

**CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA**  
**CIAGA**  
**ESCOLA DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE**  
**EFOMM**

**MERCADO DE TRABALHO PARA O OFICIAL DE NÁUTICA DA**  
**MARINHA MERCANTE**

**Por: Rafael Sabadin de Melo**

**Rio de Janeiro**

**2012**

**CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA**

**CIAGA**  
**ESCOLA DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE**  
**EFOMM**

**MERCADO DE TRABALHO PARA O OFICIAL DE NÁUTICA DA**  
**MARINHA MERCANTE**

Apresentação de monografia ao Centro de Instrução Almirante Graça Aranha como condição prévia para a conclusão do Curso de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Náutica (FONT) da Marinha Mercante.

Por: Rafael **Sabadin** de Melo

**CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA - CIAGA**

**CURSO DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE - EFOMM****AVALIAÇÃO**

PROFESSOR ORIENTADOR (trabalho escrito): \_\_\_\_\_

NOTA - \_\_\_\_\_

BANCA EXAMINADORA (apresentação oral):

\_\_\_\_\_  
Prof. (nome e titulação)\_\_\_\_\_  
Prof. (nome e titulação)\_\_\_\_\_  
Prof. (nome e titulação)

NOTA: \_\_\_\_\_

DATA: \_\_\_\_\_

NOTA FINAL: \_\_\_\_\_

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço a Deus e a todos pela ajuda e compreensão nesses anos em que passei pela escola. Foram simplesmente inesquecíveis.

## **DEDICATÓRIA**

Dedico a todos que me ajudaram neste trabalho e no embasamento da minha profissão. Aos meus pais, irmãs, amigos e a todos que passaram por mim e que contribuíram de algum modo para que eu pudesse estar aqui.

## **RESUMO**

Esse trabalho foi desenvolvido para ajudar na ambientação dos jovens profissionais na carreira mercante desde a praticagem. Nos capítulos a seguir foram salientados alguns tipos de funções e cargos ocupados pelo Oficial de Náutica aproveitando sua formação e capacitação em alguns ramos da carreira a bordo ou não. O mercado profissional do Oficial de Náutica da Marinha Mercante sempre envolve atualização e networking. Nas páginas a seguir encontram-se algumas sugestões de carreiras e explicações do que representam e exercem, destacando em algumas delas suas facilidades e requisitos básicos quanto ao ingresso.

Palavras Chave: Marinha Mercante, mercado de trabalho, funções do Oficial de Náutica.

## **ABSTRACT**

This study was designed to help young merchant professionals in the setting of their careers. In the following chapters it was pointed out some types of functions and positions held by the Deck Officer using his training and education in some branches of this career on board or not. The professional market of the merchant always involves updating and networking. In the following pages are some suggestions for careers and explanations of what they represent and provide, highlighting some of facilities and basic requirements of it.

Keywords: Merchant Marine, labor market, functions of a Deck Officer.

## SÚMARIO

INTRODUÇÃO	10
1 - A Praticagem - PREST	11
1.1 - Depoimentos	11
2 - O Mercado de trabalho embarcado	15
2.1 - A carreira do Oficial de Náutica	15
2.1.1 - Comandante	15
2.1.2 - Imediato	16
2.1.3 - Oficial de quarto de navegação	16
2.2 - Os postos do Oficial da Marinha Mercante	17
2.2.1 - 2º Oficial	17
2.2.2 - 1º Oficial	17
2.2.3 - Capitão de Cabotagem	18
2.2.4 - Capitão de Longo Curso	18
3 – Offshore	19
3.1 - Tipos de embarcações offshore	20
3.2 - Operador de Posicionamento Dinâmico/DP ( Dynamic Positioning)	22
4 - Plataformas	24
4.1 - Fixas	24
4.2 - Móveis	24
4.3 - Operador de Lastro	26
4.4 - Capitão de Manobras ( Mooring Master )	26
5 - Atividades em terra	27
5.1 - Trabalho em empresas de navegação	27
5.2 - Agentes marítimos	29
5.3 - Despachante Aduaneiro	30
5.4 - Planner	31



5.5 - Praticagem	31
5.6 -Ensino Marítimo	32
5.7 - Port/Flag State Control	33
5.8 - Auditoria Fiscal	33
CONSIDERAÇÕES FINAIS	35
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	36

## INTRODUÇÃO

Existe uma grande dificuldade, enquanto na formação, dos alunos das EFOMM imergirem no universo profissional marítimo. Os motivos repousam na dificuldade de contato prático durante o curso e pouca difusão das oportunidades profissionais nos meios comuns. Há inúmeras possibilidades de emprego e funções que podem ser desempenhadas a bordo ou não para um oficial recém-formado principalmente com especialização. Pesquisando e ampliando contatos com marítimos já engajados é possível vislumbrar uma gama de oportunidades não fornecidas sem que haja interesse.

O objetivo da preparação teórica é, portanto, levar à maturidade profissional esses estudantes que ao chegar ao fim da praticagem devem optar por uma vertente da profissão e exercer sua profissão com orgulho e satisfação pessoal dentro de seus objetivos e adequações próprias quanto à carreira. É sabido que existe uma dispersão natural de boa parte dos alunos formados no campo de trabalho direto, muitos deles deixam de atuar até mesmo de maneira indireta na área marítima por falta de afinidade com este meio profissional.

Esse trabalho busca analisar algumas áreas de atuação do Oficial de Náutica da Marinha Mercante, após sua formação básica, independente da origem. Serão apresentadas opções de atuação, tanto a bordo quanto em terra, com o objetivo de encontrar o nicho ideal para cada pessoa. Esse processo se inicia com a primeira escolha da carreira: a praticagem. Nesse período, o futuro oficial irá de fato exercer seu conhecimento e testar suas habilidades. É um processo importante já que define o caminho que o praticante irá seguir após esse período. Fazer uma praticagem ruim, ou ter experiências traumatizantes, retrocede a formação deste novo profissional.

# CAPÍTULO I

## 1 - A Praticagem – PREST

Após conclusão da parte teórica são colocados em prática todos os conhecimentos adquiridos na Escola. Para a maioria dos alunos que não tiveram oportunidades de embarque de ambientação durante o curso, esse período será o primeiro contato com a vida marítima e a função do Oficial da Marinha Mercante. Após esse estágio, o aluno deve apresentar um relatório com as avaliações e tarefas executadas na Praticagem.

A Praticagem deve ser feita a bordo de embarcações engajadas nos seguimentos de navegação de Longo Curso, Cabotagem e Offshore (Platform Supply Vessel, Anchor Handling and Towing Supply, entre outros). Particularmente é restrito ao seguimento Offshore um período máximo de 3 meses do período do estágio, no entanto, poderá ser realizado em período integral (12 meses) em caráter temporário até 30/06/2012 segundo a DPC. O PREST, de acordo com as “NEPM-Aquaviários”, deve ser realizado a bordo de navios de bandeira brasileira, ou em navios de bandeira estrangeira, quando não houver vagas suficientes em navios de bandeira nacional.

Uma grande dúvida dos alunos é qual empresa escolher para que possam experimentar os seguimentos da área de navegação que a praticagem contempla junto a uma tripulação que colabore com a sua integração a bordo e aprendizagem. A Transpetro lidera o *ranking* das empresas que recebem praticantes a bordo, no que tange a número de vagas.

*“A praticagem é um período onde se inicia o verdadeiro aprendizado sobre a vida no mar; é apenas o primeiro passo de um longo período que nos exige um grande esforço, determinação, força de vontade e, principalmente, vontade de aprender.” – Rodrigo Mello 2º ON*

### 1.1 - Depoimentos

Abaixo, alguns depoimentos sobre quem já passou ou está envolvida com esta fase na vida mercante:

*“Escolhi a Transpetro porque ela investe bastante no praticante! Toda a tripulação nos dá muita atenção a bordo. Ouvi relatos de colegas de turma em algumas empresas estrangeiras em que os praticantes são considerados abaixo de marinheiro, não se importam se estão aprendendo tudo. Aqui não existe isso.*

*Aqui no meu navio, há oito praticantes CIAGA/CIABA. Semana passada, recebemos a visita de um gerente importante da empresa. Ele queria nos motivar a correr atrás dos nossos objetivos nos estimulando a ficar na empresa. A Transpetro já está acostumada a ter praticantes, por isso ela sabe lidar conosco.*

*Há vários tipos de navios, o que te permite conhecer vários equipamentos diferentes. Apesar de a maioria ser tanques, existe também os gaseiros. Os tanques diferem nas atividades sendo os que fazem navegação costeira, os aliviadores, os oleiros, navios com DP etc... Além de uns terem sistema de gás inerte, outros carregam vários tipos de produtos, outros mais simples. Há também oportunidade do praticante acompanhar a docagem do navio, quando se aprende muito!” – Bianca Barbosa (Praticante de náutica na Transpetro)*

*“Eu escolhi a Transpetro por se tratar de uma empresa tradicional e com boas indicações de todos os antigos praticantes. A empresa faz as rotas que eu tinha interesse: Argentina, Chile e Brasil, que são os da classe 41 (Meu navio, o Gurupá, o Gurupi e Grajaú). Eu estou gostando bastante, Temos muitos benefícios. No entanto, existe a dificuldade do tempo de embarque, 3 por 45. Esse é um ponto que a empresa perde.” – Geísa Helena (praticante de náutica na Transpetro)*

*“Escolhi a Transpetro quando pratiquei, porque acredito que a praticagem é um período que temos que aprender tudo o que não foi dito na escola e isso em uma empresa nacional, com os oficiais falando a mesma língua e com a mesma cultura se torna mais fácil. Escolhi o gaseiro, pois me disseram que são os melhores da empresa. No meu caso, foi por indicação de uma ex-praticante. Ela disse que o chefe de máquinas do Gurupá era excelente, que gostava de explicar e tinha paciência com os praticantes.” – Leticia Amaral (2º Oficial de Máquinas)*

*“Eu escolhi praticar na Norskan porque ela é uma das melhores empresas Offshore e que possui algum barco com tripulação exclusivamente brasileira. Meu objetivo principal na praticagem era aprender bem o serviço do piloto no offshore. Fui muito bem tratado e aprendi bastante. Com relação ao navio, com 2 meses de praticagem eu tracei um*

*planejamento que era passar por todos os tipos de navio da empresa: PSV, AHTS, Construção e Lançamento de Linha. Então eu dividi meu tempo pra passar por todos esses tipos de navios e no fim das contas foi muito proveitoso, porque quando eu acabei a praticagem eu me senti pronto pra encarar qualquer tipo de embarcação do Offshore, sem contar com a experiência positiva que eu fiquei em relação a ela. Hoje, fui contratado pela Norskan e embarco em breve como oficial!” – Leonardo Figueira (2º Oficial de Náutica na Norskan)*

*“Eu escolhi praticar na Transpetro para ter uma visão geral de um navio por completo, saber realmente como funciona. A Transpetro oferece a oportunidade de aprender com equipamentos que a EFOMM ainda não tem condição de disponibilizar. A bordo dos navios da empresa, de um modo geral, pelo que já conversei com colegas da minha turma, as mulheres sofrem um pouco de preconceito ainda mais quando são maquinistas. A maioria dos chefes tem uma mentalidade ruim pelo fato de não termos muita força para realizar trabalhos pesados. Acham as vezes que não temos capacidade de pensar e mostrar a eles que os três anos de escola não foram em vão. Isso torna nosso dia-a-dia estressante, acabamos perdendo a vontade de aprender e ficamos apenas contando os dias pra ir embora. Aqui são 6 meses ininterruptos pra maquinista e para piloto tem direito a um mês em casa após passar os 6 meses embarcado. Aqui existe uma comportamento bem parecido com o militarismo da escola, no que se refere aos uniformes na região portuária e uso de crachás. Encontrei alguns pontos negativos na empresa, não me adaptei aqui. Outras empresas oferecem um nível de aprendizado melhor e um tratamento melhor ainda para os praticantes a bordo.” – Caroline Santos (Praticante de Máquinas na Transpetro)*

*“Eu escolhi a Maersk porque ela oferece mais cursos e oportunidade de ir para o exterior durante a praticagem. Uma experiência enorme quando se trabalha com gente de fora!” – Felipe Novais (2º Oficial de Máquinas na Maersk)*

*“Eu pratiquei na OSM, uma das empresas que faz a logística da Brasbunker. Hoje, trabalho na Brasbunker porque acabei fazendo parte dela durante a praticagem! Já conhecia um pouco os barcos e a burocracia das empresas armadoras. No navio, parte da papelada é da empresa, os relatórios, checklists, política e etc... Quando eu acabei a praticagem, antes mesmo de eu entregar os documentos na escola, ligaram pra embarcar num barco que eu já tinha praticado lá, então foi muito mais confortável e seguro pra mim. Como oficial, graças a*

*Deus, eu não tive problemas ainda, a tripulação é ótima. As vezes alguns confundem amizade e trabalho mas nada que não possa ser resolvido com uma conversa mais firme. Os marinheiros e moços sempre são mais velhos e tem mais tempo de mar e talvez por isso, tenham dificuldade com a nosso comando no início. Mas isso não é um problema que perdura pois o próprio comandante eleva sua autoridade.” – Daniele Peixoto (2º Oficial de Náutica)*

*“Eu escolhi a Bram porque a empresa oferece várias vantagens para nós! O nosso salário de praticante é o maior de todos, 1800 reais e quando formado, chega a aproximadamente 8,5 mil líquido! Está incluso auxílio transporte (eles custeiam passagens, tanto de ônibus quanto de avião), aquele vale refeição, plano de saúde, seguro de vida e também tem um plano de previdência privada, onde eles entram com a mesma quantidade do salário que nós entramos, até 5%. Realmente gostei daqui!” – Fernanda Nunes (Praticante de Máquinas na Bram)*

## CAPÍTULO II

### **2 - O Mercado de trabalho embarcado:**

A carreira do Oficial da Marinha Mercante segue um roteiro de ascensão profissional de acordo com o tempo de embarque e os cursos requeridos para subir nas categorias. Cada degrau dessa carreira tem funções específicas embora nem sempre sejam desempenhadas de acordo.

#### **2.1 - A Carreira do Oficial de Náutica: Funções e Cargos**

Ao longo da carreira, o Oficial de Náutica pode exercer as seguintes funções a bordo dos navios: Comandante, Imediato, 1º Oficial e 2º Oficial de Náutica. Cada função a bordo possui as suas respectivas atribuições.

##### **2.1.1-Comandante**

Este oficial responde por todo o navio e suas operações. É o responsável direto de tudo que ocorrer com a embarcação, pela segurança, pela manutenção das derrotas e dos portos de escala, pelo cumprimento das leis e convenções internacionais, pelo socorro e assistência a embarcações em perigo e a pessoas em risco de vida e informações aos órgãos competentes sobre ocorrências de navegação verificadas durante a viagem tais como balizamento apagado, altos fundos descobertos e outros.

O Comandante assume a função de representar o Estado sendo facultado a ele o poder de efetuar prisões, lavrar certidões de nascimento e óbito, efetuar casamentos e aprovar testamentos em casos extremos, arrecadar e fazer inventários, reconhecer firmas e dar destino ao corpo em caso de falecimento em viagem.

É auxiliado diretamente pelo Imediato e pelo Chefe de Máquinas. Não integra o quadro de Oficiais de Quarto. Ele é responsável por coordenar os serviços e departamentos do navio, assegurando as melhores condições de operacionalidade, rentabilidade e segurança, de acordo com a política global do armador e os regulamentos marítimos nacionais e internacionais.

O Comandante deve também assumir pessoalmente a direção da embarcação sempre que necessário como: por ocasião de travessias perigosas, entrada e saída de portos, atracação e desatracação, fundear ou suspender, entrada e saída de diques, em temporais, cerração ou outra qualquer manobra da embarcação em casos de emergência, pois em toda e qualquer situação, ele será a pessoa que responderá pelo navio.

Os maiores navios de longo curso são, normalmente, comandados por Oficiais de Náutica de categoria mais elevada (Capitão de longo curso - CLC). No entanto, outros navios podem ser comandados por Oficiais de Náutica de menor categoria. Assim, por exemplo, na Marinha Mercante, os 1º Oficiais de Náutica podem comandar navios de comércio de arqueação bruta inferior a 3000 e os 2ª Oficiais de náutica podem comandar navios de comércio de arqueação bruta inferior a 1000, recebendo um acréscimo salarial pela função exercida.

### **2.1.2-Imediato**

O imediato é o Oficial de Náutica de categoria imediatamente inferior à do comandante. Na prática é o responsável pelo serviço corrente do convés. Compete ao imediato coadjuvar o comandante no serviço náutico e substituí-lo nos seus impedimentos. É um dos Oficiais de quarto responsável por toda a parte de convés. Tais como pintura, reparos, manobras de carga e descarga. É responsável também por coordenar o adestramento de bordo.

### **2.1.3 - Oficial de quarto de navegação**

Os Oficiais de Náutica da tripulação de um navio que não desempenham a função de comandante ou de imediato são, hoje em dia e de acordo com a STCW, genericamente designados "oficiais responsáveis por um quarto de navegação", uma vez que a sua tarefa principal a bordo é a de dirigirem os serviços náuticos de uma embarcação durante o período de um quarto de navegação.

A principal responsabilidade de um oficial de quarto de navegação é, justamente, a de chefiar os serviços correntes de convés, em navegação ou no porto, enquanto dura o seu quarto. Durante o seu quarto, o oficial, por delegação do comandante, dá as instruções sobre



as operações a executar no cotidiano do navio e assegura as tarefas inerentes e constantes à regulamentação nacional e internacional aplicável. Além das suas tarefas específicas como chefe de um quarto de navegação, dentro da organização do navio podem ser atribuídas a um oficial de quarto, funções específicas a bordo, algumas das quais dependem da sua devida certificação para desempenhá-las.

## **2.2 - Os postos da carreira do Oficial da Marinha Mercante**

### **2.2.1 - 2º Oficial**

Após o término do período da praticagem (PREST) e terminado os trâmites de documentação, o praticante é nomeado 2º Oficial de Náutica e 2º Tenente (RM2) da reserva não remunerada da Marinha do Brasil se oriundo da EFOMM.

Funções específicas a bordo: Além do seu serviço de Oficial de Quarto no passadiço é também da responsabilidade desse Oficial a direção das manobras de atracação ou desatracação, entradas e saídas de diques dirigindo a manobra pela proa auxiliando o Imediato, a manutenção de todo o material de salvatagem e combate a incêndio e pelo treinamento da tripulação para as manobras de combate a incêndio e abandono, manutenção da enfermaria de bordo e do atendimento médico de primeiros socorros aos tripulantes em caso do navio não contar com enfermeiros na tripulação e também é encarregado pelo rancho do navio.

### **2.2.2 - 1º Oficial**

São necessários três anos de efetivo embarque como 2º Oficial de Náutica e a elaboração de um requerimento para solicitação da carta de 1º Oficial de Náutica.

Funções específicas a bordo: Nesse posto, o Oficial de Náutica tem como principal responsabilidade a navegação, deve estar sempre atento às publicações e suas atualizações, tais como cartas náuticas. Deve atentar sempre ao bom funcionamento dos equipamentos de navegação eletrônica, observando suas condições de operação e coordenando a manutenção. Além disso, o 1º ON também é Oficial de Quarto e dirige as manobras na proa ou na popa. É

ainda auxiliar do Imediato nas operações de carga e descarga podendo assumir o comando da operação caso seja necessário substituí-lo.

### **2.2.3 - Capitão de Cabotagem**

Para ascender a Capitão de Cabotagem são necessários dois anos de efetivo embarque na função de 1º Oficial e aprovação nos cursos de aperfeiçoamento ministrados no CIABA ou CIAGA.

Ao assumir esse posto, o Oficial Mercante já pode assumir o posto de Comando de um navio empregado na navegação de Cabotagem – navegação realizada entre portos da costa de um mesmo país ou entre um porto fluvial e costeiro. Já em um navio empregado na navegação de Longo Curso – navegação empregada em portos de diferentes nações – esses oficiais tecnicamente assumem a figura de Imediato.

### **2.2.4 - Capitão de Longo Curso**

A promoção a Capitão de Longo Curso vem após o oficial ter contabilizado mais dois anos na função de Capitão de Cabotagem solicitando, por meio de requerimento, sua carta de CLC. Em suma, é o posto de Comandante do navio, mas como vimos anteriormente, não é necessário ser um CLC para comandar uma embarcação.

## CAPÍTULO III

### 3 - Offshore

Com o avanço da exploração de petróleo em águas profundas houve um aumento incrível das atividades de apoio marítimo permitindo um desmembramento de uma nova área de mercado marítimo: o offshore. Pela necessidade crescente do aumento da qualidade, eficiência e eficácia das operações visando maximizar a captação de lucro no mar as atividades offshore, hoje, são as que mais recebem investimento e inovações na frota. O profissional que almeja esse setor deve estar sempre atualizado com as novas tecnologias de bordo. Ser um profissional DP (Dynamic Position Operator) já deixou de ser um diferencial para ser um requisito básico de currículo. Quase a totalidade das embarcações de apoio estão equipados com DP classe 1, 2 ou 3, sendo a diferença entre elas a redundância dos equipamentos do sistema onde, em caso de pane ou falha, não será comprometido o funcionamento da operação nos equipamentos que possuem reservas. Entre eles, o DP classe 1 é o mais simples. A qualidade das operações está diretamente ligada ao fato de existirem profissionais devidamente treinados e familiarizados com a seriedade das atividades. Assim a qualificação profissional se constitui em um importante investimento para o setor, e vem sendo alvo dos esforços dos responsáveis pela formação dos marítimos. O grande atrativo da área offshore é o regime de embarque bem definido e curto, além de um salário mais sedutor devido a um adicional negociado pelos sindicatos.

O adicional de embarque é uma verba paga pelas empresas que atuam no setor offshore, especialmente as que prestam serviços de apoio, para incrementar os ganhos dos seus empregados, cuja remuneração é geralmente inferior à do pessoal das operadoras de plataformas de petróleo, especialmente ao da Petrobrás. Esse adicional não é previsto na Lei 5.811/72, que regula o trabalho em atividades petrolíferas. Originalmente, foi instituído espontaneamente pelas empresas de apoio, com o propósito antes assinalado de melhorar a remuneração dos seus trabalhadores. Com o tempo, porém, passou a ser previsto em convenções e acordos coletivos de trabalho. O valor desse adicional é normalmente fixado em 20% do valor do salário básico, sendo pago proporcionalmente aos dias em que o empregado permanece embarcado.

As áreas de offshore são variadas como rebocadores supplies e de posicionamento de âncoras, navios sonda, embarcações de lançamento de tubulações, transporte de passageiros, pesquisa sísmica, etc. Empresas que atuam na área: ASTROMARÍTIMA, BOS, CBO, CONSUB, DELBA, MAERSK, MAROIL, NOBLE, NORSKAN, NORSUL, SAVEIRO, SUBSEASET, TRICO, ETC

### 3.1 - Tipos de embarcação offshore:

#### LH / UT - Embarcação de Serviço

- Transporte de malotes
- Pequenas cargas
- Pessoas (transbordo)
- Pessoal de operações de mergulho de superfície
- Manuseio de linhas para amarração à monobóia
- Stand-by (SOS)



**LH / UT**

#### OSV – Offshore Supply Vessel – Supridor

- Transporte de cargas
- Granéis líquidos
- Granéis sólidos
- Óleo diesel (oleeiros)
- SOS (eventual)



**OSV**

#### PSV – Platform Supply Vessel – Embarcação de Apoio à Plataforma

- Transporte de cargas
- Granéis sólidos
- Granéis líquidos
- Grande capacidade de carga de convés e granéis, otimizando a viagem



**PSV**

AHTS – Anchor Handling, Towing & Supply – Manuseio de Âncoras, Reboque e Suprimento

- Reboque
- Manuseio de âncoras
- Granéis líquidos
- Granéis sólidos
- Transporte de cargas
- Monitoramento de posicionamento (eventual)
- SOS (eventual)



**AHTS**

DSV – Diving Support Vessel – Navio de Apoio a Mergulho

- Apoio às operações de mergulho de fundo
- Monitoramento de posicionamento (eventual)
- Estação de controle de veículo de serviço (robô)



**DSV**

Barge – Balsa de Serviços

- Apoio às operações de montagem de estruturas
- Lançamento de Tubos
- Prolongamento de convés



**Balsa**

PLV – Pipe Laying Vessel – Embarcação de Lançamento de Linhas

- Lançamento de linhas flexíveis



**PLV**

WSV - Well Stimulation Vessel – Navio de Estimulação de Poços de Petróleo

- Limpeza de coluna
- Acidificação
- Fraturamento



**WSV**

RV – Research Vessel – Navio de Pesquisa Sísmica

- Levantamento sísmico do bloco para exploração



**RV**

### **3.2 - Operador de Posicionamento dinâmico/ DP (Dynamic Positioning):**

O curso de DP, atualmente, só pode ser realizado por praticantes que já iniciaram seus embarques de instrução e apenas para o curso básico. Além de ser largamente utilizados nos navios modernos, sobretudo nos de offshore, é uma oportunidade de emprego nas plataformas de extração de petróleo.

O Sistema de posicionamento dinâmico (SPD) é um sistema que possibilita o controle automático de posição e de aproamento sobre uma determinada locação, alvo ou trajetória exclusivamente por meio de propulsores (thrusters), mantendo a embarcação dentro de uma faixa de posição com uma certa tolerância aceitável podendo desta forma, realizar uma operação marítima desejada.

A bordo de embarcações offshore, o operador do DP é o piloto ou imediato. Em plataformas de extração, a figura do operador não é necessariamente um Oficial de Náutica, mas alguém com a capacitação de operação do equipamento. A habilitação se dá mediante curso realizado em Instituição de ensino credenciada pelo Nautical Institute. Existem três tipos de certificação para operador DP:

### **DP Básico**

É necessário ser classificado como praticante para dar início ao curso. Com duração de normalmente uma semana, o curso custa aproximadamente 5 mil reais. Ele dá ao aluno uma certificação de curso básico que significa apenas o início do processo para se tornar um DPO. Após esse pequeno curso é necessário 30 dias de familiarização a bordo de um navio DP pra que se possa homologar o certificado.

### **DP avançado**

É um curso especial avançado de posicionamento dinâmico, devendo possuir no mínimo seis meses de experiência a bordo de unidades DP classe 1 e possuir um atestado de competência emitido pelo comandante da unidade DP. O curso especializa e aprofunda um pouco mais o conhecimento do aluno, no entanto, tem maior peso de certificado do que relevância prática propriamente dita. Porém, necessário para atingir o DP full posteriormente.

### **DP full**

O possuidor da certificação DP básico com no mínimo de trinta dias de familiarização a bordo de unidade DP estará apto a realizar o curso especial avançado de posicionamento dinâmico. Receber[A o certificado de DP full, o aluno que concluir com aproveitamento este curso, que possuir no mínimo seis meses de experiência a bordo de unidades DP classe 2, 3 ou equivalente, e possuir atestado de competência emitido pelo comandante destas. Vale ressaltar que dois meses a bordo de unidade DP classe 1 equivalem a um mês na classe 2 ou 3. No entanto, utilizando-se desta equivalência, do total de seis meses de experiência a bordo serão obrigatórios pelo menos dois meses literalmente a bordo de unidade DP classe 2 ou 3.

O possuidor de certificado DP avançado que possuir no mínimo 3 meses adicionais a bordo de unidade 2 ou 3 e que possuir atestado de competência emitido pelo comandante da unidade DP poderá adquirir esse certificado.

## CAPÍTULO IV

### 4 - Plataformas

#### 4.1 - Fixas

##### PA – Auto-elevatória

- Lâmina d'água até 100m
- Capacidade de propulsão somente para posicionamento (opcional)
- Considerada fixa somente durante operações

**JP**

##### P – Plataforma fixa

- Lâmina d'água até 150m
- Possibilidade de operar produção e perfuração em conjunto
- Existência de unidades desabitadas

**P**

#### 4.2 - Móveis

##### NS – Navio-sonda

- Lâmina d'água até 3.200m (4ª geração)
- Posicionamento por âncoras (mais antigos)
- Propulsão auxiliar (manobras) e posicionamento dinâmico (DP)

**DS**



### SS – Semi-submersível

- Lâmina d'água até 1.500m (5ª geração)
- Posicionamento por âncoras
- Possibilidade de propulsão auxiliar (manobras) e de posicionamento dinâmico (DP)
- Algumas unidades são preparadas somente para a produção



**SS**

### FPSO – Floating Production, Storage & Offloading

- Lâmina d'água até 1.500m (2ª geração)
- Posicionamento por âncoras e amarras (mais antigos)
- Posicionamento por cabos



**FPSO**

### Navio de Apoio à Perfuração

- Lâmina d'água até 1.500 m (5ª geração)
- Posicionamento por âncoras
- Possibilidade de propulsão auxiliar (manobras) e de posicionamento dinâmico (DP)



**DT**

### TLP – Plataforma de Pernas Tensionadas

- Lâmina d'água até 1.500 m (2ª geração)
- Posicionamento por âncoras verticais
- Possibilidade de posicionamento dinâmico (DP) para apoio em emergências



**TLP**

### **4.3 - Operador de Lastro:**

O operador de lastro é o responsável de manter a segurança das operações garantindo a estabilidade da plataforma. A habilitação para exercer tal função a bordo se dá mediante curso realizado em Instituição de ensino credenciada pela DPC, e divide-se em parte teórica e prática. O estágio prático do curso deverá ser realizado em cinquenta dias de embarque no período de até doze meses após a conclusão da parte teórica do curso. Após todo esse processo a pessoa estará qualificada a exercer a atividade de operador de controle de lastro.

O curso ministrado pelo ICN (Instituto de Ciências Náuticas) tem o propósito de qualificar o aluno, tripulante Não-Aquaviário (TNA), para o exercício das atividades de operador de controle de lastro em Unidades Offshore Móveis (UOM), de acordo com a tabela 6.4 e o item 6.4 do Anexo da Resolução A.891(21) da IMO.

O ICN é um centro de referência no treinamento para o setor "Offshore" e Marítimo de reconhecimento internacional e diretamente credenciado pelas Autoridades Marítimas do Brasil e estrangeiras (Libéria, Panamá, Ilhas Marshall, Bahamas e Vanuatu).

### **4.4 - Capitão de Manobras (Mooring Master)**

Pessoa que orienta (coordena) as manobras de amarração de navios petroleiros às monobóias ou a navios-cisterna, bem como outras manobras na área.

Devidamente habilitada, geralmente disponibilizada pelo terminal ou plataforma, irá auxiliar o comandante de embarcações (aliviadores) em operações de carregamento, que consiste na transferência de petróleo da plataforma para um aliviador ou descarregamento que consiste na transferência de petróleo de um aliviador para uma monobóia. Tal auxílio ocorrerá no tocante à parte de navegação relativa às características locais como ventos, correntes e outras peculiaridades mais, a fim de evitar uma possível desconexão do mangote de abastecimento, evitando também que ocorra um derramamento de petróleo e conseqüente poluição do meio ambiente marinho. Fazendo uma comparação, o Capitão de manobras seria uma espécie de “Prático”, por conhecer profundamente a região em que se opera.

## CAPÍTULO V

### 5 - Atividades em terra.

Existe uma forte evasão dos profissionais da marinha mercante no trabalho embarcado. Os fatores pessoais são variados tais como: dificuldade de adequação ao regime embarcado, não aceitação do ambiente confinado, problemas psicológicos devido ao isolamento ou saudade dos familiares entre outros, mas não é necessário estar embarcado para exercer uma função importante e bem remunerada na Marinha Mercante. Em terra, o profissional pode atuar como figura ativa dentro da própria empresa de navegação, trabalhar no gerenciamento de Portos e Terminais, participar da formação de novos oficiais nas Escolas de Formação e no aperfeiçoamento de pessoal nos cursos de atualização, atuar na área de inspeção naval participando efetivamente do *Port state control* ou do *Flag state control*, auxiliar na construção naval, além de muitas outras atividades correlatas

#### 5.1 - Trabalho em empresas de navegação.

O talento requerido por um Oficial de Náutica não se reserva apenas na capacidade de manobrar uma embarcação. É de sua responsabilidade a parte administrativa e gerencial de todo o navio. Sabendo dessa capacidade, associado à experiência náutica da profissão pelos anos de embarque ou conhecimento da área pela formação, as empresas de navegação contratam na maioria das vezes Oficiais da Marinha Mercante para desempenhar os papéis administrativos e operativos de sua companhia em terra, aproveitando os conhecimentos práticos da profissão inerentes à formação nas escolas. O profissional pode desempenhar funções nos seguintes departamentos das empresas:

**Pessoal** – Por conhecer bem o pessoal e conseguir realmente qualificá-los e estar em dia com o networking do pessoal marítimo, ao Oficial de Náutica compete recrutar e selecionar não só os elementos que vão servir a bordo de navios bem como o pessoal que vai trabalhar no escritório. Fora isso, compete a este departamento a organização para estar em dia com a legislação trabalhista em geral, a confecção das folhas de pagamento entre outras atividades. Bem próximo das atividades acumuladas do oficial abordo. As qualidades em que do Oficial de Náutica poderá atuar numa empresa podem ser:

**Aquisição de material** – Nesse setor o Oficial de Náutica será responsável pela aquisição de equipamentos materiais utilizados pela empresa, faz o controle de inventário, controla rancho, remessa e entrega de material.

**Acompanhamento Jurídico** – O profissional irá acompanhar os contratos realizados pela empresa relativos ao engajamento de cargas, ao fretamento, ao arrendamento e à compra e venda de navios. Pode servir como conselheiro para situações em que a empresa esteja envolvida em faltas e avarias e zelar pelo cumprimento das leis na parte referente à empresa. Ajuda na tradução de documentos relativos à navegação, além de comumente acompanhar a entrada, o desembarço e a saída das embarcações junto aos órgãos competentes, adotar medidas para vistoria das embarcações, acompanhar operações de carga/descarga, expedir documentos, pagar impostos das operações que intermediar e agenciar seguros de navios.

**Comercial e Atendimento ao cliente** – Compete a esse setor, contratação de fretes e a exploração de mercados. O responsável deve estar sempre ligado ao comportamento do mercado com atenção especial aos tipos de serviços que a companhia oferece. Ficar atento às relações de frete e conhecer os custos de operação são essenciais para os profissionais que atuam nesse departamento, fator inerente a um oficial dinâmico e atualizado no cenário marítimo. Ademais deve trabalhar em conjunto com o setor de operações da empresa.

**Operações e Logística** – Atrelado ao setor comercial, ele deve fazer cumprir os prazos estabelecidos pelos contratos buscando eficiência para as operações. Logo, exige que este departamento tenha as informações de tudo que diz respeito ao navio, como exemplo, posição, hora, dia, porto, carga, tipo de contrato, entre outros. Como esse setor lida com os trâmites de entrada e saída de portos, é sua responsabilidade agilizar os trâmites alfandegários, em caso de navegação de Longo Curso, regulamentações portuárias, questões de saúde e regulamentações federais.

**Tráfego** – deve supervisionar as operações de carga e descarga do navio, manter o controle sobre o cumprimento das instruções de carregamento, conferir os cálculos relacionados ao carregamento conferindo com o manifesto e outros documentos da carga e efetuar cálculos pra cobranças e pagamentos de fretes, afretamentos, prêmios e multas.

Preparar mapas referentes ao tráfego de navios e investigar o motivo de retardamento de operações também são atribuições desse setor.

**Técnico e Manutenção** – Responsável pela parte física da empresa com respeito à frota. Deve programar e acompanhar docagens eventuais ou programadas e as vistorias a que o navio está sujeito. Esse setor trabalha para que as estipulações das Sociedades Classificadoras sejam totalmente atendidas. Também acompanha e fiscaliza os planos de construção e as especificações do navio encomendado no estaleiro pela empresa.

## **5.2 - Agentes Marítimos.**

A atividade do Agente Marítimo é muito dinâmica, portanto indispensável que também o seja o profissional que optar por essa carreira. O Agente é o elo indispensável na cadeia de comunicação entre o Armador e diversos personagens que interagem com o navio quando este chega a um Porto Nacional. É importante salientar que o serviço não se limita aos horários e dias comerciais uma vez que os navios não param de operar.

Os exportadores, os importadores, as empresas de transportes e armazenagem, os Despachantes Aduaneiros, os Terminais de Contêineres e os Operadores Portuários entre outros importantes segmentos, encontram na figura do Agente Marítimo o apoio necessário para a concretização de seus objetivos comerciais. As diversas Autoridades Governamentais constituídas e As Autoridades Portuárias por sua vez contam com o apoio irrestrito dos Agentes Marítimos para o bom cumprimento das Leis, Normas e Regulamentações de nosso país quanto aos diversos procedimentos e exigências que envolvem a chegada, entrada, atracação, operação e saída de um navio.

Para se tornar um agente marítimo o interessado só precisa entrar em contato com as empresas fortalecendo seu *networking*. As empresas buscam profissionais com talento natural para o dinamismo e disponibilidade, às vezes integral, de tempo. Hoje em dia é difícil ver uma agência marítima contratando agentes marítimos sem experiência. O que todos procuram é alguém com certo conhecimento na área de agenciamento, mesmo que mínima e o inglês falado e escrito.

Existe, no entanto, a possibilidade de algumas empresas oferecerem vagas para treinee, o que consiste em admitir pessoas que nunca trabalharam na área de marinha mercante e fazê-lo passar por todas as áreas da empresa até chegar ao agenciamento propriamente dito. Após passar por todas as áreas da empresa (documentação, custeio...) o candidato irá começar a trabalhar com a área de navegação propriamente dita, porém, em barcos menores ou com mercadorias menos importantes. Quando os navios começam a atracar fora dos horários e dias comerciais a empresa consegue diferenciar os candidatos que realmente tem a disponibilidade de tempo requerida para o emprego. Há casos em que a empresa já insere o profissional direto na área de agenciamento e assiste ao desempenho do candidato durante o decorrer do período de experiência.

No site <http://www.fenamar.com.br>, há listas das agências associadas com os endereços de email para que se possa enviar currículos. É importante deixar bem claro na mensagem se não possui experiência, que possui, porém, os atributos já mencionados (disposição para suportar trabalhos intensos fora do expediente). É recomendável ser direto e trazer informações resumidas.

### **5.3 - Despachante Aduaneiro.**

Despachante aduaneiro é o profissional que presta serviços de regulamentação alfandegária para as empresas de navegação para importação e exportação. Essa função é exercida na zona primária, que compreende portos ou pontos de fronteira. Opera por conta e ordem do importador ou exportador, na qualidade de representante legal e por mandato, em consonância com a legislação vigente. Nenhum curso credencia o interessado a se tornar um despachante aduaneiro. Apenas o governo (Receita Federal) pode credenciar novos despachantes.

Para se tornar um despachante aduaneiro a pessoa interessada deverá atuar durante 2 anos como ajudante de despachante e depois de obter este período mínimo de experiência, poderá fazer a prova do governo (Receita Federal). Se for aprovado na prova, poderá obter o credenciamento como despachante aduaneiro. O período de experiência de 2 anos como ajudante de despachante aduaneiro é muito importante porque será durante este período que a pessoa vai ganhar conhecimentos práticos que irão aumentar seu nível de conhecimento e que

vai permitir que realmente conheça o que estará fazendo durante todo o processo de despacho aduaneiro dos clientes. Não adianta tentar pular esta etapa com o objetivo apenas de cumprir o prazo previsto pela Receita Federal como ajudante de despachante, pois a pessoa não estará realmente capacitada para atuar e provavelmente vai cometer erros graves nos procedimentos de despacho aduaneiro dos seus clientes e poderá ser responsabilizado na justiça pelos prejuízos causados.

#### **5.4 – Planner**

Essa função tem extrema importância nos moldes atuais da Marinha Mercante. As atribuições desta atividade são de programar e planejar o layout do carregamento e descarregamento de navios full containers entre outros elementos que garantam a segurança da operacionalização. Sendo assim, realiza o plano preliminar, em terra, do carregamento sugerindo-o ao Comandante que deve analisar e decidir se utilizará este plano ou se fará alterações.

O objetivo fundamental do planner é utilizar ao máximo as praças e otimizar as operações de carga e descarga. Por intervir na estabilidade e segurança do navio sua responsabilidade é muito grande. Embora existam cursos para planners, cada empresa usa um software de carregamento diferente, portanto, o adestramento é feito, as vezes, por ela própria visando a adequação de cada encarregado ao seu sistema. Além do planner da empresa, existe o planner do terminal. Ele é encarregado de decodificar os planos enviados ao terminal para que sejam as operações.

#### **5.5 - Praticagem**

O motivo real para a existência dessa atividade é a necessidade de permitir o acesso seguro de embarcações até os portos. É Uma das atividades que os oficiais mercantes mais ambicionam pelas condições de trabalho e pela remuneração. Ele tem a função de auxiliar o Comandante do navio na navegação em zonas críticas como subidas de rios, entradas e saídas de portos, manobras de atracação e desatracação, entrada em fundeadouros, entre outros.

Todo Prático deve possuir um certificado ou uma licença de praticagem adequada, emitida pela autoridade competente. A profissão é regulamentada pela A960 da IMO. Além de indicar a zona de praticagem para qual é emitido, o certificado ou a licença deve indicar também quaisquer exigências ou limitações locais que a autoridade competente possa estabelecer, tais como: dimensões, calado ou tonelagem máximo das embarcações.

Essa função exige um grande preparo e perícia daqueles que a desempenham tais como: o profundo conhecimento das condições do mar na localidade em que trabalha; ter todos os conceitos de navegação e marinharia fixados para utilizá-los quando exigido e o domínio da língua inglesa são primordiais para aqueles que pretendem se dedicar a este ramo da profissão.

A admissão é feita por meio de concurso sem periodicidade, sendo o edital aberto pela DPC de acordo com as necessidades de profissionais. As autoridades competentes devem proporcionar treinamento de atualização e de aperfeiçoamento, para assegurar a continuidade de proficiência e para a atualização de conhecimento, e este treinamento poderá abranger o seguinte:

- Cursos para melhorar a proficiência no idioma inglês, quando for necessário;
- Sessões para aumentar a capacidade de se comunicar com as autoridades locais e com outras embarcações existentes na área;
- Reuniões com autoridades locais e com outros órgãos responsáveis para prever situações de emergência e analisar planos de contingência;
- Cursos de aperfeiçoamento ou de atualização no gerenciamento de recursos do passadiço para práticos, para facilitar a comunicação e a troca de informações entre o prático e o comandante e para aumentar a eficiência no passadiço;
- Exercícios de simulação, que podem incluir o adestramento em radar e procedimentos de manobra do navio em emergência;
- Cursos realizados em centros de adestramento de manobra de navios, utilizando modelos tripulados;
- Seminários sobre novos equipamentos;
- Análise de assuntos pertinentes à praticagem: leis, regras e regulamentos;
- Treinamentos em segurança e sobrevivência pessoal e primeiros socorros



## **5.6 – Ensino marítimo.**

É inegável que após anos de embarque, os profissionais mercantes adquirem uma vasta experiência sobre a carreira. Muitos motivados pela profissão, mas que não podem ou preferem não mais embarcar por motivos diversos, encontram no ensino profissional marítimo uma maneira de se manter em contato com a profissão da Marinha Mercante. Os Oficiais da Marinha Mercante podem atuar nas escolas de formação ou em centros de instrução privados de empresas que podem até mesmo ter trabalhado.

Ainda no âmbito das Escolas de Formação, é possível ao Oficial de Náutica trabalhar na administração das mesmas, assumindo a função de Oficiais de companhias, superintendentes de ensino, coordenadores de cursos entre outros.

*“Eu vivi a época da Marinha Mercante ruim... em meados dos anos 80 para 90, no entanto, sempre atuei na área de ensino quando mais novo. Com dificuldades para embarcar comecei a distribuir currículos pelos estaleiros e empresas; uma delas, a Enavi, depois de 2 anos me respondeu. Trabalhei lá por um bom tempo. Depois disso, trabalhei como supercarga, preposto do armador para o monitoramento do carregamento. Por essa experiência, fui chamado pelo MSC para atuar como planner até 2007. Juntando toda a minha experiência comecei a ministrar aulas na área. Comecei a ministrar aulas no CIAGA em 2007 por intermédio de um amigo meu que já trabalhava no centro de instrução. A área marítima é muito carente de profissionais gabaritados como nós, pra instruir a nova geração. Somos sempre muito bem -vindos e sempre temos algo a ensinar” - Henrique Vaicberg*

## **5.7 - Port/Flag State Control.**

O Controle do Estado do Porto é a inspeção de navios estrangeiros em portos nacionais, feita com os mesmos princípios do Controle do Estado da Bandeira, para verificar se a condição do navio e de seu equipamento está dentro dos padrões dos requisitos das convenções internacionais, bem como analisar se o navio estrangeiro é gerenciado e operado segundo a legislação internacional.

Trabalhando nesta especialidade, o Oficial participa de um grupo de vistoria e inspeção que age como fiscalizador das condições estipuladas para uma boa navegação sempre atrelada ao conceito de segurança. Em outras palavras, atua na fiscalização do cumprimento das resoluções da *International Maritime Organization*, tendo como base as convenções SOLAS, MARPOL, STCW, OIL e LL (Load Lines-66).

### **5.8 - Auditoria Fiscal.**

Nessa função, a principal atribuição é assegurar que sejam aplicadas as disposições legais, incluindo as convenções internacionais ratificadas, os atos e decisões das autoridades competentes e as convenções, contratos coletivos e acordos de trabalho no que compreende a proteção dos trabalhadores no exercício de suas atividades.

Para operar nesta área, é preciso ter o curso superior e ser aprovado em concurso público e sua atuação abrange todo o território nacional.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A profissão do Oficial de Náutica é extremamente rica e diversa nos campos de trabalho. Unidos à formação e as demais capacitações e especializações posteriores, o profissional se torna uma fonte de enorme conhecimento. Atualmente, deter esse conhecimento e habilidade significa o bom desempenho na carreira. No entanto, como em qualquer profissão o profissional deve estar interessado em ascender na carreira ou se juntar a uma nova função. Desistir ou esperar que as oportunidades apareçam não é uma opção nesse ou em qualquer seguimento. A Marinha Mercante é uma área de constante atualização e inovação. Pessoas e tecnologias entram e saem do setor constantemente. É necessário, portanto, se adequar a essa realidade dinâmica e acompanhá-la. O Oficial que se manter atualizado, instruído e bem posicionado quanto ao marketing pessoal e networking, atingirá o sucesso embarcado ou não.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

1. LIMA, Douglas Gomes de . **O Mercado de Trabalho da Marinha Mercante** 2009. monografia (Bacharel em Ciências Náuticas) – Escolas de Formação de Oficiais da Marinha Mercante, Centro de Instrução Almirante Graça Aranha, Rio de Janeiro, 2012.
2. PINTO, Jordson Rogério de Souza Queiroz Moreira. **O Mercado de Trabalho do Oficial da Marinha Mercante no seguimento em terra** 2009. monografia (Bacharel em Ciências Náuticas) – Escolas de Formação de Oficiais da Marinha Mercante, Centro de Instrução Almirante Graça Aranha, Rio de Janeiro, 2012.
3. FEMAR. Federação das Agências de Navegação Marítima, Rio de Janeiro, 2012. Disponível em: <http://www.fenamar.com.br/agente.php>. Acesso em: 10 de junho. 2012.
4. VAICBERG, Henrique. Rio de Janeiro, 2012. Entrevista concebida a Rafael Sabadin de Melo.
5. Brizola. Rio de Janeiro, 2012. Entrevista concebida a Rafael Sabadin de Melo.
6. IMO. **International Maritime Organization**, Rio de Janeiro, 2012. Disponível em: [http://www.imo.org/dynamic/mainframe.asp?topic\\_id=159](http://www.imo.org/dynamic/mainframe.asp?topic_id=159). Acesso em: 12 de junho. 2012.
7. DPC. **Diretoria de Portos e Costas**, Rio de Janeiro, 2012. Disponível em: <https://www.dpc.mar.mil.br/>. Acesso em: 25 de junho. 2012.
8. GS Grupo Educacional. **Portal de Curso e Serviços**, Rio de Janeiro, 2012. Disponível em: <http://www.cursosnainternet.com/despacho.htm>. Acesso em: 27 de junho. 2012.
9. Blog Mercante, Rio de Janeiro, 2011. Disponível em: <http://www.blogmercante.com/2010/10/s-a-m-resposta/>. Acesso em: 27 de junho. 2012.

10. ICN. Instituto de Ciências Náuticas. Disponível em: [http://www.cienciasnauticas.org.br/index.php?option=com\\_wrapper&view=wrapper&Itemid=26](http://www.cienciasnauticas.org.br/index.php?option=com_wrapper&view=wrapper&Itemid=26). Acesso em: 27 de junho. 2012.