

	<b>FORMULÁRIO PRÉ-VISTORIA</b>	
<b>X</b>	<b>FORMULÁRIO PÓS-VISTORIA</b>	
<b>NOME DA EMBARCAÇÃO</b>	Mr Sidney	



**Instruções de preenchimento:**

- Espaços assinalados com fundo amarelo são de preenchimento exclusivo da CGMAC e, exceto quando houver indicações em contrário nos campos destinados a observações, as informações apresentadas nos demais espaços são de responsabilidade exclusiva do titular do processo de licenciamento.
- Os itens de múltipla escolha devem ser indicados com a letra xis minúscula (x).
- As alternativas descartadas ou que não se aplicam devem ser deixadas em branco.

**Obs.:** o ícone que representa uma máquina fotográfica (📷) destina-se a orientar os analistas ambientais que fazem vistorias sobre os itens que, prioritariamente, merecem registros fotográficos.

## 1 – INFORMAÇÕES REFERENCIAIS

PROJETO	
Proponente	Petróleo Brasileiro S.A.
Atividade	Atividade de perfuração marítima no bloco FZA-M-59
Campo/Bloco/Bacia	Bloco FZA-M-59
N.º do processo	02022.000336/2014-53
N.º do documento de referência	

EMBARCAÇÃO							
Tipo *		AHTS		PLSV		RSV	DSV
		OSRV	X	MPSV		Outra:	
Função da Embarcação: (dedicada, apoio, outras)	Embarcação de apoio marítimo a plataformas de petróleo e de suporte às atividades de combate ao derramamento de óleo						
Data de entrega	07 de Abril de 2009						
Bandeira	Americana						
N.º IMO **	9529671						
Proprietário	Nautical Solutions LLC						
Operador	Bram Offshore Transportes Marítimos LTDA						
Comprimento total (m)	85,34						
Largura (boca) máxima (m)	18,29						
Calado máximo (m)	5,92						
Deslocamento carregado (t)	7.226,33						
Arqueação bruta	2.998						
Velocidade máxima (kn)	10						
x	DP	0	Heliponto		0	Enfermaria	
Observações:							

\* AHTS: embarcação de Manuseio de Âncoras, Reboque e Suprimento, na sigla derivada do inglês "Anchor-Handling Tug Supply vessel"

PLSV: Embarcação de Apoio a Lançamentos de Linhas, na sigla derivada do inglês "Pipe-Laying Support Vessel"

RSV: Embarcação de Apoio a ROV's [Veículos submarinos Operados Remotamente], na sigla derivada

do inglês "ROV [Remotely Operated underwater Vehicle] Support Vessel" DSV: Embarcação de Apoio a Mergulhos, na sigla derivada do inglês "Diving Support Vessel"  
 SESV: Embarcação de Apoio a Equipamentos Submarinos (do inglês "Subsea-Equipment Support Vessel")

MPSV: Embarcação de Apoio de Propósitos Múltiplos, na sigla derivada do inglês "Multipurpose Support Vessel"

\*\* registro na Organização Marítima Internacional, na sigla derivada do inglês "International Maritime Organization"

**2 – VISTORIA**

Local	Porto de Belém	Data	09/07/2025
Interlocutores		Função	Empresa
Edwin Louis Caron		Comandante	BRAM
Temoteo Souza Mata da Silva		Imediato	BRAM
Luiz Alfredo dos Reis Virgínio Junior		Chefe de Máquina	BRAM
Diego Ferreira Ribeiro		Piloto Drone	DIT
Rubem Moret dos Santos Neto		Piloto Drone	DIT
Rafael Goulart		Coordenador Operações	BRAM
Aline Dias		Coordenadora Manutenção	BRAM
Paulo Melonio		Coordenador SMS	BRAM
Cleiciane Lima		Técnica Segurança	BRAM
Helio Teixeira		Gerente OilRec	BRAM
Alter Azevedo		Gerente SMS	BRAM
Artur Sampaio		Coordenador SMS	BRAM
Jacyra Veloso		Consultora SMS	BV
Sávio Henrique Almeida		Geólogo SMS	PETROBRAS
Rodrigo Possobon		Consultor	PETROBRAS
Bruno Haddad		Supervisor	PETROBRAS
Rafael Rezende		Inspetor	SONDA

<b>Analistas do IBAMA vistoria 08/07</b>	
Nome	Matrícula
Cintia Levita Lins Do Bonfim	1545679
Juliana Peroba Ferreira	3369420

Local	0°24'57.00"S, 47°46'38.00"O – Marapanim-PA – aproximadamente 9NM da RESEX Marinha Mestre Lucindo	Data	10/07/2025
Interlocutores Externos		Função	Empresa
Função			

Mario Jorge Amorim	Inspetor	PETROBRAS
Thiago José da S. Rocha	Tec. Segurança	BRAM
George Anderson C.de Medeiros	Especialista de OSRV	BRAM OFFSHORE
Ygor Pereira Desidério Alves	Operador (Aerostato)	ALTAVE
<b>Interlocutores Embarcados Função Emb/Função na Faina</b>	<b>Função Emb./Função na Faina</b>	<b>Empresa</b>
Edwin Louis Caron	CMT/Coord. Geral	BRAM (EUA)
Temoteo Souza Mata da Silva	IMT/Passadiço/Lider da faina no Convés	BRAM
Fabio Antico Almeida	OQN/Auxilia o IMT	BRAM
Gabriel da Silva Felipe	OQN/Auxilia o CMT	BRAM
Rodrigo Dias Portugal	MNM/ Sopradores, Boom Vane.	BRAM
Rodrigo de Oliveira Dominoni	MNC/Sopradores e outras	BRAM
Elias Monsores Pereira	MNC/ Âncora, Sopradores, Tugger e outras	BRAM
Vilmar Santos da Silva	MNC/ Âncora, Sopradores, Guindaste e outras	BRAM
Luiz Alfredo dos Reis V.Jr.	CFM/ Sopradores e outras	BRAM
Evanil de Miranda Padilha	CDM/Responde ao IMT	BRAM
Milton Haroldo G. Zivoder	SCN/ Supervisiona o Sistema	BRAM (URUGUAI)
Ismael R. Dornelas	MNM/Joystick	BRAM
Leonardo da S. Rocha	MNM/Responde ao IMT	BRAM
Heliomar Azeredo da Silva	CZA	BRAM
Valmir de Mascena Santos	TAA	BRAM
Diego Ferreira Ribeiro	Piloto de Drone e Tec.Man.	DIT Tecnologia
Rubem Moret dos Santos Neto	Piloto de Drone e Tec.Man	DIT Tecnologia

<b>Analistas do IBAMA vistoria 10/07</b>	
<b>Nome</b>	<b>Matrícula</b>
Ana Paula Pinto Fernandez	1868495
José Eduardo Matheus Evora	1365266

**Observações:**  
Devido a dificuldade logística da região a vistoria foi realizada em dois dias diferentes por duas equipes de analistas do IBAMA diferentes.  
A vistoria do dia 08/07 analisou os itens relativos à gestão ambiental da embarcação sendo eles os itens 4 a 13 deste formulário, incluindo alguns subitens do item 14.  
Já a vistoria do dia 10/07 foi direcionada para os ites 14 e 15 deste formulário referentes aos itens de resposta a emergência da embarcação.  
Vistoria de 10/07 - Dos quinze (17) integrantes da lista de tripulantes, doze (11)

participaram ativamente do exercício de lançamento do CBO-06, com funções definidas em Tabela Mestre.

### 3 – TRIPULAÇÃO

Vistoria Porto de Belém			
Máxima	14	Programada/Média	14
Durante a vistoria	17	Brasileiros	15
<b>Observações:</b> Apesar do formulário de pré vistoria apontar uma capacidade máxima de 14 tripulantes na embarcação, na realidade, de acordo com o descritivo da embarcação essa capacidade máxima é de 29 tripulantes. No momento da vistoria havia 15 tripulantes e 2 pilotos de drone terceirizados.			

Vistoria Curuçá			
Durante a vistoria	23	Brasileiros	21
Observações:			

### 4 – DOCUMENTAÇÃO

Documento	Validade	Documento	Validade
IOPP *	04/09/2027	ISPP ***	04/09/2027
IAPP **	04/09/2027	Da Marinha	30/10/2026
<b>Observações:</b> A documentação acima foi verificada a bordo da embarcação, a validade do REB não constava no formulário de pré vistoria e foi preenchida neste formulário de pós vistoria.			

\* sigla inglesa de “Certificado Internacional de Prevenção à Poluição por Óleo”

\*\* sigla inglesa de “Certificado Internacional de Prevenção à Poluição do Ar”

\*\*\* sigla inglesa de “Certificado Internacional de Prevenção à Poluição por Esgoto”

### 5 – INFESTAÇÕES POR ESPÉCIES DE CORAL-SOL

Data da última inspeção de casco	01/09/2024
Incrustação de uma ou mais espécies de coral-sol:	
Existente	X Não existente

Caso afirmativo, qual providência foi tomada: NA	
Data da próxima inspeção de casco:	01/03/2026
Método da inspeção de casco: Limpeza em dique seco antes de iniciar o contrato	
Método de retirada das espécies de coral-sol: N/A	
<b>Observação:</b> A última limpeza de casco foi realizada há 2 anos.	

## 6 – GERENCIAMENTO DOS RESÍDUOS EM TERRA

Os resíduos são/serão:	
	Transbordados para uma embarcação
X	Desembarcados em terra, nos portos de: Belém (PA)
Frequência das operações	
X	Os resíduos são/serão pesados antes de sua retirada da instalação
Descrição do procedimento de registro dos resíduos retirados da instalação: Resíduos são pesados e acondicionados em big bags de forma segregada por tipo de resíduo	
S	Registros averiguados
<b>Observações:</b> Os resíduos não são pesados antes da retirada da instalação, a quantidade é estimada pelo volume uma vez que o <i>big bag</i> possui 1 m <sup>3</sup> de volume. Foram verificados os últimos MTRs emitidos.	

## 7 – GERENCIAMENTO DE RESÍDUOS A BORDO

### 7.1 – Segregação de Resíduos


Adotaram-se:	
S	Coletores com rotulagem correta em português e/ou inglês
S	Cores dos coletores conforme os padrões da Res. CONAMA N.º 275 / 01
S	Sacos plásticos da mesma cor do coletor ou transparentes


Providenciaram-se coletores especiais para os seguintes resíduos perigosos:			
X	Cartuchos de impressoras	X	Embalagens para aerossóis
X	Pilhas e baterias	X	Lâmpadas
X	Perfurocortantes	X	Contaminados
X	Infeciocontagiosos	N/A	Radioativos
X	Material elétrico e eletrônico	N/A	Explosivos

<b>S</b>	Resíduos perigosos dispunham de FDSR * e do respectivo rótulo
<b>S</b>	Os coletores e sua distribuição foram considerados adequados
<b>N</b>	Houve mistura de resíduos

\* Ficha com Dados de Segurança de Resíduos

<b>Observações:</b>
Os coletores estavam com a rotulagem em português e inglês. Além dos coletores listados acima foi também verificado o coletor de Tetra Pak.

<b>7.2 – Armazenamento Temporário</b> 			
Para o armazenamento temporário providenciaram-se:			
	Tambores		Cofres de carga
	Sacas	X	Outros coletores: Big bags e coletores de 1.000 litros
Os resíduos em armazenamento temporário estavam:			
<b>S</b>	Identificados corretamente		
<b>N</b>	Em áreas cobertas		
<b>N</b>	Em áreas contidas		
Observações:			

<b>7.3 – Compactadores</b> 	
Número de compactadores de resíduo a bordo	N/A
Observações:	

<b>7.4 – Resíduos Alimentares</b> 
---

X	Triturador reserva de resíduos alimentares ou peças sobressalentes		
Destino do óleo de cozinha usado:			
	Galões/Terra		Tanque para borra oleosa
X	Outro: Bombonas de armazenamento		
<b>Observações:</b>			


<b>7.5 – Incinerador</b> <input checked="" type="checkbox"/>	
	Encontra-se lacrado
X	Não há
<b>Observações:</b>	

<b>8 – GERENCIAMENTO DE EFLUENTES</b>
---------------------------------------

<b>8.1 – Efluentes Sanitários</b> <input checked="" type="checkbox"/>			
N/A	Drenagem a vácuo		
Capacidade do tanque de retenção para a tripulação programada/média (d)			24,8 m3
Estação de Tratamento de Esgotos (ETE)			
Modelo <input checked="" type="checkbox"/>	M5MS	Fabricante/Marca	Scienco/Fast
Tipo de tratamento		Tratamento aeróbico e cloração ao final do processo	
Se biológico, temperatura da entrada dos efluentes (°C) <input checked="" type="checkbox"/>			NA
Pontos de coleta de amostras: <input checked="" type="checkbox"/>			
S	Na entrada da ETE	S	Na saída da ETE
Avaliação visual do tratamento <input checked="" type="checkbox"/>		<b>Sim, foi avaliada uma diferença visual significativa entre as amostras.</b>	
Tipo de desinfecção : <input checked="" type="checkbox"/>			
X	Cloração		UV
	Ozônio		Outros:
Tripulação para a qual foi projetada		29	Capacidade de tratamento (m <sup>3</sup> /d)
			2,92
Águas servidas (cinzas)			
X	Presença de uma caixa de desengorduramento		

Destinação:	
	Tratamento em conjunto com as águas negras
	Etapa de desinfecção das águas negras
X	Tanque de retenção para posteriores descartes além de 12 milhas náuticas da costa
	Outra:
Excesso de lodo gerado	
Frequência da retirada	A cada 5 anos, quando realizada docagem de classe
S	MTR * de sua última destinação
S	Análises dos efluentes nos dois últimos anos
<b>Observações:</b>	
Foram verificadas as análises dos efluentes dos últimos dois anos, de 2023 a 2025.	
A MTR da destinação do lodo não foi apresentada pois a última destinação realizada na docagem de classe foi realizada em 2022.	

\*Manifesto de transporte de resíduos

<b>8.2 – Tanques para os efluentes oleosos e Separador de Água e Óleo (SAO)</b>			
Capacidade dos tanques para os efluentes oleosos (d):			24,8 m <sup>3</sup>
Separador de Água e Óleo (SAO)			
Modelo 	Ultra Sep 1000-C	Fabricante/Marca	Coffin World Water Systems
Capacidade de tratamento (m <sup>3</sup> /h)		1,0 m <sup>3</sup> / h	
Calibrado a:			
X	15 ppm		Outro:
Enquadramento de TOG (teor de óleos e graxas)			
S	A válvula de desvio dos efluentes desenquadrados funcionou em teste/simulação		
S	Existe sistema de alerta de desenquadramento		
S	Laudo da última calibração		
Transferências e destinações			
S	Livro de óleo averiguado		
S	MTR da última destinação de óleos lubrificantes		
<b>Observações:</b>			
A embarcação possui dois Separadores de Água e Óleo a bordo, ambos possuem a mesma especificação técnica, sendo do mesmo modelo e fabricante. Foi realizado o			

teste de alarme para TOG acima de 15 PPM com alarme sonoro e visual funcionando assim como o registro do alarme em tela.


Destaca-se atenção da empresa pois o certificado de calibração de ambos separadores encontra-se próximo ao vencimento de 06/08/2025.

9 – SISTEMA DE ABASTECIMENTO	
Capacidade total dos tanques de armazenamento de <i>diesel</i>	1.319 m <sup>3</sup>
Segurança durante o abastecimento	
Os locais das tomadas de abastecimento dispunham de:	
<b>S</b>	Bacias
<b>S</b>	Bordas de contenção
<b>S</b>	Equipamentos e materiais para o <i>SOPEP/SMPEP</i> * nas proximidades

Descrição dos procedimentos de abastecimento:	
O abastecimento é/será feito:	
	No mar
<b>X</b>	De terminais terrestres
Observações:	

\* Plano de Bordo para Emergências de Poluição por Óleo / Marítima, na sigla derivada do inglês “Ship Oil / Maritime Pollution Emergency Plan”

### 10 – ÓLEOS HIDRÁULICOS E ROV

<b>NA</b>	Equipamentos e materiais para o <i>SOPEP/SMPEP</i> próximos aos locais de troca		
<b>X</b>	Todos os óleos hidráulicos têm certificação de menor impacto ambiental		
	<i>ROV's</i> em estrados contidos 		
Local para óleos usados:			
<b>X</b>	Tanque fixo	Área contida	Paiol:
Destino do óleo usado:			
	Galões/Terra	<b>X</b>	Tanque para borra oleosa
	Tanque específico para hidráulicos		Outro:

Local de armazenamento de óleos novos:	
X	Área contida
	Paiol:
<b>Observações:</b> Não há ROV a bordo da embarcação.	

<b>11 - ARMAZENAGEM DE PRODUTOS QUÍMICOS E TINTAS</b>	
<b>11.1 – PRODUTOS QUÍMICOS</b>	
X	O critério de compatibilidade é atendido
S	Há um paiol específico para produtos químicos
S	O local é abrigado
S	O local conta com dispositivos para contenção
S	No local, havia a relação das respectivas FISPQ's * em português e/ou inglês
<b>Observações:</b> Os produtos químicos são armazenados em um local designado para eles dentro da casa de máquina, o local possui as FISPQs em português de fácil acesso e a matriz de compatibilidade de produtos.	

\* Fichas de Informação de Segurança de Produtos Químicos

<b>11.2 – TINTAS</b>	
S	Há um paiol específico para tintas
S	O local é abrigado
S	O local conta com dispositivos para contenção
S	No local, havia a relação das respectivas FISPQ's em português e/ou inglês
Observações:	

<b>11.3 – GASES</b>	
X	Quando não estão em uso, os cilindros com gases permanecem em estruturas fixas
	Não são usados gases de refrigeração vedados pelo Protocolo de Montreal
NA	Há locais separados para a guarda de cilindros com acetileno e com oxigênio
NA	O(s) local(is) é (são) abrigado(s)
NA	Nos locais, havia a relação das respectivas FISPQ's em português e/ou inglês
<b>Observações:</b> O único gás armazenado a bordo é o Hélio para uso no aeróstato. Os cilindros ficam no convés, próximos ao container do equipamento. Foi informado que não há riscos	

associados à permanência e exposição de tais cilindros no convés, em área não abrigada.

## 12 – MATERIAL PARA O SOPEP/SMPEP

Números de conjuntos de equipamentos e materiais para o SOPEP/SMPEP:

Fixos	2
Móveis	1
<b>S</b>	Equipamentos e materiais para o SOPEP/SMPEP próximos às áreas suscetíveis
<b>S</b>	Os itens vistoriados estavam guardados junto à respectiva lista
<b>S</b>	Os itens guardados e listados que foram verificados correspondiam entre si
Observações:	

## 13 – GERAÇÃO DE ENERGIA

a) - Sala dos Geradores

- Combustível de geração:  
( ) gás próprio ( ) gás importado (X) diesel ( ) óleo bruto (produzido pela unidade)
- Número de geradores titulares?  
2
- Número de geradores sobressalentes ou de emergência?  
1
- Potência total gerada (em KVA ou KW)?  
1820 kW

<ul style="list-style-type: none"> <li>Regime de funcionamento (todos os geradores atuam mutuamente)? Sim</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Tensão original ou de entrada (que tensão - em volts (V) - sai dos geradores)? 480 V</li> <li>Corrente contínua ou corrente alternada? Alternada</li> </ul>
b)- Subestação
<ul style="list-style-type: none"> <li>Número de transformadores? 5</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Quais os estágios de redução da tensão para consumo: 220 &gt;&gt; 110</li> </ul>
<b>Observações:</b> Os geradores informados neste formulário foram verificados a bordo.

#### 14 - RESPOSTA A EMERGÊNCIA

Barreiras de Contenção <input checked="" type="checkbox"/>	Quantidade de Carretéis: N/A	Metragem por Carretel:	Marca/Modelo:
Barreiras Absorventes <input checked="" type="checkbox"/>	Quantidade de Lances: N/A	Metragem por Lance: N/A	
Recolhedores <input checked="" type="checkbox"/>	Capacidade Nominal:  100 m3/h	Tipo de recolhedor: Sistema de Bomba integrada <b>Fabricante da bomba:</b> MariFlex <b>Modelo:</b> MSP 150	Tipo de óleo indicado:  Óleos leves a pesados
	<i>Thruster?</i> N/A	Comprimento do mangote: 100 m (umbilical)	
Infladores de barreira <input checked="" type="checkbox"/>	Quantidade de Fixos: 02	Quantidade de Móveis: 02	Total: 04

Barreiras de varredura <input checked="" type="checkbox"/>	Quantidade de Carretéis: 2	Metragem por Carretel: 1 - 62,9 m  2 - 62,9 m	Tipo de Barreira: 1 - Fabricante: NOFI Modelo: Current Buster 6 2 - Fabricante: NOFI Modelo: Current Buster 6
Braço de dispersante <input checked="" type="checkbox"/>	Quantidade: 2		Comprimento de cada braço: 10 m
Dispersante químico embarcado <input checked="" type="checkbox"/>	Quantidade total: 8 m <sup>3</sup>	Marca comercial: Corexit	Validade do Certificado de Registro: 19/12/2026
Localização: Tanques específicos			
<i>Workboat</i>	Possui? Não		Participa da Resposta?
Sistema de detecção e/ou monitoramento de óleo	Tipo: Radar, Câmera e luzes de busca		Quantidade: 1 Radar/câmera e 2 luzes de busca
Posicionamento Dinâmico	Possui? (X) Sim ( ) Não		Tipo: DP2
Outros Materiais Absorventes <input checked="" type="checkbox"/>	Tipo de Material: N/A		Quantidade Total:
Canhões <i>Fifi</i>	Quantidade: 02		
Coordenador de Operações Embarcado	Possui? Sim (conforme tabela ORO)		Empresa: BRAM
Tancagem Disponível	1.861 m <sup>3</sup>		
<p><b>Observações:</b>  <b><u>Itens vistoriados em 08/07</u></b> – CB6 principal e sobressalente, radar de monitoramento de óleo e câmera FLIR, AIS, armazenamento de dispersantes químicos, kits de coleta de óleo, derivadores e drones (principal e reserva).  <b><u>Itens vistoriados em 10/07</u></b> – braço dispersante, drones e canhão Fifi em funcionamento.</p>			

## 15 – EXERCÍCIO PRÁTICO DE CONTENÇÃO E RECOLHIMENTO

Início do exercício (*start*): **10h44**

Reunião de alinhamento (briefing): **10h44 – 10h46**

Início do lançamento da barreira ou sistema integrado de contenção e recolhimento\*:  
(início da liberação da barreira do carretel):**10h45**

Início do Inflamento: **10h46**

Término do Inflamento: **11h18**

Tempo para o enchimento/inflamento da barreira(quando aplicável): **32 min**

Término do Inflamento do primeiro Gomo: **10h51**

Lançamento da âncora (paraquedas): **10h56**

Recolhimento da âncora (paraquedas): **11h11**

Lançamento do BoomVane: **11h30 -11h34**

Formação posicionada: **11h37**

Início do bombeamento\*: **11h43**

Término do bombeamento: **11h53**

Tempo de *skimmer* na água \* (operando): **10 minutos**

Término do exercício\*.(*skimmer* bombeando): **11h43**

Tempo total\*: **59 minutos**

Canhões *fi-fi* testados:

(X) Sim  ( ) Não ( ) Não possui

Braços mecânicos para aplicação de dispersantes testados:

(X) Sim  ( ) Não ( ) Não possui

Engate do mangote do *skimmer* com a tomada do tanque de recebimento de mistura oleosa testado:

( X ) Sim  ( ) Não

Ventos

Intensidade: **16 nós**

Direção: **de 109**

Corrente

Intensidade: **0,9 nós**

Direção: **para 78**

Ondas

Altura: **0,5 m**

Direção:

### Observações:

Alguns bicos aspersores de dispersante necessitaram de rápida manutenção durante o teste. Após correções o sistema funcionou de forma satisfatória.

Ressalta-se a importância da manutenção constante dos equipamentos, de forma a estarem completamente funcionais no momento de utilização e a necessidade de documentação com o procedimento para utilização dos braços dispersores em teste e com os dispersantes químicos.

O exercício foi realizado com comprometimento por parte da tripulação, e o posicionamento do sistema e tempo do exercício ocorreram de forma satisfatória.

Ressalta-se que o comandante que fica no passadiço não tem a visão da equipe durante o lançamento do CB-6 pelo fato que o posicionamento da estrutura das barreiras impede a visão. Considerando que a PETROBRAS (com sinal na Sala CAR) tem uma câmera nesta área que está encoberta, sugere-se que seja disponibilizado um sinal desta câmera para

embarcação para que o comandante tenha uma maior segurança na operação.

## **16 – CONCLUSÕES**

As conclusões serão apresentadas no Relatório de Vistoria da Embarcação OSRV C MR SIDNEY, no âmbito do processo 02022.000336/2014-53.