



JU 58088661 1 BR

MARINHA DO BRASIL

DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS

Rua Teófilo Otoni, nº 4 – Centro
20090-070 – Rio de Janeiro - RJ
Tel.: (21) 2104-5225 – dpc.secom@marinha.mil.br

Ofício nº 20-234/DPC-MB
22/995
63012.002394/2021-54

Rio de Janeiro, RJ, 2 de junho de 2021.

Ao Senhor
JOÃO JOSÉ DE NORA SOUTO
Secretário-Adjunto de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis do Ministério de Minas e Energia
Esplanada dos Ministérios - Bloco U
70065-900 - Brasília - DF

Assunto: **Proamar - Análise das contribuições pelo órgão responsável**

Senhor Secretário-Adjunto,

1. Em atenção ao Ofício nº 104/2021/SPG-MME, desse Ministério, transmito ao Senhor a planilha do PROMAR, anexa, com as considerações relativas aos temas afetos à Marinha do Brasil.

Atenciosamente,


ALEXANDRE CURSINO DE OLIVEIRA
Vice-Almirante
Diretor

Cópias:

DGN c/anexo
EMA c/anexo
DPC-22 c/anexo
→ Arquivo c/anexo

63012.002773/2021-44

PROMAR

Nº do Tema	Tema	Descrição do Tema	Medidas Propostas	Propositor	Instituições Responsáveis	Prioridade	Respostas ou Considerações
8	Regulação	<p>Implementação do SGSO, SGIP, SGSS quando da cessão de direitos ao novo operador em campos maduros.</p> <p>Falta de segurança jurídica no processo de transição de ativos junto à ANP e todos os órgãos de fiscalização.</p> <p>Segurança operacional em relação à continuidade da operação.</p> <p>Justificativa: O principal benefício está relacionado à garantia da segurança jurídica e continuidade operacional da produção. O efeito prático é maior atratividade de investimentos para o Brasil em razão da transparência e segurança no processo conduzido pela ANP.</p> <p>A ABPIP reconhece que parte dessas ações já está sendo endereçada no âmbito do REATE e das discussões da ANP sobre otimização dos processos de cessão. Contudo, incluí-las sob a batuta do PROMAR pode fortalecer as medidas e garantir sua eficácia, contribuindo para o atingimento dos objetivos previstos na Resolução CNPE nº 10/2020.</p>	<p>Marco regulatório não permite atuação do novo operador durante o processo de transição. Isso dificulta a transição operacional em relação à documentação de segurança operacional (SGSO, SGIP e SGSS) sem que o novo operador conheça a realidade da operação.</p> <p>Criação de uma equipe composta pela ANP (SSM), cedente(s) e cessionário(s) – e, a depender das especificidades dos ativos, também de outras autoridades - para cuidar da transição da parte de segurança operacional. Essa equipe conjuntamente trabalharia todos os pontos críticos da operação, assumindo um compromisso multilateral quanto à sua adequação em tempo hábil, sem que a continuidade operacional dos ativos seja comprometida.</p> <p>Essa equipe multidisciplinar poderia, inclusive, auxiliar na transição da documentação operacional e histórico de pendências / não-conformidades das unidades com o órgão regulador.</p> <p>Além disso, é importante garantir que o novo operador não seja multado ou sancionado (com paradas de produção) por razão de não conformidades que foram herdadas do operador anterior.</p>	ABPIP	ANP, Marinha e SRTE	Sim	<p>A DPC, como representante da Autoridade Marítima (AM), se dispõe a integrar uma equipe multidisciplinar para auxiliar na transição da documentação operacional e histórico de pendências / não-conformidades das unidades com o órgão regulador, inclusive com o fornecimento dos relatórios das perícias anteriores, para a empresa que esteja assumindo o ativo, possa ter noção das reais condições de operacionalidade da plataforma.</p> <p>A AM, normalmente, não aplica multas no operador de plataforma. As não conformidades anotadas nas perícias técnicas tem prazo para serem sanadas, somente em casos de não cumprimento desses prazos e o operador não solicitar a extensão desses prazos, o operador pode ser autuado. Portanto, o operador que assume um ativo, dificilmente será multado. No caso de não conformidades que foram herdadas do operador anterior e que não são impeditivas, a AM tem prorrogado os prazos para serem sanadas. As não conformidades impeditivas que oferecem risco à Salvaguarda da Vida Humana no Mar, à Segurança da Navegação e à prevenção da poluição ambiental levam à retirada de operação da plataforma. Nessa situação, o novo operador sabe de antemão que o ativo que está recebendo não pode operar, enquanto não sanar essas não conformidades.</p>
10	Fiscalização	<p>Postergação da validade da Inspeção Anual de Port State (perícia anual) quando da transferência de operador.</p> <p>Justificativa: Durante processo de transição, existem desvios que devem ser sanados pelo operador em desinvestimento para assegurar o atendimento dos requisitos de Port State e operacionalidade. Essas atividades ocorrem após a cessão de direitos como forma de garantir os serviços executados.</p>	<p>Postergar a validade da inspeção naval da plataforma incluída na cessão de direitos por período mínimo de 06 (seis) meses a partir do início da operação pelo novo concessionário.</p> <p>Instituição envolvida: Marinha do Brasil</p>	ABPIP	Marinha		<p>Inicialmente, cabe esclarecer que a Inspeção Anual de <i>Port State</i> (perícia anual) se caracteriza pela realização de uma Perícia Técnica Específica para a emissão da Declaração de Conformidade para Operação de Plataformas.</p> <p>A Declaração de Conformidade para Operação de Plataformas, emitida pela DPC em nome da ANP, tem validade de um ano e não podem ser prorrogadas, de modo a garantir que pelo menos uma vez ao ano todas as plataformas que operam nas Águas Jurisdicionais Brasileiras sejam periciadas, o que aumenta o fator de segurança de operação dessas unidades. A postergação da validade dessa Declaração de Conformidade, quando houver transferência de ativo de um operador para outro seria uma exceção, que certamente irá contribuir para diminuir o fator de segurança de operação dessas plataformas.</p>

33	Dados Técnicos	<p>Reconhecimento pelos agentes fiscalizadores sobre modelo de negócios específicos de Campos e acumulações maduras e marginais.</p>	<p>Cartilha de boas práticas multidisciplinar negociada com autoridades competentes (i.e., ANP, IBAMA, Marinha do Brasil, SRTE, MPT, etc.).</p> <p>Indicação / exemplificação do modelo de boas práticas com base na experiência internacional. Explicação do modelo de operação enxuto, eficiente e seguro, pré-acordando práticas de segurança operacional, de transição operacional de ativos em produção, de aprovação de projetos, incentivos, etc., que variam como ponto de partida para todas as autoridades simultaneamente.</p>	<p>Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás</p>	<p>IBP, FGV, ANP, IBAMA, Marinha do Brasil, SRTE, MPT, MME</p>	<p>Sim</p>	<p>A DPC, como representante da AM, se coloca à disposição para analisar uma cartilha de boas práticas multidisciplinar, conforme proposto pelo Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás.</p>
7	Fiscalização	<p>Transparência, estabilidade e segurança jurídica em operações conjuntas de fiscalização (Ex: Operação Ouro Negro)</p> <p>Justificativa: Em que pese o esforço do Governo Federal para criar um ambiente atrativo para novos investimentos no setor de petróleo e gás aliado a um momento no qual cresce a disposição da Petrobras para efetivar seus processos de desinvestimento, interdições de ativos como as realizadas pela Ouro Negro - imediatamente após os processos de cessão e/ou relacionadas as pendências anteriores à gestão dos novos operadores - cria uma situação de insegurança jurídica capaz de afugentar novos investidores.</p> <p>As operadoras independentes compreendem a necessidade de os órgãos que possuem atribuição de regular e fiscalizar a indústria estarem reunidos na forma de uma organização para debater e planejar ações conjuntas. Entretanto, entendem também que há necessidade de que essa atuação conjunta seja estruturada por diretrizes estratégicas e regulatórias, além de fiscalizadoras.</p> <p>A partir da efetivação do processo de desinvestimento da Petrobras e chegada de novas..... (ilegível)</p>	<p>Planejamento para que auditorias/vistorias conjuntas ocorram imediatamente antes - ou mesmo durante, desde que não prejudique a celeridade do processo - das iniciativas de cessão de ativos, protegendo cessionários de sanções referentes aos momentos anteriores a sua operação.</p> <p>Adoção de diretriz construtiva e estratégica - não apenas fiscalizatória e punitiva - para a Operação Ouro Negro e similares, permitindo o compartilhamento de melhores práticas, negociações para regularização de pendências e apresentação de propostas e soluções de melhoria operacional.</p> <p>Instituições envolvidas: Instituições participantes da Operação Ouro Negro</p>	<p>ABPIP</p>	<p>ANP, ANVISA, IBAMA, Marinha do Brasil, MPT e ME (Secretaria do Trabalho)</p>		<p>A DPC, como representante da AM, não vislumbra óbices para a realização de auditorias/vistorias conjuntas ocorram imediatamente antes - ou mesmo durante a transferência do ativo, de modo a evitar que os novos cessionários sofram sanções referentes aos momentos anteriores a sua operação.</p>
11	Fiscalização	<p>Inspeção de helideque a cada 3 anos, independentemente da transferência de operador.</p>	<p>Postergar a validade da inspeção de helideque da plataforma incluída na cessão de direitos por período mínimo de 01 ano a partir do início da operação pelo novo concessionário.</p>	<p>ABPIP</p>	<p>Marinha</p>		<p>As Portarias de Registro de helideques são emitidas pela ANAC e tem a validade de 3 (três) anos. A transferência para um novo concessionário ou operador não deverá modificar os prazos previstos e em vigor para as devidas renovações nas</p>

		<p>Justificativa: Durante processo de transição, existem desvios que devem ser sanados pelo operador em desinvestimento para assegurar o atendimento dos requisitos de helideque e operacionalidade. Essas atividades ocorrem após a cessão de direitos como forma de garantir os serviços executados. Em outras palavras, não há continuidade operacional na garantia de integridade dos helideques e é importante haver um "período de cura" para as inspeções quando houver transferência de operador.</p>	Instituição envolvida: Marinha do Brasil.			<p>Portarias de registro de helideques, uma vez que o prazo de três anos é valido para todas as unidades que possuem helideques. A extensão desse prazo somente ocorre quando a transferência do ativo não se justificar, podendo até contribuir para diminuir a segurança da operação do helideque.</p> <p>Quando ocorrer a transferência de concessionário/operador da plataforma, deverão ser encaminhadas, à DPC, as alterações de parâmetros contendo as devidas informações relativas a Ficha Registro da embarcação em questão (dados do proprietário, afretador, operador, etc).</p> <p>A nova vistoria de renovação deverá ocorrer quando do vencimento da Portaria anterior.</p>
12	Regulação	<p>Necessidade de anuência para manutenção preventiva de sistemas que já compõem a concessão do bloco exploratório, LO e instalações submarinas.</p> <p>Justificativa: Propiciar maior agilidade na tomada de decisão do novo operador na revitalização dos campos maduros pela manutenção preventiva e possíveis Equipamentos/sistemas degradados.</p> <p>O entendimento prévio sobre quais atividades demandam anuência e quais apenas requerem informação aos órgãos pertinentes confere agilidade e segurança jurídica ao processo.</p> <p>A consideração cuidadosa sobre quais atividades de fato requerem anuência tende a evitar custos de transação e aumentar a competitividade das operações.</p>	<p>Incluir relação de atividades que demandam uma anuência das autoridades competentes (ANP, IBAMA e Marinha) antes da cessão de direitos para que o novo operador tenha o conhecimento de quais intervenções ou projetos podem ser realizados mediante comunicação prévia às autoridades, porém sem a necessidade de um rito processual de aprovação/anuência.</p> <p>Instituições envolvidas: ANP , Marinha do Brasil e IBAMA</p>	ABPIP	ANP, Marinha e IBAMA	<p>Segundo o art. 3º da Lei nº 9.537/1997, cabe à Autoridade Marítima assegurar a salvaguarda da vida humana, a segurança da navegação e a prevenção da poluição ambiental, por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio. Nesse sentido, a inclusão de atividades que demandem a anuência para manutenção preventiva de sistemas que já compõem a concessão do bloco exploratório, LO e instalações submarinas, no entendimento da AM, são de competência da ANP e IBAMA.</p>
28	Regulação	<p>Mestre de Cabotagem. CTS Norman 01, 0117, plataforma fixa.</p> <p>Justificativa: Há exceção para substituição de Marinheiro de Convés (aquaviário) por "Homem de Área", com atendimento a requisitos de formação e experiência. De acordo com SOLAS, em "Definições", 0301 da Norman 01: plataforma fixa "Não é considerada embarcação". Portanto usar de mesma argumentação para não exigir o MCB.</p>	<p>Não sendo considerada embarcação, avaliar a possibilidade de substituição também do aquaviário MCB por Técnico de Segurança ou outro profissional (não-aquaviário) com atendimento aos mesmos requisitos (ou similares) ao "Homem de Área" que compõe a CTS da plataforma fixa.</p> <p>Instituições envolvidas: Marinha do Brasil</p>	ABPIP	Marinha	<p>A possibilidade da utilização do "Homem de Área" no lugar é uma exceção, prevista na NORMAM-01/DPC, item 0117. Contudo, o MCB deve ser mantido no Cartão de Tripulação de Segurança (CTS) da plataforma fixa, em função da sua larga experiência no manuseio e operação dos diversos equipamentos de salvatagem que são obrigatórios a bordo dessas plataformas, dentre esses, as baleeiras, botes de resgate e balsas salva-vidas infláveis.</p>
57	Dados Técnicos	<p>Bioincrustações agentes invasores.</p> <p>Justificativa : O processo de limpeza da bioincrustação deverá ser documentado por meio de relatório/laudo técnico que contempla a</p>	<p>Criar um fórum técnico permanente de forma a oferecer oportunidades para que empresas de tecnologias, no Brasil e exterior, possam oferecer opções para o processo de limpeza, permitindo assim, internalizar as Plataformas Móveis e criar ambiente industrial de desmantelamento no país.</p>	ABPIP	Marinha / IBAMA / ANP	<p>A bioincrustação de cascos e áreas nicho de navios e plataformas/instalações de apoio é um vetor importante de introdução e disseminação de espécies não nativas e/ou agentes patogênicos.</p> <p>É necessário avaliação pela AM e pela Autoridade Ambiental da situação das plataformas, do planejamento e da metodologia a ser empregada para remoção da</p>

Continuação do anexo, do Of nº 20-234, da DPC.

		<p>descrição da metodologia e o registro fotográfico evidenciando que os cascos, linhas e equipamentos estejam limpos (isento de macroincrustação).</p> <p>A criação de fórum técnico para aprofundamento do tema pode criar oportunidades de mercado.</p>	<p>Instituições envolvidas: Marinha do Brasil, IBAMA e ANP.</p>			<p>macroincrustação. Dessa forma, um relatório inicial da situação, bem como das ações propostas, e ao final, de monitoramento, são essenciais aos órgãos envolvidos na autorização/fiscalização de procedimentos.</p> <p>No tocante à proposta de criação de um fórum técnico, a DPC, como representante da AM, entende que o mesmo seja de interesse, devendo envolver a AM, IBAMA e ANP.</p>
6	Regulação	<p>Plataforma fixa não ser tratada como embarcação por parte da Marinha do Brasil.</p>	<p>Incluir a obrigatoriedade de cumprimento dos requisitos de embarcação para a Plataforma fixa somente quando esta se encontrar em deslocamento (rebocada). Ainda, avaliar a possibilidade de substituição também do aquaviário Mestre de Cabotagem por Técnico de Segurança ou outro profissional (não-aquaviário) com atendimento aos mesmos requisitos (ou similares) ao "Homem de Área" que compõe a CTS da plataforma fixa.</p> <p>Justificativa: A NORMAM 1 já reconhece que plataformas fixas não são embarcações por estarem fixadas no leito marinho e, por este motivo, as empresas poderiam reduzir uma série de procedimentos e processos que não se aplicam à rotina operacional.</p>	Perenco	Marinha	<p>As plataformas fixas possuem requisitos específicos no Capítulo 9 da NORMAM-01/DPC, justamente por não serem embarcações. A possibilidade da utilização do "Homem de Área" no lugar é uma exceção, prevista na NORMAM-01/DPC, item 0117, apenas para as plataformas fixas, que não são consideradas embarcações. Portanto, o MCB deve ser mantido no Cartão de Tripulação de Segurança das plataformas, independente se fixas ou flutuantes, em função da sua larga experiência no manuseio e operação dos diversos equipamentos de salvatagem que são obrigatórios a bordo dessas plataformas, dentre esses, as baleeiras, botes de resgate e balsas salva-vidas infláveis.</p>


ANTÔNIO GALVÃO DE ALMEIDA SIMÕES
Capitão de Mar e Guerra (Refº)

Gerente de Vistorias, Inspeções e Perícias Técnicas