dezembro deste ano, é intenção publicar o
1052 2º INFOCIRM do ano, que relatará as atividades que foram promovidas a partir de abril. O
1053 Coordenador agradeceu ao Almirante ROCHA MARTINS e informou que já entrou em contato com o
1054 Almirante BENTO, Ministro das Minas e Energia, e que ele vai tentar ajudar a resolver esse problema
1055 administrativo relacionado à ERG. Em seguida, abriu a palavra para comentários sobre os assuntos
1056 apresentados pelo Secretário. Não havendo manifestações, o Coordenador passou a palavra ao
1057 Secretário para tratar de assuntos relacionados ao PROANTAR.

1058 **5 - SUBCOMISSÃO PARA O PROGRAMA ANTÁRTICO BRASILEIRO - PROANTAR**

1059 Inicialmente, o Secretário ressaltou a fundamental presença do Brasil na Antártica, justificando o
1060 nosso direito a voto e veto no âmbito das deliberações do Sistema do Tratado da Antártica,
1061 recordando que, em 2048, esse Sistema pode vir a sofrer revisões importantes. Acrescentou que é
1062 fundamental a manutenção da presença brasileira na Antártica, quer por motivos de ordem política,
1063 econômica, científica ou estratégica.

1064 **5.1 - Inauguração da Nova EACF**

1065 Dentro desse contexto, o Secretário apresentou o seguinte relato: a MB reinaugurou, no dia 15 de
1066 janeiro de 2020, a Estação Antártica Comandante Ferraz (EACF). Foram 5 anos, desde os estudos
1067 geotécnicos das fundações, passando pela pré-montagem modular na China, até o pleno
1068 funcionamento das instalações e dos dezessete modernos laboratórios destinados às pesquisas
1069 antárticas, como os de biociências, de microbiologia, de biologia molecular e de química, projetados
1070 e equipados para atender à comunidade científica, compatíveis com o atual estágio das pesquisas
1071 brasileiras naquela região. A cerimônia foi presidida pelo Vice-Presidente da República e contou com
1072 as presenças dos Ministros da Defesa, da Infraestrutura, da Ciência, Tecnologia e Inovações, dos
1073 Comandantes da Marinha e do Exército, dos ex-Comandantes da Marinha, Almirante de Esquadra
1074 Moura Neto e Almirante de Esquadra Leal Ferreira, além de autoridades civis e militares. Em sua
1075 Ordem do Dia sobre o 38º aniversário do Programa Antártico Brasileiro - PROANTAR, o Comandante
1076 da Marinha destacou a importância das novas instalações para o desenvolvimento da ciência do
1077 Brasil. “Ferraz, como é conhecida a nossa estação, que hoje tem suas novas instalações inauguradas,

1078 representa a manutenção da nossa presença ativa e influente no Continente Branco, em nome do
1079 Estado brasileiro”. A repercussão da inauguração das novas instalações da Estação, tanto no
1080 noticiário nacional como no internacional, foi muito positiva e demonstra o nível que o Brasil
1081 alcançou em termos de facilidades para pesquisas na Antártica, construindo uma das estações mais
1082 modernas lá existentes. Destaca-se a estrutura dos novos laboratórios, que possibilitarão a
1083 realização de várias etapas das pesquisas *in loco*. Antes, os estudos só eram iniciados nas
1084 universidades, na volta ao Brasil, o que envolvia o risco de se perder as amostras colhidas. Em janeiro
1085 de 2020, foi extraído o 1º DNA nas instalações do novo laboratório de biologia molecular.

1086 **5.2 - Operações Antártica XXXVIII e XXXIX**

1087 Com relação à OPERANTAR XXXVIII, o Secretário apresentou o seguinte relato: a OPERANTAR XXXVIII
1088 foi iniciada com o suspender do Navio Polar “Almirante Maximiano” do Rio de Janeiro, em 8 de
1089 outubro de 2019, e encerrou-se em abril de 2020. Ela permitiu o apoio a 23 projetos de pesquisa
1090 científica de variadas áreas de conhecimento, envolvendo cerca de 180 pesquisadores de
1091 instituições de todo o País. Também foram concluídas as obras de reconstrução da EACF, cuja
1092 inauguração ocorreu em 15 de janeiro, iniciando-se a fase de comissionamento e recebimento
1093 definitivo. Foram realizados seis voos de apoio logístico nas aeronaves C-130 da FAB, para o
1094 transporte de material e pessoal entre o Brasil e o Continente Antártico. O voo programado para
1095 ocorrer em junho foi cancelado, em função das autoridades chilenas não autorizarem o pouso da
1096 aeronave em Punta Arenas. Estão previstos mais dois voos durante o período de inverno, em agosto
1097 e setembro, para lançamento de cargas e itens para a manutenção da Estação, cujas realizações
1098 dependerão de prévia autorização das autoridades chilenas, em razão das restrições impostas pela
1099 pandemia de COVID-19. Com relação à OPERANTAR XXXIX, o planejamento foi iniciado em 22 de
1100 fevereiro, com a divulgação do Calendário de Atividades aos Coordenadores Oficiais de Projetos
1101 Científicos. No dia 17 de junho, foi realizada reunião por videoconferência com a participação de
1102 todos os Coordenadores de Projetos Científicos do MCTIC, CNPq, MRE e MMA, onde, após a
1103 apresentação das restrições na Operação advindas da pandemia de COVID-19, ficou decidido, por
1104 unanimidade, a inviabilidade da realização, com segurança, de qualquer tipo de atividade de
1105 pesquisa na região Antártica durante a OPERANTAR XXXIX. Dessa forma, a SECIRM iniciou o
1106 planejamento de uma Operação estritamente logística, na qual serão mantidas as atividades de
1107 ressuprimento da EACF, com a troca anual do Grupo-Base, além da manutenção das instalações
1108 isoladas e o levantamento hidrográfico nas regiões sob responsabilidade da MB em acordos
1109 internacionais. O Coordenador abriu a palavra para comentários sobre o assunto. A Senhora
1110 ANDREA CRUZ, representante do MCTI, parabenizou a MB pela inauguração da nova EACF e

1111 ressaltou que os novos laboratórios deram um grande impulso às atividades de pesquisa. Não
1112 havendo mais manifestações, o Coordenador passou para o item 7.0 - OUTROS ASSUNTOS, tendo
1113 em vista que o Conselheiro BENHUR VIANA tratou do item 6.0 - LEPLAC, anteriormente, junto com
1114 o subitem 4.5 - PROAREA.

1115 **6.0 - SUBCOMISSÃO PARA O PLANO DE LEVANTAMENTO DA PLATAFORMA CONTINENTAL**
1116 **BRASILEIRA – LEPLAC**

1117 Esse tópico foi relatado pelo Conselheiro BENHUR VIANA junto com o subitem 4.5 - PROAREA.

1118 **7 - OUTROS ASSUNTOS**

1119 O Coordenador informou que, no último mês de março, foi encaminhada ao MD uma proposta de
1120 alteração do decreto que instituiu a CIRM, incluindo o MJSP no colegiado e o estabelecimento, para
1121 os representantes titulares dos seus membros, do nível de Secretário (ou equivalente) ou superior.
1122 Em seguida, abriu a palavra para comentários sobre o assunto. O Delegado MARCELO JOÃO, do MJSP,
1123 sugeriu que constasse do decreto que o MJSP fosse representado por meio da Polícia Federal. Com
1124 relação à representação na CIRM ser no nível de Secretário ou superior, perguntou se seria
1125 equivalente ou superior a Secretário Executivo. O Coordenador respondeu que não, que era no nível
1126 de Secretário. Com relação à indicação, o Coordenador informou que o indicado pelo MJSP será o
1127 representante na CIRM. Se o indicado for da Polícia Federal, não tem problema nenhum. O Delegado
1128 MARCELO JOÃO questionou se haveria a necessidade da representação na CIRM ser ocupada por
1129 autoridades de nível tão elevado. O Coordenador apresentou as seguintes informações: esse tema
1130 foi estudado com muita atenção e a análise feita, após alguns anos de observação, foi de que a
1131 magnitude da importância dos oceanos, que não está refletida intensamente dentro da nossa
1132 sociedade, exige essa representação de alto nível na CIRM. Existe um compromisso muito grande de
1133 cada vez mais levar essas decisões para um nível superior. Imagina a discussão do documento que
1134 trata do tema da ERG, que envolve 1 milhão de km², com exiguidade de tempo, desde 2018 em
1135 discussão. Talvez isso indique a necessidade de elevar um pouco o nível de decisão. Outro ponto é
1136 essa situação do lixo no mar. Também a iniciativa de construção de quatro navios, que foi um
1137 sacrifício muito grande para se conseguir, que demorou muito tempo. Portanto, é necessário esse
1138 esforço para elevar o nível decisório. Cada Ministério vai trabalhar da maneira que achar
1139 conveniente, porque está prevista, também, a indicação de suplentes. Então, a operacionalização
1140 dessa estrutura será levada ao Ministério da Defesa, que encaminhará a documentação para a Casa
1141 Civil, ressaltando a importância desse ambiente. Confesso que dialoguei muito com as assessorias e
1142 com a própria CIRM sobre esse assunto. A entrada do MJSP nesse ambiente, por exemplo, completa
1143 uma lacuna que já existia há algum tempo e que, infelizmente, nós padecemos dessa ausência,

1144 porque é importante a aplicação da lei. Não adianta ficarmos no terreno da boa vontade. Quem não
1145 cumprir a determinação legal do Estado brasileiro, tem que ser punido. A intervenção nossa na
1146 CNUDM é uma intervenção política, mas com desdobramento concreto e direto sobre os nossos
1147 interesses. E se todos soubermos disso, a posição política do Brasil ficará mais robusta. Foi o que
1148 aconteceu quando foram criadas as Unidades de Conservação no Arquipélago de São Pedro e São
1149 Paulo e em Trindade e Martin Vaz. No início, havia uma oposição muito forte. Nós mostramos que
1150 aquele ordenamento jurídico reforçaria a soberania nacional. Eu concordo com o senhor que é um
1151 desafio de agenda, inclusive da minha. Em seguida, o Coordenador tratou dos temas adicionados na
1152 agenda no início da sessão, por solicitação do MCTI e do MME. No tocante ao MCTI, os tópicos
1153 inseridos foram o “Marco Zero”, o “Programa Ciência no Mar”, a “Década da Ciência Oceânica” e o
1154 “Instituto Nacional do Mar”. Quanto ao MME, o tema inserido foi “a possibilidade de mineração
1155 além das 200 milhas náuticas”. A Senhora ANDREA CRUZ, do MCTI, comentou que já foi iniciado o
1156 processo de criação do Instituto Nacional do Mar, sendo o pedido para autorização da chamada
1157 pública encaminhado ao ME. Em seguida, a Senhora CLÁUDIA MAGALHÃES, também do MCTI,
1158 informou que o MCTI tem um *site* voltado para a Década da Ciência Oceânica, com vários parceiros,
1159 com a realização de vários eventos subnacionais com temas costeiros e uma oficina a nível nacional,
1160 a Oficina do Centro-Oeste, que ocorrerá em novembro deste ano, onde será muito importante a
1161 participação dos membros da CIRM. Os eventos subnacionais costeiros colherão as prioridades
1162 locais para a Década da Ciência Oceânica e subsidiarão a elaboração do plano nacional de
1163 implementação da década. Na oficina do Centro-Oeste, além da apresentação dos resultados do
1164 *workshop* do Atlântico Sul, ocorrido no final do ano passado, serão apresentados os resultados das
1165 oficinas costeiras realizadas previamente e serão elaboradas as políticas públicas prioritárias. Com
1166 relação à nova chamada pública decorrente do derramamento de óleo do ano passado, a Senhora
1167 CLÁUDIA informou que está aberto o Edital nº 6, do CNPq, e que a página “Ciências no Mar”, no *site*
1168 do MCTI, tem as informações relacionadas ao evento “Marco Zero”, onde, emergencialmente, o
1169 MCTI e o CNPq colocaram 7,5 milhões de reais em projetos que já trabalhavam com questões
1170 relacionadas ao mar, com a participação de 5 INCT (Institutos Nacionais de Ciência e Tecnologia) e
1171 com 2 projetos ecológicos de longa duração. Recentemente, foi aberta uma outra chamada, inédita
1172 em tempos de COVID, pois não está relacionada à pandemia, onde o MCTI colocou 3,95 milhões de
1173 reais. Esse edital foi construído de uma maneira aberta, para que outros parceiros interessados
1174 possam aportar recursos, desde que os projetos sejam aprovados por mérito pelo CNPq. Dessa
1175 forma, outros Ministérios, empresas privadas e Fundações Estaduais podem colocar recursos em
1176 projetos específicos. Em seguida, o Senhor ALEXANDRE VIDIGAL, do MME, informou que,

1177 recentemente, houve uma solicitação de pesquisa mineral já na extensão da Plataforma Continental.
1178 Houve dúvida por parte da Agência Nacional de Mineração (ANM) quanto ao encaminhamento a ser
1179 dado a esse pedido. Então, a ANM consultou o MME, que teve o entendimento de que essa consulta
1180 deveria ser remetida ao MRE, como foi feito. Considerando que esse é um tema transversal de
1181 grande relevância, inclusive para o escopo da CIRM, o Senhor ALEXANDRE VIDIGAL sugeriu que
1182 passasse a ser pauta dos trabalhos da Comissão, para que pudessem ser definidos, com clareza, os
1183 efeitos desse protocolo de integração do Brasil à CLPC. O Almirante CAMPOS informou que a MB já
1184 fez um parecer para o Conselho Nacional de Pesquisas Energéticas, que abordava a questão da
1185 exploração de petróleo na Plataforma Continental, além das 200 milhas náuticas. Acrescentou que
1186 acreditava que esse parecer também pudesse ser utilizado para exploração mineral, já que o
1187 petróleo é mineral. O Senhor ALEXANDRE VIDIGAL informou que o MME tomou conhecimento desse
1188 parecer, mas que, apesar de tudo ser mineração, os segmentos são distintos, com normatizações e
1189 encaminhamentos próprios. Dessa forma, o MME entende que são situações distintas e por isso a
1190 provocação do tema. Diante da magnitude e importância desses temas, o Coordenador propôs a
1191 realização de uma sessão extraordinária da CIRM para tratar desses dois assuntos - o primeiro,
1192 relacionado à ERG e ao contrato entre a CPRM e a ISBA na exploração mineral; e o segundo, atinente
1193 à possibilidade de mineração na extensão da Plataforma Continental, além das 200 milhas náuticas,
1194 conforme os relatos apresentados pelo Senhor ALEXANDRE VIDIGAL e pelo Almirante CAMPOS. O
1195 Coordenador complementou: também proponho ao Secretário que elabore uma resolução para que
1196 seja pacificado esse assunto de vez, porque realmente não há dúvida. Só no Brasil perguntamos
1197 essas coisas. No Canadá, se explora. Na China, se explora. Na Rússia, também se explora. Essa
1198 resolução será feita de forma a dar segurança a todos e servir como mais um ponto de apoio ao MRE
1199 e ao MME. Não há dúvida que a intenção é flexibilizar e ajudar no que for possível. O Senhor
1200 ALEXANDRE VIDIGAL agradeceu o apoio. O Coordenador destacou a importância da matriz
1201 estratégica que é a CIRM. Informou que vários conhecimentos vão se sobrepondo e a melhor solução
1202 é o somatório das contribuições de todos. O Conselheiro BENHUR VIANNA solicitou que a sessão
1203 extraordinária fosse convocada apenas após a chegada do tema ao gabinete do MRE, ainda
1204 dependente da prontificação do parecer da CONJUR do Itamaraty. O Coordenador respondeu que
1205 os documentos serão agilizados e que não haverá problema.

1206 **8 - DATA DA PRÓXIMA SESSÃO ORDINÁRIA DA CIRM**

1207 O Coordenador informou que as datas da Sessão Extraordinária e da próxima Sessão Ordinária da
1208 CIRM serão informadas oportunamente.

1209 **9 - ENCERRAMENTO**

1210 O Coordenador comentou que a imagem projetada reforça a importância do “Hub do Mar”, a CIRM,
1211 onde todos estão representados. Acrescentou que essa é a nossa próxima fronteira, que demandará
1212 conhecimento e presença. Não havendo comentários adicionais, o Coordenador, agradeceu a
1213 presença de todos, reiterou a importância da CIRM e ressaltou a relevância dos dois últimos temas
1214 tratados no final do item 7.0 - OUTROS ASSUNTOS, em face de muitos recursos estarem envolvidos
1215 e por representarem grande possibilidade de desenvolvimento para o nosso País. Em seguida,
1216 declarou encerrada a 204ª Sessão Ordinária da CIRM.

Anexo a Ata da 204ª Sessão da CIRM (vide linhas 165 a 167 da Ata)



MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS E TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS
DEPARTAMENTO DE NAVEGAÇÃO E HIDROVIAS
COORDENAÇÃO - GERAL DE NAVEGAÇÃO

NOTA TÉCNICA Nº 61/2019/CGNV/DNHI-SNPTA/SNPTA

Brasília, 12 de dezembro de 2019.

PROCESSO Nº 50000.068524/2019-94

INTERESSADO: SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS E TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS

1.1. Manifestação conclusiva sobre os instrumentos da Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico - OCDE relacionados as atribuições desta Secretaria Nacional de Portos de Transportes Aquaviários -SNPTA.

2. SUMÁRIO EXECUTIVO

A Casa Civil da Presidência da República solicitou por meio do OFÍCIO Nº 8/2019/AESP/SAG/CC/PR, de 25 de novembro de 2019, o envio de manifestações conclusivas a respeito dos instrumentos legais da OCDE de competência do Ministério de Infraestrutura. Neste intuito a Secretaria Executiva deste Ministério encaminhou o Ofício-Circular nº 1441/2019/SE, de 04 de dezembro de 2019, solicitando a manifestação desta Secretaria até o dia 12 de dezembro de 2019.

Em reunião realizada no dia 05 de dezembro de 2019, os instrumentos da OCDE relacionados as atribuições da SNPTA estão indicados na tabela a seguir.

Código	Nome	Unidade Responsável
OECD/LEGAL/5010 C(82)194/FINAL	<i>Revised General Arrangement for the Progressive Removal of Obstacles to Normal Competitive Conditions in the Shipbuilding Industry</i>	SNPTA, ANTAQ e SFPP
OECD/LEGAL/5009 C(83)27	<i>Revised General Guidelines for Governmental Policies in the Shipbuilding Industry</i>	SNPTA, ANTAQ e SFPP
OECD/LEGAL/5016 C(2002)51	<i>Sector Understanding on Export Credits for Ships</i>	SNPTA, ANTAQ e SFPP
OECD/LEGAL/0217 C(85)101	<i>Recommendation of the Council on the Control of Air Pollution from Fossil Fuel Combustion</i>	Denatran/SNTT, SGAD/SE, SNPTA, ANTT e ANAC
OECD/LEGAL/0231 C(87)11/FINAL	<i>Recommendation of the Council concerning Common Principles of Shipping Policy for Member countries</i>	ANTAQ/SNPTA
OECD/LEGAL/5014	<i>International Understanding on Maritime Transport Principles</i>	SNPTA e ANTAQ

Entre os instrumentos da OCDE relacionados, existem instrumentos que tratam especificamente de questões relacionadas aos instrumentos de fomento a indústria da construção naval que já foram objeto de avaliação por parte do Departamento de Marinha Mercante, por meio da Nota Técnica nº 18/2018/CGAT/DMM/SFP-MTPA, de 16/05/2018, e são relacionados as atribuições da Secretaria de Fomento, Planejamento e Parcerias - SFPP. Desta forma, sobre os instrumentos relacionados a seguir, devem ser consideradas as manifestações da SFPP.

I - Revised General Arrangement for the Progressive Removal of Obstacles to Normal Competitive Conditions in the Shipbuilding Industry.

II - Revised General Guidelines for Governmental Policies in the Shipbuilding Industry.

III - Sector Understanding on Export Credits for Ships.

Quanto ao instrumento *Recommendation of the Council on the Control of Air Pollution from Fossil Fuel Combustion*, nas questões relativas ao controle de poluição do setor de transporte marítimo, ressalta-se que o Brasil é membro da Organização Marítima Internacional (IMO) e signatário da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (Marpol), nos termos do decreto Legislativo nº 499/2009. Dessa forma, pode-se observar que a legislação brasileira está adequada as recomendações da OCDE sobre o controle de poluição atmosférica de combustível fóssil para o transporte marítimo.

A respeito dos instrumentos relacionados diretamente ao transporte marítimo *Recommendation of the Council Concerning Common Principles of Shipping Policy for Member countries* e *International Understanding on Maritime Transport Principles*, constata-se que as políticas públicas brasileiras são convergentes em relação aos instrumentos da OCDE. Entretanto, existem questões específicas, como por exemplo a previsão de prescrição de carga de importação brasileira de países que subsidiem o transporte marítimo, nos termos do § 1º, do art. 5º da Lei nº 9.432/1997, que foi considerado como reserva brasileira aos instrumentos pela OCDE.

3. HISTÓRICO

Recentemente um trabalho coordenado pela SFPP do MINFRA que incluiu a ANTAQ com intuito de avaliar os instrumentos da OCDE abaixo elencados, visando a indicação de eventual (in)compatibilidade a legislação nacional vigente.

Os instrumentos da OCDE para os quais é pleiteada a manifestação técnica deste Ministério são:

TRANSPORTE MARÍTIMO:

- a) C(81)32/FINAL - *Recommendation of the Council concerning Certain Financial Aspects of Actions by Public Authorities to Prevent and Control Oil Spills;*
- b) C(87)11/FINAL - *Recommendation of the Council concerning Common Principles of Shipping Policy for Member Countries;*
- c) C(77)117/FINAL-*Recommendation of the Council concerning Substandard Ships;*
- d) *International Understanding on Maritime Transport Principles;* e
- e) CCEET/DSTI/M(93)105 - *Understanding on Common Shipping Principles.*

CONSTRUÇÃO NAVAL:

- f) C(82)194/FINAL - *Revised General Arrangement for the Progressive Removal of Obstacles to Normal Competitive Conditions in the Shipbuilding Industry*; e
- g) *Agreement respecting Normal Competitive Conditions in the Commercial Shipbuilding and Repair Industry*.

No âmbito desta Pasta a demanda foi subdividida de acordo com as competências das Secretarias e unidades finalísticas, tendo sido atribuído a este Departamento de Navegação e Hidrovias - DNHI/SNPTA a análise dos instrumentos da OCDE relacionados ao Transporte Marítimo e ao Departamento de Fomento e Desenvolvimento da Infraestrutura - DEFOM/SFPP a análise dos instrumentos atinentes à Construção Naval. Adicionalmente a ANTAQ também revisitará a sua análise consubstanciada na Nota Técnica ANTAQ nº 2/2017/ASI/GAB, de 05/05/2017;

Inicialmente cabe esclarecer que os instrumentos da OCDE em análise, que dispõem sobre o transporte marítimo, correspondem a *Recommendation* (Recomendações) e *Understanding* (Entendimentos). Visando uma melhor compreensão sobre cada normativo serão apresentadas a seguir às correspondentes definições, estabelecidas pela OCDE:

- Acordos internacionais: concluídos no âmbito da Organização, são juridicamente vinculativos para as Partes;
- Arranjos e entendimentos: instrumentos negociados e adotados no âmbito da Organização por alguns países. Não são atos da Organização e não são juridicamente vinculativos, mas são observados pelo Conselho da OCDE e sua implementação é monitorada.
- Recomendações: não são juridicamente vinculativas, mas a prática atribui-lhes uma grande força moral como representando a vontade política dos países membros. Assim, os países membros que não pretendem implementar uma recomendação geralmente se abstêm quando são consultados.
- Entendimentos: instrumentos negociados e adotados no âmbito da Organização por alguns países. Não são atos da Organização e não são juridicamente vinculativos, mas são observados pelo Conselho da OCDE e sua implementação é monitorada.

Dada a subdivisão temática para análise dos instrumentos da OCDE, conforme relatado acima, passa-se à análise dos relacionados ao Transporte Marítimo, em relação às competências deste Departamento de Navegação e Hidrovias - DNHI estabelecidas por meio do Decreto nº 9.676/2019.

4. O TRANSPORTE MARÍTIMO

Previamente à análise dos instrumentos da OCDE que dispõem sobre o Transporte Marítimo, entende-se necessário a contextualização sobre as práticas e características inerentes ao modal no mercado internacional e no Brasil.

As intensas transações comerciais em um mundo globalizado são viabilizadas por meio do transporte marítimo adequado e viável para atendimento das demandas mundiais. Esta correlação pode ser observada pelo estudo denominado *The Impacts of Globalization on International Maritime Transport Activity*, publicado pela Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), que indicou uma correlação de 89% entre o crescimento econômico dos países membros da organização e o crescimento das exportações e importações.

Um ponto imprescindível para compreensão sobre o setor de transporte marítimo é que as negociações sobre os serviços de transporte marítimo estão suspensas no âmbito da Organização Mundial do Comércio - OMC desde 1996, e as práticas anticoncorrenciais no setor só podem ser avaliadas pelas regras de cada país.

Dada a sua importância e diante da ausência de acordos ou regras internacionais que permitam um regramento do transporte marítimo internacional uniforme e seguro, diversos países implementam políticas públicas de proteção e estímulo ao transporte marítimo internacional, alinhando a sua política interna com a política internacional ou global, de modo a assegurar seus respectivos interesses comerciais, políticos, econômicos e energéticos.

AS POLÍTICAS INTERNACIONAIS DE TRANSPORTE MARÍTIMO

As principais políticas de estímulo ao transporte marítimo compreendem um conjunto de medidas que proporcionam tratativas diferenciadas em relação aos custos de capital e custos operacionais para o setor. De forma exemplificativa e não exaustiva, entre as iniciativas mais relevantes, pode-se indicar a isenção de imposto sobre as empresas de navegação (*Tonnage Tax*), Isenção de imposto para os marítimos e isenção tributária sobre os combustíveis, adotados por países membros da OCDE conforme apresentado a seguir:

I -Os países membros da OCDE que implementaram o sistema de *Tonnage Tax* e o ano de implementação estão indicados na tabela a seguir:

Ano de introdução	País
1957	Grécia
1973	Malta
1996	Países Baixos
1996	Noruega
1999	Alemanha
2000	Reino Unido
2002	Bélgica
2002	Dinamarca
2002	Espanha
2002	Letônia
2003	França
2003	Irlanda
2003	Finlândia
2005	Bulgária
2005	Coreia do Sul
2005	Itália
2006	Polônia
2007	Lituânia
2009	Japão
2009	Eslovênia
2010	Chipre
2017	Suécia
2018	Portugal

Fonte: *Maritime Subsidies* (ITF-OCDE/2019)

II -As diferentes medidas relacionadas ao sistema de tributação para os marítimos dotadas por alguns países membros da OCDE estão apontadas na tabela a seguir:

País	Ano de introdução	Medida de isenção
------	-------------------	-------------------

Irlanda	1996-1998	Reembolso de contribuições previdenciárias relacionadas ao seguro social (PRSI); subsídio de imposto de renda especial de EUR 6 350 para marítimos no mar por pelo menos 169 dias / ano fiscal
Noruega	1996	Regime salarial líquido (regime de reembolso emprego dos marítimos)
Bélgica	1997	Isenção total das contribuições para a segurança social do empregador básico (transporte marítimo e dragagem), isenção parcial das contribuições sociais dos empregados
Alemanha	1998-2016	Dedução de 100% (40% antes de 2016) do montante total do imposto sobre salários a pagar aos tripulantes (se > 183 dias no navio; antes de 2016); redução dos custos de mão de obra auxiliar no transporte marítimo
Reino Unido	1998	Redução das contribuições para o seguro nacional dos empregadores; Dedução dos ganhos dos marítimos (SED) (isenção de imposto de 100% sobre os ganhos estrangeiros sob certas condições)
Itália	1999	Alívio das taxas de segurança social dos marítimos na cabotagem marítima
Finlândia	2001-2005	Isenção de retenção na fonte para os marítimos que trabalham a bordo de navios de passageiros em viagens internacionais entre portos da UE; reembolso de contribuições para a segurança social do empregador, contribuições para a pensão de marinheiros, contribuições para o seguro-desemprego, contribuições para acidentes e seguro de vida; Subsídio de 100% do imposto de renda dos marítimos
França	2001	Taxas reduzidas de contribuições sociais dos marítimos (contribuições de empregados e empregadores)
Suécia	2001	Reembolso total das contribuições para a segurança social dos empregadores e do imposto sobre os salários em geral
Letônia	2002	Redução do imposto de renda pessoal para os marítimos
Países Baixos	2006	Redução do imposto sobre salários e contribuições para os seguros
Espanha	2006	Subsídio de imposto de renda de 50% para os marítimos sob o registro das Ilhas Canárias
Estônia	2007	Até 100% do imposto social pago sobre os salários
Islândia	2008	Sistema de apoio aos salários brutos (os armadores podem receber doações de 90% do imposto de renda calculado sobre os salários brutos dos marítimos empregados)
Austrália	2012	Compensação de imposto marítimo para pagamentos retidos na fonte feitos a marítimos australianos para viagens ao exterior
Portugal	2018	Isenções parciais aos marítimos e seus empregadores da obrigação geral de pagar imposto de renda e contribuições sociais (navios elegíveis para imposto de tonelagem)
Coréia		Provisão para imposto de renda: montante dedutível de KRW 1,5 milhão por mês; apoio ao emprego da frota essencial nacional
Japão		Plano de Seguro de Marítimos Japoneses (compensação concedida ao empregador); subsídio diário de bordo (rendimento não tributável)

Fonte: *Maritime Subsidies* (ITF-OCDE/2019)

III - A Diretiva 2003/96/CE do Conselho da União Europeia estabelece que a navegação será isenta de tributação sobre “produtos energéticos fornecidos para uso como combustível para fins de navegação nas águas comunitárias (incluindo a pesca). Os tipos de navegação que possuem isenção tributária do combustível definidos por alguns países membros da OCDE estão apontadas na tabela a seguir:

País	Desde	Para qual navegação?
Austrália	1983	Navios que utilizam óleo combustível
Suécia	1991	Comercial
Itália	1993	Mercadorias e passageiros
Finlândia	1998	Comercial
Noruega	2000	Comercial (mercadorias e passageiros)
Grécia	2001	Doméstico
México	2002	Comercial
Peru	2003	Comercial
Letônia	2004	Comercial
Noruega	2007	Comercial
Espanha		Comercial
Suécia		Comercial
Portugal		Lazer marítimo comercial e público

Fonte: *Maritime Subsidies* (ITF-OCDE/2019)

Além das questões já apontadas quanto aos custos de capital e custos operacionais, o estudo *Maritime Subsidies* (ITF-OCDE/2019) aponta a existência de políticas de subsídios para empresas de navegação, implementadas por diferentes países, em especial para compensar os custos mais altos de operar um navio sob a bandeira nacional em comparação com uma bandeira estrangeira, que merecem ser destacadas, conforme apresentado a seguir:

I -Estados Unidos: O Programa de Segurança Marítima (MSP) compensa os custos operacionais dos navios com bandeira americana que operam em rotas internacionais. Este programa encontra sua base na Lei de Segurança Marítima de 1996.

II -China: Por meio de empresas estatais houve o desenvolvimento de frota para implementar estratégias geopolíticas da China, como a Iniciativa do Cinturão e Rota. Desde 2010, a COSCO *Shipping Holdings* registrou subsídios totais de US \$ 1,3 bilhão do governo chinês (Alphaliner, 2019).

III - União Europeia: As companhias de navegação também podem ser beneficiadas por subsídios, por exemplo, nos projetos Autoestradas do Mar (MoS), que promovem a oferta de transporte marítimo nos corredores:

- Autoestrada do mar Báltico: ligando os Estados-Membros do mar Báltico aos Estados- Membros da Europa Central e Ocidental (incluindo a rota através do canal do mar do Norte/ mar Báltico).
- Autoestrada do mar da Europa Ocidental: conduzindo de Portugal e Espanha através do Arco Atlântico até o Mar do Norte e o Mar da Irlanda.
- Autoestrada do Mar do Sudeste da Europa: ligação do Mar Adriático ao Mar Jónico e ao Mediterrâneo Oriental.

- Autoestrada do mar do sudoeste da Europa: Mediterrâneo ocidental, conectando Espanha, França, Itália e incluindo Malta e fazendo ligação com a autoestrada do mar do sudeste da Europa e incluindo ligações ao Mar Negro.

Cabe ressaltar que as condições estabelecidas para registro de embarcação com bandeira brasileira são semelhantes às definidas pela própria União Europeia, conforme definido pelo Regulamento (CEE) nº 3577/92, de 7 de dezembro de 1992, relativo à aplicação do princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos internos nos Estados-membros (cabotagem marítima). O item 1 do art. 1º do Regulamento define que:

"Com efeitos a partir de 1 de Janeiro de 1993, a liberdade de prestação de serviços de transporte marítimo dentro de um Estado-membro (cabotagem marítima) aplicar-se-á aos armadores comunitários que tenham os seus navios registrados num Estado-membro e arvorem pavilhão desse Estado-membro, desde que esses navios preencham todos os requisitos necessários à sua admissão à cabotagem nesse Estado-membro, incluindo os navios registrados no Euro, logo que este registro seja aprovado pelo Conselho."

A CONCENTRAÇÃO DO TRANSPORTE MARÍTIMO DECONTÊINERES

A tendência de consolidação do setor de transporte marítimo mundial de contêineres e a concentrando 91% da capacidade mundial deste tipo de transporte, tendo como protagonistas as empresas de navegação europeias *Maersk, Mediterranean Shipping Company - MSC, CMA CGM e Hapag-Lloyd*, foram apontados pelo estudo *Review of Maritime Transport 2017* publicado pela UNCTAD.

O histórico do comportamento das grandes empresas atuantes neste mercado foi apresentado em publicações recentes sobre o setor, denominadas Mercado de Transporte Marítimo de Contêineres (CADE/2018) e Transporte Marítimo de Contêineres e a Competitividade das Exportações (CNI/2018), conforme demonstrado no quadro a seguir:

Figura: Transportadores marítimos de contêineres, segmentados por aliança, 1992 – 2017



Fonte: Transporte Marítimo de Contêineres e a Competitividade das Exportações (CNI/2018)

AS POLÍTICAS BRASILEIRAS DE INCENTIVO AO TRANSPORTE MARÍTIMO

Entre as principais políticas nacionais de incentivo ao transporte marítimo implementadas pelo Brasil, pode-se indicar:

I - Monopólio para o transporte de petróleo: Nos termos do art. 177 da Constituição Federal, constitui monopólio da União o transporte marítimo do petróleo bruto de origem nacional ou de derivados básicos de petróleo produzidos no País, por meio de empresas estatais ou privadas;

II - Política de cabotagem: a Lei nº 9.432/1997 dispõe sobre o ordenamento do transporte aquaviário nacional, e entre outras medidas estabelece que:

- A lei se aplica aos nacionais, às embarcações estrangeiras afretadas por armadores brasileiros e aos armadores, às empresas de navegação e às embarcações estrangeiras, quando amparados por acordos firmados pela União (art. 1º);
- Considera-se navegação de apoio marítimo a realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica, que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos (Art. 2º);
- A operação ou exploração do transporte de mercadorias na navegação de longo curso é aberta às empresas de navegação de todos os países, observados os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade (art. 5º). Excepcionalmente, nas linhas de navegação internacional regular com países que pratiquem qualquer forma de subsídio para as embarcações de sua bandeira, são aplicáveis as disposições do Decreto-Lei nº 666/1969;
- As embarcações estrangeiras navegam na costa brasileira quando afretadas por empresas de navegação brasileira de navegação ou em caso de celebração de acordos internacionais, caso haja reciprocidade (art. 7º);
- Subvenção ao transporte marítimo de cabotagem que tenham origem e ou destino as regiões Norte e Nordeste por meio da não incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM (art. 17);

III - Política de ressarcimento do AFRMM: ressarcimento às empresas brasileiras de navegação das parcelas previstas nos incisos II e III do caput do art. 17 que deixarem de ser recolhidas em razão da não incidência de que trata o caput do art. 17 da Lei nº 9.432/1997;

IV - O Brasil possui acordos bilaterais de transporte marítimo com previsão de prescrição de carga para as empresas de navegação dos países signatários. Os acordos nestes moldes ainda em vigor são com os seguintes países:

- a) Argentina;
- b) Uruguai; e
- c) Chile.

O acordo de transporte marítimo com o Chile representaria um ponto relevante para o acesso do Brasil a OCDE, em razão deste instrumento representar um tratamento comercial mais vantajoso entre um país já membro da organização. Entretanto, o governo brasileiro formalizou por meio do Decreto nº 10.121, de 21 de novembro de 2019, a decisão de não renovar o acordo em tela, que terá validade encerrada no dia 8 de janeiro de 2020.

5. ANÁLISE

Em relação aos instrumentos da OCDE apontados nesta Nota, serão apresentadas a seguir análises e considerações a luz da legislação vigente e das competências deste Departamento de Navegação e Hidrovias.

C(87)11/FINAL - RECOMMENDATION OF THE COUNCIL CONCERNING COMMON PRINCIPLES OF SHIPPING POLICY FORMEMBER

De forma concisa, pode-se descrever que as Recomendação do Conselho relativa aos princípios comuns da política de transporte marítimo visam definir as diretrizes para a elaboração e modernização das políticas de navegação pelos países membros, com fins de promover livre concorrência no transporte marítimo internacional, assim como impedir o abuso de uma posição dominante por qualquer parte comercial. Esses elementos gerais formam as bases para os seguintes princípios e para os anexos I e II da presente recomendação.

A luz da legislação brasileira as diretrizes estabelecidas pelo instrumento da OCDE, cabem algumas considerações que serão apresentadas a seguir, consolidadas nas questões identificadas em relação aos anexos do documento, sendo o Anexo I - Embarcações *Offshore* e Anexo II – Embarcações Mercantes.

ANEXO I - ORIENTAÇÕES RELATIVAS ÀS ATIVIDADES DE TRANSPORTE E MOVIMENTAÇÃO DE EMBARCAÇÕES OFFSHORE

As embarcações *offshore* embarcações envolvidas em atividades associadas à exploração de recursos naturais não vivos ou abaixo do fundo do mar, muito empregadas nas atividades de exploração de petróleo.

A norma da OCDE prevê a livre operação de embarcações *offshore* além das águas territoriais de um país membro (12 milhas), permitindo a livre atuação de embarcações estrangeiras nas águas além do mar territorial. A legislação brasileira reserva aos seus nacionais as atividades realizadas em toda a Zona Econômica Exclusiva - ZEE (200 milhas), como por exemplo:

- Lei nº 9.432/97, Art. 2º, VIII - navegação de apoio marítimo; Lei nº 8.617/93 – dispõe sobre ZEE;
- Constituição Federal, art. 177, constitui monopólio da União o transporte marítimo do petróleo bruto de origem nacional ou derivados básicos.

Em razão das implicações geradas pelas definições apresentadas pelo ANEXO I diversos países membros da OCDE não o ratificaram, tais como: Austrália, Canadá, Itália, Japão, Nova Zelândia, Portugal, Espanha, Turquia, Estados Unidos e Reino Unido.

Diante dos potenciais efeitos lesivos ao interesse nacional pela definição de área de livre operação de embarcações *offshore* na ZEE recomenda-se a não ratificação do Anexo I da norma da OCDE C(87)11/FINAL – *Recommendation of the Council concerning Common Principles of Shipping Policy for Member Countries*, adotando posicionamento idêntico a outros 10 países membros da Organização.

ANEXO II - DIRETRIZES RELATIVAS À POLÍTICA DE COMPETIÇÃO APLICADA PARA LINHAS DE NAVEGAÇÃO (EMBARCAÇÕESMERCANTES)

As embarcações descritas pela norma da OCDE tratam dos navios empregados no transporte de mercadorias nos trades internacionais, nas operações de importação e exportação entre países.

A luz das diretrizes definidas pelo Anexo II, alguns dispositivos legais nacionais poderiam suscitar discussões ou serem considerados em desarmonia com o dispositivo da OCDE. Os principais pontos identificados e as considerações a respeito de cada um estão relacionados logo a seguir:

- Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM:
 - O AFRMM é definido pela Lei nº 10.893/2004, e tem como um de seus objetivos o fomento ao transporte marítimo nacional. Uma das formas de incentivos proporcionadas pelo AFRMM é subvenção aos investimentos em constituição de frota para as empresas de navegação nacionais. Políticas de subsídio e subvenção ao transporte marítimo são práticas comuns entre os países membros da OCDE, conforme já relatado, de forma que se depreende que tais medidas não são avaliadas como práticas anticoncorrenciais.
 - O AFRMM não pode ser considerado uma barreira tarifária, pois o tributo também incide em operações de transporte na navegação de cabotagem.
- Transporte da carga *feeder*:
 - O transporte de carga *feeder* corresponde a movimentação entre portos nacionais de carga, com origem ou destino ao mercado internacional. Este transporte é considerado como cabotagem, segundo as normas nacionais e as práticas observadas em outros mercados, a exemplo da União Europeia.
 - A esse respeito, há argumentação de que o transporte *feeder* seria parte integrante do transporte internacional, de forma que poderia ser realizado por empresas estrangeiras de navegação.
- Previsão de prescrição de carga no transporte marítimo internacional:
 - Nos termos da do § 1º, do art. 5º da Lei nº 9.432/1997 está estabelecido a previsão de prescrição de carga de importação brasileira de países que subsidiem o transporte marítimo, nos termos, conforme disciplinado pelo Decreto-lei nº 666/1969. Em razão da existência de políticas de subsídios ao transporte marítimo na maioria dos países membros da OCDE, haveria a obrigatoriedade de transportar em navios de bandeira brasileira mercadorias importadas por qualquer Órgão da administração e empresas públicas, além das mercadorias adquiridas por meio de financiamentos públicos.
 - Entretanto, em razão do restrito número de embarcações com bandeira brasileira operando em rotas internacionais, a previsão de restrição de carga nos termos do art. 5º da Lei nº 9.432 possui pouca efetividade na prática.
- Acordos Bilaterais de transporte marítimo com prescrição de carga:
 - O Brasil mantém acordos bilaterais de transporte marítimo, com cláusulas de prescrição carga com o Chile, a Argentina e o Uruguai. Nos termos dos acordos o transporte de carga no trade entre as partes signatárias deve ser realizado preferencialmente por empresas de navegação de uma das partes.

- Em razão das normas gerais da OCDE não permitirem tratamento diferenciados entre seus membros, e em razão do Chile ser um membro, o acordo bilateral de transporte marítimo entre o Brasil e o Chile representa uma questão incontornável. A esse respeito, o Decreto nº 10.121, de 21 de novembro de 2019, o governo brasileiro tornou pública a decisão de não renovar a vigência do acordo de transporte marítimo com o Chile, que expirará no dia 8 de janeiro de 2020.

INTERNATIONAL UNDERSTANDING ON MARITIME TRANSPORT PRINCIPLES

Este instrumento da OCDE possui as mesmas premissas definidas pela norma C(87)11/FINAL – *Recommendation of the Council Concerning Common Principles of Shipping Policy for Member Countries*, mas disposto como normativo *Understanding* (Entendimento) que não possui caráter vinculante e não estabelece limites e restrições. O intuito mais diretivo da norma fica constatado pela ampla adesão integral dos países membros da OCDE, incluindo aqueles que não aderiram ao Anexo I da referida Recomendação.

O Brasil vem trabalhando em uma agenda liberal em relação ao transporte marítimo, em consonância com a norma da OCDE em tela, resultando em ações concretas, tais como:

- Acordo entre Mercosul e União Europeia, que incluindo o transporte marítimo; Acordo entre
- Mercosul e EFTA (*European Free Trade Association*), que incluindo o transporte marítimo;
- A formalização da não renovação do Acordo Bilateral de Transporte Marítimo com o Chile.

Dessa forma, fica demonstrado a consonância entre as políticas públicas brasileiras relacionadas ao transporte marítimo estão em consonância com a norma OCDE *International Understanding on Maritime Transport Principles*.

C(81)32/FINAL - RECOMMENDATION OF THE COUNCIL CONCERNING CERTAIN FINANCIAL ASPECTS OF ACTIONS BY PUBLIC AUTHORITIES TO PREVENT AND CONTROL OIL SPILLS

Quanto a Recomendação do Conselho relativa aos aspectos financeiros das ações das autoridades públicas para prevenir e controlar derramamentos de óleo cabe esclarecer que a lei nº 9.966/2000, que dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição, estabelece atribuições de fiscalização na esfera federal a autoridade marítima, ao órgão federal de meio ambiente e ao o órgão regulador da indústria do petróleo.

Tendo que o objeto do referido instrumento não consta das atribuições estabelecidas ao DNHI pelo Decreto nº 9.676/2019, não serão apresentadas manifestações relativas ao tema.

C(77)117/FINAL - RECOMMENDATION OF THE COUNCIL CONCERNING SUBSTANDARD SHIPS

Nos termos dispostos sobre a Recomendação do Conselho relativa aos navios abaixo dos padrões, em relação ao as normas da Organização Internacional do Trabalho (OIT) e da Organização Marítima Internacional (OMI), que no Brasil são atribuições relacionadas as esferas respectivamente ao Ministério da Economia e a Marinhado Brasil.

O supramencionado instrumento dispõe de questões que extrapolam as atribuições deste Departamento, nos termos definidos pelo Decreto nº 9.676/2019. De forma subsidiária aos órgãos competentes para dispor deste tema, considera-se judicioso a ratificação da Convenção para Trabalho Marítimo (*Maritime Labor Convention* de 2006), conhecida como MLC/OIT, em razão da medida proporcionar a aplicação das condições internacionais para a navegação na costa brasileira.

C(85)101 - RECOMMENDATION OF THE COUNCIL ON THE CONTROL OF AIR POLLUTION FROM FOSSIL FUEL COMBUSTION

Por meio deste instrumento a OCDE indica que os países membros devem estabelecer políticas para

controlar com mais eficiência a poluição do ar resultante das emissões de óxidos de enxofre e nitrogênio, hidrocarbonetos e material particulado, provenientes de fontes estacionárias e móveis em seus países, a fim de atingir níveis ambientalmente aceitáveis de qualidade do ar ambiente e deposição de poluentes. Estabelece que devem ser desenvolvidas estratégias de controle de emissões coordenadas internacionalmente, tendo como diretrizes:

- Uso mais eficiente de energia;
- O uso de combustíveis fósseis menos poluentes;
- Maior uso de fontes de energia não fósseis, na medida em que sejam compatíveis com outros objetivos políticos;
- O uso de tecnologias de combustão mais novas e ambientalmente mais benignas;
- Controle mais rigoroso das emissões de poluentes atmosféricos;

A esse respeito, especificamente nas questões relacionadas ao transporte marítimo, destaca-se que o Brasil é membro da Organização Marítima Internacional (IMO) e signatário da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (Marpol), nos termos do decreto Legislativo nº 499/2009. Dessa forma, pode-se observar que a legislação brasileira está adequada as recomendações da OCDE sobre o controle de poluição atmosférica de combustível fóssil para o transporte marítimo.

As considerações deste Departamento em relação a norma em tela devem ser avaliadas de forma subsidiária ao posicionamento da Marinha do Brasil, que é o representante brasileiro junto a IMO.

INSTRUMENTOS DA OCDE RELACIONADOS A INDÚSTRIA DE CONSTRUÇÃO NAVAL

A OCDE possui normas específicas que tratam da Indústria de Construção Naval - ICN, e estão relacionadas a seguir:

- *Revised General Arrangement for the Progressive Removal of Obstacles to Normal Competitive Conditions in the Shipbuilding Industry.*
- *Revised General Guidelines for Governmental Policies in the Shipbuilding Industry.*
- *Sector Understanding on Export Credits for Ships.*

Os instrumentos da OCDE voltados para a Indústria de Construção Naval já foram objeto de análise por este Ministério constante na Nota Técnica nº 18/2018/CGAT/DMM/SFP-MTPA, de 16/05/2018. Nos termos do Decreto nº 9.676/2019 as questões relacionadas a ICN no âmbito do Ministério de Infraestrutura estão atribuídas à Secretaria de Fomento, Planejamento e Parcerias - SFPP, que possui condições e propriedade para emitir manifestação sobre o tema.

CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES DA OCDE

A OCDE emitiu o relatório denominado *BRAZIL: POSITION UNDER THE OECD CODES LIBERALISATION OF CAPITAL MOVEMENTS AND OF CURRENT INVISIBLE OPERA* (DAF/INV/ICC (2019)1), em 15 de março de 2019, com avaliação sobre as denominadas Operações Invisíveis, que compreendem as questões relacionadas ao transporte marítimo.

O relatório apresenta relato preciso da legislação brasileira referente ao transporte marítimo, e podemos destacar os seguintes pontos:

- O relato da não renovação do acordo bilateral de transporte marítimo entre o Brasil e o Chile;
- As propostas brasileiras de reserva aos instrumentos da OCDE relacionados ao transporte marítimo, dos seguintes pontos:
 - C/1 - da previsão de prescrição de carga de importação brasileira de países que subsidiem o transporte marítimo, nos termos § 1º, do art. 5º da Lei nº 9.432/1997;
 - C/2 - Fretes de vias navegáveis interiores, incluindo fretamento (Observação: a reserva se aplica apenas à cabotagem).

Não foram apontadas necessidade de aprimoramentos da legislação brasileira relacionada ao transporte marítimo.

6. CONCLUSÃO

Considerando os elementos apresentados nesta Nota Técnica diversos países no mundo estabelecem políticas de fomento ao transporte marítimo de caráter econômico, que diferem dos principais instrumentos brasileiros voltados ao desenvolvimento do setor.

Entre os diversos instrumentos da OCDE avaliados, somente os instrumentos C(87)11/FINAL – *Recommendation of the Council Concerning Common Principles of Shipping Policy for Member Countries International Understanding on Maritime Transport Principles* estão relacionados diretamente as atribuições da SNPTA. A avaliação da legislação brasileira vigente a luz dos referidos instrumentos indicaram potenciais pontos de discussão, conforme relatado nos itens 5.2 e 5.3 desta Nota.

Entretanto, o relatório da OCDE sobre a posição brasileira em relação as denominadas Operações Invisíveis, que compreende o serviço de transporte marítimo, não apontou necessidade de aprimoramento da legislação brasileira.

De forma concisa, estes seriam os pontos a relatar em relação aos instrumentos da OCDE relativos ao serviço de transporte marítimo.

Sugere-se o envio desta Nota Técnica, acompanhada da Planilha em anexo (SEI 2133597), para a Secretaria-Executiva deste Ministério, em atenção ao Ofício-Circular nº 1441/2019/SE.

À consideração superior.

(assinado eletronicamente)

Cléber Martinez

Coordenador-Geral (Substituto)

De acordo. Encaminhe-se para conhecimento do Gabinete da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários - SNPTA.

(assinado eletronicamente)

Karênina Martins Teixeira Dian

Diretora-Substituta

Departamento de Navegação e Hidrovias

De acordo. Encaminhe-se à Secretaria-Executiva, conforme sugerido.

(Assinado eletronicamente)

Diogo Piloni e Silva

Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários



Documento assinado eletronicamente por **Cleber Martinez, Coordenador-Geral de Navegação. Substituto(a)**, em 12/12/2019, às 19:13, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art.3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Karênina Martins Teixeira Dian, Diretora do Departamento de Navegação e Hidrovias - Substituta**, em 12/12/2019, às 19:14, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Diogo Piloni e Silva, Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários**, em 13/12/2019, às 14:08, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.infraestrutura.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **2133597** e o código CRC **B12BD4BD**.



Referência: Processonº50000.068524/2019-94



SEI nº2133597

EQSW 301/302, Lote N2 01, Ed. Montes, 1º andar - Ala Sul
Brasília/DF, CEP 70673-150
Telefone: (61) 2029 - 8885 - www.infraestrutura.gov.br