



MARINHA DO BRASIL

NPCF-PV

CAPITANIA FLUVIAL DE PORTO VELHO

OSTENSIVO

**NORMAS E PROCEDIMENTOS DA CAPITANIA FLUVIAL DE
PORTO VELHO**

1ª REVISÃO

2026

INTENCIONALMENTE EM BRANCO

NORMAS E PROCEDIMENTOS DA CAPITANIA FLUVIAL DE PORTO VELHO

MARINHA DO BRASIL

CAPITANIA FLUVIAL DE PORTO VELHO

2026 /1ª REVISÃO

TIPO: NORMA

FINALIDADE: NORMATIVA

1ª REVISÃO

INTENCIONALMENTE EM BRANCO



MARINHA DO BRASIL

CAPITANIA FLUVIAL DE PORTO DE VELHO

20/080.1

PORTARIA Nº 65/CFPV/COMOPNAV/MB, DE 3 DE SETEMBRO DE 2026.

Alterar as Normas e Procedimentos da
Capitania Fluvial de Porto Velho – NPCF-PV.

O CAPITÃO DOS PORTOS DE PORTO VELHO, em cumprimento ao Decreto nº10.139, de 28 de novembro de 2019, que dispõe sobre a revisão e a consolidação dos atos normativos inferiores a Decreto, no uso das atribuições que lhe são conferidas pela Portaria MB/MD nº 37, de 21 de fevereiro de 2022 e pela Portaria nº 135/ComOpNav, de 27 novembro de 2018, resolve:

Art. 1º Alterar as Normas e Procedimentos da Capitania Fluvial de Porto Velho – NPCF/PV, que a esta acompanham. Esta alteração é denominada – NPCF/PV (1ª Revisão).

Art. 2º Fica revogada a NPCF/PV, de 16 de dezembro 2020.

Art. 3º Esta Portaria entra em vigor em 3 de setembro de 2026.

ALESSANDRO FREITAS DOS SANTOS

Capitão de Fragata

Capitão dos Portos

ASSINADO DIGITALMENTE

INTENCIONALMENTE EM BRANCO

NORMAS E PROCEDIMENTOS DA CAPITANIA FLUVIAL DE PORTO VELHO
FOLHA DE REGISTRO DE MODIFICAÇÕES

NÚMERO DA MODIFICAÇÃO	EXPEDIENTE QUE A DETERMINOU E RESPECTIVA DATA	PÁGINAS AFETADAS	DATA DA ALTERAÇÃO

INTENCIONALMENTE EM BRANCO

ÍNDICE

ÍNDICE.....	II
INTRODUÇÃO.....	VI

CAPÍTULO 1 – ÁREAS DE JURISDIÇÃO

1.1. ORGANIZAÇÃO E JURISDIÇÃO.....	1-1
1.2. CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS DOS PORTOS E SUAS ADMINISTRAÇÕES.....	1-11

CAPÍTULO 2 – FATOS E ACIDENTES DA NAVEGAÇÃO

2.1. APLICAÇÃO.....	2-1
2.2. RETENÇÃO DAS EMBARCAÇÕES ENVOLVIDAS EM ACIDENTES E/OU FATOS DA NAVEGAÇÃO.....	2-3
2.3. PROCEDIMENTOS EM CASO DE OCORRÊNCIAS ENVOLVENDO MERCADORIAS PERIGOSAS.....	2-3
2.4. PREVENÇÃO DE ACIDENTES.....	2-4

CAPÍTULO 3 – DOTAÇÃO DE MATERIAL DE SEGURANÇA DAS EMBARCAÇÕES E DOCUMENTOS OBRIGATÓRIOS

3.1. EQUIPAMENTOS INDIVIDUAIS DE SALVATAGEM.....	3-1
3.2. EQUIPAMENTOS DE NAVEGAÇÃO E PUBLICAÇÕES.....	3-2
3.3. EQUIPAMENTOS DE RÁDIO COMUNICAÇÕES.....	3-3
3.4. CARTAZES.....	3-4
3.5. DISPOSITIVOS REBOCADOS.....	3-4
3.6. OUTROS EQUIPAMENTOS, DISPOSITIVOS, MATERIAIS E PUBLICAÇÕES.....	3-4
3.7. PORTE OBRIGATÓRIO DE MATERIAL DE SALVATAGEM.....	3-5
3.8. DOCUMENTOS OBRIGATÓRIOS.....	3-5
3.9. DICAS DE SEGURANÇA.....	3-5

CAPÍTULO 4 – PROCEDIMENTOS PARA NAVIOS NO PORTO

4.1.	PROCEDIMENTOS PARA O TRÁFEGO E PERMANÊNCIA NO PORTO.....	4-1
4.2.	SERVIÇO DE REBOCADORES.....	4-6
4.3.	SERVIÇO DE PRATICAGEM.....	4-6
4.4.	SEGURANÇA ORGÂNICA.....	4-6
4.5.	PREVENÇÃO DA POLUIÇÃO AMBIENTAL POR PARTE DE EMBARCAÇÕES.....	4-7
4.6.	FISCALIZAÇÃO POR AUTORIDADES NACIONAIS.....	4-13

CAPÍTULO 5 – PARÂMETROS OPERACIONAIS DO PORTO E PROCEDIMENTOS ESPECIAIS

5.1.	CALADO MÁXIMO RECOMENDADO.....	5-1
5.2.	RESTRIÇÕES DE VELOCIDADE, CRUZAMENTO E ULTRAPASSAGEM.....	5-2
5.3.	RESTRIÇÕES DE HORÁRIO.....	5-2
5.4.	RESTRIÇÕES DE PORTE DAS EMBARCAÇÕES.....	5-3
5.5.	RESTRIÇÕES DE FUNDEIO.....	5-3
5.6.	MONITORAMENTO DAS CONDIÇÕES BATIMÉTRICAS.....	5-3
5.7.	MONITORAMENTO DAS CONDIÇÕES AMBIENTAIS.....	5-4
5.8.	PARÂMETROS OPERACIONAIS FORA DA ÁREA DOS PORTOS ORGANIZADOS.....	5-4
5.9.	CALADO AÉREO MÁXIMO ADMITIDO.....	5-4
5.10.	OUTRAS RESTRIÇÕES.....	5-5
5.11.	PLATAFORMAS, NAVIOS SONDA, FPSO, FSU e DEMAIS CONSTRUÇÕES QUE VENHAM A ALTERAR SUAS POSIÇÕES NAS ÁGUAS JURISDICIONAIS BRASILEIRAS.....	5-5
5.12.	RECOMENDAÇÕES PARA FUNDEIO DE PLATAFORMAS EM ÁGUAS ABRIGADAS E SEMI-ABRIGADAS.....	5-5
5.13.	BOIAS DE GRANDE PORTE.....	5-5
5.14.	OPERAÇÕES DE MERGULHO.....	5-6
5.15.	INFORMAÇÕES SOBRE EVENTOS NÁUTICOS ESPECIAIS.....	5-6
5.16.	UTILIZAÇÃO DE FOGOS DE ARTIFÍCIO EM EVENTOS.....	5-7

5.17. INSTRUÇÕES PARA EVENTO TIPO FESTA E CONFRATERNIZAÇÃO EM EMBARCAÇÕES.....	5-8
5.18. CAMPANHAS EDUCATIVAS.....	5-9

CAPÍTULO 6 – VIAS NAVEGÁVEIS DA JURISDIÇÃO

6.1. CONDIÇÕES DE NAVEGABILIDADE, SINALIZAÇÃO NÁUTICA E NAVEGAÇÃO.....	6-1
6.2. OBRAS, DRAGAGENS E EXTRAÇÃO MINERAL.....	6-25

CAPÍTULO 7 – DISPOSIÇÕES REGIONAIS GERAIS

7.1. SIMPLIFICAÇÃO OU DISPENSA DE DOCUMENTOS PARA OBRAS.....	7-1
7.2. PROCEDIMENTOS ESPECIAIS PARA CONDUÇÃO DE EMBARCAÇÕES DO SERVIÇO PÚBLICO.....	7-1
7.3. EMBARCAÇÕES DE TRANSPORTE ESCOLAR FLUVIAL.....	7-2
7.4. HABILITAÇÃO PARA A CATEGORIA DE AMADORES NA SEDE E FORA DE SEDE.....	7-3
7.5. PROCEDIMENTOS PARA A EXECUÇÃO DAS AULAS PRÁTICAS NA ÁREA DE JURISDIÇÃO DA CFPV.....	7-4
7.6. USO DE PEDALINHOS.....	7-4
7.7. DETERMINAÇÕES QUANTO À PRÁTICA DA ATIVIDADE ESPORTIVA COM DISPOSITIVOS FLUTUANTES, DISPOSITIVOS AÉREOS OUTROS EQUIPAMENTOS DE ENTRETENIMENTO AQUÁTICO.....	7-5
7.8. BALSAS COM CONTÊINER ALOJAMENTO.....	7-6

ANEXOS

ANEXO 1-A – CROQUI DA ÁREA DE JURISDIÇÃO DA CFPV E AGÊNCIAS SUBORDINADAS..	1-A-1
ANEXO 1-B – PORTOS DA ÁREA DE JURISDIÇÃO PORTO VELHO.....	1-B-1
ANEXO 1-C – PORTOS NA ÁREA DE JURISDIÇÃO DA AGÊNCIA FLUVIAL DE BOCA DO ACRE.....	1-C-1

ANEXO 1-D - PORTO NA ÁREA DE JURISDIÇÃO DA AGÊNCIA DE HUMAITÁ.....	1-D-1
ANEXO 1-E - PORTOS NA ÁREA DE JURISDIÇÃO DA AGÊNCIA FLUVIAL DE CRUZEIRO DO SUL.....	1-E-1
ANEXO 1-F - PORTOS NA ÁREA DE JURISDIÇÃO DA AGÊNCIA FLUVIAL DE GUAJARÁ-MIRIM.....	1-F-1
ANEXO 3-A - MODELOS DE PLACAS A SEREM COLOCADAS EM CADA CONVÉS DE BARCOS DE PASSAGEIROS OU EM BALSAS DE TRAVESSIA.....	3-A-1
ANEXO 3-B - DECÁLOGO DE SEGURANÇA.....	3-B-1
ANEXO 5-A - TABELA DE CORRESPONDÊNCIA ENTRE TONELAGEM DE PORTE BRUTO (TPB) DA EMBARCAÇÃO, FORÇA TOTAL DE TRAÇÃO ESTÁTICA LONGITUDINAL (BOLLARD PULL) REQUERIDA E NÚMERO MÍNIMO DE REBOCADORES A SEREM UTILIZADOS.....	5-A-1
ANEXO 5-B - LISTA DE EMBARCAÇÃO DE ASSOCIADOS DAS MARINAS, CLUBES E ENTIDADES DESPORTIVAS NÁUTICAS	5-B-1

INTENCIONALMENTE EM BRANCO

INTRODUÇÃO

1. PROPÓSITO

Este documento tem como propósito consolidar as Normas e Procedimentos específicos para a jurisdição da Capitania Fluvial de Porto Velho, complementando a Legislação Nacional (Lei nº 9.537/1997 – Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário, e o Decreto nº 2.596/98 – Regulamento da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário) e as Normas da Autoridade Marítima (NORMAM) em vigor, para atendimento das peculiaridades regionais. Constitui o principal documento normativo na área de jurisdição (AJ) da Capitania Fluvial de Porto Velho e suas Agências subordinadas: Agência de Humaitá (AgHumaitá), Agência de Boca do Acre (AgBAcre), Agência de Guajará Mirim (AgGMirim) e Agência Fluvial de Cruzeiro do Sul (AGCSul), em consonância com o ordenamento legal vigente. O contido na presente Norma não exclui o cumprimento das demais prescrições legais em vigores aplicáveis à navegação interior, disponíveis no sítio: “www.dpc.mar.mil.br”.

2. DESCRIÇÃO

Esta publicação se divide em sete capítulos e dez anexos: o Capítulo 1 apresenta as disposições gerais tratando da organização, jurisdição, assim como das características principais dos portos/terminais e suas administrações; o Capítulo 2 define diretrizes para a condução de Inquérito Administrativo sobre Acidente ou Fatos da Navegação (IAFN); o Capítulo 3 estabelece a dotação de material de segurança das embarcações e documentos obrigatórios; o Capítulo 4 informa os procedimentos para o tráfego e permanência dos navios no porto; o Capítulo 5 apresenta os parâmetros operacionais e procedimentos especiais dos portos e terminais da jurisdição; o Capítulo 6 apresenta as vias navegáveis da jurisdição; e o Capítulo 7 apresenta as disposições regionais gerais. Os anexos complementam os capítulos.

3. PRINCIPAIS MODIFICAÇÕES

Esta publicação é a 1ª revisão das Normas e Procedimentos da Capitania dos Fluvial de Porto Velho (NPCF-CFPV). Teve todo seu conteúdo reformulado de forma a se adequar as diversas modificações introduzidas pelas NORMAM/DPC, desde a última publicação.

4. CLASSIFICAÇÃO

Esta publicação é classificada de acordo com o EMA-411- Manual de Publicações da Marinha (7ª Revisão) em: Publicação de Marinha não controlada, ostensiva e normativa.

5. SUBSTITUIÇÃO

Esta publicação substitui a NPCF-CFPV, aprovada pela Portaria N° 108/CFPV, de 16 de dezembro de 2020

CAPÍTULO 1

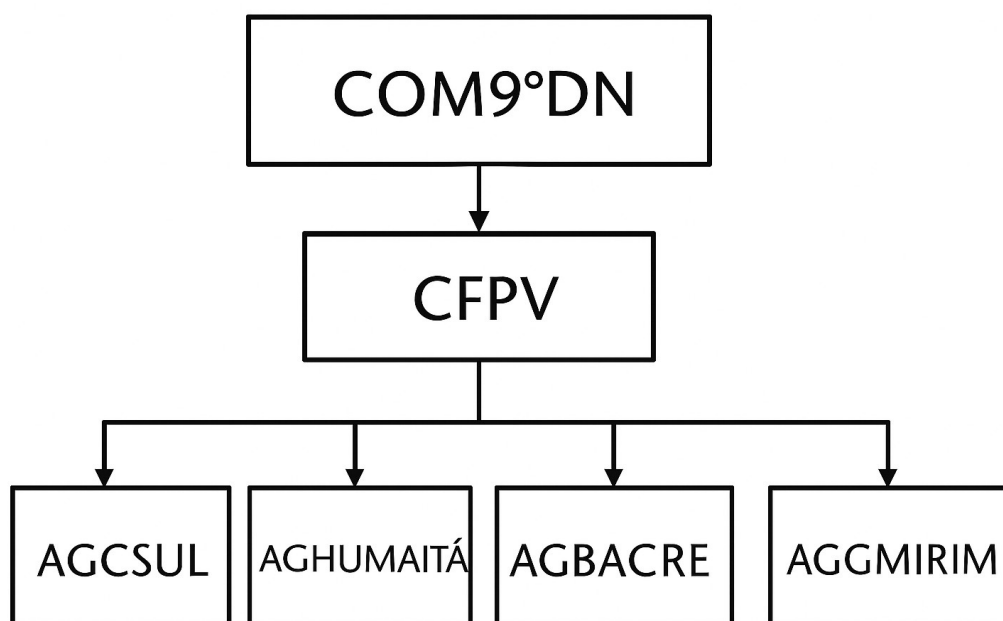
ÁREAS DE JURISDIÇÃO

1.1. ORGANIZAÇÃO, JURISDIÇÃO E LIMITES

1.1.1. Organização e Jurisdição

A Capitania Fluvial de Porto Velho (CFPV) é composta por sua sede e pelas seguintes Organizações Militares (OM) subordinadas, acordo Anexo 1-A.

- Agência Fluvial de Boca do Acre-AM;
- Agência Fluvial de Cruzeiro do Sul-AC.
- Agência Fluvial de Guajará-Mirim-RO; e
- Agência Fluvial de Humaitá-AM.



a) Capitania Fluvial de Porto Velho (CFPV)

CFPV	
Endereço	Rua Henrique Dias, nº 395, Centro, Porto Velho-RO, CEP: 76.801-056.

Disque Denúncia	(92) 2123-4742 e (69) 99987-0647
Emergências Marítimas e Fluviais (SALVA-MAR)	185.
Guarnecimento Permanente (VHF)	Canal 16.
Horário de Atendimento do Grupo de Atendimento ao Público (GAP)	08h30 às 11h30 e 14 h às 16h30 (dias úteis).
E-mail	cfpv.secom@marinha.mil.br
Despacho de Embarcações	cfpv.despacho@marinha.mil.br
Horário de Despacho	08 às 17 h diariamente

São águas jurisdicionais da CFPV: o rio Madeira e seus afluentes no Estado de Rondônia e as águas jurisdicionais dos seguintes municípios:

MUNICÍPIO	UF	MUNICÍPIO	UF
ALTA FLORESTA D` OESTE	RO	MIRANTE DA SERRA	RO
ALTO ALEGRE DOS PARECIS	RO	MONTE NEGRO	RO
ALTO PARAÍSO	RO	NOVA BRASILÂNDIA D` OESTE	RO
ARIQUEMES	RO	NOVA UNIÃO	RO
ALVORADO D` OESTE	RO	NOVO HORIZONTE DO OESTE	RO
BURITIS	RO	OURO PRETO DO OESTE	RO
CABIXI	RO	PARECIS	RO
CACAULÂNDIA	RO	PIMENTA BUENO	RO
CACOAL	RO	PIMENTEIRA DO OESTE	RO
CAMPO NOVO DE RONDÔNIA	RO	PORTO VELHO	RO
CANDEIAS DO JAMARI	RO	PRESIDENTE MÉDICI	RO
CASTANHEIRAS	RO	PRIMAVERA DE RONDÔNIA	RO
CEREJEIRAS	RO	RIO CRESPO	RO
CHUPINGUAIA	RO	ROLIM DE MOURA	RO
COLORADO DO OESTE	RO	SANTA LUZIA D` OESTE	RO
CORUMBIARA	RO	SÃO FELIPE D` OESTE	RO

MUNICÍPIO	UF	MUNICÍPIO	UF
COSTA MARQUES	RO	SÃO FRANCISCO DO GUAPORÉ	RO
CUJUBIM	RO	SÃO MIGUEL DO GUAPORÉ	RO
ESPIGÃO D'OESTE	RO	SERINGUEIRAS	RO
GOVERNADOR JORGE TEIXEIRA	RO	TEIXEIRÓPOLIS	RO
ITAPUÃ DO OESTE	RO	THEOBROMA	RO
JARU	RO	URUPÁ	RO
JI-PARANÁ	RO	VALE DO ANARI	RO
MACHADINHO D'OESTE	RO	VALE DO PARAÍSO	RO
MINISTRO ANDREAZZA	RO	VILHENA	RO

b) Agência Fluvial de Boca do Acre (AgBAcre)

AgBAcre	
Endereço	Av. Quinze de Novembro, nº 2.221, Centro, Boca do Acre-AM, CEP: 69.850-000.
Disque Denúncia	(92) 2123-4749.
Emergências Marítimas e Fluviais (SALVAMAR)	185.
Guarnecimento Permanente (VHF)	Canal 16.
Horário de Atendimento do Grupo de Atendimento ao Público (GAP)	08 h às 12 h e de 14 h às 16 h (dias úteis).
E-mail	agbacre.secom@marinha.mil.br.
Despacho de Embarcações	AgBAcre
Horário de Despacho	Das 08h15min às 11h15min e das 13h15min às 17 h

São águas jurisdicionais da AgBAcre: o rio Acre e seus afluentes e o rio Purus e seus afluentes, a montante do município de Tapauá-AM, e as águas jurisdicionais dos seguintes municípios:

OSTENSIVO**NPCF-PV**

MUNICÍPIO	UF	MUNICÍPIO	UF
ACRELÂNDIA	AC	MANUEL URBANO	AC
ASSIS BRASIL	AC	PAUINI	AM
BOCA DO ACRE	AM	PLÁCIDO DE CASTRO	AC
BRASILEIA	AC	PORTO ACRE	AC
BUJARI	AC	RIO BRANCO	AC
CANUTAMA	AM	SANTA ROSA DO PURUS	AC
CAPIXABA	AC	SENA MADUREIRA	AC
EPITACIOLÂNDIA	AC	SENADOR GUIOMARD	AC
LÁBREA	AM	XAPURI	AC

c) Agência Fluvial de Cruzeiro do Sul (AgCSul)

AgCSul	
Endereço	Rua José Soriano da Silva, nº 130, Formoso - Cruzeiro do Sul - AC, CEP: 69.980-000.
Fax e Disque Denúncia	(92) 2123-4711/(92) 9220-4704/(68) 3322-3083.
Emergências Marítimas e Fluviais (SALVAMAR)	185.
Guarnecimento Permanente (VHF)	Canal 16.
Horário de Atendimento do Grupo de Atendimento ao Público (GAP)	08h10min às 12 h e de 14h10min às 16 h (dias úteis).
E-mail	agcsul.secom@marinha.mil.br
Despacho de Embarcações	E-mail ou na AgCSul.
Horário de Despacho	8h15min às 11h15min e das 13h15min às 17 h.

São águas jurisdicionais diretas da AgCSul: o rio Juruá a jusante do município de Ipixuna e seus afluentes nos estados do Amazonas e Acre até a foz do rio Amônia no município de Marechal Thaumaturgo, abrangendo as águas jurisdicionais dos seguintes municípios:

MUNICÍPIO	UF	MUNICÍPIO	UF
-----------	----	-----------	----

CRUZEIRO DO SUL	AC	MARECHAL THAUMATURGO	AC
GUAJARÁ	AM	PORTO WALTER	AC
IPIXUNA	AM	RODRIGUES ALVES	AC
MÂNCIO LIMA	AC	XXXXXXX	XX

d) Agência Fluvial de Guajará-Mirim (AgGMirim)

AgGMirim	
Endereço	Avenida 15 de Novembro, nº 418, Centro, Guajará-Mirim-RO, CEP: 78.957-000.
Disque Denúncia	(92) 2123-4746 e (69) 99924-9966
Emergências Marítimas e Fluviais (SALVAMAR)	185.
Guarnecimento Permanente (VHF)	Canal 16.
Horário de Atendimento do Grupo de Atendimento ao Público (GAP)	08h10min às 12 h e de 14h10min às 16 h (dias úteis).
E-mail	agirim.secom@marinha.mil.br
Despacho de Embarcações	AgGMirim
Horário de Despacho	08h15min às 11h15min e das 13h15min às 17 h.

São águas jurisdicionais da AgGMirim: o rio Guaporé e seus afluentes da margem direita e o rio Mamoré, da foz no rio Guaporé até a foz do rio Beni e seus afluentes da margem direita até o município de Nova Mamoré-RO, inclusive, abrangendo as águas jurisdicionais dos seguintes municípios:

MUNICÍPIO	UF	MUNICÍPIO	UF
GUAJARÁ-MIRIM	RO	NOVA MAMORÉ	RO

e) Agência Fluvial de Humaitá (AgHumaitá)

AgHumaitá	
Endereço	Rua Portobrás, nº 55, São Domingos Sávio, Humaitá-AM, CEP: 69.800-000
Fax e Disque Denúncia	(92) 2123-4744 e (92) 2123-4745
Emergências Marítimas e Fluviais (SAL-VAMAR)	185.
Guarnecimento Permanente (VHF)	Canal 16.
Horário de Atendimento do Grupo de Atendimento ao Público (GAP)	08 h às 12 h e de 14 às 16 h (dias úteis).
E-mail	aghumaita.secom@marinha.mil.br
Despacho de Embarcações	AgHumaitá
Horário de Despacho	Das 08h15min às 11h15min e das 13h15min às 17 h.

São águas jurisdicionais da AgHumaitá: o rio Madeira e seus afluentes, do município de Humaitá-AM ao município de Novo Aripuanã-AM, e o rio Aripuanã e seus afluentes no Estado do Amazonas, abrangendo as águas jurisdicionais dos seguintes municípios:

MUNICÍPIO	UF	MUNICÍPIO	UF
APUÍ	AM	MANICORÉ	AM
HUMAITÁ	AM	NOVO ARIPUANÃ	AM

1.1.2. Atendimento ao público

A CFPV e as suas OM Subordinadas atendem ao público nos dias úteis, conforme discriminado no artigo 1.1. Aos sábados, domingos, feriados e fora dos horários previstos, o atendimento ocorrerá exclusivamente, emergências fluviais e denúncias.

O agendamento dos serviços prestados pelas OM, deverão ser realizados no sítio <https://atendimento-dpc.marinha.mil.br/>. Neste site, o interessado será redirecionado para a

conta Gov.br de sua titularidade. Deverá ser selecionada a OM e selecionar a data e hora disponíveis para atendimento. A pessoa física poderá agendar até 2 serviços simultâneos, com o tempo médio de 15 minutos para atendimento. Os representantes legais poderão agendar até 5 serviços simultaneamente com tempo médio de 45 minutos para atendimento. Todos os serviços prestados e suas formas de acesso estão detalhados na Carta de Serviço ao Usuário, disponível no sítio eletrônico www.marinha.mil.br/cfpv.

Os processos poderão ser protocolados no GAP por meio de pessoas designadas pelo interessado, desde que estejam munidos de Procuração. As cópias de quaisquer documentos poderão ser autenticadas, mediante a apresentação do documento original, pelo servidor a quem deva ser apresentado. Todos os documentos com assinaturas digitais deverão ser apresentados em mídia digital para verificação da autenticidade no ITI BRASIL digital.

Processos incompletos, rasurados, com erro ou outro motivo que, após analisado previamente, estejam em desacordo com as Normas ou se apresentem inconsistentes, não serão protocolados, e terão sua devolução imediata ao interessado ou preposto.

TODOS OS SERVIÇOS PRESTADOS PELA CAPITANIA E AGÊNCIAS SUBORDINADAS ESTÃO ACESSÍVEIS A QUALQUER PESSOA SEM A OBRIGATORIEDADE DE INTERMEDIACÃO DE DESPACHANTES OU QUAISQUER OUTROS INTERMEDIÁRIOS.

a) Acompanhamento de processos

O proprietário de embarcação ou seu representante legal, ao protocolar seu processo, deverá cadastrar seu telefone celular e e-mail (preposto e proprietário), para recebimento de informações referentes ao andamento ou situação do respectivo processo via SMS pelo Sistema de Atendimento ao Público (SISAP). O acompanhamento também poderá ser feito diretamente no site da Capitania, por meio do preenchimento do número do protocolo, no link “consulta processual”.

b) Vistoria de embarcações

As solicitações de vistoria de embarcações deverão ser feitas no horário de atendimento ao público nos guichês do GAP. O serviço será realizado nos dias e horários definidos pela Capitania e Agências, podendo ser alterado para outra data e horário, em razão

de qualquer imperativo técnico/administrativo, devidamente justificado. Todas as despesas decorrentes da realização de vistorias ocorrerão por conta do interessado.

c) Capitania itinerante

Tendo em vista a extensa área de jurisdição desta Capitania, foi criado o atendimento ao público por meio da modalidade “Capitania Itinerante”, cujo propósito é possibilitar que em determinados locais previamente programados, diversos serviços administrativos previstos nas NORMAM sejam levados a usuários que não possuem condições de solicitá-los presencialmente nas Capitania e Agências devido à distância.

1.1.3. Denúncias e sugestões

É mantido em operação, 24 horas por dia, serviço de atendimento telefônico, destinado a receber denúncias sobre violação à Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (itens 1.1 a 1.5). Estes telefones são denominados Disque Denúncia. Além destes, encontra-se disponível o telefone de Emergência Marítimas e Fluviais (SALVAMAR) - 185, que possui a finalidade de atender as emergências relativas à salvaguarda da vida humana. As sugestões e denúncias também podem ser enviadas para o e-mail: cfpv.ouvidoria@marinha.mil.br.

1.1.4. Limites para a navegação interior

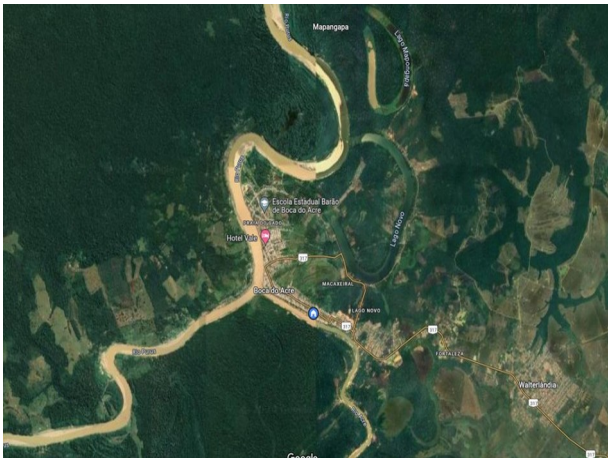
Devido as jurisdições da CFPV e das OM subordinadas não abrangerem áreas de “mar aberto”, todas as áreas de navegação da jurisdição são classificadas como ÁREA INTERIOR 1, que pelo conceituado nas NORMAM 202/DPC são: áreas abrigadas, tais como lagos, lagoas, baías, rios e canais, onde, normalmente, não são encontradas ondas com alturas significativas, não apresentando dificuldades ao tráfego das embarcações.

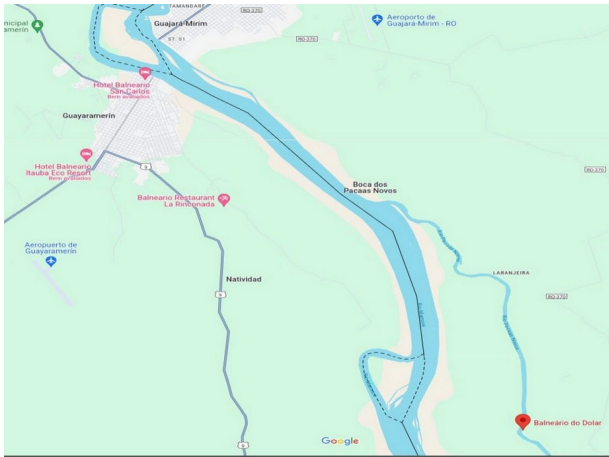
a) Navegação no quadro

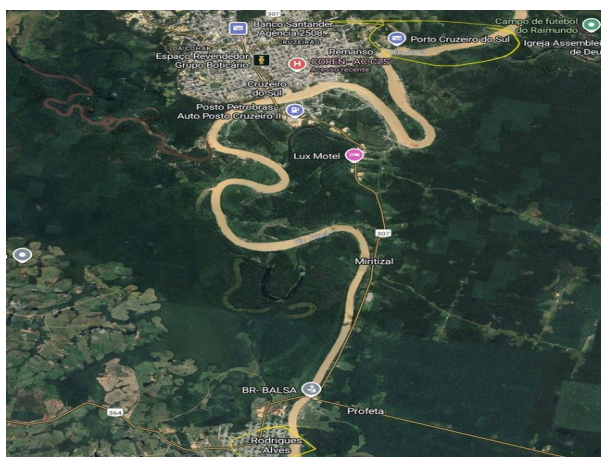
Considerando a característica peculiar de elevada extensão das vias navegáveis, com concentração da navegação nas proximidades dos centros urbanos principais, foram estabelecidas áreas de navegação especiais denominadas de “QUADROS”, onde a navegação, por suas características, necessita de regras especiais.

A delimitação das áreas dos QUADROS está tabelada abaixo:

JURISDIÇÃO	QUADRO
Capitania Fluvial de Porto Velho (CFPV)	Área do rio Candeias, afluente dos rios Jamari, no município de Candeias do Jamari e rio Madeira, compreendida entre a hidrelétrica de Santo Antônio e o igarapé de Belmonte no

município de Porto Velho-RO.	
	
Agência Fluvial de Boca do Acre	Área do rio Acre compreendida entre a localidade de Seringal Floresta, passando pela confluência com o rio Purus, até a localidade de Seringal Monte Verde, no município de Boca do Acre – AM.
	
Agência Fluvial de Guajará-Mirim	Área do rio Mamoré compreendida entre o Distrito do Iatá e a localidade de Sete Ilhas, entrando pelo rio Pacaás Novos, até a confluência com o rio Ouro Preto no município de Guajará-Mirim-RO.

	
Agência Fluvial de Humaitá	Área do rio Madeira compreendida entre a ilha das pupunhas e a comunidade de Paraíso Grande, abrangendo o Igarapé do Beem, Lago dos Reis, Lago do Puruzinho e Balneário do Ipixuna.
	
Agência Fluvial de Cruzeiro do Sul	Área do rio Juruá compreendida entre a comunidade de Raimundo Paula no município de Guajará-AM e a comunidade 13 de maio no município de Rodrigues Alves-AC. Balneário do Ipixuna.



1.2. CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS DOS PORTOS E SUAS ADMINISTRAÇÕES

1.2.1. Características principais

Os portos desta área de jurisdição possuem diversas características peculiares, dentre elas os regimes de cheia e vazante dos rios. Além disso, o acesso a esses portos e terminais demanda a navegação por diversos pontos críticos relacionados no capítulo 6 desta NPCF, portanto, é obrigatório o conhecimento prévio do mencionado capítulo, bem como o estudo detalhado dos anexos abaixo relacionados.

Faz-se também necessária a consulta prévia ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT) quanto aos IP4; Administração do Portos e Terminais Privados de modo a verificar a regularização e condições de operação dos diversos portos, especialmente os recém-construídos ou reformados.

Recomenda-se ainda o estudo minucioso dos demais documentos náuticos, tais como: avisos aos navegantes, roteiro, cartas náuticas, avisos-rádio náuticos e SAR, e outros emitidos pela Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha do Brasil; e a leitura do Capítulo 4 destas Normas, que trata da entrada, permanência e saída dos portos.

- a) Portos e/ou terminais na AJ da Capitania Fluvial de Porto Velho
 - I) Porto Público de Porto Velho (SOPH);
 - II) Terminal Hidroviário do Porto Cai N"água (Atualmente fora de operação);
 - III) Terminais Cargill Agrícola;
 - IV) Terminal Petrobrás / Companhia de Navegação da Amazônia;

- V) Terminal Ipiranga;
- VI) Terminal Socorro Carvalho/ Companhia Norte Navegação;
- VII) Porto AmazonGás;
- VIII) Porto JF de Oliveira Navegação;
- IX) Porto FH Navegação;
- X) Porto Atem;
- XI) Porto Navegação Nóbrega;
- XII) Porto mega Logística;
- XIII) Porto do Levy;
- XIV) Porto Hermasa/Amaggi; e
- XV) Porto Bertolini.

Observar o contido no Anexo 1-B.

b) Portos e/ou terminais na AJ da Agência Fluvial de Boca do Acre

- I) Porto Público de Canutama; e
- II) Porto Público de Lábrea.

Observar o contido no Anexo 1-C.

c) Portos e/ou terminais na AJ da Agência Fluvial de Humaitá

- I) Terminal Hidroviário de Humaitá.

Observar o contido no Anexo 1-D.

d) Portos e/ou terminais na AJ da Agência Fluvial de Cruzeiro do Sul

- I) Rampa Portuária de Cruzeiro do Sul;
- II) Porto Público de Guajará; e
- III) Porto Público de Ipixuna.

Observar o contido no Anexo 1-E.

e) Portos e/ou terminais na AJ da Agência Fluvial de Guajará Mirim

- I) Instalação Portuária de Pequeno Porte (IP4). ((Atualmente fora de operação)

Observar o contido no Anexo 1-F.

1.2.2. Administração

Conforme contido nos anexos do item anterior.

CAPÍTULO 2

FATOS E ACIDENTES DA NAVEGAÇÃO

2.1. APLICAÇÃO

A presente norma se aplica a qualquer acidente ou fato da navegação envolvendo embarcações, conforme preconizado no item 1.2 da NORMAM-302/DPC. As seguintes ocorrências são consideradas Acidentes ou Fatos da Navegação:

a) Acidentes da navegação: consideram-se Acidentes da Navegação, qualquer evento que foge ao curso normal, causado por um evento alheio, ou imperícia, ou imprudência ou negligência, tais como naufrágio, encalhe, colisão, abalroação, água aberta, explosão, incêndio, varação, arribada e alijamento.

b) Fatos da navegação: consideram-se Fatos da Navegação, os eventos que alteram a capacidade, a rota e a utilidade de uma embarcação, por interesse pessoal ou organizacional e que coloca em risco toda uma comunidade, tais como:

- I) Mau aparelhamento ou a impropriedade da embarcação para o serviço em que é utilizada e a deficiência da tripulação;
- II) A alteração da rota;
- III) A má estivação da carga, que sujeite a risco a segurança da expedição;
- IV) A recusa injustificada de socorro à embarcação ou a naufragos em perigo; todos os fatos que prejudiquem ou ponham em risco a incolumidade e segurança da embarcação, as vidas e fazendas de bordo (como o caso da presença de clandestino a bordo); e
- V) Emprego da embarcação, no todo ou em parte, na prática de atos ilícitos, previstos em lei como crime ou contravenção penal, ou lesivos à Fazenda Nacional (como nos casos de contrabando ou descaminho).

Será instaurado o competente Inquérito Administrativo sobre Acidentes ou Fatos da Navegação (IAFN) sempre que chegar ao conhecimento de um Agente da Autoridade Marítima um acidente ou fato da navegação.

O IAFN será instaurado imediatamente ou até o prazo de cinco dias, contados da data em que um dos Agentes da Autoridade Marítima houver tomado conhecimento da situação. O IAFN deverá ser concluído no prazo máximo de noventa (90) dias, a contar da data da sua

instauração até a ciência e o “de acordo” do Capitão dos Portos, podendo ser prorrogado por até um ano.

É dever do Comandante da embarcação informar à Capitania ou Agência, ao chegar ao porto, ou antes, de sua saída, qualquer ocorrência definida como acidente ou fato da navegação envolvendo a sua embarcação e tripulação.

2.1.1. Canais de comunicação

A comunicação de acidentes ou fatos da navegação deverá ser feita por meio dos telefones abaixo relacionados:

Emergências Marítimas e Fluviais (SALVAMAR)	185
Capitania Fluvial de Porto Velho	(92) 2123-4742
Agência Fluvial de Boca do Acre	(92) 2123-4749
Agência Fluvial de Guajará-Mirim	(92) 2123-4746
Agência Fluvial de Humaitá	(92) 2123-4744 e (92) 2123-4745
Agência Fluvial de Cruzeiro do Sul	(92) 9220-4704

2.1.2. Ações iniciais

Fim permitir a instauração do competente IAFN, a comunicação sobre acidentes e fatos da navegação deverá abranger e não se limitar às seguintes informações básicas:

- a) Identificação de quem fez o comunicado (nome completo, telefone, e-mail);
- b) Tipo de acidente ou fato da navegação (relatório da ocorrência, incluindo horário e local);
- c) Embarcações envolvidas (nome, número de inscrição, características);
- d) Quantidade de pessoas a bordo (especificar envolvimento de menores de idade);
- e) Quantidade de feridos/de vítimas fatais/de desaparecidos (nome, idade e outras características pertinentes); e
- f) Ocorrência de poluição hídrica.

É mister ressaltar que não sejam alterados o local e as condições em que se encontre a embarcação, até que seja procedida a perícia da CFPV ou Agência subordinada. Por conseguinte, não devem ser efetuados reparos, retiradas de peças e cargas ou tomar quaisquer providências que prejudiquem as investigações, ressalvadas naturalmente,

aquelas necessárias à segurança da navegação, que devem ser adequadas e detalhadamente justificadas.

2.2. RETENÇÃO DAS EMBARCAÇÕES ENVOLVIDAS EM ACIDENTES E/OU FATOS DA NAVEGAÇÃO

As embarcações envolvidas em acidentes ou fatos da navegação poderão ser retidas para investigação, apenas pelo tempo suficiente para a tomada de depoimentos de tripulantes e a realização do exame pericial, a fim de instruir o respectivo IAFN. Tal fato não deve ser confundido com eventuais retenções para cumprimento de exigências de vistorias. Caso ocorram avarias que comprometam a navegação segura, a embarcação será retirada de tráfego por Portaria e submetidas a vistorias após os devidos reparos, antes de serem liberadas. Além disto, as embarcações envolvidas deverão ser preservadas e disponibilizadas, por seus Comandantes, ao Encarregado do Inquérito, para serem submetidas às perícias necessárias.

Caso seja avaliado peritos navais que houve dano na estrutura da embarcação que possa levá-la a naufrágio, o responsável encaminhará a embarcação para o estaleiro ou local onde devam ser reparados os danos imediatamente, sendo liberada para voltar as atividades normais, após nova vistoria realizada pelas Certificadoras, quando aplicável, que emitirá competente Laudo Técnico atestando a incolumidade do casco quanto à estanqueidade, e posteriormente apresentará este documento na Capitania para a emissão do Termo de Liberação.

2.3. PROCEDIMENTOS EM CASO DE OCORRÊNCIAS ENVOLVENDO MERCADORIAS PERIGOSAS

São consideradas mercadorias perigosas todas as substâncias assim classificadas pela Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS-74) como os gases, líquidos e sólidos inflamáveis, substâncias comburentes, oxidantes, peróxidos orgânicos, venenosas, infecciosas, radioativas e corrosivas.

O transporte de mercadorias perigosas obedecerá às normas contidas na Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar - SOLAS-74, no "Internacional Maritime Dangerous Goods Code" - IMDG Code e demais normas previstas na legislação

vigente, devendo ser observado o contido nas Normas da Autoridade Marítima para embarcações empregadas na navegação interior (NORMAM-202/DPC).

De acordo com o Art.2º, XIV da Lei nº 9.966/00 (Lei do Óleo), incidente é qualquer descarga de substância nociva ou perigosa, decorrente do fato ou ação intencional ou acidental, que ocasione risco potencial, danos ao meio ambiente ou à saúde humana.

Conforme o Art.22 da referida lei, qualquer incidente ocorrido em portos organizados, instalações portuárias, dutos, navios, plataformas e suas instalações de apoio, que possa provocar poluição das águas sob jurisdição nacional, deverá ser imediatamente comunicado ao Órgão Ambiental competente, à Capitania dos Portos ou Agência subordinada e ao Órgão Regulador da Indústria do Petróleo, independentemente das medidas tomadas para seu controle.

Estará sujeito à penalidade de multa do Grupo J (R\$7.000,00 a R\$1.000.000,00, acrescido de R\$7.000,00 a cada hora a partir do incidente), de acordo como art. 46 do Decreto nº 4.136/02, o infrator que deixar de atender ao contido no art.22 da Lei nº 9.966/00.

2.3.1. Recomendações

Recomenda-se que os Portos e Terminais aquaviários existentes na jurisdição da CFPV e nas Agências subordinadas possuam o Plano de Emergência Individual. Esses planos deverão ser elaborados conforme previsto na Resolução CONAMA nº 398, de 11 de junho de 2008 do IBAMA, que dispõe sobre o conteúdo mínimo do plano de Emergência individual para incidentes de poluição por óleo em águas sob jurisdição nacional, originados em portos organizados, instalações portuárias, terminais, dutos, sondas terrestres, plataformas e suas instalações de apoio, refinarias, estaleiros, marinas, clubes náuticos e instalações similares, e orienta a sua elaboração.

Fruto das análises dos acidentes na navegação amadora, o Departamento de Inquéritos e Investigações de Acidentes de Navegação, da Diretoria de Portos e Costas, elaborou recomendações de segurança com a finalidade de promover a conscientização dos seguintes atores da comunidade náutica, de forma a atingir o propósito da prevenção de acidentes disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/dpc/prevencao-de-acidentes>>.

2.4. PREVENÇÃO DE ACIDENTES

Nesta AJ, estatisticamente/historicamente os acidentes com maior incidência são os

abalroamentos, naufrágios, colisões e queda de pessoa na água, sobretudo na época da seca dos rios. Na maioria dos casos, os acidentes ocorreram por imprudência dos seus atores e não observância as folgas mínimas abaixo da quilha e Portarias restritivas, emitidas pela CFPV. No entanto, ressalta-se que em todos os casos, cabe sempre ao Comandante a avaliação da situação e as ações decorrentes para verificação e cobrança de atitudes que visem a prevenção de acidentes por parte de sua tripulação.

2.4.1. No caso de risco de abalroamento

- a) O condutor deverá ter pleno conhecimento prévio das regras para evitar abalroamento no mar (RIPEAM), a fim de agir em conformidade com este regulamento;
- b) Deverá, ao avistar a outra embarcação, fazer contato por meio de rádio VHF ou, na falta deste, sinalizar com o apito ou holofote (se de noite), mantendo a marcação visual (rota de colisão), a fim de combinar a manobra de ultrapassagem de forma segura, levando em consideração a posição relativa em que se encontram e o canal navegável em função de seus calados; e
- c) Alertar a situação de risco aos tripulantes e passageiros, se for o caso.

2.4.2. No caso da embarcação estiver fazendo água

- a) Avaliar a possibilidade de dirigir-se a margem, a fim de encalhar a embarcação;
- b) Providenciar material para efetuar o escoamento e colocar em uso a bomba de esgoto da embarcação e, caso disponha de outra bomba portátil, colocá-la também em uso;
- c) Pedir auxílio às embarcações em trânsito nas proximidades do acidente;
- d) Manter o adestramento da tripulação, fazendo uso periodicamente destes equipamentos;
- e) Verificar antes de suspender a plena condição de operação das bombas de esgoto e colocá-las em pronto uso;
- f) Caso verifique que os equipamentos de esgoto não possuem vazão suficiente, providenciar o remanejamento ou a remoção da carga e, se for necessário, evacuar os tripulantes da embarcação de forma ordeira.

2.4.3. No caso de risco de colisão ou queda de pessoas pela borda da embarcação

a) Deve-se verificar as condições de visibilidade e de funcionamento dos equipamentos de navegação; a situação segura das balaustradas antes do embarque de passageiros;

b) Navegar com velocidade segura e compatível com a manobra, de modo a possibilitar ação apropriada e eficaz para evitar a colisão; verificar se as retinidas das boias salva-vidas estão no devido local e sem obstruções ao seu acesso; e

c) Evitar navegar próximo às margens, a fim de evitar troncos submersos, bem como abalroamento de casas flutuantes. orientar aos passageiros como proceder em caso de testemunhar a queda de alguém n'água.

Previamente a todas as singraduras, deve-se observar a realização de manutenções preventivas e corretivas nas máquinas e nos equipamentos da embarcação, a fim de mitigar tanto quanto possível a ocorrência de acidentes. Além disso, deve se observar as Portarias de Restrição de Navegação eventualmente emitidas pela CFPV na época da seca, evitando assim, acidentes da navegação.

CAPÍTULO 3
DOTAÇÃO DE MATERIAL DE SEGURANÇA DAS EMBARCAÇÕES
E DOCUMENTOS OBRIGATÓRIOS

Os equipamentos e materiais homologáveis das embarcações que trafegam na área sob jurisdição da CFPV e Agências subordinadas deverão atender o preconizado nas Normas da Autoridade Marítima vigentes.

Para as embarcações empregadas em atividades de cunho comercial, são aplicadas as NORMAM-202/DPC. Para as embarcações de esporte e recreio são aplicadas as NORMAM-211/DPC ou NORMAM-212/DPC, conforme o caso.

3.1. EQUIPAMENTOS INDIVIDUAIS DE SALVATAGEM

A dotação dos equipamentos individuais de salvatagem deve atender ao disposto na tabela abaixo:

ATIVIDADE	DOTAÇÃO
Embarcações Empregadas em atividades de cunho comercial	Capítulo 4 da NORMAM-202/DPC.
Embarcações de esporte e recreio	Capítulo 4 da NORMAM-211/DPC

Todos os equipamentos devem ser homologados pela Autoridade Marítima, mediante expedição de Certificado de Homologação, conforme preconizado na NORMAM-321/DPC, devendo estar em bom estado de conservação e dentro dos prazos de validade ou de revisão, quando aplicável.

Encontra-se disponível na página da Diretoria de Portos e Costas, o Catálogo de Material Homologado, o qual traz a relação de todos os equipamentos de salvatagem homologados e seus fabricantes, das estações de manutenção autorizadas, indicando aqueles credenciados para a realização de serviços de manutenção, bem como os endereços, telefones e e-mail para contato.

O material de origem estrangeira poderá ser empregado desde que esteja de acordo

com a Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar (Safety of Life at Sea – SOLAS). Os materiais e equipamentos de origem estrangeira não-SOLAS deverão ser homologados pela DPC.

Em complemento às NORMAM supracitadas, deverão ser cumpridas as seguintes regras:

- a) Toda embarcação deverá possuir a dotação de coletes salva-vidas igual a 100% da lotação e mais coletes para crianças (quando aplicável). O número de coletes infantis será igual à quantidade de crianças que a embarcação transportar ou 10% da lotação, o que for maior;
- b) Todos os tripulantes e passageiros das embarcações abertas (convés desabrigado), e moto aquática deverão utilizar coletes salva-vidas corretamente ajustados ao corpo em todas as situações, mesmo que a embarcação esteja fundeada, atracada ou abarrancada;
- c) Para as embarcações fechadas (convés abrigado), o uso de coletes salva-vidas será necessário em casos em que o Comandante da embarcação vislumbre tal necessidade, como por exemplo, em condições meteorológicas adversas ou na iminência da ocorrência de acidentes da navegação; e
- d) Todos os coletes salva-vidas deverão estar em bom estado de conservação e acessíveis para serem utilizados em quaisquer situações e, em nenhuma hipótese, poderão estar amarrados em partes da embarcação.

3.2. EQUIPAMENTOS DE NAVEGAÇÃO E PUBLICAÇÕES

Os equipamentos de navegação e publicações são os previstos nas NORMAM-202/DPC, NORMAM-204/DPC, NORMAM-211/DPC e NORMAM-511/DHN.

Além das dotações previstas nas normas supracitadas, deverão ser cumpridas as dotações a seguir:

EMBARCAÇÃO	EQUIPAMENTO
Embarcações com AB maior que 100, de transporte de passageiros ou de transporte de passageiros e carga. (*)	-Sistema de Cartas Eletrônicas (ECS, na sigla em inglês); -Radar (recomendado); e -Transceptor para o Sistema de Identificação Automática (Automatic

	Identification System-AIS), homologado pela ANATEL.
Rebocadores/empurradores com AB maior que 50.	Ecobatímetro.
Rebocadores/empurradores com AB menor ou igual a 50.	Ecobatímetro ou prumo de mão graduado em metros.
Embarcações de transporte de passageiros e de transporte de carga que navegam no período noturno.	Holofote fixo.
Embarcações de transporte de passageiros, de carga e de passageiros e carga, com AB maior ou igual a 50.	AVL (Automatic Vehicle Location) ou AIS classe A.
Outras embarcações que navegam no período noturno.	Holofote.
Todas as embarcações que possuem superestrutura (tipo casario e etc.). (*)	Limpador de para-brisas.

3.3. EQUIPAMENTOS DE RÁDIO COMUNICAÇÕES

Os equipamentos de comunicação são os previstos na NORMAM-202/DPC e na NORMAM-211/DPC.

Todos os rebocadores/empurradores e as embarcações de transporte de passageiros e carga, exceto aquelas consideradas miúdas, deverão dispor de um rádio VHF.

A solicitação de identificação, nas águas interiores, por navios da Marinha do Brasil ou embarcações da Inspeção Naval deverá ser prontamente atendida. Caso a embarcação não disponha de estação radiotelefônica em VHF, ou esta se encontre inoperante, deverá empregar sinais visuais de acordo com o Código Internacional de Sinais que permitam sua identificação pela embarcação fiscalizadora. Por ocasião das inspeções navais, o silêncio da fonia na frequência de chamada de socorro 156,8 MHz (canal 16) caracterizará a embarcação com rádio

desligado, inoperante ou fora daquela frequência. Esse fato constitui infração, conforme os art. 21, inciso I, e/ou art. 23, inciso VI, do Decreto nº 2.596/1998 (RLESTA) que regulamenta a Lei nº 9537/1997 (LESTA).

3.4. CARTAZES

3.4.1 As embarcações que transportam passageiros e/ou veículos deverão exibir placas, em locais visíveis ao público, com as seguintes informações em português e inglês, constantes no Anexo 3-A desta NPCF:

- a) Os limites máximos de carga e de passageiros por convés;
- b) Local de guarda dos coletes salva-vidas;
- c) Localização das saídas de emergência; e
- d) Número do telefone da empresa e da CFPV e/ou Agência Subordinada.

3.4.2 As embarcações de transporte de passageiros deverão afixar, ainda, em local externo à embarcação:

- a) Número de inscrição da embarcação;
- b) Lotação; e
- c) Quantidade de tripulantes, de acordo com Cartão de Tripulação de Segurança.

3.5. DISPOSITIVOS REBOCADOS

Todas as embarcações de esporte e recreio que operem com dispositivo rebocado, deverão cumprir os procedimentos preconizados na NORMAM-211/DPC, bem como na NORMAM-212/DPC, com ênfase no uso obrigatório do colete salva-vidas para todos os utilizadores do dispositivo rebocado.

3.6. OUTROS EQUIPAMENTOS, DISPOSITIVOS, MATERIAIS E PUBLICAÇÕES

3.6.1 Chave de segurança

Os condutores de embarcações miúdas dotadas com motor de popa e de embarcações do tipo moto aquática deverão manter a chave de segurança de partida do motor atada ao pulso, ao colete salva-vidas ou a qualquer outra parte do condutor, de forma que ao se separar fisicamente da embarcação em movimento, a propulsão seja desligada automaticamente, de modo a prevenir acidentes.

3.6.2 Proteção do motor

Quaisquer polias, correias e demais partes móveis utilizadas para acionamento de máquinas e/ou mecanismos deverão ser dotadas de dispositivos adequados de proteção para as pessoas.

3.7. PORTE OBRIGATÓRIO DE MATERIAL DE SALVATAGEM

A dotação de materiais para cada tipo de embarcação pode ser encontrada nas Normas da Autoridade Marítima, conforme a classificação da embarcação.

Por ocasião da saída das embarcações que transportam passageiros, um tripulante deverá disseminar informações quanto aos procedimentos a serem seguidos em emergências. Essas informações devem incluir a localização a bordo dos equipamentos de salvatagem e a forma correta de utilização dos coletes salva-vidas.

3.8. DOCUMENTOS OBRIGATÓRIOS

O porte de toda a documentação referente a embarcação, bem como certificados de tripulantes e amadores é OBRIGATÓRIO na embarcação. No caso de CHA digital ou TIE digital, com o recurso QR Code, é de responsabilidade do amador/condutor portar seu smartphone de forma que, no caso de uma Inspeção Naval, os dados do documento possam ser acessados. Os referidos documentos poderão, ainda, ser impressos pelo próprio amador/proprietário, contudo a impressão deve estar legível, de modo que o QR Code possa ser lido pelo Inspetor Naval.

Se por algum motivo, o TIE da embarcação não puder ser emitido dentro da validade do protocolo da CFPV ou Agências, a embarcação poderá trafegar com cópia do BADE/BSADE/BDMOTO, acompanhado do referido protocolo, durante todo o período de sua validade.

3.9. DICAS DE SEGURANÇA

É imprescindível a utilização das luzes de navegação descritas no Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar (RIPEAM) durante a navegação noturna, visando a segurança da navegação e a salvaguarda da vida humana.

Os Comandantes e condutores das embarcações deverão estar atentos 10 mandamentos da segurança da navegação descritas abaixo:

- a) Faça a manutenção correta da sua embarcação;
- b) Tenha a bordo o material de salvatagem prescrito pela Marinha do Brasil;
- c) Respeite a lotação da embarcação e tenha a bordo coletes salva-vidas para todos os tripulantes;
- d) Mantenha os extintores de incêndio em bom estado de conservação e dentro da validade;
- e) Ao sair, informe o seu plano de navegação pelo aplicativo . Leve sempre algum equipamento de comunicação, por exemplo um celular;
- f) Conduza sua embarcação com prudência e em velocidade compatível para evitar acidentes;
- g) Se consumir bebida alcoólica, passe o timão para alguém habilitado que não tenha consumido bebida alcoólica;
- h) Mantenha a 200 metros da linha base das praias e dos banhistas;
- i) Respeite a vida, seja solidário, preste socorro; e
- j) Não polua os mares e rios.

CAPÍTULO 4

PROCEDIMENTOS PARA NAVIOS NO PORTO

4.1. PROCEDIMENTOS PARA O TRÁFEGO E PERMANÊNCIA NO PORTO

4.1.1. Tráfego no porto

O tráfego nos portos da área de jurisdição da CFPV e agências subordinadas obedecerá ao preconizado nas NORMAM-203/DPC e NORMAM-204/DPC, bem como as regras previstas em convenções internacionais ratificadas pelo país, e aquelas emitidas pela Administração do porto.

Cabe ao Capitão dos Portos de Porto Velho coordenar com a Autoridade Portuária, ou administração dos portos e terminais, o estabelecimento de limitações operacionais nos portos/terminais de sua jurisdição, tais como o calado máximo recomendado e a velocidade de evolução nos trechos navegáveis, canais de acesso e áreas portuárias.

a) Permanência no porto

Todas as embarcações com AB>10 deverão manter a bordo tripulação prevista no CTS, para as possíveis manobras que poderão ser realizadas com o intuito de prevenir qualquer acidente com vistas à manutenção da segurança da navegação, à preservação da vida e à prevenção da poluição hídrica. São permitidas idas à terra, quando as embarcações estiverem atracadas, fundeadas ou abarrancadas desde que permaneçam a bordo, no mínimo, um aquaviário habilitado por seção (passadiço e máquina) para atender as possíveis emergências. Nessas situações, cabe ao comandante avaliar a permanência de mais tripulantes, sendo sua responsabilidade o pronto atendimento a qualquer faina emergencial e o atendimento às equipes de fiscalização.

A embarcação não poderá estar desguarnecida em nenhum momento da estadia no porto, exceto estiver em manutenção previamente informada à Capitania ou Agência, configurando uma situação de “fora de operação”.

Durante o período noturno, o costado embarcações, atracadas ou abarrancadas, voltado para o lado do rio deverá estar devidamente iluminado para permitir maior segurança e fiscalização.

É proibido lançar lixo, detritos, fazer esgoto de porão ou de tanques que

tenham poluentes, bem como permitir situações que favoreçam sua queda acidental nas águas desta jurisdição.

4.1.3. Canal de acesso e sistema de balizamento

Observar as publicações na página do Centro de Hidrografia da Marinha (<https://www.mar.mil.br/dhn/chm/box-publicacoes/publicacoes/publicacoes.htm>), em especial o catálogo de cartas e publicações, CARTA 12000 Símbolos, Abreviaturas e Termos usados nas Cartas Náuticas, Roteiro Costa Norte e Lista de sinais cegos.

O estabelecimento de balizamento náutico deverá ser oficialmente comunicado, pelo interessado, à CFPV. Caso o balizamento esteja localizado em área abrangida por Carta Náutica, Atlas ou Croquis de Navegação, a CFPV informará, por mensagem, ao Centro de Hidrografia da Marinha (CHM), a fim de atualização dos documentos náuticos.

4.1.4. Entrada, despacho saída de embarcações

a) Entrada de Embarcações

O aviso de entrada, previsto no Anexo 1-N da NORMAM 204/DPC é o documento apresentado pelo representante da embarcação ao Órgão de Despacho (OD), que é a CFPV ou uma das agências subordinadas, no prazo máximo de quatro horas após a atracação ou fundeio na área portuária.

b) Pedido de Despacho

O pedido de despacho poderá ser solicitado até 72 horas antes do suspender da embarcação. As seguintes embarcações deverão realizar despacho:

- De bandeira estrangeira;
- De bandeira brasileira com Arqueação Bruta (AB) igual ou superior a 20; e
- Obrigadas a aderirem ao Programa Nacional de Rastreamento de Embarcações Pesqueiras por Satélite (PREPS), com Arqueação Bruta maior ou igual a cinquenta ou com comprimento total igual ou superior a quinze metros.

As seguintes embarcações estão dispensadas da realização de despacho:

- De esporte e/ou recreio;
- Navios de guerra e de Estado não exercendo atividade comercial; e
- De pesca brasileira, quando saindo e retornando a um mesmo porto sem escalas intermediárias.

O Pedido de Despacho da embarcação deverá ser encaminhado até 72 horas antes da saída da embarcação para e-mail cfpv.despacho@marinha.mil.br e em último caso presencialmente na CFPV ou agências subordinadas, devendo ser enviados os documentos abaixo especificados:

- Cartão de Tripulação de Segurança (CTS);
- Certificados Estatutários da Embarcação (CSN, CNBL, CNA), quando aplicáveis;

Seguro DPEM;

- Provisão de Registro de Propriedade Marítima (PRPM), Documento Provisório de Propriedade (DPP) ou o Título de Inscrição de Embarcação (TIE);
- Licença de estação de navio, emitida pela Anatel;
- Caderneta de Inscrição e Registro (CIR) de todos os tripulantes embarcados;
- Guia de Recolhimento da União (GRU) das multas, que, porventura, ainda constarem no Sistema de Controle dos Autos de Infração (SISAUTO);
- Preencher o campo específico no anexo 1-M da NORMAM-204/DPC, com a respectiva posição da embarcação; e
- Demais documentos previstos no item 1.10 e 2.23 da NORMAM-204/DPC.

Quando do embarque de profissionais de segurança privada, considerados como profissionais não tripulantes (PNT), deverão constar as informações desses profissionais no Pedido de Despacho e Lista de Passageiros.

Após a análise dos documentos, caso não haja pendências impeditivas, o OD emitirá o Passe de Saída por período de até 90 dias. Nesta jurisdição, o passe de saída para as embarcações de transporte passageiro terá validade de até 30 dias.

O Passe de Saída fica automaticamente cancelado caso observem-se pendências impeditivas das medidas administrativas decorrentes de Inspeção Naval, como apreensões e impedimentos de saída, conforme definidos na NORMAM-301/DPC, assim como em caso do não cumprimento do contido no item 1.10 e 2.23 da NORMAM-204/DPC quanto ao preenchimento do anexo 1-M e funcionamento do sistema de monitoramento.

Durante a validade do Passe de Saída por Período concedido, a embarcação estará autorizada a trafegar em qualquer porto ou terminal aquaviário nacional, desde que, na chegada e saída destes, sejam encaminhadas ao OD da respectiva jurisdição onde a

embarcação estiver, os respectivos Avisos de Entrada e Saída (Anexos 1-H e 1-I da NORMAM-204/DPC).

Qualquer alteração de tripulante ou passageiro, rota e mudança na formação de comboios, ocorrida após a solicitação do Despacho, deverá ser informada a CFPV ou a Agências Subordinadas.

c) Saída de Embarcações

O representante da embarcação deverá encaminhar o Aviso de Saída ao OD da jurisdição, comunicando a efetiva saída do porto ou terminal aquaviário, num prazo máximo de quatro horas após a partida da embarcação. O Aviso de Saída deverá ser encaminhado ao OD da jurisdição toda vez que uma embarcação sair do porto ou terminal aquaviário nacional. Embarcações de transporte de passageiros, que demandem saída da área de Porto Velho com Passe de Saída autorizado, será inspecionada pelo Supervisor da Patromoria. Será de responsabilidade do solicitante o deslocamento do militar de serviço até o local de estadia da embarcação a ser inspecionada, sendo autorizada a navegação da mesma somente após a realização de vistoria.

A inspeção das embarcações deve ocorrer no período de 08:00 às 20:00 horas tendo em vista a preservação da integridade física do militar e a segurança orgânica nas instalações da Patromoria.

4.1.5. Ferros e amarração

Não é permitido lançar ferro em local onde possa ocorrer prejuízo para o tráfego de embarcações, nas proximidades de portos e terminais, vias navegáveis e em locais que possam causar danos às canalizações e cabos submarinos. Na ocorrência de desrespeito a esta regra, o infrator estará sujeito, além das penalidades previstas, a reparar os danos ou prejuízos causados.

As embarcações, quando em movimento para atracação nos portos, deverão manter um dos ferros fora do escovém, acima da linha de flutuação, com possibilidade de ser largado em caso de emergência.

4.1.6 Transporte de material e pessoal

a) É proibido o transporte de passageiros fora dos locais adequados e aprovados para esse fim, tais como área de máquinas;

b) É proibido o transporte de passageiros e carga no mesmo convés, a não ser que esteja demonstrado claramente nos planos de arranjo geral e segurança da embarcação. Conforme preconizado na NORMAM-202/DPC, tal possibilidade deve constar no Certificado de Segurança da Navegação;

c) É proibido o transporte de veículos de quatro rodas, nas embarcações de passageiros autorizadas a transportar carga no convés;

d) proibido a realização de embarque e desembarque de passageiros e/ou carga com embarcações em deslocamento. O embarque e/ou desembarque somente ocorrerá com a embarcação atracada e/ou fundeada nos portos e flutuantes das cidades e comunidades;

e) É vedada às embarcações de passageiros transportar carga sobre o convés que não seja o convés principal. Os passageiros das embarcações que forem transportar carga no convés principal, preferencialmente, não deverão permanecer neste convés durante a navegação;

f) A amarração da carga sobre o convés deve impedir seu movimento quando a embarcação estiver navegando. É recomendável que a amarração da carga permita sua separação e até o seu alijamento, total ou parcial, em caso de perigo;

g) É proibido manter embarcações a contrabordo sem a devida iluminação; e

h) É proibido arriar embarcações de salvação para finalidade diferente da prevista, sem a autorização da Capitania dos Portos.

4.1.7 Reparos

É proibido ao navio, quando atracado, reparo que o impossibilite de manobrar, salvo em situação especial e desde que obtida a concordância da Administração do Porto ou Terminal. A movimentação de navios, quando impossibilitados de manobram com seus próprios recursos, deverá ser executada utilizando dispositivo especial dos rebocadores, adequado à situação de rebocado sem propulsão.

A limpeza de casco nas águas de jurisdição desta Capitania é proibida. Qualquer serviço desse tipo somente em estaleiro devidamente licenciado para estes fins ou em local devidamente autorizada pelo Órgão Ambiental, com anuência da CFPV.

Toda atividade para realização de serviços deverá ser realizada por empresa de mergulho profissional seguindo os procedimentos previstos na NORMAM-222/DPC.

4.2. SERVIÇO DE REBOCADORES

Em razão das características dos portos e fundeadouros existentes na jurisdição da CFPV e OM subordinadas, não há serviço obrigatório de rebocadores portuários para atracação e desatracação. Nos terminais e portos, as manobras com as balsas e barcas é realizado pelos rebocadores dos respectivos comboios ou pelos designados pelas empresas de navegação.

A utilização de rebocadores como elemento de apoio às manobras das embarcações que normalmente navegam nos rios da jurisdição, caberá aos comandantes de embarcações. Para sua utilização, será obrigatório, o atendimento das características mínimas de operação como: possuir potência instalada superior a 300HP (224 KW) e o Certificado de Tração Estática Longitudinal, de acordo com o previsto no artigo 3.31 da NORMAM-202/DPC.

O anexo 5-A prevê a tabela de correspondência entre tonelage de porte bruto (tpb) da embarcação, força total de tração estática longitudinal (bollard pull) requerida e número mínimo de rebocadores a serem utilizados

4.3. SERVIÇO DE PRATICAGEM

Na área de jurisdição da CFPV não há a presença de Práticos ou sociedade de práticos. Todas as embarcações que necessitarem dos serviços de praticagem serão atendidas pela Zona de Praticagem nº 2 – ZP-02, operada pelas Empresas/Sociedades, sediadas em Manaus, cujo controle administrativo encontram-se a cargo da Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental – CFAOC.

4.4. SEGURANÇA ORGÂNICA

De acordo com o inciso III, do §1º, do art.144 da Constituição Federal, caberá a Polícia Federal ou outro Órgão de Segurança Pública Federal exercer as funções de Polícia Marítima, ou seja as autoridades competentes para investigar e coibir os ilícitos penais praticados a bordo das embarcações são os órgãos de segurança pública estadual e federal, dentre eles a Polícia Federal, através do Núcleo Especial de Polícia Marítima (NEPOM).

4.4.1. Segurança das embarcações contra-assaltos, roubos e similares

a) Os navegantes devem estar atentos à possibilidade de ocorrência de atos de assalto e roubo à mão armada a bordo das embarcações, quando fundeadas ou atracadas. O “Decálogo de Segurança”, constante do anexo 3-B, sugere precauções a fim de evitar prejuízos

aos navios e a integridade física de seus tripulantes. Os armadores ou seus representantes legais, cujas embarcações estejam atracadas ou fundeadas, visando à defesa de seus tripulantes e a manutenção dos bens de sua propriedade ou sob sua guarda, poderão, sob sua inteira responsabilidade, contratar empresas credenciadas que ofereçam segurança armada ou empregar equipamentos de detecção de intrusos, tais como alarmes e detectores infravermelhos. É obrigatória a presença a bordo de um membro da tripulação nos navios atracados e fundeados, guarnecendo equipamento VHF. A Capitania Fluvial de Porto Velho e suas OM subordinadas mantêm escuta permanente no canal 16; e

b) Canoas de madeira indígenas e/ou ribeirinhas e os taxistas fluviais que não possuem luzes de navegação e/ou equipamentos de segurança homologados pela DPC para navegação noturna estão PROIBIDAS de navegarem na área de jurisdição da CFPV no período noturno.

4.5. PREVENÇÃO DA POLUIÇÃO AMBIENTAL POR PARTE DE EMBARCAÇÕES

4.5.1. Preservação Ambiental

a) O Porto de Porto Velho está situado na Área de Proteção Ambiental do Rio Madeira, que se estende desde a montante da hidrelétrica de Santo Antônio até a foz do igarapé do Belmont, prevista pelo Decreto Estadual nº 5124 de 06 de junho de 1991 e Decreto estadual nº 19.136, de 09 de setembro de 2014. Desta forma, é proibido a descarga de hidrocarbonetos, substâncias nocivas, misturas oleosas, águas suja e lixo nos rios, bem como exploração mineral;

b) A Lei de poluição das Águas (Lei 9.966/2000) proíbe a descarga de óleo, misturas oleosas, lixo e substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional. De acordo como art. 22 dessa Lei, qualquer incidente ocorrido em portos organizados, instalações portuárias, dutos, navios, plataformas e suas instalações de apoio, que possa provocar poluição das águas sob jurisdição nacional deverá ser imediatamente comunicado à Capitania Fluvial de Porto Velho ou Agências subordinadas da jurisdição. Idêntica comunicação deverá ser feita à DPC, ao SALVAMAR Brasil, ao órgão ambiental competente, e ao órgão regulador da indústria do petróleo, independentemente das medidas tomadas para seu controle, conforme artigo 2.5 da NORMAM-204/DPC e modelo constante no anexo 2-K da referida norma;

c) As embarcações deverão recolher o lixo, conforme determina o seu “Plano de

Gerenciamento de Lixo”, exigido pela MARPOL 73/78, Anexo V, Regra 9, em recipientes adequados, mantendo-os tampado até sua retirada de bordo. A administração do Porto também deverá ser consultada em relação ao recolhimento de lixo;

d) As embarcações de passageiros deverão possuir recipientes para lixo, devidamente peados, distribuídos por todos os conveses de passageiros, sendo obrigatório, pelo menos, um em cada bordo;

e) Não é permitido que recipientes de lixo fiquem dependurados pela borda da embarcação ou acumulados no convés principal onde possam vir a rolar para o rio;

f) A limpeza de tanques e porões, bem como a retirada de objetos contendo produtos químicos deverão ser executadas por empresa legalmente habilitada e com consentimento da Administração do Porto e Secretaria de Estado de Meio Ambiente; e

g) É proibido efetuar qualquer tipo de esgoto, que não seja de águas servidas, com descarga direta para no mar/rios, durante a permanência do navio no porto.

4.5.2. Carga ou descarga de petróleo e seus derivados, produtos químicos a granel e gás liquefeito

a) As embarcações que transportam petróleo e seus derivados, produtos químicos a granel e gás liquefeito deverão cumprir, no que couber, o seu “Plano de Gerenciamento de Segurança” exigido pelo SOLAS 74/78, “Plano de Emergência de Bordo para Poluição por Óleo”, NORMAM-202/DPC, Capítulo 5, Seção II e III. Para tanto, deverão manter contínua vigilância durante as operações de carregamento ou descarregamento, pois, como demonstram as estatísticas, são nessas ocasiões que ocorrem à maioria dos derramamentos registrados. Deverão ser mantidos, ainda, a postos, no convés, tripulantes qualificados e conhecedores das manobras, de modo a interromper rapidamente a operação em caso de acidente ou avaria nos equipamentos. Da mesma forma, os terminais deverão manter operadores qualificados e atentos à faina, em posição que possam paralisar a operação imediatamente em caso de vazamento ou derramamento do produto;

b) Durante o carregamento ou descarregamento, todas as escotilhas e elipses dos tanques de carga, dos tanques de lastro, duplos fundos, boias (tanques de colisão), casa de bombas, compartimentos habitáveis, compartimentos de trabalho e demais compartimentos deverão estar fechadas;

c) As embarcações regionais deverão ser abastecidas de combustíveis líquidos somente em locais e em embarcações de abastecimento devidamente autorizados;

d) As embarcações ao abastecerem atracadas ou fundeadas deverão disponibilizar a bordo o Kit Antipoluição previsto na NORMAM-202/DPC. Durante as operações de abastecimento e de fornecimento de óleo/derivados, é obrigatório lançar barreiras de contenção no entorno das embarcações a fim de conter o óleo ou derivados eventualmente derramados durante a faina (cercos de contenções preventivas);

e) As embarcações cujo somatório dos volumes de derivados eventualmente derramados for superior a 200 metros cúbicos, só serão autorizadas a operar no armazenamento e Transporte de Álcool, Petróleo e seus derivados após a emissão Declaração de Conformidade Para Transporte de Álcool, Petróleo e seus derivados;

f) Todas as embarcações que trafegam nos rios da jurisdição deverão manter as dalas e porões das Praças de Máquinas, casas de bombas AV/AR, totalmente esgotados e isentos de quaisquer misturas oleosas; e

g) Para operações de carga e descarga petróleo e seus derivados, produtos químicos e gás liquefeito serão considerados qualificados os tripulantes que, além de seus cursos de formação e decorrentes, possuam habilitação específica para exercerem atividades nessas embarcações, previstas em Resoluções da Conferência Internacional sobre a Formação de Aquaviários e Expedição de Certificados (STCW78/95).

PLANO DE EMERGÊNCIA INDIVIDUAL
OS TERMINAIS E PORTOS DA ÁREA DE JURISDIÇÃO DA CFPV E AGÊNCIAS SUBORDINADAS DEVERÃO DISPOR DO PLANO DE EMERGÊNCIA INDIVIDUAL APROVADO POR ÓRGÃO AMBIENTAL COMPETENTE. QUANDO NECESSÁRIO, SERÁ ATIVADO O PLANO DE ÁREA PELO ÓRGÃO RESPONSÁVEL PELA COORDENAÇÃO E EXECUÇÃO.

4.5.3. Mercadorias perigosas

São consideradas mercadorias perigosas todas as substâncias assim classificadas pela Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar – SOLAS-74, como os explosivos, gases, líquidos ou sólidos inflamáveis, substâncias comburentes, peróxidos

orgânicos, substâncias venenosas, infecciosas, radioativas e corrosivas. O transporte de mercadorias perigosas obedecerá às normas contidas na Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar – SOLAS-74, no “International Maritime Dangerous Goods Code” - IMDG Code e no Capítulo 5 da NORMAM 202/DPC.

Em caráter excepcional, visando atender as necessidades básicas das comunidades ribeirinhas da área poderão ser transportadas mercadorias consideradas perigosas, por pequenas embarcações desde que atendidas as exigências abaixo:

a) Para o transporte de botijões de GLP, com no máximo 13 kg de massa líquida por botijão:

I) As embarcações com AB menor ou igual a 10 limitadas ao transporte de no máximo cinco botijões;

II) As embarcações com AB maior que 10 e menor ou igual a 20 estão limitadas ao transporte de no máximo sete botijões;

III) As embarcações com AB maior que 20 e menor ou igual a 50 estão limitadas ao transporte de no máximo dez botijões; e

IV) Para as embarcações com mais de um convés são mantidas as mesmas em todas as quantidades mencionadas, devendo o transporte dos botijões ser efetuado no convés inferior e, em todas as situações, separadamente dos passageiros.

b) Para o transporte de óleo diesel, gasolina e lubrificantes:

I) Essas mercadorias devem ser acondicionadas em embalagens apropriadas para o seu transporte e vedadas para evitar a possibilidade da ocorrência de vazamentos

II) As embalagens devem ser peadas e armazenadas na parte de vante da embarcação nas proximidades da proa. Devem ser mantidas cobertas por lona e com aviso externo indicando que se trata de óleo diesel, gasolina ou lubrificante; e

III) Os combustíveis e lubrificantes devem ser transportados separadamente dos passageiros.

A quantidade a ser transportada tanto de botijões quanto de embalagens contendo gasolina, óleo diesel ou lubrificantes não pode afetar a estabilidade, flutuabilidade e manobrabilidade da embarcação, bem como, a movimentação das pessoas no seu interior.

4.5.4. Requisitos para o transporte de cargas perigosas

a) O expedidor de mercadoria perigosa deverá apresentar uma Declaração de Mercadoria Perigosa de acordo com o Anexo 5-A da NORMAM 202/DPC, a ser apresentado junto ao pedido de Despacho da embarcação;

b) A entrada e a saída de embarcação com cargas perigosas embaladas deverá ser comunicada à Capitania ou Agência com 24 horas de antecedência, por meio do Modelo de Notificação Antecipada, conforme o Anexo 5-B da NORMAM-202/DPC;

c) Para embarcação de carga/passageiro que transporte carga perigosa, deverá ser anexado, também, o modelo contido no Anexo 5-C da NORMAM-202/DPC, onde o comandante da embarcação declarará que todos os requisitos de embalagem, embalador, documentação, marcação, etiquetagem, amarração e segregação referentes às mercadorias perigosas transportadas, foram cumpridos;

d) As embalagens citadas na alínea anterior deverão estar prontas para realização de Inspeção Naval a fim de verificação dos seguintes itens:

- Documentação completa e devidamente preenchida;
- Arrumação e fixação da carga;
- Marcação, etiquetagem e rotulagem de acordo com cada mercadoria perigosa transportada;
- Correta segregação;
- Amarração;
- Correta sinalização dos locais onde estiverem armazenadas as cargas perigosas;

e

- Disponibilidade de instruções sobre procedimentos de emergência para o caso de acidentes.

e) As embarcações transportando cargas perigosas que sofram acidentes que envolvam essas cargas deverão informar o fato imediatamente às autoridades competentes da área onde tenha ocorrido o acidente;

f) As embarcações que transportem álcool, petróleo e seus derivados, somente poderão realizá-lo em tanques apropriados, que não sejam os tanques de colisão à vante ou à ré, dotados dos dispositivos de segurança, transferência e controle necessários;

g) As embarcações deverão portar a Ficha de Informações de Segurança de Produtos Químicos (FISPQ);

h) Toda embarcação transportando carga perigosa deverá içar os sinais previstos no Código Internacional de Sinais durante o período em que o navio estiver com a carga no porto;

i) Durante a carga ou descarga de inflamáveis ou explosivos a embarcação deverá arvorar uma bandeira “bravo” (encarnada e farpada) durante o dia, ou exibir uma luz encarnada durante a noite, ambas no mastro principal.

j) O descumprimento dessas normas bem como a constatação de divergências entre documento e carga deixará o infrator sujeito, além das penas previstas, ao impedimento do carregamento ou descarregamento das referidas mercadorias; e

k) Todas as alterações no Manifesto de Carga e do destino, bem como, as confirmações de chegada e saída das embarcações, deverão ser informadas à Capitania ou Agência.

l) Requisitos adicionais de segurança para o transporte de botijões de glp:

- Os botijões de GLP devem ser transportados distantes das embalagens de combustíveis ou lubrificantes, com no mínimo 1,5m de distanciamento;

- Os botijões devem ser sempre armazenados em locais ventilados para que no caso de eventuais vazamentos, não ocorra acúmulo de gás no ambiente;

- Não armazenar os botijões em locais fechados tais como porões, armários, em baixo de pias etc;

- Não posicionar botijões próximos de tomadas elétricas, ralos e grelhas de escoamento de água. Recomenda-se um distanciamento mínimo de 1,5m;

- Dispor avisos de proibido fumar nas embarcações em locais visíveis e de forma legível; e

- A quantidade a ser transportada tanto de botijões quanto de embalagens contendo gasolina, óleo diesel ou lubrificantes não pode afetar a estabilidade, fluidez e manobrabilidade da embarcação, bem como, a movimentação das pessoas no seu interior.

4.5.5. Limpeza de casco

Em 10 de junho de 2025 foi publicada a portaria DPC/DGN/MB Nº 180, que aprova a NORMAM-401/DPC com um novo quarto capítulo que regulamenta a Gestão da

Bioincrustação de embarcações. O Novo capítulo prevê a possibilidade de limpeza do casco e áreas nicho, áreas com maior chance de acúmulo de organismos (bioincrustação), enquanto o navio permanece na água. Para tal, devem ser observados os procedimentos de solicitação previstos no artigo 4.4 da NORMAM-401/DPC. Ressalta-se, porém, que sempre que se pretender realizar a limpeza de embarcações na água em áreas portuárias (incluindo os fundeadouros) e unidades de conservação, as solicitações apresentadas pelo administrado ao Agente da AM da jurisdição devem incluir documentos comprobatórios que expressem a autorização da Autoridade Portuária e/ou Órgão Ambiental competente, conforme o caso.

4.6. FISCALIZAÇÃO POR AUTORIDADES NACIONAIS

4.6.1. Entrada da embarcação

A visita das autoridades do porto, constituída por fiscais da saúde dos portos, de aduana e imigração, é a primeira exigência a ser atendida pelas embarcações que demandam o porto. Compete ao representante do Armador as providências necessárias para sua realização, antes de ser a embarcação liberada para as operações de carga e descarga, de embarque e desembarque de passageiros.

É proibido às lanchas, que estiverem a serviço do Armador ou Agente de Navegação, atracar em embarcação mercante fundeada, que seja procedente de porto estrangeiro, sem prévia liberação da Receita Federal, Polícia Federal e Saúde dos Portos.

A entrada de embarcação nacional ou estrangeira será comunicada à Capitania dos Portos ou Agência com jurisdição sobre o porto ou terminal.

4.6.2. Embarcações Estrangeiras de Esporte e/ou Recreio (EEER)

Uma EEER ao adentrar o primeiro porto nacional, deverá inicialmente ser liberada por todas as autoridades anuentes envolvidas. Deverá ser apresentado no primeiro porto nacional, em até 24 horas após a chegada, a Declaração de Entrada (Anexo 1-A da NORMAM-211/DPC), anexando a cópia dos vistos de liberação das Autoridades anuentes e do documento que autoriza o tempo de permanência emitido pela Receita Federal.

Os procedimentos detalhados constam no artigo 1.16 da Norma supracitada.

4.6.3. Livre prática

É a autorização emitida pela Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA) para que uma embarcação procedente ou não do exterior, atraque ou inicie as operações de

embarque e desembarque de cargas, viajantes ou suprimentos.

4.6.4. Quarentena

As embarcações cujas condições sanitárias não forem consideradas satisfatórias ou que forem provenientes de regiões onde esteja ocorrendo surto de doença transmissível deverão permanecer em quarentena nas proximidades das coordenadas Latitude: 8°40'29.5"S e Longitude 63°55'22.0"W (Costa do Maravilha), até serem liberadas pela ANVISA. É proibida, nessa situação, a descarga de águas servidas, devendo o tanque de dejetos estar perfeitamente vedado e tratado quimicamente, de forma adequada a combater a doença em questão.

4.6.5. Saída da embarcação

As embarcações que descumprirem as regras previstas nesta NPCF e que forem apreendidas, só poderão sair do porto após verificadas todas as não conformidades que ensejaram a apreensão da embarcação na CFPV. Caso sanadas, será entregue ao infrator o TERMO DE LIBERAÇÃO da embarcação, que, então poderá ser despachada normalmente.

4.6.6. Port State Control e Flag State Control

As embarcações nacionais e estrangeiras, por ocasião de suas estadias ou na área de jurisdição da CFPV ou e agências subordinadas, estarão sujeitas a inspeções pelo Controle do Estado do Porto (Port State Control) ou Controle do Estado da Bandeira (Flag State Control) e deverão permanecer no local até o término das inspeções.

CAPÍTULO 5

PARÂMETROS OPERACIONAIS DO PORTO E PROCEDIMENTOS ESPECIAIS

RESTRIÇÕES OPERACIONAIS

Conforme preconizado na lei 10.233, de 5 de junho de 2001, cabe ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) administrar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, os programas de operação, manutenção, conservação, restauração e reposição de vias navegáveis, eclusas ou outros dispositivos de transposição hidroviária de níveis, em hidrovias situadas em corpos de água de domínio da União, e instalações portuárias públicas de pequeno porte.

Cabe à administração do porto ou terminal e DNIT fixar, com base na documentação pertinente ou no consenso obtido, o limite da área sob a responsabilidade de cada administração para efeito de divulgação dos calados máximos recomendados para acessos aos berços, rampas ou atracadores e velocidades de trânsito para atracação. As informações de dragagem e balizamento deverão ser divulgadas quando for o caso. As peculiaridades dos portos dessa AJ estão detalhadas nos anexos 1-B a 1-F desta Norma, sendo obrigatório o seu estudo.

5.1. CALADO MÁXIMO RECOMENDADO

Considerando que as características do rio Madeira e afluentes variam muito no decorrer do ano em razão do regime de seca, cheia ou “repique”, o mesmo ocorrendo com as reações do comboio em função de suas dimensões, carga, calado e propulsão, torna-se difícil a fixação de um parâmetro único que estabeleça uma distância mínima segura entre o calado e a profundidade. Face ao exposto, cabe ao Comandante a responsabilidade por navegar com calado compatível com as profundidades observadas nos trechos considerados, devendo o calado máximo das embarcações ser dado em função das profundidades mínimas do rio Madeira, em cada época do ano, mantendo uma folga abaixo da quilha (FAQ) mínima de 1 metro (distância da linha de base do casco das embarcações ao fundo do rio) para embarcações que transportem cargas perigosas e elevado potencial poluidor e de 0,5 metro para as demais embarcações, além de se valer do ábaco de correção das sondagens existente

nas cartas náuticas e as medições oficiais do nível do Rio Madeira, disponibilizadas pela Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico (ANA).

5.2. RESTRIÇÕES DE VELOCIDADE, CRUZAMENTO E ULTRAPASSAGEM

A velocidade máxima permitida para embarcações trafegando próximo a margens, comunidades ribeirinhas, indígenas, local de concentração de embarcação e flutuantes, será de 5 nós, a distância inferior a 150 metros das margens em locais de concentração de trapiches, flutuantes, embarcações e portos organizados, considerando os possíveis danos causados às margens, às embarcações atracadas e às instalações nelas localizadas, devido às ondas (banzeiros) produzidas pelo deslocamento das embarcações.

Em rios de canal estreito, quando a proximidade das margens é inevitável, como ocorre nos furos, as embarcações deverão navegar a uma distância mínima de cinquenta (50) metros das margens (quando aplicável) e em velocidade reduzida de no máximo cinco (5) nós, a fim de evitar a deterioração das margens (terras caídas) e possíveis danos as casas flutuantes ou as casas construídas sobre palafitas dos ribeirinhos, tal fato ocorre com mais frequência nos períodos de cheia.

Para cruzamento e ultrapassagem deve ser observado o contido no Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar (RIPEAM), e as regras na navegação interior, constando no artigo 6.2 desta NPCF.

A velocidade máxima permitida, no quadro (delimitado no item 1.4.1) da CFPV é de 8 nós.

5.3. RESTRIÇÕES DE HORÁRIO

Não há restrições de horário para o tráfego de embarcações na jurisdição desta Capitania e Agências subordinadas, devendo ser observado as condições de navegabilidade pelos comandantes das embarcações e obrigatoriedade do uso de luzes de navegação previstas nas normas.

Além disso, nos períodos de seca, quando a quando a régua fluviométrica do rio Madeira em Porto Velho, atinge a cota de 4 metros, conforme dados disponibilizados pela Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico (ANA), o Capitão dos Portos poderá emitir uma Portaria de Restrição de Navegação, limitando o tráfego das embarcações que trafeguem na AJ, ao período diurno, dentre outras restrições, visando a segurança da navegação.

5.4. RESTRIÇÕES DE PORTE DAS EMBARCAÇÕES

a) Os comboios em navegação, cujas dimensões sejam maiores que 210 m x 37 m, deverão ser homologados pela CFPV conforme preconizado no Capítulo 6 da NORMAM-204/DPC. No artigo e no Capítulo 6 desta NPCF.

b) As dimensões máximas operacionais para a passagem de comboios sob a ponte no Rio Madeira- Ponte “Rondon-Roosevelt” são:

- I) Comprimento: até 90 m, boca: 32 m;
- II) Calado máximo: Cumprir o determinado no item 5.1;
- III) Calado aéreo máximo de 19,5 m; e
- IV) Deslocamento: 8000 t.

5.5. RESTRIÇÕES DE FUNDEIO

É proibido:

- a) Fundear ou trafegar a menos de 200 metros das instalações militares;
- b) Fundear nos canais de acesso aos portos;
- c) Fundear nas proximidades das instalações dos portos e terminais;
- d) Fundear no canal navegável;
- e) Abarrancar nas margens em curvas;
- f) Fundear ou atracar nas proximidades de sinais náuticos
- g) Fundear ou atracar em estreitamento de canal;
- h) Trafegar e fundear em áreas especiais nos prazos determinados em Avisos aos Navegantes;
- i) Trafegar e fundear em locais adjacentes às áreas reservadas para os banhistas;
- j) Tráfegar e fundear nas áreas próximas às usinas hidrelétricas, cujos limites serão fixados e divulgados pelas concessionárias responsáveis pelo reservatório de água.

5.6. MONITORAMENTO DAS CONDIÇÕES BATIMÉTRICAS

A lancha orgânica dos rebocadores ou empurradores, quando navegando em comboio, deverá ser usada para efetuar sondagens e visualizar de forma antecipada perigos à navegação, obstáculos e tráfego de embarcações ou comboios no contorno ou passagem por pontos críticos, independentemente de outros procedimentos regulamentares.

5.7. MONITORAMENTO DAS CONDIÇÕES AMBIENTAIS

Os Comandantes das embarcações deverão monitorar permanentemente as condições meteorológicas (vento/correnteza/visibilidade) proativas no que diz respeito às sanções de precauções julgadas necessárias para garantir a segurança da navegação no trecho.

OS CONDUTORES DE EMBARCAÇÕES DEVERÃO LEVAR EM CONSIDERAÇÃO AS PRINCIPAIS CONDICIONANTES METEOROLÓGICAS (INTENSIDADE E DIREÇÃO DO VENTO, PANCADAS DE CHUVA E ALTURA DAS ONDAS) PARA O SUSPENDER E AO LONGO DAS TRAVESSIAS. ESTAS INFORMAÇÕES PODEM SER OBTIDAS NOS SÍTIOS ELETRÔNICOS DO CENTRO DE HIDROGRAFIA DA MARINHA E DO INSTITUTO NACIONAL DE METEOROLOGIA: <www.chm.mar.mil.br E <www.portal.inmet.gov.br>

A DECISÃO DE SUSPENDER SEM OBSERVAR AS CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS E AS CONSEQUÊNCIAS DIRETAMENTE RELACIONADAS A ESTE FATO SÃO DE INTEIRA RESPONSABILIDADE DOS COMANDANTES E/OU CONDUTORES DE EMBARCAÇÕES.

5.8. PARÂMETROS OPERACIONAIS FORA DA ÁREA DOS PORTOS ORGANIZADOS

As embarcações, ao navegarem na orla das cidades ribeirinhas, especialmente em áreas com concentração de trapiches, flutuantes, embarcações atracadas e portos organizados, deverão empregar velocidade inferior a 5 nós, com o intuito de evitar a geração de banzeiros — ondas provocadas pelo deslocamento da embarcação — que possam causar danos às margens, às instalações existentes e representar risco de naufrágio às embarcações de pequeno porte, normalmente presentes nesses locais.

5.9. CALADO AÉREO MÁXIMO ADMITIDO

5.9.1. Ponte Rondon-Roosevelt:

Ponte sobre o rio Madeira, ligando Porto Velho/RO a Humaitá/AM, na posição: Lat. 08°44'16"S e Long. 63°55'20"W tem calado aéreo máximo de 19,5 metros;

5.9.2. Ponte do Abunã:

Ponte sobre o rio Madeira, no distrito de Abunã ligando Porto Velho/RO a Rio Branco/AC, na posição: Lat. 09°39'56"S e Long. 65°26'39"W tem o calado aéreo máximo de 19,5 metros;

5.9.3. Linha de Transmissão de Energia Elétrica sobre Rio Liberdade:

Entre Feijó e Cruzeiro do Sul – AC, AJ da AgCSul na posição: Lat. 7°47'35.46"S e Long. 72°1'7.72"W tem calado aéreo máximo de 25 m na cheia.

5.9.4. Linha de Transmissão de Energia Elétrica sobre Rio Lagoinha:

Entre Feijó e Cruzeiro do Sul AC, AJ da AgCSul na posição: Lat. 7°44'13.59"S e Long. 72°29'23.58"W tem calado aéreo máximo de 25 m na cheia.

5.9.5. Linha de Transmissão de Energia Elétrica sobre o Rio Juruá:

AJ da AgCSul na posição: Latitude 7° 38'38"S e Longitude 66°40'16"W tem calado aéreo máximo de 8,48 m na cheia.

5.10. OUTRAS RESTRIÇÕES

Na jurisdição da CFPV é proibida a navegação noturna de canoas/botes (regionais), táxis fluviais ou qualquer outro tipo de embarcação que não possua as luzes de navegação.

5.11. PLATAFORMAS, NAVIOS SONDA, FPSO, FSU e DEMAIS CONSTRUÇÕES QUE VENHAM A ALTERAR SUAS POSIÇÕES NAS ÁGUAS JURISDICIONAIS BRASILEIRAS

Até o presente momento, não há registro de plataformas ou bacias petrolíferas localizadas na área sob jurisdição desta Capitania Fluvial e de suas Agências subordinadas.

5.12. RECOMENDAÇÕES PARA FUNDEIO DE PLATAFORMAS EM ÁGUAS ABRIGADAS E SEMI-ABRIGADAS

Até o presente momento, não há registro de plataformas ou bacias petrolíferas localizadas na área sob jurisdição desta Capitania Fluvial e de suas Agências subordinadas.

5.13. BÓIAS DE GRANDE PORTE

As boias de grande porte representam riscos ao navegante, não somente pelo seu posicionamento, mas também pela possibilidade de garrarem (se soltarem) e ficarem à deriva. Essas boias deverão ser identificadas por meio de uma placa com o nome da empresa proprietária, o local de fundeio e a sigla da CFPV.

O lançamento de boias de grande porte obedecerá ao previsto nos artigos 2.15 e 2.16 NORMAM-303/DPC.

O proprietário deverá realizar inspeções semestrais no sistema de fundeio da boia instalada, de modo a verificar o efetivo posicionamento e estado de conservação do sistema, sendo de sua responsabilidade a conservação e manutenção das condições adequadas ao

perfeito posicionamento das boias.

5.14. OPERAÇÕES DE MERGULHO

As operações de mergulho profissional deverão ser executadas por empresas devidamente cadastradas junto à CFPV ou Agências subordinadas, devendo ser observados os requisitos e procedimentos preconizados nas Normas da Autoridade Marítima para Atividades Subaquáticas (NORMAM-222/DPC). Para operações que envolvam mergulho amador, deverá ser cumprido o item 1.14 da NORMAM-211/DPC.

5.15. PRINCIPAIS INFORMAÇÕES SOBRE EVENTOS NÁUTICOS ESPECIAIS

Os principais eventos náuticos realizados pela comunidade náutica desta jurisdição abrangem eventos de cunho folclórico, procissões fluviais, festivais de praia e pesca, entre outros. Tais eventos demandam planejamento e fiscalização especiais de forma a salvaguardar a vida humana, preservar a segurança da navegação e prevenir a poluição ambiental por parte de embarcações. Desse modo, para viabilizar a autorização do referido evento, os responsáveis deverão cumprir os procedimentos preconizados nas Normas da Autoridade Marítima para Atividades de Esporte e Recreio (NORMAM-211/DPC), apresentando à CFPV ou Agência subordinada a documentação prevista com a antecedência mínima de 15 dias úteis.

Todas as informações encaminhadas deverão abranger o maior número de detalhes possível, devendo ser apresentados, preferencialmente, os croquis das provas a serem realizadas (para eventos que envolvam competição).

Os organizadores deverão certificar-se dos seguintes aspectos:

- a) Todas as embarcações participantes devem possuir o respectivo Título de Inscrição da Embarcação (TIE) dentro da validade e os condutores deverão ser devidamente habilitados;
- b) A definição do espaço físico para banhistas, com delimitação da área seletiva para navegação de acordo com o preconizado da NORMAM-211/DPC e/ou como Plano de Uso de Orla do Município, em especial, sem interferir com o uso de praias, ou com qualquer área utilizada por banhistas; e
- c) Para eventos que envolvam competição ou que incentivem largadas rápidas das embarcações, como por exemplo, evento de pesca esportiva, deverão ser definidas regras para evitar eventuais abalroamentos, que deverão ser analisadas pela CFPV ou Agência

subordinada, antes de sua divulgação. Todos os eventos náuticos que interfiram no tráfego de embarcações serão divulgados em Avisos-Rádio Náuticos, conforme preconizado nas Normas da Autoridade Marítima para Navegação e Cartas Náuticas (NORMAM-511/DHN).

Caberá aos organizadores providenciar, junto aos demais órgãos competentes, quando aplicável, as autorizações e/ou adoção das medidas necessárias à garantia da segurança do evento.

5.16. UTILIZAÇÃO DE FOGOS DE ARTIFÍCIO EM EVENTOS

5.16.1. No tocante a queima de fogos, deverá ser observadas as seguintes instruções:

- a) Apresentação de requerimento contendo os documentos abaixo relacionados, com no mínimo 30 dias de antecedência;
- b) Memorial descritivo do evento, onde deverá constar o responsável pelo evento, os dados das embarcações empregadas (embarcações de apoio e balsas), procedimentos detalhados de evacuação médica de emergência (incluindo transporte de acidentados desde o rio, por embarcação previamente contratada, para local preestabelecido em terra) e extrato da carta náutica com as posições sugeridas para as embarcações;
- c) Memorial descritivo do show pirotécnico, assinado por técnico competente, com firma reconhecida e cópia autenticada do documento de identidade;
- d) Certificado de registro da empresa diretamente responsável pela queima de fogos, junto ao Exército Brasileiro;
- e) Documento do responsável pelo evento, declarando a contratação da empresa de queima de fogos para realização do espetáculo ou o respectivo contrato firmado;
- f) Autorização da Secretaria do Meio Ambiente da Prefeitura Municipal;
- g) Autorização do Serviço de Proteção ao Voo do Comando da Aeronáutica;
- h) Autorização do Corpo de Bombeiros;
- i) Atestado do responsável pelo show de pirotecnia, em que assegura as condições de segurança;
- j) Documento que ateste a responsabilidade do organizador do evento (responsável) pelo emprego das embarcações a serem utilizadas;
- k) Se for o caso, documento do organizador (responsável) que ateste a autorização formal a um eventual coordenador do evento, a fim de tratar do assunto junto à CFPV; e

- l) Termo de responsabilidade assinado pelo responsável pelo evento.

5.16.2. A aprovação dependerá das seguintes apreciações da Capitania:

- a) Inspeção nos flutuantes e embarcações de apoio pela CFPV;
- b) Distância da orla proposta pelos organizadores do evento, estabelecida em função da potência dos fogos de artifício empregados (normalmente 450 metros);
- c) Confirmação do posicionamento das balsas, antes do início da queima de fogos, especialmente no tocante à distância de terra; e
- d) Delimitação por boias (com lâmpadas estroboscópicas e espaçadas em 100 metros entre elas) de um perímetro de segurança ao redor das balsas considerando o maior alcance horizontal dos fogos de artifícios em uso.

5.17. INSTRUÇÕES PARA EVENTO TIPO FESTA E CONFRATERNIZAÇÃO EM EMBARCAÇÕES

Somente as embarcações classificadas como de apoio ao turismo poderão realizar eventos, festas, confraternizações ou passeios a bordo, condicionados à apresentação dos documentos e cumprimento dos procedimentos abaixo relacionados, a fim de garantir a segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana e prevenção da poluição do meio hídrico causado por embarcações:

- a) Solicitar pedido de despacho especificamente para o evento;
- b) Apresentar plano contemplando os procedimentos operacionais para arrumação de passageiros e local de embarque e desembarque;
- c) Apresentar autorização da Autoridade Policial competente;
- d) Apresentar declaração do Comandante de que a embarcação não possui carga;
- e) Apresentar relação dos tripulantes e pessoal de apoio (extra-rol);
- f) Apresentar plano de evacuação médica de emergência (incluindo transporte de acidentados desde o rio, por embarcação previamente contratada, para local preestabelecido em terra);
- g) Informar o nome da embarcação de apoio, se for o caso;
- h) Apresentar na Patromoria à CFPV a lista de passageiros, até uma hora após o suspender;
- i) O embarque inicial e desembarque final dos passageiros devem ser sempre realizados em cais, píer ou terminal, não podendo ser realizado em praias ou empregando

botes de apoio;

j) A prancha de acesso às embarcações de passageiros deve ser provida de balaústres, com, pelo menos, um metro de altura, para prover a necessária segurança aos passageiros e tripulantes;

k) Deverá ser feita uma preleção sucinta sobre normas de segurança, de utilização dos equipamentos de salvação e locais de abandono da embarcação, por ocasião do suspender da embarcação;

l) A tripulação deverá estar devidamente uniformizada e portando crachá de identificação com foto, nome e função;

m) Nos eventos com singradura superior a duas horas, deverão ser relacionados todos os passageiros, nominalmente, com identidade e telefone para contato, devendo uma via ser entregue na CFPV, anexada à lista de passageiros;

n) É responsabilidade do Comandante da embarcação ter a bordo o material de navegação e salvação compatível com a singradura a ser realizada e o número de pessoas a bordo;

o) Antes de sair para o passeio ou viagem, o Comandante da embarcação deve tomar conhecimento das previsões meteorológicas disponíveis. Durante o passeio ou viagem, o Comandante deverá estar atento a eventuais sinais de mau tempo, como aumento da intensidade do vento, do estado do rio e a queda acentuada da pressão atmosférica e, caso necessário, proceder ao regresso imediato da embarcação ao porto de origem ou abarrancar em local abrigado e seguro; e

p) Dotar a embarcação com o dobro de combustível previsto para a singradura planejada.

5.18. CAMPANHAS EDUCATIVAS

Durante a atuação das equipes de Inspeção Naval em eventos náuticos, em ações de fiscalização do tráfego aquaviário, em aplicação de exames para amadores e durante as missões de “Capitania Itinerante” e operações “Navegue Seguro” e “Travessia Segura” serão realizadas campanhas educativas voltadas para a segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana e a prevenção da poluição hídrica causada por embarcações. Além disso, assuntos afetos à regularização da documentação de embarcações e à habilitação de

Amadores e Aquaviários serão abordados visando implementar a mentalidade marítima nas comunidades da Jurisdição. É incentivado às Marinas e entidades náuticas da jurisdição a adesão ao aplicativo “NAVSEG”.

CAPÍTULO 6

VIAS NAVEGÁVEIS DA JURISDIÇÃO

6.1. CONDIÇÕES DE NAVEGABILIDADE, SINALIZAÇÃO NÁUTICA E NAVEGAÇÃO

6.1.1. Vias navegáveis cartografadas

O Rio Madeira – Atlas da Hidrovia do Rio Madeira – Itacoatiara/ Porto Velho (cartas DHN 4711 A 4753), é a única via cartografada nesta jurisdição. No quadro abaixo são apresentadas, resumidamente, as condições de navegabilidade:

Rio	Trecho navegável	Extensão do trecho navegável (km)	Classificação da via		Prof. máx. em 90% do tempo (m)	Prof. min. em 90% do tempo (m)	Períodos de águas	
			cheia	vazante			cheia	vazante
Mad eira	Da foz até Porto Velho, com restrições na vazante	1.080	A	B	6,8	1,7	DEZ-MAR	ABR-NOV

Classificação da via:

A - rios com mais de 2,10 m de profundidade durante 90% dos dias do ano; e

B - rios de 1,30 a 2,10 m de profundidade durante mais de 90% dos dias do ano.

a) Principais características do Rio Madeira

O rio divide-se em dois trechos: Alto e Baixo Madeira.

O Alto Madeira compreende o trecho desde a confluência dos rios Beni e Mamoré, seus formadores, até a usina hidrelétrica de Santo Antônio, próxima a Porto Velho-RO. Este trecho é repleto de cachoeiras e corredeiras, configurando assim um trecho não navegável.

O Baixo Madeira inicia-se na hidrelétrica de Santo Antônio e vai até a sua foz, no rio Amazonas. Possui forte corrente em qualquer época do ano, “paliteiros” (troncos finos e isolados) nas margens e em seu leito, pedrais e lages que afloram no período de seca, bem como diversas áreas constituintes de perigo à navegação, além de muitos troncos em flutuação e lixo no período de cheia. Esses fatores somados, constituem a navegação no Rio Madeira bastante peculiar.

Deve-se fundear neste rio apenas quando a atracação, mesmo que em barranco, for impraticável, por ser seu leito de origem rochosa. Se necessário, o fundeio deve acontecer nas “sombras” das curvas envolvidas e sempre com boa quantidade de amarra. A hidrovia, além de estar cartografada em Atlas emitido pela DHN, tem sua batimetria representada nas cartas náuticas 4711 a 4753 e nas IENCs (Inland Eletronic Navigation Chart system), e possui sinalização nas margens, embora bem deficiente e desatualizada em virtude da variação geomorfológica do rio. No Atlas estão cartografadas as passagens pelos principais pedrais. Em determinados trechos, há ocorrência de redemoinhos/rebojos que alteram substancialmente o rumo do navio, obrigando um governo mais atento. Apesar de ser navegável até Porto Velho, em qualquer época do ano, deve-se evitar a navegação pelos paranás durante os meses de setembro e outubro, período de seca extrema. A largura do rio é de normalmente 1 km.

Durante o período de estiagem, os bancos de areia aflorados apresentam mudança de posição em relação ao ano anterior (ocasionado pelo transporte sedimentar do período de enchente). A lâmina d’água esperada no pico da vazante é de 1,7 metro. O regime das águas do rio é composto de 3 períodos distintos e existe o fenômeno do “repiquete”, geralmente nos meses de outubro e novembro, quando ocorre uma variação de nível de aproximadamente 3 metros. A amplitude de variação de nível entre a estação das cheias e das águas rasas é de 15 metros.

O leito do rio Madeira é considerado permanente (sem alterações substanciais com a estação das cheias), enquanto que o canal de navegação, por sua vez, sofre modificações. Em decorrência do perigo representado pela existência de pedrais e paliteiros em diversos trechos da hidrovia atrelado ao fato das modificações geomorfológicas que ocorrem no canal, é necessário que as embarcações, ao trafegarem pelo rio Madeira, possuam

a bordo pessoal com bastante experiência e conhecimento prático quanto a essas peculiaridades.

Outros complicadores para a navegação são o crescente tráfego de comboios e, na época de seca, o posicionamento irregular, principalmente na Área de Proteção Ambiental (APA), de embarcações empregadas em extrativismo mineral, obstruindo o canal navegável.

As informações sobre as leituras da “régua de nível do rio” podem ser consultadas no site do Centro Gestor e Operacional do Sistema de proteção da Amazônia (CENSIPAM), por meio do endereço <https://hidro.sipam.gov.br/rios>, ou no site do Serviço Geológico do Brasil (SGB), disponível em <https://sace.sgb.gov.br/madeira/>.

b) Passagens e trechos críticos

As principais passagens, na área de jurisdição da CFPV, são:

	PASSAGEM	TRECHO CRÍTICO	OBSERVAÇÕES
1.	Ponte Rondon-Roosevelt em Porto Velho	NÃO	A 580 milhas náuticas da foz. Deve-se atentar à passagem entre os pilares, e ao cruzamento com outras embarcações, especialmente no período noturno. Devendo ser observado as dimensões máximas operacionais para a passagem de comboios sob a ponte: I) comprimento: até 90 metros; II) boca: 32 metros; III) calado máximo: cumprir o determinado no item 5.1; IV) calado aéreo máximo de 19,5 metros; e V) deslocamento: 8000ton.
2.	Ilha do Tamanduá	SIM	Entre 573 e 564 milhas náuticas da foz passando no final da costa do

			Silveira e início da costa de São Miguel. Alinhar nestas LAT 08° 37' 06"S e LONG 063° 49'49"W, LAT 08° 37'10"S e LONG 063° 49' 17"W e LAT 08° 37'12"S e LONG 063° 48 34"W, tendo atenção aos bancos de areia que poderá poderão surgir.
3.	Ilhas do Mutum e Veado	SIM	Entre 562 e 559 milhas náuticas da foz. Na passagem do Mutum, navegar por dentro do Bom Jardim em virtude do canal estar assoreado. Ter o cuidado com as pedras do Bom Jardim.
4.	Capitari	SIM	Entre 545 e 536 milhas náuticas da foz. Ter atenção às pedras do Capitari na LAT 08°28'37"S e LONG 063°34'31"W.
5.	São Carlos e Jamari	NÃO	Entre 533 e 531 milhas náuticas da foz. Ter atenção as pedras da Costa do Primor, abaixo de São Carlos na LAT 08°25'42"S e LONG 063°28'57"W.
6.	Curicacas	SIM	Entre 526 e 521 milhas náuticas da foz. Na LAT 08°17'41"S e LONG 063°23'09"W. Redobrar atenção com bancos de areia.
7.	Cuniã	NÃO	Entre 517 e 513 milhas náuticas da foz. Ter atenção aos bancos de areia.

8.	Pedral do Pombal.	SIM	Entre 511 e 510 milhas náuticas da foz. Ter atenção na LAT 08°12'45"S e LONG 063°16'40"W, devido às pedras da entrada do canal. Manter atenção nas coordenadas próximas à pedra.
9.	Pedral das Abelhas ou na saída do Pombal	SIM	Entre 509 e 508 milhas náuticas da foz. Ter atenção às pedras na LAT 08°13'54"S e LONG 063°14'29"W. Manter vigilância nas coordenadas próximas à pedra.
10.	Papagaios	SIM	Entre 496 e 490 milhas náuticas da foz. Redobrar atenção com bancos de areia na LAT 08°11'06""S e LONG 063°04'42"W.
11.	Passagem do Tambaqui	NÃO	Entre 473 e 468 milhas náuticas da foz, início do canal na LAT 07°49'24"S e LONG 062°55'02"W. Redobrar atenção com os bancos de areia e pedrais. localizados em frente ao Porto do Tambaqui.
12.	Pedral de Mirari e Ponta da Gaivota	SIM	Entre 464 e 459 milhas náuticas da foz. Ter atenção redobrada aos diversos pedrais na LAT 07°43'52"S e LONG 062°56'35"W.
13.	Salomão e Goiabal	SIM	Entre 458 e 451 milhas náuticas da foz. Canal navegável na LAT 07°39'10"S e LONG 062°54'52"W. Na saída do Paraná do Salomão na LAT

			07°37'43S e LONG 062°56'22"W navegar com atenção no canal próximo a ponta da Ilha do Goiabal.
14.	Paraíso	NÃO	Entre 441 e 442 milhas náuticas da foz. Ter atenção às pedras do Paraíso na LAT 07°32'50"S e LONG 062°58'55"W.
15.	Paraná do Cintra	NÃO	Entre 416 e 413 milhas náuticas da foz. Com o aumento da Ilha do Cintra e o consequente avanço do rio sobre a margem direita, o Paraná do Cintra passou a configurar-se como a nova calha principal. A montante da Ilha Providência, observa-se que o banco cartografado encontra-se deslocado. Embora representado na carta na região da "Costa Deus Dará", sua posição atual se estende ao longo de toda a Ilha Providência. Na cheia (2025), a menor profundidade encontrada foi de 6,8 metros na parte a jusante da Ilha do Cintra.
16.	Ilha das Três Casas	NÃO	Entre 410 e 400 milhas náuticas da foz. Na seca, navios e comboios com mais de 2,0 metros de calado somente deverão investir o Paraná do Retiro com lancha realizando sondagem a vante, em virtude da possibilidade de ocorrência de altos-

			fundos. Na cheia (2025), a menor profundidade registrada foi de 5,8 metros.
17.	Miriti	SIM	Entre 364 e 366 milhas náuticas da foz, em relação à carta náutica, foi observado um banco aflorado na margem esquerda a montante da Ilha do Miriti.
18.	Passagem Baianos	SIM	Entre 337 e 335 milhas náuticas da foz, com apresentação de pedrais junto às Barreiras do Acará e no meio do rio.
19.	Passagem Marmelos	SIM	Entre 302 e 299 milhas náuticas da foz, com apresentação de pedrais em ambas as margens e no meio do rio. No período da seca, algumas pedras afloram e a passagem, pelo meio do rio, somente deve ser feita em período diurno, e por navegantes com conhecimento detalhado do local.
20.	Passagem Jatuarana	SIM	Entre 267 e 264 milhas náuticas da foz. Trecho em curva, com pedras na margem direita e no meio do rio, praias em ambas as margens e forte rebojo. Na seca deve ser investido somente por navegantes que tenham conhecimento detalhado do local.

21.	Manicoré	SIM	A 250 milhas da foz. Há um canal de aproximadamente 120 metros de largura no trecho retilíneo e 180 metros na curva, conforme representado na carta náutica DHN 4730 (de Igarapé-Açu a Manicoré). Observa-se também que, neste trecho há, correntes de até 1,2 nó, que incidem de forma não paralela ao eixo do canal. Devido às mudanças periódicas na configuração dos altos-fundos, recomenda-se atenção especial ao acompanhamento da variação de profundidade durante a navegação.
22.	Ilha do Jenipapo	NÃO	A 210 milhas náuticas da foz. Observa-se a ocorrência de bancos de areia, devendo-se ter cautela nas mudanças de margem. A margem esquerda encontra-se mais desbarrancada do que o representado na carta náutica. Com mudança de configuração, é possível durante o período de estiagem, realizar a navegação entre a ilha e as pedras cartografadas na margem direita do rio. Observa-se a ocorrência de bancos de areia a montante, devendo-se ter cautela

			nas mudanças de margem.
23.	Curva do Macaco Prego	SIM	Entre 202 e 205 milhas náuticas da foz (trecho crítico). Na seca, há um canal demarcado com 120 metros de largura, que na curva (com 100 metros de raio) se alarga para 210 metros. Durante o período de estiagem, a curva é feita pela margem externa, garantindo a profundidade adequada. Na cheia, as fortes correntes causam dificuldade de governo, e a derrota é realizada pela parte interna da curva. Nessa fase, o canal possui 120 metros de largura e se alarga para 240 metros na curva. Considera-se viável a utilização da derrota tanto na seca quanto na cheia.
24.	Passagem Uruazinho	SIM	Entre 199 e 197 milhas náuticas da foz. Observam-se diversas pedras em ambas as margens e no meio do rio. Algumas afloram durante a seca, quando então a passagem deve ser feita somente por navegantes com conhecimento detalhado do local. Na cheia (2025), foram observadas baixas profundidades na região, sendo 4,2 metros a menor encontrada.

25.	Passagem Uruá	SIM	Entre 193 e 191 milhas náuticas da foz. Observam-se pedras na margem esquerda, no meio do rio e na ponta jusante da Ilha Uruá Grande. Durante o período de estiagem, essas pedras praticamente afloram. A passagem deve ser realizada somente por navegantes que já tenham feito o trecho anteriormente, que tenham detalhado conhecimento do local, preferencialmente durante o período diurno. Na cheia (2025), a profundidade média encontrada no local foi de 20 metros.
26.	Pedral da Nova Estrela	SIM	Entre 178 e 185 milhas náuticas da foz. Observa-se pedras em ambas as margens e no meio do rio. Na seca, a passagem deve ser feita somente por navegantes que já tenham feito o trecho anteriormente, que tenham detalhado conhecimento do local, preferencialmente no período diurno. Na cheia (2025), a profundidade média encontrada no local foi de 20 metros.

6.1.2 Vias navegáveis não cartografadas

No quadro abaixo são apresentadas, resumidamente, as condições de navegabilidade das vias não cartografadas:

Rio	Trecho navegável	Extensão do trecho navegável (Km)	Classificação da via		Prof. máx. em 90% do Tempo (m)	Prof. min. em 90% do Tempo (m)	Períodos de águas	
			cheia	vazante			cheia	vazante
Purus	Toda a extensão, com restrições na vazante	2.960	A	B	5,0	2,0	NOV-ABR	MAI-OUT
Acre	Toda a extensão, na cheia	1.190	A	-	4,0	0,8	DEZ-MAI	JUN-NOV
Guaporé	Toda a extensão, na cheia	1.210	A	-	15,0	0,6	OUT-JUN	JUL-SET
Iaco	Toda a extensão, na cheia	480	A	B	2,0	0,2	DEZ-MAR	ABR-NOV
Mamoré	Toda a extensão, na cheia	1.930	A	-	8	0,8	OUT-ABR	JUN-SET
Juruá	Toda a extensão, com restrições na vazante	1.667,7	A	B	5,0	2,0	OUT-ABR	MAI-SET

Classificação da via:

A - rios com mais de 2,10 m de profundidade durante 90% dos dias do ano; e

B - rios de 1,30 m a 2,10 m de profundidade durante mais de 90% dos dias do ano.

a) Rio Purus

É um rio muito sinuoso, que muda o leito frequentemente. Ocorrem profundas modificações no canal navegável após as cheias, quando também o rio fica obstruído por árvores caídas. Antigos braços do rio, ensacados, formam lagos ao longo da hidrovia. Nas cheias também deve-se ter bastante atenção à grande quantidade de troncos transportados pela correnteza, que podem avariar eixos e hélices. Há ocorrências de pedras que afloram mesmo na cheia, a maioria delas cartografada no croqui expedido pela DHN, além de torrões e curvas fechadas, com rebojos e remansos.

A foz é em forma de delta, com muitos canais e furos. A água é branca ou barrenta e o leito é de barro ou lama e pedras em alguns trechos. Determinados trechos, dependendo da época do ano, apresentam cor cinza ou preta, sofrendo influência de seus afluentes maiores. Obedece a lei da envolvente (conjunto de leis ambientais aplicáveis ao rio Purus, denominação adotada de maneira não oficial, porém amplamente utilizada) em quase todo o seu percurso até o Estado do Acre. É possível fazer aguada em alguns afluentes de águas claras ou escuras.

As informações sobre as leituras da “régua de nível do rio” poderão ser obtidas junto à Agência Fluvial de Boca do Acre.

Os seguintes trechos são de interesse à navegação, com as distâncias em milhas, a partir da foz, referenciada no croqui da DHN:

I) Médio Purus: da foz do rio Ituxi, até Boca do Acre – AM, com 440 milhas náuticas de extensão e excessiva sinuosidade. As principais passagens são:

	PASSAGEM	OBSERVAÇÕES
1.	Boca do rio Mamoriazinho	Formação de furo entre a milhagem 751 e 754, onde se situava a boca do lago São Clemente. É recomendável o envio de embarcação miúda à vante para verificação

		se o canal navegável está no furo ou na calha principal.
2.	Furo de Sepatiny	Com extensão de três milhas, ligando a milhagem 761 a 774, na posição 07°30',3S/065°23',5W, ensacou a antiga calha principal.
3.	Furo de Santa Cruz do Brasil	O trecho entre as milhagens 860 e 870 (07°41',2S/066° 04',4W) encontra-se ensacado. A nova calha principal tem extensão de aproximadamente uma milha. Com o surgimento da nova configuração, as pedras da margem direita provavelmente ficaram localizadas mais ao meio do rio, representando perigo à navegação ainda não levantado com precisão.
4.	Porungaba	Na milhagem 902, pedra na margem direita, e curva acentuada com fortes rebojos. Deve-se fazer a curva pelo meio do rio (07°35,8'S / 066° 19,9'W).
5.	Passagem Guajarraã	Na milhagem 978', pedras no meio do rio, que podem aflorar mesmo na cheia. Pode-se navegar deixando as pedras por boreste de quem sobe o rio.
6.	Pauini	Na milhagem 991, presença de torrões na margem direita, e fortes rebojos na margem esquerda. Na cheia, o excessivo acúmulo de troncos no remanso, que ocorre na envolvente, dificulta a abarrancagem na

		cidade.
7.	Sacado da Maravilha	Entre as milhagens 1011 e 1016 existem pedras na altura da praia do Cantagalo, a meio do rio, que afloram mesmo na cheia. Houve mudança no traçado do rio, quando a calha principal se deslocou para o sul entre a curva da praia do Cantagalo e a boca do lago Maravilha.
8.	Entre a foz do rio Inauini e Boca do Acre	Entre as milhagens 1092 e 1125, devido à sequência de curvas fechadas e forte correnteza, que tende a jogar a proa da embarcação para a envolvente, além da existência de pedras, é recomendável a navegação no período diurno. É especialmente crítica a curva da praia do Retiro, na milhagem 1107.
9.	Linha de alta-tensão em Boca do Acre	Na milhagem 1124, cabos elétricos cruzando o rio (08°43,7'S / 067° 23,9'W. A passagem é feita junto à margem direita. Para a transposição segura, deve ser acompanhada a régua fluviométrica da cidade. A altura máxima do navio deve ser calculada pela expressão: $A = 34 - R$, onde A é a altura máxima do navio, e R é a leitura da régua em Boca do Acre, em metros. Por exemplo: se a régua medir 16,5 m, o navio deverá ter no máximo 17,5 m de altura, a partir da linha d'água, para a passagem segura.

II) Alto Purus: de Boca do Acre até as cabeceiras. O trecho não possui levantamento hidrográfico oficial e só é navegável na cheia, de forma que só deverá ser investido por embarcações de menos de 2,0 m de calado, em período diurno, e com o concurso de navegantes que tenham conhecimento detalhado do local. O rio é fortemente influenciado pelas chuvas nas cabeceiras, cuja ocorrência ou ausência gera repiques de até um metro por dia. Assim, o navegante deve ter acompanhamento permanente do nível do rio em Santa Rosa, mesmo durante as abarrancagens, de forma a não ser surpreendido pela súbita diminuição da lâmina d'água e encalhar. A correntada é forte, superior a 3 nós, e há muitos rebojos, troncos fincados, bancos de areia, praias e "torrões" (altos-fundos de barro duro). Há curvas que não seguem a lei da envolvente, o que torna a navegação ainda mais complicada. Predominam na navegação, pequenas embarcações, de até dois conveses, inclusive comboios de pequenos empurradores com apenas uma balsa. As principais passagens (com informações de milhagem aproximadas) são:

	PASSAGEM	OBSERVAÇÕES
1.	Cachoeira do Arapixi	Na milhagem 1207, existência de pedras, é navegável somente na cheia, com profundidade mínima de 2,5 m na margem esquerda.
2.	Milhagem 1211	Existe um torrão no meio do rio (09° 00,7'S/068°05,3'W). O canal de navegação contorna o torrão em dois ramos, sendo que o situado na margem esquerda apresenta maiores profundidades.
3.	Foz do rio Iaco	Na milhagem 1273, deve-se ter atenção ao governo da embarcação por ocasião da demanda, devido aos fortes rebojos na confluência com o rio Purus.
4.	Cachoeira de Santa Fé	Na milhagem 1329 (08°45',4S/068°52',4W). Desaparece na cheia.

5.	Manoel Urbano	Pouco a montante da cidade, na milhagem 1386, existência de torrão no meio do rio. O canal fica na margem esquerda e há praia na margem direita. Embarcações de calado superior a 1,50 m devem navegar com auxílio de lancha sondando a profundidade a vante.
6.	Milhagem 1460	Banco na curva, no meio do rio (09°06,2'S/069°43,4'W). Há canal de navegação em ambas as margens, sendo que na margem direita há fortes rebojos e praia. Embarcações de calado superior a 1,5 m devem navegar com auxílio de lancha sondando a profundidade a vante.
7.	Foz do rio Chandless até Santa Rosa do Purus	A partir da milhagem 1475, em função da grande quantidade de bancos de areia, baixas profundidades, e repiquetes, não é recomendável a navegação por embarcações com mais de 1,5 m de calado.

b) Rio Acre

Apresenta contorno bem definido, forte correnteza, chegando a 3 nós, e curvas bem acentuadas. Há grande quantidade de troncos fincados e torrões em toda a sua extensão. A largura média é de 55 m. Durante as cheias é navegável até as cidades fronteiriças de Brasiléia (Brasil) e Cobija (Bolívia). A navegação por navios e comboios com balsas deve ser realizada exclusivamente no período diurno. É aconselhável que sejam utilizados guias regionais locais para demandar o rio. As informações sobre as leituras da “régua de nível do rio” podem ser obtidas junto à Agência Fluvial de Boca do Acre.

Os principais trechos são:

	PASSAGEM	OBSERVAÇÕES
1.	Entre as cidades de Rio Branco-AC e Boca do Acre – AM	É o trecho de navegação mais significativo. No período das águas altas (janeiro a maio) a lâmina d'água máxima chega a 4,5m, dependendo do inverno, e no verão (dezembro), pode chegar a 0,9m. Deve-se ter especial atenção aos troncos, que podem provocar sérias avarias, e aos torrões. Os sistemas de refrigeração de motores externos deverão ser verificados constantemente, pois a pouca profundidade associada com a elevada quantidade de lama podem parar a refrigeração e também os motores. Na aproximação de Rio Branco-AC existem os seguintes obstáculos que limitam a navegação: Linha de transmissão de energia elétrica 4 milhas a jusante de Rio Branco (152 milhas da foz). A altura máxima do navio deve ser calculada pela expressão: $A = 27 - P$, onde A é a altura máxima do navio, e P é profundidade local, em metros. Com o rio no nível de 6 m de profundidade no local, o navio deverá ter no máximo 21 m de altura; Mais duas linhas de transmissão na periferia da cidade bairro Cadeia Velha, bem mais baixas, que impedem a passagem de navios. Logo a seguir, há quatro pontes na cidade que limitam ainda mais a altura, tornando a subida do rio possível apenas a pequenas

		embarcações.
2.	Entre as cidades de Brasília – AC e Rio Branco – AC	A melhor época para navegação neste trecho é entre a segunda quinzena de fevereiro e a primeira semana de março, quando o rio está no regime de cheia, sujeito a repiquetes. Nas águas altas (inverno), ou seja, no período de janeiro a maio, a lâmina d'água esperada é de 4,0 m e no verão 0,8 m.

c) Rio Guaporé

Sua margem esquerda é de terras altas, que vão diminuindo de altura, ao ponto de formar vastos pântanos. Durante o inverno, ou seja, durante três meses por ano, esse rio é navegável de sua foz (com largura de cerca de 700 m e profundidade de cerca de 15 m até Vila Bela da Santíssima Trindade-MT), com lâmina d'água que pode atingir de 1,0 m a 2,5 m.

No restante do ano, somente é navegável até algumas milhas náuticas a jusante do Forte Príncipe da Beira – RO, com uma lâmina d'água de aproximadamente 0,6 m (em sua foz uma largura de cerca de 500 m e profundidade de cerca de 1,5 m). As informações sobre as leituras da “régua de nível do rio” poderão ser obtidas junto à CFPV.

As principais passagens são:

	PASSAGEM	OBSERVAÇÕES
1.	Príncipe da Beira	Existe uma passagem de difícil acesso. Durante o período de águas baixas, é possível visualizar várias pedras no local, devendo-se conhecer detalhadamente o local para empreender uma navegação segura. Localiza-se uma milha náutica a jusante do Forte.
2.	Proximidades do Riacho	Há bancos de areia a 215 milhas náuticas a

	Tanguinhos	jusante do Destacamento das Pedras Negras, nas proximidades do riacho dos Tanguinhos.
3.	Entre Vila Bela da Santíssima Trindade e a foz do rio Mamoré	Neste trecho existem bancos de areia, árvores caídas e troncos.

d) Rio Iaco

Afluente da margem esquerda do rio Purus, é a via de acesso fluvial à cidade de Sena Madureira-AC, que se situa a 8 milhas da foz. Este trecho é sinuoso e estreito, com largura média de 50 metros, na cheia. Em Sena Madureira há uma linha de alta-tensão que cruza o rio na posição LAT 09°03,9'S e LONG 068° 39,1'W. Além deste ponto a subida só é possível por pequenas embarcações. O rio Iaco tem dois grandes afluentes: os rios Macauã e Caeté. Sua cota de transbordo é 15,20 m, o que frequentemente acontece nos meses de fevereiro e março.

e) Rio Mamoré

Rio andino rápido, turbulento, com saltos bruscos, é engrossado por inúmeros formadores, dentre os quais o mais importante é o Mamoresito (Iehilo) pelo que representa em termos de navegabilidade. É navegável durante todo o ano, desde Guajará-Mirim-RO, do terminal da antiga estrada Madeira-Mamoré, até a confluência do Chimoré (afluente esquerdo do Mamoresito) com o Mamoresito.

A profundidade mínima até hoje verificada do canal no período de estiagem é de 0,75 m. Sua largura média no verão é de 300 m, atingindo na cheia 480 m.

Começa a encher na primeira quinzena de outubro. A estação das chuvas fortes vai de janeiro a março, subindo o rio até abril, quando atinge seu máximo. Nessa época chega a atingir, de 3 m a 7,5 m de profundidade. A estação da vazante é de junho a agosto. Bancos de areia que se alastram por toda extensão e troncos, fixos e derivantes. As informações sobre as leituras da “régua de nível do rio” poderão ser obtidas junto à Agência Fluvial de Guajará-Mirim.

f) Rio Juruá

O rio Juruá é o rio mais sinuoso da Bacia Amazônica. Seu leito sofre grandes mutações e o nível das águas altera-se devido aos repiques rápidos. A sinuosidade dá margem à formação de inúmeros sacados que vão alterando o curso do rio e criando novos caminhos. Deve-se ter muita atenção para não se sair da calha principal (que pode alterar de um ano para outro) e entrar num sacado não mais navegável.

A largura média do trecho entre sua foz e a do rio Tarauacá é de 140 m; nos estirões varia de 100 m a 120 m e nas curvas acentuadas entre 80 m a 120 m. A variação do nível das águas na foz do rio, entre uma enchente e a vazante consecutiva, pode atingir de 8 m a 16 m. Subindo o rio, a partir da cidade de Eirunepé, as dificuldades de navegação aumentam, devendo-se ter atenção ainda aos inúmeros troncos espetados nas margens.

Na navegação deve-se sempre observar a lei da envolvente. As águas do Juruá são brancas ou barrentas, dependendo da estação das chuvas. O fundo é, em grande parte de sua extensão, de lama. Acima de Eirunepé-AM a velocidade do rio varia muito, podendo chegar a 5 nós, dificultando muito a navegação na área, requerendo grande conhecimento e habilidade para garantir uma navegação segura.

São considerados trechos do rio de interesse para a navegação do Baixo ao Alto Juruá. O Baixo Juruá compreende o trecho da foz até a confluência com o rio Tarauacá, com uma extensão de 474 milhas náuticas. Do Médio ao Alto Juruá compreende o trecho entre a foz do rio Tarauacá e a foz do rio Breu, com uma extensão de 690 milhas náuticas. As informações sobre as leituras da “régua de nível do rio” poderão ser obtidas junto à Agência Fluvial de Cruzeiro do Sul – AC.

Entre Eirunepé e Foz do Breu: Este trecho tem aproximadamente 560 milhas náuticas, com curvas fechadas e largura estreita, além de muitos troncos descendo o rio. Desta forma, deve-se evitar viagem noturna. Na cheia possui profundidade média de 4,0m até Cruzeiro do Sul- AC (2,0 NM vazante), não recomendando comboios com tamanho superior a 45m. Ter atenção aos repiques, uma vez que, deixando de chover apenas um dia, o nível do rio pode baixar cerca de dois metros. O trecho entre Cruzeiro do Sul e Marechal Thaumaturgo só pode ser navegado com segurança na cheia do rio, sendo de largura muito estreita e com forte correnteza. Na época da cheia é possível chegar-se ao rio Breu, na fronteira.

As principais passagens são:

	PASSAGEM	OBSERVAÇÕES
1.	Paraná do Javi	Canal estreito, desaconselhado navegar durante o período de seca.
2.	Curva da Colônia “Rodrigues Alves”	A 12 minhas náuticas a montante de Cruzeiro do Sul, onde ocorre estreitamento e curva fechada.
3.	Curva “13 de Maio”	A 20 milhas náuticas a montante de Cruzeiro do Sul, onde ocorre estreitamento – curva muito fechada.

RECOMENDA-SE QUE AS VIAS NAVEGÁVEIS NÃO CARTOGRAFADAS SEJAM NAVEGADAS SOMENTE POR QUEM POSSUI O PERFEITO CONHECIMENTO DO LOCAL.

6.1.3. Regras Na Navegação Interior

As presentes regras especiais são complementares, às regras estabelecidas no Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar – Londres, 1972 - (RIPEAM 72):

a) Uma embarcação com propulsão mecânica navegando em rios ou canais com a corrente a favor terá preferência de passagem quando cruzar com uma embarcação navegando contracorrente. A embarcação que tem a preferência indicará a maneira e o local da passagem e efetuará os sinais de manobra apropriados;

b) É vedado o cruzamento ou ultrapassagem de embarcações sob vãos de pontes;

c) As embarcações que se enquadrem como NAVEGAÇÃO DE TRAVESSIA, conforme consta na Seção II, Cap. 10, da NORMAM-202/DPC, deverão ainda cumprir o seguinte:

I) Os passageiros não deverão permanecer no interior dos veículos, enquanto a embarcação estiver em movimento. As balsas deverão possuir local abrigado, confortável e climatizado para passageiros e condutores dos veículos, devendo o embarque e desembarque acontecer somente com a balsa firmemente amarrada;

II) Deverá ser alertado a todos os motoristas, pelo sistema de som de bordo,

sobre o perigo de manter o motor em funcionamento, bem como ficar em seu interior e que a embarcação só poderá suspender após todos os ocupantes dos veículos saírem dos mesmos e acomodarem-se em local apropriado;

III) As balsas que transportam veículos deverão possuir mecanismo para impedir o transbordo accidental, com 40 cm de altura, no mínimo, de proa a popa, e serem equipadas com olhais soldados, peias de cabo de aço de $\frac{1}{2}$ polegada ou mais, com mão costurada ou abotoada (mínimo de 3 grampos), dispondo de macacos esticadores de 1 polegada, ou mais, com 2 parafusos, sendo 4 peias por veículo. Não é permitido usar um mesmo olhal para dois veículos;

IV) Devem possuir, também, cavaletes de ferro, com reserva de capacidade para suportar o peso das carretas desacompanhadas do cavalo mecânico e um calço triangular para cada trem de rodas;

V) O transporte de cargas perigosas, tais como explosivos, tóxicas, radioativas, petróleo e seus derivados e gás engarrafado, será feito em viagem específica, sendo vedado o transporte simultâneo com passageiros e viaturas comuns, exceto se estes estiverem descarregados, admitindo-se caminhões-tanque com outros caminhões de carga, Viaturas Militares, Polícia Federal, do Corpo de Bombeiros Militar, Polícia Militar e Polícia Civil, desde que caracterizadas e sob responsabilidade exclusiva de tais Organizações; e

VI) O convés exposto que se destine ao transporte de carga deverá possuir uma faixa marcada de forma indelével, definindo a área onde a carga será transportada. A faixa deverá possuir largura mínima de 5 centímetros e sua cor deve contrastar com a cor de fundo do convés.

f) Deverão ser observados ainda todos os requisitos adicionais para o transporte de passageiros e para a Navegação de Travessia previstos no Capítulo 10 da NORMAM-202/DPC.

6.1.4. Comboios

a) Dimensões máximas de comboio (conjunto empurrador/balsa) no Rio Madeira:

As dimensões máximas dos comboios a trafegarem no Rio Madeira, considerando o conjunto empurrador/balsas, serão de 210 m de comprimento e 37 m de boca. Comboios com dimensões superiores serão autorizados mediante o atendimento do contido na Seção IV do Capítulo 6 da NORMAM-204/DPC, que versa sobre os procedimentos gerais para

homologação de comboios. Para tal, deverão ser observadas as dimensões e características dos Comboios-Tipo, conforme alínea abaixo, homologados e autorizados a navegarem no Rio Madeira.

b) Comboios-tipo homologados pela CFPV:

A Seção IV do Capítulo 6 da NORMAM-204/DPC contempla a sistemática para homologação e autorização de comboios que extrapolem o gabarito acima estipulado. O quadro a seguir apresenta os Comboios-Tipo homologados e autorizados por Portaria da CFPV, a navegarem no Rio Madeira:

COMBOIO	Formação	Dimensões Totais (m) Comprimento x Boca	Potência propulsiva (tipo de propulsão)
Tipo 1	8 balsas	278,5 x 24	1.800 HP
Tipo 2	12 balsas	267,52 x 32,01	1.500 HP
Tipo 3	12 balsas	278,5 x 36	1.770 HP
Tipo 3	15 balsas	340,55 x 36	3.367 HP
Tipo 4	16 balsas	272,22 m x 42,68	2.600 HP
Tipo 5	16 balsas	278,5 x 48	3.414 HP
Tipo 6	20 balsas	338,7 x 42,68	3.218 HP
Tipo 7	20 balsas	349,5 x 48	3.414 HP
Tipo 8	25 balsas	326,4 x 53,35	3.860 HP

Tipo 9	25 balsas	344,84 x 53,35	4.890 HP
Tipo 10	30 balsas	338,7 x 64,02	4.290 HP
Tipo 11	30 balsas	350,55 x 72	4.720 HP

c) Todos os comboios estarão sujeitos às seguintes condicionantes, conforme registros da Agência Nacional de Águas (ANA) na régua fluviométrica de Porto Velho-RO:

I) Abaixo da cota de 8 metros, o comboio deverá ser reduzido para, no máximo, 25 balsas;

II) Abaixo da cota de 6 metros, o comboio deverá ser reduzido para, no máximo, 20 balsas;

III) Abaixo da cota de 4 metros, o comboio deverá ser reduzido para, no máximo, 16 balsas; e

IV) Abaixo da cota de 2 metros, a autorização para navegação fica suspensa, e os despachos serão analisados de forma extraordinária.

d) Outros requisitos:

I) Os empurradores deverão dispor de sistemas de comunicação, posicionamento eletrônico e radar funcional, compatíveis com as exigências das Normas da Autoridade Marítima/DPC;

II) É de responsabilidade exclusiva do transportador, assegurar que os valores reais de boca, comprimento, calado e potência estejam dentro dos limites estabelecidos; e

III) Quando o comboio for composto por mais de uma balsa, no sentido longitudinal, as luzes de navegação devem ser instaladas na balsa mais de vante.

e) Para os comboios que navegarão para os rios na jurisdição Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental (CFAOC), Capitania Fluvial de Santarém (CFS), Capitania dos Portos da Amazônia Oriental (CPAOR), Capitania dos Portos do Amapá (CPAP) e Capitania Fluvial de Tabatinga (CFT), deverão ser consultadas as respectivas Normas e Procedimentos de cada Capitania, nos itens que versam sobre peculiaridades cada rio.

6.1.5. Dever de informação

Os Comandantes e mestres das embarcações devem comunicar ao Agente da Autoridade Marítima do primeiro porto que demande qualquer irregularidade dos auxílios à navegação e qualquer imprecisão, obstáculo ou estorvo à navegação que encontrar, bem como acidentes ou fatos da navegação ocorridos com o seu navio ou embarcação.

6.2. OBRAS, DRAGAGENS E EXTRAÇÃO MINERAL

6.2.1. Obras em vias navegáveis

a) As atividades relacionadas a obras sobre, sob e às margens das águas jurisdicionais brasileiras somente poderão ser executadas após o parecer favorável da Autoridade Marítima, que deverá ser solicitado mediante apresentação de requerimento ao Capitão dos Portos ou ao Agente em cuja área de jurisdição se pretenda realizar determinada obra. Para tanto, o interessado deverá apresentar o processo com a documentação completa, conforme o estabelecido nas Normas da Autoridade Marítima para Obras e Atividades Afins em Águas sob Jurisdição Brasileira (NORMAM-303/DPC), para avaliação e consequente emissão do parecer quanto à segurança da navegação e ao ordenamento do espaço aquaviário.

Cabe ressaltar que o referido parecer da Autoridade Marítima não exime os requerentes das autorizações dos demais órgãos competentes, conforme cada caso.

Quando for identificada uma obra sem o parecer da Marinha do Brasil ou que possa comprometer a segurança da navegação ou o ordenamento do espaço aquaviário, o proprietário ou responsável será notificado a comparecer à Capitania dos Portos ou Agência, para prestar esclarecimentos e regularizar a mesma.

b) Em complemento ao previsto na NORMAM-303/DPC e considerando as peculiaridades da área de jurisdição da CFPV e OM subordinadas, poderá ser necessária a exigência de documentos, informações e procedimentos adicionais não relacionados na norma referenciada. Tal medida tem como propósito avaliar se o arranjo da obra pretendida comprometerá o ordenamento do espaço aquaviário, a segurança da navegação local, e ainda as atividades das instalações vizinhas.

c) A Plantas de Situação apresentadas para regularização das obras deverão constar

todas as obras já instaladas em um raio de cem (100) metros, de forma a garantir melhor apreciação do ordenamento do espaço aquaviário.

d) A documentação para emissão do Parecer da Autoridade Marítima para obras em comunidades ribeirinhas ou indígenas, poderá, a critério da OM, ser simplificada ou dispensada acordo preconizado no artigo 7.1 desta NPCF.

e) Os pontões (postos de combustíveis flutuantes) deverão ser dotados no que couber de todos os materiais de salvatagem pertinentes e no item 4.9 da Seção III do Capítulo 4 da NORMAM-202/DPC, dentre eles: barreiras de contenção fixa, e barreira de contenção plástica; mantas absorvedoras e kit SOPEP (Shipboard Oil Pollution Emergency Plan) - composto por travesseiros absorventes de óleo e derivados, cordões, produto granel absorvente, luvas, óculos de segurança, pá, macacões e embalagens plásticas para acondicionamento do material.

Fica estabelecida a distância mínima de cinquenta (50) metros entre os pontões instalados na jurisdição desta Capitania e Agências subordinadas.

f) Para instalação de pontões, o requerente deverá apresentar, no ato da solicitação do Parecer de interferência prévia, a Licença Ambiental emitida por Órgão competente da autarquia federal, estadual ou municipal, conforme o caso.

g) Os bares flutuantes, residências e estabelecimentos comerciais flutuantes deverão apresentar plano de estabilidade, capacidade máxima de pessoas, plano de incêndio com rotas de fuga demarcadas, iluminação de emergência, dotação de coletes e bóias salvas e deverão ser dotados de Estação de Tratamento de Efluentes, aprovados pelos Órgãos Ambientais do Estado e do Município, e de acordo com suas legislações pertinentes. Estes estabelecimentos devem colocar bóias de demarcação de áreas para banhistas e identificação dos locais de atracação de embarcações.

6.2.2. Barragens e hidrelétricas

As usinas da AJ não possuem estrutura de eclusagem. As usinas de Santo Antônio e Jirau limitam trechos navegáveis do rio Madeira.

Compete a cada usina hidrelétrica a elaboração, revisão e divulgação de seus Planos

de Segurança ou Uso, os quais deverão ser encaminhados à CFPV.

Os planos deverão contemplar, dentre outros assuntos relevantes:

- a) O perímetro de segurança e limites para navegação;
- b) Sinalização utilizada;
- c) Regras para pesca e piscicultura; e
- d) Controle de cheias.

É obrigatório a demarcação dos perímetros de segurança, nas proximidades dos vertedouros de usinas hidrelétricas, devendo se cumprir o estabelecido no item 4.8 da NORMAM-601/DHN.

6.2.3. Dragagens

A dragagem é o ato de retirada de material do leito dos corpos d'água, com finalidade específica. Para solicitações de dragagens, deverão ser cumpridos os procedimentos referentes ao planejamento, execução e acompanhamento de dragagens em geral, contidos no Capítulo 3 da NORMAM-303/DPC e nas Normas da Autoridade Marítima para Levantamentos Hidrográficos – NORMAM-501/DHN.

As atividades de dragagem somente poderão ser executadas após o parecer favorável da Autoridade Marítima. Para tanto, as empresas/órgãos interessados na realização de tais atividades deverão apresentar requerimento, para avaliação e consequente emissão do PARECER quanto à segurança da navegação e ao ordenamento do espaço aquaviário.

6.2.4. Extração de minerais

Essas atividades normalmente comprometem a segurança da navegação, devido ao fundeio de embarcações em áreas de tráfego aquaviário e ao deslocamento de dispositivo de reboque em rumos divergentes ao do fluxo normal do tráfego. Esses dispositivos usualmente rebocam equipamentos denominados “enguia”, que são cabos elétricos portando sensores, cujo comprimento se estende por até 2 (duas) milhas náuticas.

a) Procedimento inicial - os interessados em realizar pesquisa, lavra de minerais, extração de areia ou garimpo, após autorizados pelos órgãos ambientais competentes, deverão prestar, formalmente, às CFPV as seguintes informações:

- I) Limites da área de pesquisa, lavra de minerais, extração de areia ou garimpo;
- II) Datas prováveis de início e término;
- III) Comprimento do dispositivo de reboque e/ou das embarcações envolvidas e o tipo da sinalização que será empregada para indicar a extremidade, se houver; e
- IV) Embarcações ou equipamentos utilizados, bem como suas características.
- V) O não cumprimento do disposto nesta norma, sujeita o infrator às sanções legais previstas na legislação em vigor. Documentos adicionais poderão ser solicitados, a critério da CFPV.

As informações descritas acima deverão ser, obrigatoriamente, protocoladas no GAP para publicação de avisos aos navegantes. Somente após a manifestação da CFPV, os serviços poderão ser iniciados

b) A atividade de extração de areia deverá ser precedida de manifestação da Autoridade Portuária, caso esteja dentro do Porto Organizado ou de seus canais de acesso. Também deverá ser precedida da autorização das Capitânias ou Agência da localidade. Serão apreendidas as embarcações que estiverem realizando prática ilegal de extração de areia ou outro mineral ou pesquisa não autorizada.

6.2.5. Atualização de documentos náuticos

As obras sob, sobre e às margens das águas jurisdicionais brasileiras (AJB) necessitam de parecer do Agente da Autoridade Marítima para sua execução, inclusive para atualização de documentos náuticos onde a obra estiver estabelecida, com o propósito de se garantir a segurança da navegação e a manutenção do ordenamento do espaço aquaviário na área. Em decorrência, após a conclusão de obras nas vias navegáveis e dragagens realizadas, os responsáveis pelas mesmas deverão encaminhar à CFPV ou OM de jurisdição da obra, as Plantas Finais de Situação (PFS), que são a representação dos detalhes da obra após a sua conclusão, sendo obrigatória somente para as obras cujas dimensões horizontais sejam maiores que 20 metros. Não deverá ser apenas uma simples compilação das plantas utilizadas durante a fase de projeto das obras, devendo obedecer às instruções específicas constantes do anexo 1-A da NORMAM-303/DPC, de modo a permitir uma análise crítica das PFS recebidas pela Marinha do Brasil e, por conseguinte, para seu aproveitamento em prol da representação

cartográfica das obras em cartas náuticas.

O estabelecimento de balizamento náutico deverá ser oficialmente comunicado, pelo interessado, à OM da área de jurisdição. Caso o balizamento esteja localizado em área abrangida por Carta Náutica, Atlas ou Croquis de Navegação, a CFPV informará, por mensagem, ao Centro de Hidrografia da Marinha (CHM).

CAPÍTULO 7

DISPOSIÇÕES REGIONAIS GERAIS

7.1. SIMPLIFICAÇÃO OU DISPENSA DE DOCUMENTOS PARA OBRAS

Poderá ser simplificada e/ou dispensada a documentação dos processos de obras de pequeno porte (até 20 metros) para moradores de comunidades ribeirinhas ou indígenas e obras com dimensões de até cinco metros.

A simplificação deverá ser destinada para os seguintes casos:

- a) Construção de cais, píeres ou trapiches pertencentes aos moradores ribeirinhos ou indígenas e que sejam utilizadas para suas moradias e/ou subsistência;
- b) Lançamento e instalação de petrechos para atração e/ou captura de pescado;
- c) Instalação de estruturas flutuantes não destinadas à navegação, desde que, tenha como objetivo a moradia;
- d) Estabelecimento de boias de amarração de embarcações de pesca ou esporte e/ou recreio que sejam utilizadas por pessoas daquelas comunidades; e
- e) Construção de cais, píeres, rampas, sarilhos, trapiches ou similares que sejam voltados para a atividade de pesca ou acesso às moradias.

O interessado em executar as obras que se enquadrem neste artigo, deverão apresentar requerimento à CFPV ou Agência na área de jurisdição da obra, que indicará, a depender do tipo de obra, documentação a ser apresentada, ou, a seu critério, dispensada levando em consideração a segurança e ordenamento do tráfego aquaviário em cada local. A simplificação ou dispensa poderá eximir o processo de seguir o trâmite para os DN, CHM e CP, conforme o caso.

7.2. PROCEDIMENTOS ESPECIAIS PARA CONDUÇÃO DE EMBARCAÇÕES DO SERVIÇO PÚBLICO

O Curso Especial para Tripulação de Embarcações de Estado no Serviço Público (ETSP) pode ser solicitado à Capitania ou Agência da jurisdição, para a qualificação de servidores públicos de órgãos que utilizam embarcações para cumprimento de suas atribuições.

As necessidades dos Órgãos Públicos deverão ser formalizadas por Ofício e serão atendidas de acordo com a disponibilidade de cada OM. As condições para a aplicação do curso solicitado,

incluindo o provimento de salas e as despesas decorrentes (complemento alimentar e material didático) serão de inteira responsabilidade do órgão solicitante, assim como o apoio de alimentação, estadia e transporte para os instrutores. Não haverá quaisquer ressarcimentos à MB em razão da execução de cursos.

7.3. EMBARCAÇÕES DE TRANSPORTE ESCOLAR FLUVIAL

O transporte escolar fluvial enquadra-se como transporte de passageiros, situação em que tais passageiros são estudantes. As embarcações que efetuam este tipo de transporte são regulamentadas pela NORMAM-202/DPC que estabelece requisitos técnicos específicos que devem ser atendidos. Os municípios desta jurisdição, normalmente realizam esse tipo de transporte por meio da Secretaria de Estado da Educação (SEDUC) e deverão envidar esforços para sua plena manutenção e operação regular das embarcações.

O emprego destas embarcações para outros fins é proibido, exceto no caso de emergência.

A fim de preservar a integridade física dos estudantes determina-se a leitura do Anexo 10-A da NORMAM-202/DPC. É responsabilidade do Comandante, ministrar MENSALMENTE para os estudantes o seguinte:

- a) Procedimentos em caso de emergências (incêndio, alagamento, abalroamento e naufrágio);
- b) Instruções para uso coletes salva-vidas; e
- c) Instruções no caso de queda no rio.

Os municípios deverão encaminhar semestralmente à CFPV ou suas Agências, a relação de embarcações escolares que trafegarão naquele semestre letivo. Para isto, fica estipulado o os dias 10 de DEZEMBRO e 10 de JULHO de cada ano.

A CFPV ou Agências elaborarão um cronograma de vistorias das embarcações escolares antes do início das aulas. Somente as embarcações que apresentarem condições satisfatórias e cumprirem todos os requisitos de segurança de acordo com as Normas vigentes, poderão ser utilizadas naquele semestre letivo. Após a vistoria, será emitida uma Declaração da Vistoria realizada, declarando a embarcação apta/inapta para trafegar no respectivo semestre.

O condutor da embarcação deverá ser aquaviário da seção de convés com curso ESEP

e recomenda-se o embarque de um profissional extra, como vigia, para maior segurança dos alunos, tendo em vista a característica de comportamento intempestivo próprio do público infantil e juvenil.

É OBRIGATÓRIO O USO DE COLETES SALVA VIDAS PELOS ALUNOS DURANTE TODO O TRAJETO.

7.4. HABILITAÇÃO PARA A CATEGORIA DE AMADORES NA SEDE E FORA DE SEDE

A inscrição para prova a Categoria de Amadores, Capitão (CPA), Mestre (MSA), Arrais (ARA), e Motonauta (MTA), nas sedes são realizadas presencialmente por agendamento via Grupo de Atendimento ao Público (GAP). A data, horário e número de vagas disponíveis para realização do exame serão afixados no quadro de avisos do GAP no início de cada mês.

Em decorrência da grande área de jurisdição (AJ) da CFPV, poderão ser autorizadas provas para habilitação de Amador nas categorias Arrais (ARA), e Motonauta (MTA) fora da sede. Nestes casos, o solicitante deverá encaminhar Ofício endereçado ao titular da OM, que avaliará a demanda e atender de acordo com a disponibilidade e outras demandas. O atendimento para a aplicação das Provas Fora de Sede fica limitado a quantidade de até 60 candidatos para 3 militares Fiscais por aplicação, portanto a partir do 61º candidato será acrescentado o 4º fiscal, que não excederá o número máximo de 120 candidatos por aplicação de Prova. O solicitante deverá arcar com todas as despesas para a realização do exame, tais como transporte/deslocamento, hospedagem, alimentação e locomoção urbana dos militares envolvidos, assim como instalações adequadas para a aplicação das provas.

A fim de comprovação da realização das aulas práticas para a emissão dos atestados de treinamento prático, deverá ser encaminhado pelo instrutor vídeo comprobatório em que grave aluno e embarcação no momento da realização do treinamento. O vídeo deverá ser encaminhado diretamente ao militar responsável do Setor em mídia digital, além da documentação para inscrição nos exames que dará entrada pelo GAP.

A fim de contribuir com o cumprimento do limite diário de entrada de Protocolos no GAP, para a realização de Provas para a Categoria de Amadores, poderá ser dada entrada em qualquer tempo, desde que esteja claramente especificada a pretensão do dia, hora, e local da Prova.

O candidato receberá um gabarito em branco para preenchimento no ato da aplicação da Prova, e após o término será disponibilizado no GAP e para as ETNs o gabarito

oficial para conferência, o resultado de todas as provas de amador será publicado em 10 dias úteis após a realização das mesmas, no quadro de avisos GAP e na página da CFPV na internet.

7.5. PROCEDIMENTOS PARA A EXECUÇÃO DAS AULAS PRÁTICAS NA ÁREA DE JURISDIÇÃO DA CFPV

7.5.1 Treinamento para Arrais Amador

- a) Fica limitado o embarque de até oito alunos na embarcação de instrução, dentro do limite estabelecido em sua TIE;
- b) Durante o efetivo treinamento dos alunos a embarcação de instrução não deverá transitar em área que comprometa a segurança da navegação e salvaguarda da vida humana;
- c) Deverá cada aluno a condução individual da embarcação, por um período mínimo de 40 minutos, sob supervisão direta do instrutor, ocasião em que deverão ser ministrados os treinamentos discriminados na alínea Alfa, inciso 1, da Seção II do anexo 5-A da NORMAM-211/DPC; e
- d) Fica estabelecido o limite máximo diário por instrutor e embarcação cadastrada de até 8 alunos por dia.

7.5.2 Treinamento para Motonauta

- a) Fica limitado o embarque de um aluno por MA de instrução;
- b) Durante o efetivo treinamento dos alunos a MA de instrução não deverá transitar em área que comprometa a segurança da navegação e salvaguarda da vida humana;
- c) Deverá cada aluno a condução individual da MA, por um período mínimo de 40 minutos, sob supervisão direta do instrutor, que deverá estar na garupa, ocasião em que deverão ser ministrados os treinamentos discriminados na inciso 2.2.2. da Seção II do anexo 3-C da NORMAM-212/DPC; e
- d) Fica estabelecido o limite máximo diário por instrutor e moto aquática cadastrada de até 8 alunos por dia.

7.6. USO DE PEDALINHOS

Para a utilização de pedalinhas na AJ, os seguintes procedimentos deverão ser seguidos:

- a) O uso de coletes salva-vidas é obrigatório para todos os usuários;

- b) A empresa deverá manter uma embarcação de apoio para prestar socorro aos passageiros dos pedalinhos, em caso de avaria ou emergência;
- c) Os pedalinhos só poderão ser utilizados em lagos, lagoas, represas ou águas interiores em que a corrente marítima seja inferior a 0,5 nós; e
- d) O uso de pedalinhos no período noturno fica condicionado a locais em que haja permanente iluminação.

7.7. DETERMINAÇÕES QUANTO À PRÁTICA DA ATIVIDADE ESPORTIVA COM DISPOSITIVOS FLUTUANTES, DISPOSITIVOS AÉREOS OUTROS EQUIPAMENTOS DE ENTRETENIMENTO AQUÁTICO

7.7.1 Determina-se aos praticantes de entretenimento náutico como “stand up paddle” (SUP), wake board, flyboard:

- a) Realizar a prática esportiva à luz do dia com regresso às Marinas antes do pôr do sol, tendo em vista que os mesmos não dispõem de iluminação noturna;
- b) Navegar, sempre que possível, em grupo, fazendo uso obrigatório do colete salva-vidas;
- c) Realizar as travessias de rios e canais sempre na perpendicular, a fim de navegar na menor distância entre as margens;
- d) Não realizar as atividades em áreas reservadas aos banhistas;
- e) A embarcação rebocadora deverá ter obrigatoriamente um protetor de hélice para resguardar a integridade física dos usuários e banhistas;
- f) Realizar as atividades exclusivamente próximo às margens dos rios, sendo proibidas manobras no meio dos canais de navegação;
- g) A embarcação rebocadora, quando em atividade comercial deverá ser tripulada, no mínimo, por um condutor aquaviário e por um observador. O observador poderá ser um aquaviário ou amador; e
- h) Observar estritamente o preconizado nos incisos 1.13 da NORMAM-211/DPC, e 1.9 da NORMAM-212/DPC.

7.7.2. Determina-se às marinas, clubes, entidades desportivas náuticas, estabelecimentos e pessoas físicas que realizam a locação de equipamentos de entretenimento aquático:

- a) Transmitir aos associados e/ou praticantes das atividades de entretenimento náutico acima as informações acima mencionadas;
- b) Colocar à disposição dos seus associados e/ou praticantes, uma embarcação de apoio para a necessidade de socorro imediato e acompanhamento dos grupos de praticantes de SUP nas travessias, onde exista tráfego de embarcação; e
- c) Ter controle efetivo de seus associados e/ou praticantes e o local para onde se destinam, bem como o regresso destes praticantes para as Marinas até o pôr do sol, conforme o modelo previsto no anexo 5-B.

7.8. BALSAS COM CONTÊINER ALOJAMENTO

A empresa que realize transporte de caminhões poderá solicitar a Capitania a instalação de contêiner alojamento, mediante a apresentação dos seguintes documentos para análise e posterior emissão de Portaria:

- a) Planos de Arranjo Geral, Estudo de Estabilidade, Notas para Arqueação, Anotação de Responsabilidade Técnica assinada por Engenheiro Naval; e
- b) Vistoria de constatação das alterações realizadas por Inspectores navais Nível 1 da MB.

Fica proibida o deslocamento e permanência dos motoristas nas boleias e outras partes do caminhão e quaisquer outras partes da balsa e empurradores, exceto no momento das refeições e higiene.

O trânsito de motoristas entre as embarcações do comboio deve ser supervisionado por tripulante devidamente habilitado.

INTENCIONALMENTE EM BRANCO

INTENCIONALMENTE BRANCO

ANEXO 1-B
PORTOS DA ÁREA DE JURISDIÇÃO PORTO VELHO

a) Porto Público de Porto Velho (Porto Organizado)



LOCALIZAÇÃO	Margem direita do Rio Madeira na cidade de Porto Velho
DIMENSÕES DO CAIS	É constituído de ponte metálica de 113,5 m de vão articulada a um flutuante de acostagem com 115 m de comprimento e 25 m de largura, possuindo 07 berços, que pode receber navios de pequeno porte, balsas e embarcações regionais, e por rampas na margem do rio, nas quais são realizados o embarque e desembarque de carretas e automóveis. É constituído por um flutuante, que pode receber navios de pequeno e médio porte, balsas e embarcações regionais. Por meio de rampas na margem do rio, são realizados embarques e desembarques de carretas e automóveis.
CARACTERÍSTICAS	Não existe operação de B/M de passageiros/carga no porto Organizado. Somente operam embarcações da empresa Hermasa no transporte de grãos/insumos e balsas de carga geral de empresas terceirizadas.
LIMITES	LAT 08°44'56,3"S / LONG 063°55'02,8"W.

	LAT 08°44'55"S / LONG 063°55'03W.
CANAIS DE ACESSO	Rio Madeira.
FACILIDADES PORTUÁRIAS	- água potável; - energia elétrica (110 V/220 V); - guindaste: 3 toneladas; e - empilhadeira: 5 toneladas.
ADMINISTRAÇÃO	Porto Organizado – Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia. Endereço: Estrada Terminal dos Milagres, nº 400, Balsa. Porto Velho-RO. CEP 76.801-370. Telefone: Fax: (69) 3229-3928 / 3229-2134 / 3229-3904; e e-mail - www.soph.ro.gov.br / sophpv@hotmail.com.br.

Características do navio autorizado

CAIS	COMPRIMENTO	BOCA	CALADO MÁX. RECOMENDADO	DESLOCAMENTO MÁXIMO (TPB)	FOLGA ABAIXO DA QUILHA MÍNIMA (FAQ)
Principal	100 m	11 m	Cheia – 6,8 m Seca – 1,7 m	2000	1,0 m

Período Do Dia e Condições Climáticas

CAIS	PERÍODO	VENTO	CORRENTE	VISIBILIDADE
Principal	24 h*	≤ 15 nós	≤ 4 nós	Boa

b) Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte (Ip4) Cai N'água

LOCALIZAÇÃO	Margem direita do Rio Madeira na cidade de Porto Velho – RO.
CARACTERÍSTICAS	É constituído por um flutuante, que pode receber navios de

	pequeno porte, balsas e embarcações regionais. Opera PRINCIPALMENTE COM TRANSPORTE DE CARGA E PASSAGEIROS.
LIMITES	LAT 08° 46' 11,6'' S / LONG 063° 54' 35.5'' W.
CANAIS DE ACESSO	Rio Madeira.
FACILIDADES PORTUÁRIAS	- água potável; - energia elétrica (110 V/220 V); e - telefone.
ADMINISTRAÇÃO	Departamento nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). Rua Joaquim Nabuco, 2625, Liberdade. Porto Velho-RO. Telefone: (69) 3901-3109.

Características do navio autorizado

CAIS	COMPRIMENTO	BOCA	CALADO MÁX. RECOMENDADO	DESLOCAMENTO MÁXIMO (TPB)	FOLGA ABAIXO DA QUILHA MÍNIMA (FAQ)
Principal	62 m	10 m	Cheia – 6,8 m Seca – 1,7 m	1800	1,0 m

Período do dia e condições climáticas

CAIS	PERÍODO	VENTO	CORRENTE	VISIBILIDADE
Principal	24 h*	≤ 15 nós	≤ 4 nós	BOA

c) Terminal Cargill Agrícola – Unidades Porto Velho e ZUEP



LOCALIZAÇÃO	Um terminal na margem direita do Rio Madeira na cidade de Porto Velho e um na ZUEP
CARACTERÍSTICAS	Consiste em terminais utilizados para atracação de balsas que carregam grãos (granéis sólidos, soja, milho, insumos agrícolas).
LIMITES	LAT 08° 44' 27" S / LONG 063° 55' 9" W e LAT 08° 36' 57" S / LONG 063° 47' 43" W
CANAIS DE ACESSO	Rio Madeira.
FACILIDADES PORTUÁRIAS	- água potável; - energia elétrica (110 V/220 V); e - telefone.
ADMINISTRAÇÃO	Cargill Agrícola- (69) 3229-7093

d) Terminal Petrobras(Vibra)/ Companhia de Navegação da Amazônia



LOCALIZAÇÃO	Margem direita do Rio Madeira na cidade de Porto Velho – RO.
CARACTERÍSTICAS	Consiste em um terminal flutuante utilizado para atracação de balsas que carregam combustível (granéis líquidos, gasolina, óleo diesel, biodiesel, álcool).
LIMITES	LAT 08° 42' 30'' S / LONG 063° 55' 12'' W.
CANAIS DE ACESSO	Rio Madeira
ADMINISTRAÇÃO	Petrobrás Distribuidora S.A./ CNA – (69) 99271-0605 (69) 3229-7093

e) Terminal Ipiranga



LOCALIZAÇÃO	Margem direita do Rio Madeira na cidade de Porto Velho – RO.
CARACTERÍSTICAS	Consiste em um terminal com rampa, utilizado para atracação de balsas que carregam combustível (granéis líquidos, gasolina, óleo diesel, biodiesel, álcool)
LIMITES	LAT 08° 42' 30'' S / LONG 063° 55' 12'' W.
CANAIS DE ACESSO	Rio Madeira.
ADMINISTRAÇÃO	Distribuidora de Produtos de Petróleo Ipiranga S.A. - (69) 3223-2185

f) Terminal Socorro Carvalho / Cia Norte Navegação



LOCALIZAÇÃO	Margem direita do Rio Madeira na cidade de Porto Velho – RO.
CARACTERÍSTICAS	Consiste em um terminal com rampa, utilizado para atracação de balsas que carregam contêineres e carga geral.
LIMITES	LAT 08° 43' 40" S / LONG 063° 55' 12" W.
CANAIS DE ACESSO	Rio Madeira.
ADMINISTRAÇÃO	Companhia Norte de Navegação (Socorro Carvalho) - (69) 99291-7820

g) Porto Amazongás



LOCALIZAÇÃO	Margem direita do Rio Madeira na cidade de Porto Velho – RO.
CARACTERÍSTICAS	Consiste em um terminal com rampa e tubulação, utilizado para

	atracação de embarcações que carregam gás liquefeito de petróleo (GLP)
LIMITES	LAT 08° 45' 40'' S / LONG 063° 55' 20'' W.
CANAIS DE ACESSO	Rio Madeira.
ADMINISTRAÇÃO	AmazonGás Distribuidora de GLP Ltda. - (69) 2181-1616

h) Porto JF de Oliveira Navegação



LOCALIZAÇÃO	Margem direita do Rio Madeira na cidade de Porto Velho
CARACTERÍSTICAS	Consiste em um terminal com rampa e flutuante, utilizado para atracação de embarcações que carregam contêineres e carga geral
LIMITES	LAT 08° 45' 54'' S / LONG 063° 55' 14'' W.
CANAIS DE ACESSO	Rio Madeira.
ADMINISTRAÇÃO	JF de Oliveira Navegação Ltda. (PASSARÃO) - (69) 99257-7898

i) Porto FH Navegação



LOCALIZAÇÃO	Margem direita do Rio Madeira na cidade de Porto Velho – RO.
CARACTERÍSTICAS	Consiste em um terminal com rampa e flutuante, utilizado para atracação de embarcações que carregam carga geral (Granéis sólidos: açúcar; milho; carga geral)
LIMITES	LAT 08° 42' 12'' S / LONG 063° 55' 10'' W.
CANAIS DE ACESSO	Rio Madeira.
ADMINISTRAÇÃO	FH Navegação Ltda. - (69) 99948-4394

j) Terminal ATEM



LOCALIZAÇÃO	Margem direita do Rio Madeira na cidade de Porto Velho – RO.
-------------	--

CARACTERÍSTICAS	Consiste em um pontão, com dutos para operações com combustíveis (granéis líquidos, gasolina, óleo diesel, biodiesel, álcool).
LIMITES	LAT 08° 42' 5" S / LONG 063° 55' 9" W.
CANAIS DE ACESSO	Rio Madeira.
ADMINISTRAÇÃO	Atem Distribuidora de Combustível - (69) 98531-7011

k) Porto Navegação Nóbrega



LOCALIZAÇÃO	Margem direita do Rio Madeira na cidade de Porto Velho - RO.
CARACTERÍSTICAS	Consiste em uma rampa e flutuante para atracação de embarcações que operem com combustíveis e piche
LIMITES	LAT 08° 41' 55" S / LONG 063° 55' 9" W.
CANAIS DE ACESSO	Rio Madeira.
ADMINISTRAÇÃO	Navegação Nóbrega Ltda. - (69) 99379-3219

l) Porto Mega Logística



LOCALIZAÇÃO	Margem esquerda do Rio Madeira na cidade de Porto Velho
CARACTERÍSTICAS	Consiste em uma rampa e flutuante para atracação de balsa graneleiras
LIMITES	LAT 08° 73' 59'' S / LONG 063° 92' 67'' W.
CANAIS DE ACESSO	Rio Madeira.
ADMINISTRAÇÃO	Mega Logística - (69) 98553-7905

m) Porto do Levy



LOCALIZAÇÃO	Margem esquerda do Rio Madeira, próximo a ponte Rondon-Roosevelt
-------------	--

CARACTERÍSTICAS	Rampa e flutuantes para atracação de embarcações de carga geral e de transporte de passageiros
LIMITES	LAT 08° 43' 53'' S / LONG 063° 55' 31'' W.
CANAIS DE ACESSO	Rio Madeira.
ADMINISTRAÇÃO	Empresa Porto Madeira Comércio e Serviços de Cargas Ltda. - (69) 99332-2870

n) Porto HERMASA/ AMAGGI (CUJUBIM)



LOCALIZAÇÃO	Margem direita do Rio Madeira na gleba Chuelo - Cujubim
CARACTERÍSTICAS	Consiste em flutuante para atracação de balsas graneleiras
LIMITES	LAT 08° 62' 9'' S / LONG 063° 79' 79'' W.
CANAIS DE ACESSO	Rio Madeira.
ADMINISTRAÇÃO	Hermasa - (69) 99964-3864

o) Terminal BERTOLINI(CUJUBIM)



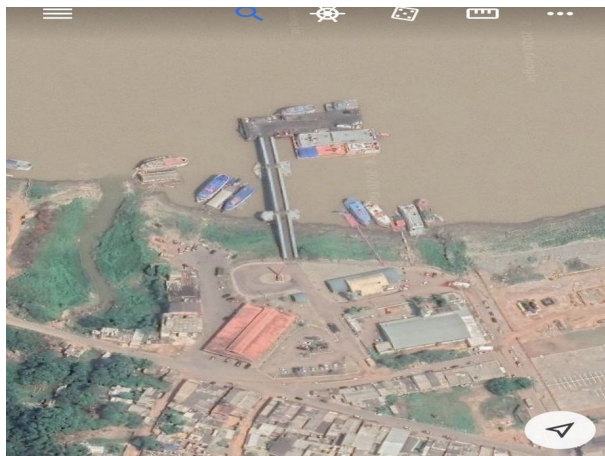
LOCALIZAÇÃO	Margem DIREITA do Rio Madeira na gleba Chuelo - Cujubim
CARACTERÍSTICAS	Consiste em flutuante para atracação de balsas graneleiras
LIMITES	LAT 08° 28' 12'' S / LONG 063° 72' 5'' W.
CANAIS DE ACESSO	Rio Madeira.
ADMINISTRAÇÃO	Transportes Bertolini Ltda - (69) 98111-8014

INTENCIONALMENTE BRANCO

ANEXO 1-C

PORTOS NA ÁREA DE JURISDIÇÃO DA AGÊNCIA FLUVIAL DE BOCA DO ACRE

a) Porto Público de Canutama



LOCALIZAÇÃO	Canutama-AM, margem esquerda do Rio Purus.
DIMENSÕES DO CAIS	Flutuante com 50 m de comprimento e 15 m de boca que pode receber navios de pequeno porte, balsas e embarcações regionais.
LIMITES	Está limitado a montante e a jusante, respectivamente pelos pontos formados pelas coordenadas de LAT 06° 32' 02" S e LONG 64° 22' 59" W e LAT 06° 32' 09" S e LONG 64° 22' 79".
PRINCIPAIS ACESSOS	Rio Purus
FACILIDADES PORTUÁRIAS	- Pátio. - Salas disponíveis a serem utilizadas por órgãos Federais, Estaduais e Municipais.
ADMINISTRAÇÃO	AHIMOC – Administração das hidrovias da Amazônia Ocidental. Telefone: (97) 991595065 – Supervisor do Terminal Hidroviário.

(1) Porto em funcionamento sem o “NADA A OPOR” do Representante local da Autoridade Marítima.

(2) O Supervisor do Terminal Hidroviário declarou que o porto entrou em funcionamento através de manifesto da população, tendo em vista que o Município de Canutama-AM encontrava-se sem opção de porto para o embarque e desembarque de passageiros e cargas sabendo que, o Município de Canutama-AM é totalmente dependente do Transporte Fluvial.

(3) Atracação dos navios: BE (por fora) e BB (por dentro).

b) Porto Público de Lábrea-AM – Instalação Portuária Públicas de Pequeno Porte (IP4)

LOCALIZAÇÃO	Lábrea-AM, margem direita do Rio Purus.
DIMENSÕES DO CAIS	Flutuante com 60m de comprimento, 16m de boca e pontal de 2m que pode receber navios de médio porte, balsas e embarcações regionais.
LIMITES	Está limitado a montante e a jusante, respectivamente pelos pontos formados pelas coordenadas de LAT 07° 25'40" S e LONG 64° 79'29" W e LAT 07° 25' 35" S e LONG 64° 79' 26".
PRINCIPAIS ACESSOS	Rio Purus
FACILIDADES PORTUÁRIAS	- Pátio; e mangote de água potável.
ADMINISTRAÇÃO	Prefeitura municipal de Lábrea-AM – Secretaria de Infraestrutura. Telefone: (97) 99165-4409 - Secretário de infraestrutura.

(1) Porto em funcionamento sem o “NADA A OPOR” do Representante local da Autoridade Marítima.

(2) O Supervisor do Terminal Hidroviário declarou que o porto entrou em funcionamento através de manifesto da população, tendo em vista que o Município de Lábrea-AM encontrava-se sem opção de porto para o embarque e desembarque de passageiros e cargas sabendo que, o Município de Lábrea-AM é totalmente dependente do Transporte Fluvial.

INTENCIONALMENTE BRANCO

ANEXO 1-D

PORTO NA ÁREA DE JURISDIÇÃO DA AGÊNCIA DE HUMAITÁ

a) Terminal Hidroviário de Humaitá

LOCALIZAÇÃO	Humaitá-AM, margem esquerda do Rio Madeira.
DIMENSÕES DO CAIS	Flutuante principal com 60 m de comprimento por 16 m de boca com 2 m de pontal, e três flutuantes, sendo os dois primeiros mais próximos a margem com 16,40 m de comprimento total, 8,42 m de boca, 2,70 m de pontal do lado e 4,23 m de pontal ao centro, e o terceiro com 17 m de comprimento, 7 m de boca, 1,5 de pontal do lado e 2 m de pontal ao centro.
LIMITES	Está limitado a montante e a jusante, respectivamente, pelos pontos formados pelas coordenadas de LAT 07° 30,560' S e LONG 063° 01,095' W e LAT 07° 30,510' S e LONG 063° 01,103' W.
PRINCIPAIS ACESSOS	Rio Madeira. BR-230 Transamazônica (Cabedelo-PB/Lábrea-AM).
FACILIDADES PORTUÁRIAS	Pátio com estacionamento; Galpão para guarda de material; Sala de espera; Banheiros inclusive para pessoas portadoras de necessidades especiais; e Restaurante/Lanchonete.
ADMINISTRAÇÃO	AHIMOC – Administração das Hidrovias da Amazônia Ocidental. Endereço: Rua Monteiro s/nº, Centro, Humaitá-AM. CEP 69800-000; Telefone: (97) 981 015 025; e e-mail: yriane_froes@hotmail.com.

Características das Embarcações

CAIS	COMPRIMENTO	BOCA	CALADO MÁXIMO RECOMENDADO
Externo	Embarcação até 50,4 m	9 m	2,05 m
Interno	Embarcação até 38 m	7 m	1,8 m

- (1) Não há restrições de horário para atracação ou desatracação.
- (2) As embarcações devem utilizar o porto somente para atracação e desatracação, permanecendo no porto somente enquanto estiverem realizando embarque e desembarque de pessoal e material. É proibida a atracação de navios de grande porte.
- (3) A atracação por dentro será por BB e por fora será por BE.
- (4) As embarcações devem passar em velocidade reduzida nas proximidades do porto (cerca de 150 metros), a fim de evitar possíveis danos que podem ser causados às embarcações atracadas e as instalações portuárias.
- (5) O porto possui três pontes de acesso às suas instalações, sendo que a primeira ponte (a mais próxima a margem) possui 45 m de comprimento e 3,8 m de largura; a segunda e a terceira pontes possuem 35 m de comprimento e 3,8 m de largura, sendo esta última já atrelada ao cais principal.
- (6) De acordo com o contido na Portaria nº 15, de 28 de julho de 2015 da AgHumaitá, foi autorizada a atracação de embarcações regionais e balsas no terminal.

O item referente ao CALADO MÁX. RECOMENDADO indicados não poderão ser iguais às profundidades máximas nos trechos dos rios, devendo FAQM estabelecida no Capítulo 5 desta Norma.

INTENCIONALMENTE BRANCO

ANEXO 1-E

PORTOS NA ÁREA DE JURISDIÇÃO DA AGÊNCIA FLUVIAL DE CRUZEIRO DO SUL

a) Rampa Portuária de Cruzeiro do Sul



LOCALIZAÇÃO	Cruzeiro do Sul-AC, margem esquerda do Rio Juruá.
DIMENSÕES DO CAIS	Rampa para atracação, DIMENSÕES: 40 m de comprimento, 15 m de Largura.
LIMITES	LAT 07° 37' 220" S e LONG 072° 38'797" W.
PRINCIPAIS ACESSOS	Rio Juruá ou pela BR-364 (centro).
FACILIDADES	Pátio com estacionamento;
ADMINISTRAÇÃO	Órgão responsável pelo porto: Departamento de Estrada e Rodagem, Infraestrutura Hidroviária e Aeroportuária do Acre – DERACRE. ADMINISTRAÇÃO Presidente do DERACRE: Sócrates José Guimarães. Endereço: Via Chico Mendes, nº 805, Bairro Segundo Distrito, Rio Branco-AC CEP 69.906.150

(1) Os comboios atracam no cais com os próprios empurradores;

(2) O porto não dispõe de rebocadores; e

(3) O porto compreende em uma rampa de atracação destinada a pequenos comboios com flutuantes.

b) Porto Público de Guajará



LOCALIZAÇÃO	Guajará-AM, margem esquerda do Rio Juruá.
DIMENSÕES DO CAIS	Flutuante de apoio a atracação com 59,52 m de comprimento, 16 m de boca e 2 m de pontal.
LIMITES	LAT 07° 32' 842'' S e LONG 072° 34' 723'' W
PRINCIPAIS ACESSOS	Rio Juruá e pela BR-364.
FACILIDADES	– Pátio com estacionamento; e – Rampa de acesso.
ADMINISTRAÇÃO	Gerente do Porto de Guajará: Sr. Antônio Mendes Lima da Silva, Telefone: (92) 993 149 077. Endereço: Rua Juvenal de Paula Castro s/nº, Centro, Guajará-AM, CEP 69.895-000; e Órgão responsável pelo porto: Administração das Hidrovias da Amazônia Ocidental.

- (1) Autorizada a atracação de embarcações regionais por BE e pequenos comboios de empurradores com balsas.
- (2) Não é permitida a atracação de navios de grande porte.
- (3) Os comboios atracam no cais com os próprios empurradores;
- (4) O porto não dispõe de rebocador; e
- (5) O porto compreende um flutuante, com uma rampa de acesso.

c) Porto Público de Ipixuna



LOCALIZAÇÃO	Ipixuna-AM, margem esquerda do Rio Juruá.
DIMENSÕES DO CAIS	Flutuante de apoio a atracação com 52 m de comprimento, 16 m de boca e 2 m de pontal.
LIMITES	LAT 07° 03' 00" S e LONG 071° 41' 35" W
PRINCIPAIS ACESSOS	Exclusivamente Fluvial – Rio Juruá.
FACILIDADES	– Pátio com estacionamento; e – Rampa de acesso.
ADMINISTRAÇÃO	Responsável do Porto de Ipixuna: Antônio Marcos Alves de Pinho; Telefone: (97)98449-9419; Órgão responsável pelo porto: Departamento Nacional de

	Infraestrutura de Transportes(DNIT); Empresa atual contratada: Antonelly Construções e Serviços Ltda. Telefone: (97)98407-9770.
--	---

- (1) Autorizada a atracação de embarcações regionais e pequenos comboios de empurradores com balsas.
- (2) Não é permitida a atracação de navios de grande porte.
- (3) Os comboios atracam no cais com os próprios empurradores;
- (4)O porto não dispõe de rebocador; e
- (5)) O porto compreende um flutuante, com uma rampa de acesso.

INTENCIONALMENTE BRANCO

ANEXO 1-F

PORTOS NA ÁREA DE JURISDIÇÃO DA AGÊNCIA FLUVIAL DE GUAJARÁ-MIRIM

a) Instalação Portuária de Pequeno Porte – IP4



LOCALIZAÇÃO	Guajará-Mirim-RO, margem direita do Rio Mamoré
DIMENSÕES DO CAIS	Rampa para atracação. 80M comprimento, 62, 5 m de largura
LIMITES	LAT 10° 47' 21,6" S e LONG 065° 19' 48,4" W
PRINCIPAIS ACESSOS	Rio Mamoré ou pela Av. Beira Rio (centro)
FACILIDADES	- Pátio com estacionamento; e - Rampa com escadaria de acesso de passageiros.
ADMINISTRAÇÃO	DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte. Rua Benjamin Constant, nº 1015, Bairro Olaria – CEP 76.801-232, Porto Velho-RO

(1) As embarcações, quando em movimento para atracação nos portos, deverão manter um dos ferros fora do escovém, acima da linha de flutuação, com possibilidade de ser largado em caso de emergência.

(2) Considerando os possíveis danos que podem ser causados às margens, às embarcações atracadas e às instalações nelas localizadas, fica proibida a passagem de embarcações em

velocidade superior à 5 nós, a distância inferior a 150 metros das margens em locais de concentração de embarcações, flutuantes e portos organizados.

(3) O item referente ao CALADO MÁX. RECOMENDADO indicados não poderão ser iguais às profundidades máximas nos trechos dos rios, devendo guardar FAQM, acordo Capítulo 5 desta NPCF.

INTENCIONALMENTE BRANCO

ANEXO 3-A

**MODELOS DE PLACAS A SEREM COLOCADAS EM CADA CONVÉS DE BARCOS DE
PASSAGEIROS OU EM BALSAS DE TRAVESSIA**

a) EM IDIOMA PORTUGUÊS

NOME DA EMBARCAÇÃO

DE ACORDO COM A NORMA DA CAPITANIA DOS PORTOS, COMUNICAMOS:

1. LOTAÇÃO DE PASSAGEIROS E CAPACIDADE DE CARGA:

PORÃO: _____

CONVÉS PRINCIPAL: _____

CONVÉS SUPERIOR: _____

2. LOCAL DE GUARDA DOS COLETES SALVA-VIDAS:

3. SAÍDAS DE EMERGÊNCIA:

3. CONTATOS ÚTEIS:

CAPITANIA FUVIAL DE PORTO VELHO (CFPV): (92) 2123-4742

DISQUE DENÚNCIA: (69) 99998-0647

E-MAIL: cfpv.secom@marinha.mil.br / cfpv.ouvidoria@marinha.mil.br

TELEFONE DA EMPRESA: _____

b) EM IDIOMA INGLÊS

VESSEL NAME

ACCORDING TO THE HARBOUR MASTER'S RULES, CAPTAIN INFORMS THAT:

1. PASSENGERS / CARGO CAPACITIES:

CARGO DECK: _____

MAIN DECK: _____

UPPER DECK: _____

2. LIFE JACKETS STOWAGE AREA:

3. EMERGENCY SCAPES:

3. USEFUL TELEPHONE NUMBERS:

WESTERN AMAZON FLUVIAL CAPTAINCY (CFPV): (92) 2123-4742

INFORMATION/ COMPLAINTS/ ACCIDENT REPORTS: +55 (69) 99998-0647

VESSEL COMPANY: _____

(*) As dimensões da placa deverão ser de, no mínimo, 1,00m por 0,80 m.

INTENCIONALMENTE BRANCO

ANEXO 3-B
DECÁLOGO DE SEGURANÇA

1 – VIGIE O NAVIO E CARGA

É dever de todo Comandante zelar pela carga e adotar as medidas de precaução para a completa segurança do navio, bem como das atividades nele desenvolvidas, exercidas pela tripulação ou outras pessoas a bordo, sob pena prevista na Regulamentação da Lei do Tráfego Aquaviário e nas normas emitidas pela Autoridade Marítima. Toda a tripulação deverá cooperar na vigilância, em seu próprio interesse, comunicando ao Oficial de Quarto qualquer atividade suspeita.

2 – ILUMINE O NAVIO E SEU COSTADO

Mantenha o navio iluminado, principalmente o costado do lado do mar e convés toda a extensão, use refletores de grande potência. A má visibilidade dificulta a ação de fiscalização, constituindo-se em fator favorável às atividades ilícitas. Não se esqueça do preconizado pelas regras 2 e 30 do RIPEAM.

3 – ESTABELEÇA COMUNICAÇÕES PARA APOIO EXTERNO

Instale, sempre que possível, uma linha telefônica que seja de fácil acesso ao vigia ou tripulante de serviço. As Autoridades do Porto mantêm um serviço permanente de combate à criminalidade. Peça auxílio pelo telefone.

Lembre-se ainda que a Capitania Fluvial de Porto Velho e suas OM subordinadas, mantêm escuta permanente no canal 16 de VHF. Estas estações poderão encaminhar o pedido de auxílio às autoridades competentes.

4 – CONTROLE DOS ACESSOS AOS COMPARTIMENTOS DE CARGA E HABITÁVEIS

A Câmara do Comandante é um dos principais objetivos dos assaltantes que buscam dinheiro e as chaves-mestra dos demais compartimentos habitáveis, para realizarem saques de objetos de valor de uso pessoal da tripulação e equipamentos náuticos existentes no

passadiço. Os camarotes e demais compartimentos habitáveis devem ser mantidos trancados à chave, sempre que seus ocupantes se encontrarem ausentes.

A carga só será, normalmente, objeto de roubo ou furto se os marginais tiverem conhecimento prévio do seu conteúdo, através de informações colhidas por pessoas inescrupulosas que têm acesso ao conhecimento de embarque, ou mesmo por contatos prévios da prostituição com os tripulantes. Procure estivar os contêineres com cargas valiosas de forma a obstruir os seus tampões de acesso. Isole os meios de acesso ao navio, e também, os acessos às suas áreas internas, criando uma única via de entrada e saída pelo portaló, garantindo seu controle através do vigia ali postado.

5 – MANTENHA AS VIGIAS FECHADAS

Vigias abertas podem constituir-se em fácil acesso hábeis malfeitores: deixe-as fechadas com os grampos passados sempre que se ausentar. Procure manter, também, os acessos às áreas internas trancados, garantindo o controle de entrada e saída por meio do vigia de portaló.

6 – NÃO DEIXE OBJETOS DE VALOR EXPOSTOS

Procure reduzir as oportunidades de roubo, removendo todos os equipamentos portáteis que não estejam em uso, para seus locais de guarda. Objetos de valor expostos estimulam a prática de furto por “oportunidade”, guarde-os em local trancado e seguro.

7 – MANTENHA AS ESCADAS RECOLHIDAS

Nos fundeadouros e no porto, dificulte o acesso mantendo içadas as escadas de portaló e de quebra-peito. No porto, somente deixe arriada a escada de portaló pelo bordo do cais.

8 – EM CASO DE ASSALTO

I – Não hesite em soar o sinal de alarme geral do navio em caso de ameaça de assalto;

II – Procure manter iluminação adequada para ofuscar permanentemente os oponentes, no caso de tentativa de subida de estranhos pelo costado;

III – Dar o alarme, através de contato rádio VHF – Canal 16, para os navios das proximidades e para o sistema de escuta permanente das autoridades de terra (Capitania, e Agências). A eficácia de socorro pela Polícia Federal depende do alarme antecipado;

IV – Usar alarmes sonoros com apitos intermitentes e visuais como holofotes e sinalizadores náuticos;

V – Se adequado, para proteger as vidas de bordo, e sob inteira responsabilidade do Comandante use medidas para repelir a abordagem, como uso de holofotes de grande potência para ofuscamento dos agressores ou mesmo guarnecendo jatos d'água ou sinalizadores náuticos contra áreas de abordagem; e

VI – não realizar atos de heroísmo.

9 – MANTENHA OS VIGIAS CONTRATADOS SOB CONTROLE DO OFICIAL DE QUARTO

Exija um bom serviço dos vigias. Faça-os identificar todo o pessoal que entra e sai do navio. Recomende que a tripulação colabore com o controle. Não permita que o vigia se ausente do portaló, salvo se substituído por outro vigia ou tripulante.

10 – COMUNIQUE À POLÍCIA FEDERAL QUALQUER OCORRÊNCIA RELATIVA A FURTO, ROUBO OU ASSALTO

As ocorrências envolvendo roubo ou assalto, tanto de carga quanto de objetos do navio ou tripulantes, devem ser comunicadas à Polícia Federal para as providências legais pertinentes.

Essas informações possibilitarão, ainda, o estudo das medidas a serem adotadas para a prevenção e combate a esses crimes, contribuindo para garantia da segurança da tripulação e do navio.

INTENCIONALMENTE BRANCO

ANEXO 5-A

TABELA DE CORRESPONDÊNCIA ENTRE TONELAGEM DE PORTE BRUTO (TPB) DA EMBARCAÇÃO, FORÇA TOTAL DE TRAÇÃO ESTÁTICA LONGITUDINAL (BOLLARD PULL) REQUERIDA E NÚMERO MÍNIMO DE REBOCADORES A SEREM UTILIZADOS

TPB (t)	FORÇA DE TRAÇÃO (BOLLARD PULL) EM t MÉTRICA	NÚMERO RECOMENDADO DE REBOCADORES
De 2.000 até 2.500	3.0	1
De 2.501 até 3.000	5.0	1
De 3.001 até 4.500	6.0	1
De 4.501 até 5.000	7.0	1
De 5.001 até 7.500	9.0	1
De 7.501 até 10.000	11.0	1 a 2
De 10.001 até 12.500	14.0	1 a 2
De 12.501 até 15.000	17.0	1 a 2
De 15.001 até 17.500	19.0	1 a 2
De 17.501 até 20.000	21.0	1 a 2
De 20.001 até 25.000	25.0	1 a 2
De 25.001 até 30.000	28.0	1 a 2
De 30.001 até 35.000	32.0	2
De 35.001 até 40.000	36.0	2
De 40.001 até 45.000	39.0	2
De 45.001 até 50.000	42.0	2
De 50.001 até 60.000	46.0	2

De 60.001 até 70.000	51.0	2
De 70.001 até 80.000	53.0	2
De 80.001 até 90.000	55.0	2 a 3
De 90.001 até 100.000	56.0	2 a 3
De 100.001 até 110.000	58.0	2 a 3
De 110.001 até 120.000	60.0	2 a 3
De 120.001 até 130.000	62.0	2 a 3
De 130.001 até 140.000	64.0	2 a 3
De 140.001 até 150.000	66.0	2 a 3
De 150.001 até 160.000	81.0	2 a 3
De 160.001 até 170.000	83.0	2 a 3
De 170.001 até 180.000	86.0	2 a 3
De 180.001 até 190.000	87.0	2 a 3
De 190.001 até 200.000	89.0	2 a 3

OBS: Os totais de BOLLARD PULL constantes desta tabela são os mínimos considerados necessários para a realização das manobras, com correntes que não prejudiquem as mesmas.

INTENCIONALMENTE BRANCO

ANEXO 5-B

**LISTA DE EMBARCAÇÃO DE ASSOCIADOS DAS MARINAS, CLUBES E ENTIDADES
DESPORTIVAS NÁUTICAS**

Nome da EMB	Número de Inscrição (EMB)	Nome (Proprietário)	CPF/CNPJ (Proprietário)	Número de Contato (Proprietário)	Nº CHA/CIR (Proprietário)

Obs.: Na coluna do Nº de Inscrição da Embarcação (EMB), do Nº da CHA (Carteira de Habilitação de Amadores) /CIR (Caderneta de Inscrição e Registro), caso possua alguma pendência, deve ser preenchido com A/S (A Ser), informando os óbices e as medidas em andamento para regularização destas.

(Nome/Assinatura conforme documento de identidade do Titular da Marina, Clube ou Entidade Desportiva Náutica).