



MARINHA DO BRASIL

NPCP-AP

CAPITANIA DOS PORTOS DO AMAPÁ

OSTENSIVO

**NORMAS E PROCEDIMENTOS DA CAPITANIA DOS
PORTOS DO AMAPÁ
2ª Revisão**

2024

**NORMAS E PROCEDIMENTOS DA
CAPITANIA DOS PORTOS DO AMAPÁ**

MARINHA DO BRASIL
CAPITANIA DOS PORTOS DO AMAPÁ
2024

TIPO: NORMA

FINALIDADE: NORMATIVA

2ª REVISÃO

INTENCIONALMENTE EM BRANCO

NORMAS E PROCEDIMENTOS DA
CAPITANIA DOS PORTOS DO AMAPÁ

FOLHA DE REGISTRO DE MODIFICAÇÕES

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

INTENCIONALMENTE EM BRANCO

ÍNDICE

	PÁGINAS
FOLHA DE ROSTO	I
FOLHA DE REGISTRO DE MODIFICAÇÕES	II
ÍNDICE	III
INTRODUÇÃO	IV
CAPÍTULO 1 - ÁREAS DE JURISDIÇÃO	
1.1 ORGANIZAÇÃO, JURISDIÇÃO E LIMITES	1-1
1.2 CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS DO PORTO E SUA ADMINISTRAÇÃO	1-4
CAPÍTULO 2 - FATOS E ACIDENTES DA NAVEGAÇÃO	
2.1 APLICAÇÃO	2-1
2.2 RETENÇÃO DAS EMBARCAÇÕES ENVOLVIDAS EM ACIDENTE E/OU FATOS DA NAVEGAÇÃO	2-4
2.3 PROCEDIMENTO EM CASO DE OCORRÊNCIA ENVOLVENDO MERCADORIAS PERIGOSAS	2-4
CAPÍTULO 3 - DOTAÇÃO DE MATERIAL DAS EMBARCAÇÕES E DOCUMENTOS OBRIGATÓRIOS	
3.1 EQUIPAMENTOS INDIVIDUAIS DE SALVATAGEM	3-1
3.2 EQUIPAMENTOS DE NAVEGAÇÃO E PUBLICAÇÕES	3-1
3.3 EQUIPAMENTOS DE RÁDIO COMUNICAÇÃO	3-3
3.4 CARTAZES E PLACAS DE INFORMAÇÕES AOS USUÁRIOS	3-4
3.5 OUTROS EQUIPAMENTOS, DISPOSITIVOS, MATERIAIS, PUBLICAÇÕES E UNIFORMES	3-4
3.6 DOCUMENTOS OBRIGATÓRIOS	3-7
CAPÍTULO 4 - PROCEDIMENTOS PARA NAVIOS NO PORTO	
4.1 PROCEDIMENTOS PARA O TRÁFEGO E PERMANÊNCIA NO PORTO	4-1
4.2 SERVIÇO DE REBOCADORES	4-18
4.3 SERVIÇO DE PRATICAGEM	4-21

4.4	SEGURANÇA ORGÂNICA	4-26
4.5	MEIO AMBIENTE	4-27
4.6	FISCALIZAÇÃO POR AUTORIDADES NACIONAIS	4-32
CAPÍTULO 5 - PARÂMETROS OPERACIONAIS DO PORTO E PROCEDIMENTOS ESPECIAIS		
5.1	CALADO MÁXIMO RECOMENDADO (CALADO OPERACIONAL)	5-1
5.2	RESTRIÇÕES DE VELOCIDADE, CRUZAMENTO E ULTRAPASSAGEM	5-3
5.3	RESTRIÇÕES DE HORÁRIO	5-4
5.4	RESTRIÇÕES DE PORTE DAS EMBARCAÇÕES	5-4
5.5	RESTRIÇÕES DE FUNDEIO	5-4
5.6	MONITORAMENTO DAS CONDIÇÕES BATIMÉTRICAS	5-4
5.7	MONITORAMENTO DAS CONDIÇÕES AMBIENTAIS	5-5
5.8	CALADO AÉREO MÁXIMO ADMITIDO	5-5
5.9	OUTRAS RESTRIÇÕES	5-5
5.10	PLATAFORMAS, NAVIOS-SONDA, FPSO, FSU E DEMAIS CONSTRUÇÕES QUE VENHAM A ALTERAR SUAS POSIÇÕES NAS ÁGUAS JURISDICIONAIS BRASILEIRAS	5-5
5.11	RECOMENDAÇÕES PARA FUNDEIO DE PLATAFORMAS EM ÁGUAS ABRIGADAS E SEMI-ABRIGADAS	5-6
5.12	BOIAS DE GRANDE PORTE	5-7
5.13	OPERAÇÕES DE MERGULHO	5-8
5.14	PROCISSÕES MARÍTIMAS/FLUVIAIS E DEMAIS EVENTOS NÁUTICOS NA ÁREA DE JURISDIÇÃO	5-10
5.15	PLANEJAMENTO, EXECUÇÃO, REGISTRO E APERFEIÇOAMENTO	5-15
5.16	CAMPANHAS EDUCATIVAS	5-15
CAPÍTULO 6 - VIAS NAVEGÁVEIS DA JURISDIÇÃO		
6.1.	VIAS NAVEGÁVEIS CARTOGRAFADAS	6-1
6.2.	VIAS NAVEGÁVEIS NÃO CARTOGRAFADAS	6-3
6.3.	REGRAS DE NAVEGAÇÃO INTERIOR	6-3
6.4.	COMBOIOS	6-3

6.5.	DEVER DE INFORMAÇÃO	6-7
6.6.	OBRAS EM VIAS NAVEGÁVEIS	6-7
6.7.	DRAGAGENS	6-10
6.8.	EXTRAÇÃO DE MINERAIS	6-11
6.9.	ATUALIZAÇÃO DE DOCUMENTOS NÁUTICOS	6-12

ANEXOS:

ANEXO A	CROQUI DA ÁREA DE JURISDIÇÃO DA CPAP E DA AGOIAPOQUE	-A-1-
ANEXO B	CARACTERÍSTICAS DO PORTO DE SANTANA (CDSA)	-B-1-
ANEXO C	CARACTERÍSTICAS DO PORTO DE MUNGUBA	-C-1-
ANEXO D	CARACTERÍSTICAS DO RIO XINGU	-D-1-
ANEXO E	INSTRUÇÕES SOBRE A LOCALIZAÇÃO DO MATERIAL DE SALVATAGEM E DEMONSTRAÇÃO DE USO DE COLETES SALVA-VIDAS AOS PASSAGEIROS	-E-1-
ANEXO F	MODELO DE PLACA A SER COLOCADA EM CADA CONVÉS DE EMBARCAÇÕES DE PASSAGEIROS E ÁREA DE PASSAGEIROS EM BALSAS DE TRAVESSIA	-F-1-
ANEXO G	DECÁLOGO DE SEGURANÇA	-G-1-
ANEXO H	SUGESTÃO DE NÚMERO DE REBOCADORES	-H-1-
ANEXO I	MODELO DE CARTÃO DE INFORMAÇÕES AO PRÁTICO (PILOT CARD)	-I-1-

INTRODUÇÃO

1. PROPÓSITO

As Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos do Amapá (NPCP-AP) é um documento normativo destinado ao público interno e externo e visa contribuir, subsidiariamente, para a segurança da navegação, a prevenção da poluição hídrica causada por embarcações e a salvaguarda da vida humana no mar e nas vias navegáveis interiores, na Área de Jurisdição (AJ) da Capitania dos Portos do Amapá (CPAP) e da Agência da Capitania dos Portos no Oiapoque (AgOiapoque) em consonância com o ordenamento legal vigente. O contido nas presentes Normas não exclui o cumprimento das demais prescrições legais, aplicáveis às atividades marítimas, emitidas pelo segmento civil do Poder Marítimo, disponível no sítio: <https://www.marinha.mil.br/dpc/content/normas-e-legislações>.

2. DESCRIÇÃO

Esta publicação divide-se em seis capítulos e nove 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; e o Capítulo 6 apresenta as vias navegáveis da jurisdição. Os anexos complementam os capítulos.

3. PRINCIPAIS MODIFICAÇÕES

Esta publicação é a 2ª revisão das Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos do Amapá (NPCP-AP). Teve todo seu conteúdo reformulado de forma a se adequar as diversas modificações introduzidas pelas NORMAM/DPC, desde a última revisão.

4. CLASSIFICAÇÃO

Esta publicação, de acordo com o estabelecido no Capítulo 1 do EMA-411 – Manual do Sistema de Publicações da Marinha, é classificada como: Publicação da Marinha do Brasil (PMB) não controlada, ostensiva, normativa e norma.

5. SUBSTITUIÇÃO

Esta publicação substitui a 1ª Revisão da NPCP-AP, aprovada em 7 de janeiro de 2022.

CAPÍTULO 1

ÁREAS DE JURISDIÇÃO

ORGANIZAÇÃO, JURISDIÇÃO E LIMITES

1.1. ORGANIZAÇÃO, JURISDIÇÃO E LIMITES

1.1.1. Organização e Jurisdição

A Capitania dos Portos do Amapá (CPAP) está situada na Av. Cláudio Lúcio Monteiro, nº 2.000, bairro Vila Daniel, Santana-AP, CEP 68926-060, telefone (96) 99112-1538, site www.marinha.mil.br/cpap, e e-mail cpap.secom@marinha.mil.br.

A Agência da Capitania dos Portos no Oiapoque (AgOiapoque) está situada na Rua Joaquim Caetano da Silva, nº 950, bairro Centro, Oiapoque-AP, CEP 68980-000, telefone (96) 3521-1321, e e-mail agoiapoque.secom@marinha.mil.br

São águas jurisdicionais diretas da CPAP: Rio Amazonas, da foz até Almeirim; Rio Xingu, no município de Porto de Moz; Rio Jari e Rio Araguari, e seus afluentes, abrangendo as águas jurisdicionais dos municípios a seguir:

Estado do Amapá

Amapá	Macapá	Santana
Cutias do Araguari	Mazagão	Serra do Navio
Ferreira Gomes	Pedra Branca do Amapari	Tartarugalzinho
Itaubal	Porto Grande	Vitória do Jari
Laranjal do Jari	Pracuúba	X-X-X

Estado do Pará

Afuá	Anajás	Gurupá
Almeirim	Chaves	Porto de Moz

A jurisdição da AgOiapoque abrange dois municípios do Estado do Amapá. O croqui da área de jurisdição da AgOiapoque encontra-se no anexo A.

São águas jurisdicionais diretas da AgOiapoque: Rio Oiapoque e o Rio Calçoene, e seus afluentes, abrangendo as águas jurisdicionais dos municípios de Oiapoque e Calçoene.

1.1.2. Atendimento ao Público

A CPAP e a AgOiapoque atendem ao público no horário das 07h30 às 11h30 dos dias úteis, exceto na quarta-feira, quando o atendimento é realizado das 14h00 às 16h30, para a regularização de documentos atinentes a embarcações e aquaviários.

Após o horário acima informado e nos finais de semana e feriados, inclusive no período noturno, há um efetivo de serviço habilitado a receber e transmitir despachos, atender a denúncias e reclamações, acionar meios da própria CPAP e AgOiapoque ou, quando necessário, intermediar o acionamento de meios particulares voltados a satisfazer emergências de socorro a acidentes relacionados à navegação ou que venham a colocar em risco a Segurança do Tráfego Aquaviário, a salvaguarda da vida humana e a prevenção à poluição hídrica.

O horário das 14 h às 17h30 dos dias úteis, exceto na quarta-feira, cujo horário é das 07h30 às 12 h, é reservado para o expediente interno, a fim de que seja dado prosseguimento administrativo às solicitações dos usuários.

a) Serviços Prestados

A CPAP e a AgOiapoque atendem ao público prestando os seguintes serviços: informações, recebimento e entrega de documentos, pedidos de vistorias e despachos, emissão e julgamento de autos de infração e recursos, emissão de guias para recolhimento bancário, curso e emissão de documentos de habilitação de aquaviários e amadores, dentre outros.

A relação completa dos serviços prestados pela CPAP e AgOiapoque, bem como os prazos e a documentação necessária para a solicitação desses serviços poderão ser encontradas na Carta de Serviços ao Usuário da Capitania, disponível no sítio www.marinha.mil.br/cpap.

O serviço/solicitação pode ser requerido diretamente pelo interessado, ou, quando couber, por seus respectivos prepostos legalmente constituídos, na CPAP e AgOiapoque, nos guichês do Grupo de Atendimento ao Público (GAP).

b) Vistoria de Embarcações

As solicitações de vistoria de embarcações deverão ser feitas nos guichês do GAP, tanto na CPAP como na AgOiapoque, no horário de atendimento ao público. Essa solicitação deverá ser realizada com pelo 24 horas de antecedência, sendo que o serviço será realizado todas as terças e quintas-feiras, no período das 14h30 às 16h30, podendo ser solicitada outra data e horário, em razão de qualquer imperativo técnico, devidamente justificado. O transporte das comissões de vistorias deverá ser providenciado pelo solicitante. No caso de serviços prestados fora da região metropolitana de Santana e Oiapoque, serão cobradas as despesas de transporte e estadia, de acordo com as normas em vigor.

c) Despacho de Embarcações

Os despachos de embarcações, na CPAP e na AgOiapoque, serão realizados presencialmente. Deve ser observado o contido no artigo 4.3 desta NPCP.

1.1.3. Denúncias e Sugestões

É mantido em operação, vinte e quatro horas por dia, o serviço de atendimento telefônico destinado a receber consultas sobre a segurança da navegação bem como denúncias sobre violação à Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário e, ainda, sugestões para melhoria da navegação nos municípios pertencentes à área de jurisdição descrita no inciso 1.1.1 destas Normas e Procedimentos.

No caso de denúncias realizadas presencialmente, por escrito, deve ser preenchido o formulário próprio, à disposição na Capitania dos Portos do Amapá.

As denúncias também podem ser realizadas pelo DISQUE SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO, nos telefones (96) 99112-1538 da CPAP, e (96) 3521-1321 da AgOiapoque), ou, em caso de EMERGÊNCIAS MARÍTIMAS E FLUVIAIS, pelo número 185.

O contato poderá ser realizado também por meio da **OUVIDORIA**, no e-mail cpap.ouvidoria@marinha.mil.br e, em caso de **DÚVIDAS**, no e-mail cpap.faleconosco@marinha.mil.br".

1.1.4. Limites para a navegação interior

Fica estabelecido como limite da navegação interior, além dos quais só podem navegar apenas as embarcações classificadas para navegação em mar aberto, isto é, as de

longo curso, cabotagem e apoio marítimo, a foz do rio Amazonas - o segmento de reta que une as posições geográficas dos faróis do Guará (Barra Norte - Amapá-AP) e do Simão Grande (Cabo Maguari - Soure-PA). As áreas de navegação interior são delimitadas em ÁREA 1 e ÁREA 2, conforme abaixo:

a) ÁREA 1

São áreas abrigadas, tais como lagos, lagoas, baías, rios e canais, onde normalmente não sejam verificadas ondas com alturas significativas que não apresentem dificuldades ao tráfego das embarcações.

Na área de jurisdição da CPAP, a ÁREA 1 está delimitada no rio Amazonas, a montante do alinhamento entre a foz do rio Anajás (Anajás-PA) e a foz do rio Maracá (Mazagão-AP).

b) ÁREA 2

São áreas parcialmente abrigadas, onde eventualmente sejam observadas ondas com alturas significativas e/ou combinações adversas de agentes ambientais, tais como vento, correnteza ou maré, que dificultem o tráfego das embarcações.

Na área de jurisdição da CPAP, a ÁREA 2 está delimitada no rio Amazonas, a jusante do alinhamento entre a foz do rio Anajás (Anajás-PA) e a foz do rio Maracá (Mazagão-AP), até o segmento de reta que une as posições geográficas dos faróis do Guará (Barra Norte - Amapá-AP) e do Simão Grande (Cabo Maguari - Soure-PA).

Observação: No anexo A, encontra-se o croqui das áreas de navegação 1 e 2.

1.2. CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS DO PORTO E SUA ADMINISTRAÇÃO

Os Portos da área de jurisdição da CPAP 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 destas Normas e Procedimentos. Portanto, é obrigatório o conhecimento prévio do mencionado Capítulo, bem como o estudo detalhado dos anexos a seguir relacionados. Faz-se, também, necessária a consulta prévia às empresas de praticagem, às administrações portuárias e à CPAP, de modo a verificar as restrições operacionais para a entrada, a

permanência e a saída das embarcações nos diversos portos. Na área de jurisdição da AgOiapoque não existe porto.

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 (DHN); e

A leitura do Capítulo 4 destas Normas e Procedimentos, o qual trata dos procedimentos para navios no porto.

1.2.1. Características Principais

a) Porto de Santana

Observar o contido no anexo B desta NPCP.

b) Porto de Munguba

Observar o contido no anexo C desta NPCP.

1.2.2. Administração

Observar o contido nos anexos B e C desta NPCP.

INTENCIONALMENTE EM BRANCO

CAPÍTULO 2

FATOS E ACIDENTES DA NAVEGAÇÃO

2.1. APLICAÇÃO

a) A ocorrência de acidentes ou fatos da navegação, conforme definidos nas Normas da Autoridade Marítima para Inquéritos Administrativos sobre Acidentes e Fatos da Navegação (NORMAM-302/DPC) e na alínea b) do inciso V do Art. 8º, da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997 – LESTA, que dispõe sobre a Segurança do Tráfego Aquaviário em Águas sob Jurisdição Nacional, deverá ser comunicada tempestivamente à Capitania dos Portos, Delegacia ou Agência da jurisdição onde ocorreu, para abertura do competente Inquérito Administrativo sobre Acidentes e Fatos da Navegação (IAFN). No comunicado deverá conter o nome e o tipo da embarcação; propulsão; atividade para qual é utilizada; porto de inscrição; arqueação bruta ou sua capacidade de transporte de materiais e/ou passageiros; número de inscrição; material do casco, se a embarcação possuía ou não antepara retardadora de alagamento (somente para embarcações com casco de madeira); comprimento da embarcação; proprietário / armador / preposto; se houve vítimas fatais, feridos ou desaparecidos; se houve danos materiais; se houve poluição hídrica; porto de despacho da viagem inicial / escalas / porto de destino; local da ocorrência (nome do Rio, milhagem (ex: Rio Solimões – 20 milhas náuticas a montante de Coari) ou, quando em Mar Aberto, Latitude e Longitude com distância de Terra (ex:S-.....W – 12 milhas da CPAP); data-hora da ocorrência (ex: às 15h30min do dia DD/MM/AAAA). As embarcações envolvidas em acidente ou fato da navegação, cujas avarias comprometam a navegação segura, serão retiradas de tráfego por meio de Portaria e submetidas à vistoria antes de serem liberadas.

b) As embarcações envolvidas em acidentes ou fatos da navegação deverão ser preservadas e disponibilizadas, por seus Comandantes/ Proprietários/ Armadores/Prepostos, ao Encarregado do Inquérito, para serem submetidas às perícias necessárias, elementos essenciais para a instrução de instauração de procedimento administrativo, a saber:

c) Documentação relativa à embarcação (Emitidos pela Capitania / Tribunal Marítimo, pelas Certificadoras/Classificadoras e Órgãos de Licenças para operação, sejam eles Federal, Estadual ou Municipal), além do Despacho junto à Capitania do Portos, contendo Passe de Saída e Lista de Tripulantes, Parte de Entrada, Parte de Saída e Declaração/Manifesto da Carga;

d) Documentação da tripulação e/ou extra rol (não tripulantes): Contrato de Trabalho, cópia da CIR, se disponível; ficha de dados pessoais ou a informação do nome completo, último endereço informado e contatos telefônicos; e

e) Documentação do Registro em Unidade Policial, se houver: Boletim de Ocorrência, contendo o registro e a descrição resumida do acidente ou fato da navegação, de acordo com as orientações para confecção de comunicado; local de ocorrência; estado de conservação da embarcação e depoimentos realizados, bem como, outros documentos existentes ou produzidos a respeito da ocorrência, que possam comprovar a veracidade do ocorrido.

f) Na jurisdição da CPAP e AgOiapoque, a comunicação de acidentes ou fatos da navegação deverá ser feita, a qualquer tempo, pessoalmente em sua sede ou por meio dos telefones abaixo relacionados, ou pelos e-mails cpap.secom@marinha.mil.br e agoiapoque.secom@marinha.mil.br bem como, pela frequência rádio VHF 156.800 (canal 16):

EMERGÊNCIAS MARÍTIMAS E FLUVIAIS	185
Capitania dos Portos do Amapá	(96) 99112-1538
Agência da Capitania dos Portos no Oiapoque	(96) 3521-1321

g) A NORMAM-302/DPC se aplica a:

l) embarcações mercantes e de esporte e recreio de qualquer nacionalidade, em águas jurisdicionais brasileiras;

II) embarcações mercantes e de esporte e recreio brasileiras em alto-mar ou em águas estrangeiras;

III) embarcações estrangeiras em alto-mar, no caso de estarem envolvidas em qualquer acidente, incidente ou fato da navegação, no qual tenha pessoa física brasileira perdido a vida ou sofrido ferimentos graves, ou que tenham provocado danos graves a navios ou a instalações brasileiras ou ao meio marinho, de acordo com normas do Direito Internacional;

IV) aquaviários e amadores brasileiros;

V) aquaviários e amadores estrangeiros, em território ou águas jurisdicionais brasileiras;

VI) proprietários, armadores, operadores, locatários, carregadores, agentes, consignatários de carga, sociedades classificadoras e respectivos prepostos de embarcações brasileiras e estrangeiras;

VII) empreiteiros e proprietários de construções executadas sob, sobre e às margens das águas interiores e do mar territorial brasileiro, sob e sobre a zona econômica exclusiva e a plataforma continental brasileira e que, por erro, ou inadequação de projeto, ou execução, ou pela não observância de especificações técnicas de materiais, métodos e processos adequados, ou ainda, por introduzir modificações estruturais não autorizadas nas obras originais, atentem contra a segurança da navegação;

VIII) toda pessoa jurídica ou física envolvida com construção e reparo naval;

IX) marinas, clubes náuticos, pontões, trapiches e similares;

X) ilhas artificiais, instalações estruturais, bem como embarcações de qualquer nacionalidade empregadas em operações relacionadas com pesquisa científica marinha, prospecção, exploração, exploração, produção, armazenamento e beneficiamento dos recursos naturais, nas águas interiores, no mar territorial, na zona econômica exclusiva e na plataforma continental brasileira, respeitados os acordos bilaterais ou multilaterais firmados pelo País e as normas do Direito Internacional; e

XI) Nos casos de acidentes com mergulhadores, quando no exercício de atividades subaquáticas, será obrigatória a instauração de IAFN/IA, quando houver embarcação envolvida. Caso não haja, o inquérito será de responsabilidade de órgão federal, estadual ou municipal correspondente (Portuária, Superintendências Regionais do Trabalho, Receita Federal, Polícia Federal, entre outros.).

Observação: Nos casos de acidentes com mergulhadores, quando no exercício de atividades subaquáticas, será obrigatória a instauração de IAFN / IA (conforme o caso envolver ou não embarcações).

h) Consideram-se acidentes da navegação:

I) naufrágio, encalhe, colisão, abalroamento, água aberta, explosão, incêndio, varação, arribada e alijamento; e

II) avaria ou defeito no navio, nas suas instalações, que ponha em risco a embarcação, as vidas e fazendas de bordo.

i) Consideram-se fatos da navegação:

I) o mau aparelhamento ou a impropriedade da embarcação para o serviço em que é utilizada e a deficiência da equipagem;

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 a embarcação em perigo;

V) todos os fatos que prejudiquem ou ponham em risco a incolumidade e segurança da embarcação, as vidas e fazendas de bordo; e

VI) o emprego da embarcação, no todo ou em parte, na prática de atos ilícitos, previstos em lei como crime ou contravenção penal, ou lesivo à Fazenda Nacional.

j) Situações não tipificadas como acidente ou fato da navegação

Para apurar eventuais infrações e seus autores materiais, que tenha chegado ao conhecimento do Agente da Autoridade Marítima e não estejam perfeitamente tipificadas como acidente ou fato da navegação, poderá ser instaurado Inquérito Administrativo (IA),

conforme previsto no art. 9º do Anexo do Decreto 2.596/1998 (RLESTA) e nas Normas da Autoridade Marítima para Atividades de Inspeção Naval (NORMAM-301/DPC).

Nos casos de acidentes com mergulhadores, quando no exercício de atividades subaquáticas, será obrigatória a instauração de IAFN / IA (conforme o caso envolver ou não embarcações).

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

A embarcação envolvida em acidente ou fato da navegação será retida, para investigação, apenas por tempo suficiente para 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 pelo Port State Control (PSC) ou para cumprimento de exigências de vistorias.

A CPAP somente emitirá certidão de permanência no porto, ou sobrestadia, a pedido da parte interessada, exclusivamente nos casos de ocorrência de acidente ou fato de navegação, cuja investigação demande tempo além do previsto para estadia normal da embarcação.

2.3. PROCEDIMENTO EM CASO DE OCORRÊNCIA 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 ou sólidos inflamáveis, substâncias comburentes, oxidantes, peróxidos orgânicos, venenosas, infecciosas, radioativas e corrosivas. Devendo ser observado o contido nas Normas da Autoridade Marítima para Embarcações Empregadas na Navegação em Mar Aberto (NORMAM-201/DPC) ou Normas da Autoridade Marítima para Embarcações Empregadas na Navegação Interior (NORMAM-202/DPC) as quais tratam do transporte de cargas perigosas, conforme aplicável.

Os acidentes com embarcações transportando mercadorias perigosas devem ser imediatamente comunicados à Capitania dos Portos do Amapá e às demais autoridades competentes da área onde tenha ocorrido o acidente, utilizando modelo constante das Normas da Autoridade Marítima para Embarcações Empregadas na Navegação em Mar Aberto (NORMAM-201/DPC) ou Normas da Autoridade Marítima para Embarcações Empregadas na Navegação Interior (NORMAM-202/DPC), conforme aplicável.

Qualquer notícia de mercadorias perigosas caídas no mar, à deriva, ou chegadas às praias, deverá ser imediatamente informada à Capitania dos Portos, ao IBAMA, à Diretoria de Portos e Costas, ao Comando do 4º Distrito Naval, bem como aos Órgãos Estadual e Municipal do Meio Ambiente e as Prefeituras Municipais da jurisdição. Maiores procedimentos/esclarecimentos sobre mercadorias perigosas constam do artigo 4.17 destas Normas e Procedimentos.

CAPÍTULO 3

DOTAÇÃO DE MATERIAL DAS EMBARCAÇÕES E DOCUMENTOS OBRIGATÓRIOS

As dotações de equipamentos e materiais para embarcações estão estabelecidas nas Normas da Autoridade Marítima para Embarcações Empregadas na Navegação em Mar Aberto (NORMAM-201/DPC), Normas da Autoridade Marítima para Embarcações Empregadas na Navegação Interior (NORMAM-202/DPC), Normas da Autoridade Marítima para Atividades de Esporte e/ou Recreio (NORMAM-211/DPC), Normas da Autoridade Marítima para Embarcações do tipo Moto Aquática e para Motonautas (NORMAM-212/DPC) e Normas da Autoridade Marítima para Homologação de Material e Certificação de Laboratórios e Sistemas de Embarque (NORMAM-321/DPC). Essas normas estão disponíveis no sítio www.marinha.mil.br/dpc/normas-autoridade-maritima-brasileira. Entretanto, considerando as peculiaridades regionais dos rios da jurisdição da CPAP e AgOiapoque, algumas exigências adicionais poderão ser impostas.

3.1. EQUIPAMENTOS INDIVIDUAIS DE SALVATAGEM

EQUIPAMENTO	EMBARCAÇÃO QUE DOTA	OBS
Colete salva-vidas	- Todas as embarcações.	São obrigados a vestir coletes salva-vidas os tripulantes e passageiros a bordo de: a) - embarcações sem cabine habitável de transporte de passageiros; b) embarcações com borda livre menor que 30 cm; c) moto aquáticas; e d) embarcações que possuem cabine habitável, durante as manobras nas quais seus tripulantes realizam fainas em convés aberto.

a) Procedimentos especiais para embarcações de transporte de passageiros

Todo o Comandante de embarcação de transporte de passageiros deverá providenciar a devida demonstração de uso de coletes salva-vidas e demais equipamentos de salvatagem logo após a saída dos portos, seguindo as instruções constantes do anexo E, bem como procedimentos para abandono da embarcação nas situações emergenciais. Isso poderá ser feito por meio de exibição de filme para os passageiros, que poderá, ainda, conter outras orientações sobre Segurança da Navegação.

3.2. EQUIPAMENTOS DE NAVEGAÇÃO E PUBLICAÇÕES

a) Embarcações de transporte de passageiros e cargas/passageiros:

EQUIPAMENTO/ PUBLICAÇÃO	EMBARCAÇÃO QUE DOTA	OBS
Radar	- Embarcações com AB > 100 que transportam passageiros. - Todas propulsadas com AB > 500. - Rebocadores e empurradores.	
Sistema Automático de Identificação (Transceptor AIS)	- Embarcações com AB > 100 que transportem passageiros, rebocadores e empurradores que trafegam nas áreas abrangidas pelas *ZP-01 e **ZP-03.	
Ecobatímetro	- Todas propulsadas com AB \geq 50 - Todas que transportam mais de 30 passageiros. - Rebocadores e empurradores.	- As embarcações com AB < 50 deverão dotar o prumo de mão graduado em metros, exceto as embarcações que transportam mais de 30 passageiros e empurradores e rebocadores.
Cartas náuticas e croquis da DHN	- Todas com AB > 20. - Todas que transportam mais de 30 passageiros. - Rebocadores e empurradores.	- Exceto para embarcações empregadas em travessias menor que 1 hora.
Mesa de carta com iluminação	- Todas propulsadas com AB > 50. - Rebocadores e empurradores.	- Exceto para embarcações empregadas em travessias menor que 1 hora.

b) Navios Mercantes:

EQUIPAMENTO/ PUBLICAÇÃO	DOTAÇÃO/OPERAÇÃO	OBS
Ecobatímetro	- Pelo menos um operando.	
Radar	- Dois operando (Cap. V, regra 19 SOLAS) (Banda "S" e "X")	- Em caso de avaria em viagem, já dentro da jurisdição, poderá ser empregado um até o porto mais próximo, ao longo da derrota, onde haja condições de se realizar o reparo. - Não será permitido ao navio adentrar o rio Amazonas, a partir do fundeadouro da Fazendinha, sem que os dois radares (Bandas "S" e "X") estejam devidamente operacionais.
Cartas náuticas e croquis da DHN	- Nacionais e relativas às áreas de operação da embarcação.	- O navio só poderá navegar com cartas náuticas atualizadas.
Agulha Giroscópica	- Pelo menos uma operando	- Em caso de avaria durante o dia, poderá ser usada a agulha magnética até a atracação do navio.
Agulha Magnética	- Pelo menos uma com certificado de compensação válido.	- Será usada durante o dia em caso de avaria da agulha giroscópica.
Luzes de navegação	- Todas operando	- Não será permitido ao navio navegar em águas interiores com luz de navegação inoperante.
Ferros	- Dois operando	Em caso de necessidade onde um dos ferros ou aparelho de fundeio esteja inoperante, a Capitania deverá ser consultada pelo Comandante da embarcação, pois as seguintes linhas de ação poderão ser adotadas:

		I) Apoio de um rebocador; II) Plano de singradura elaborado pelo Comandante do navio com o dispositivo de amarração para o rebocador pronto para ser empregado; e III) Auxílio de prático.
--	--	--

* Zona de Praticagem compreendida a partir do paralelo 00° 03'S (Fazendinha-AP) para o interior do rio Amazonas, aí incluídos os acessos pelo canal Sul até a cidade de Itacoatiara-AM, ou o acesso pela região dos estreitos a sudoeste da Ilha de Marajó, a partir da Ilha de Mosqueiro-PA, até a cidade de Itacoatiara-AM.

* * Compreende o acesso pelo canal do Quiriri (ou Marajó), ou pelo canal do Espadarte, no rio Pará, a partir dos pontos de espera de prático situados à jusante da extremidade externa do banco Xingu e Cabeço do Norte e do situado à jusante do Baixo Espadarte, até o porto de Belém, fundeadouro do Capim e o porto de Vila do Conde.

3.3. EQUIPAMENTOS DE RADIO COMUNICAÇÃO

a) Embarcações de transporte de passageiros e/ou cargas

EQUIPAMENTO	EMBARCAÇÃO QUE DOTA
Rádio VHF	- Todas que transportam passageiros, exceto as miúdas; - Todas as demais embarcações com propulsão e AB maior ou igual a 20; e - Qualquer barco, de qualquer porte, que vá efetuar uma operação de eclusagem.
Rádio HF	- Todas com AB > 20 que operem em mar aberto.

b) Navios Mercantes:

EQUIPAMENTO	EMBARCAÇÃO QUE DOTA
Rádio VHF	- Pelo menos um operando
Rádio HF	- Pelo menos um operando

c) A solicitação de identificação, nas águas interiores, por navios da Marinha do Brasil ou embarcações da Inspeção Naval, bem como das demais embarcações de fiscalização dos órgãos públicos competentes, 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 156,800 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 regula a lei nº 9537/1997 (LESTA).

3.4. CARTAZES E PLACAS DE INFORMAÇÕES AOS USUÁRIOS

As embarcações que transportam passageiros e/ou veículos deverão ter, em locais visíveis ao público, placas, conforme discriminadas no anexo E destas Normas e Procedimentos, indicando:

- a) Limites máximos de carga e de passageiros por convés.
- b) Local de guarda dos coletes salva-vidas.
- c) Número do telefone da empresa e da Capitania dos Portos, Delegacia ou Agência em cuja jurisdição a embarcação estiver operando.
- d) Para embarcações de travessia de veículos, informação de obrigatoriedade de todos os veículos estarem com o freio de estacionamento (freio de mão) acionado, motor desligado, marcha engrenada e luzes apagadas, além de informação da **proibição da permanência de pessoas no interior dos veículos**, enquanto a embarcação estiver em movimento.
- e) Nas embarcações de passageiros deverão ser confeccionados, ainda, para colocação em local visível, cartazes em idioma inglês, contendo as mesmas informações acima citadas. Deverão existir setas indicando as saídas de emergência, também pintadas nos idiomas português e inglês.

3.5. OUTROS EQUIPAMENTOS, DISPOSITIVOS, MATERIAIS, PUBLICAÇÕES E UNIFORMES

- a) Comboio, Unidade Integrada, Ferry-Boat e Balsa Autopropulsada:

Para o propósito destas Normas e Procedimentos, exceto onde o texto o indique de modo diferente, e em acréscimo ao disposto na Regra 3 do RIPEAM 72:

I) O termo “unidade integrada” caracteriza um grupo de embarcações que navegam rigidamente integradas, formando uma só embarcação; e

II) O termo “comboio” caracteriza um grupo de embarcações que navegam de forma integrada mas não de forma rígida.

b) Luzes e instalações elétricas

Além de cumprir o preconizado nas NORMAM-201, NORMAM-202 e NORMAM-321/DPC, deverão ser observadas as seguintes orientações:

I) Os empurradores, rebocadores, bem como, as balsas e alvarengas deverão ser dotadas de luzes de navegação, homologadas pela DPC, cujas luminárias devem ser estanques e alimentadas por cabo elétrico com duplo isolamento.

II) As ligações devem ser feitas por meio de caixas apropriadas, à prova de salpico, devendo haver tomadas para a ligação empurrador-balsa.

III) A fiação deve correr por dentro de eletrodutos externos nas balsas que transportam produtos inflamáveis líquidos e por eletrodutos internos nas demais. Nas balsas construídas com bordas falsas, estes eletrodutos poderão ser instalados pelo lado externo das mesmas.

IV) O empurrador deverá prover energia para a(s) balsa (s). Quando um comboio for composto de várias balsas no sentido longitudinal, as luzes de navegação deverão ser instaladas na balsa mais de vante.

c) Amarração balsa-empurrador

Deverá ser feita com cabo de aço com bitola mínima de ½ polegada, tracionado por talha de 2 toneladas de tração, no mínimo. Amarrações com cabo de nylon não estão autorizadas.

d) Acessórios para arrumação da carga

As balsas que transportam veículos deverão possuir mecanismo para impedir o transbordo acidental, com 40 cm de altura, no mínimo, de proa a popa, e serem equipadas com olhais soldados, peias de cabo de aço de ½ polegada ou mais, com mão costurada ou abotoada (mínimo de 3 grampos), dispendo 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.

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.

e) Combate a incêndio

Os empurradores, quando operando em comboio, devem possuir material de combate a incêndio condizente com o tipo de carga transportada, devendo, obrigatoriamente, serem dotados de bombas e mangueiras de incêndio e seus acessórios, de forma a possibilitar o combate a incêndio na parte mais a vante do comboio, de acordo com o previsto na NORMAM-202/DPC.

f) Dispositivos especiais para embarcações de travessia

A balsa ou ferry-boat empregado em travessia:

I) Possuirá obrigatoriamente, em todas as partes expostas dos conveses principais e de superestruturas, mecanismo para impedir o transbordo acidental, com 40cm de altura, no mínimo, além de balaustradas, que poderão ser removíveis, com altura igual ou superior a 60cm, bem como, calços de base triangulares para trens de rodas de veículos transportados.

II) Deverá possuir, ainda, um sistema de som, que possa ser ouvido em todos os compartimentos da embarcação, de forma a permitir que sejam transmitidas as informações de caráter geral aos passageiros.

III) Deverá possuir, também, pelo menos uma boia salva-vidas em cada bordo, na área de passageiros. Os coletes salva-vidas deverão estar estivados em local perfeitamente identificado e de fácil acesso aos tripulantes e passageiros

g) Embarcações em geral

Em complemento à dotação de segurança prevista nas NORMAM-201/DPC, NORMAM-202/DPC, NORMAM-211/DPC, e NORMAM-321/DPC, as embarcações abaixo classificadas para navegação interior que transitem na área sob responsabilidade da CPAP, deverão possuir os itens relacionados a seguir:

EQUIPAMENTO	EMBARCAÇÃO QUE DOTA	OBS
Aparelho flutuante	- Todas que transportam mais de 30 passageiros.	- Para 100% dos passageiros e tripulantes, livre para flutuar em caso de naufrágio.
Bote de abandono motorizado	- Para as empregadas no transporte de combustíveis. - Postos flutuantes de abastecimento de combustíveis, quando fundeados.	- Para a 100% dos tripulantes e prontos para ser empregado.
Rampa com balaústre	- Todas com AB > 50. - Todas as que transportam passageiros.	- As rampas deverão ser confeccionadas de acordo com o modelo da NORMAM-202/DPC em seu anexo <u>3-M</u> , item 12.
Proteção das tubulações de descarga dos motores, eixos propulsores e partes móveis do motor.	- Todas.	- Esses acessórios deverão ser protegidos, a fim de evitar acidentes durante sua operação, principalmente, queimaduras e escalpeloamento.
Sirene	- Embarcações que pertençam a órgãos municipais, estaduais ou federais	

h) Marcação do número de inscrição no costado

Todas as embarcações classificadas para atividade ou serviço de passageiro, pesca, esporte e recreio, empurrador/rebocador e apoio portuário, devem ter o número de inscri-

ção marcado no costado da embarcação, na altura da meia-nau, de modo visível e durável, com algarismo no tamanho 15 x 7,5cm, de ambos os bordos e na cor contrastante a do costado, além das marcações já previstas nas NORMAM-201/DPC, NORMAM-202/DPC e NORMAM-321/DPC.

i) Uso de uniforme

Os tripulantes de embarcações de passageiros e cargas deverão estar uniformizados, conforme especificado nas Normas da Autoridade Marítima para Uniformes da Marinha Mercante (NORMAM-111/DPC), e usando crachá de identificação onde conste nome e função. Os Tripulantes das embarcações com Arqueação Bruta (AB) menor que 20, estão dispensados do uso de uniforme previsto na NORMAM-111/DPC, sendo o mínimo exigido o uso de camiseta meia manga com nome e categoria do aquaviário (ou crachá de identificação), bermuda ou calça jeans e sapato/tênis.

j) Requisitos adicionais para Embarcações Propulsadas e Comboios

Em complemento ao requerido nos itens anteriores, as Embarcações Propulsadas e Comboios deverão possuir os itens adicionais de segurança tais como os especificados a seguir, com o objetivo de atender o serviço nas quais são utilizadas ou sua operação:

I) Mesa de cartas com iluminação;

II) Régua paralela, compasso de ponta seca, lápis e borracha;

III) Cartas náuticas ou croquis da área em que irá operar a embarcação;

IV) Aviso aos navegantes (Alterações);

V) Tabela informando comprimento, boca, pontal, calados máximo e mínimo, deslocamentos leve e carregado e alturas acima da linha d' água do tijupá, comando e convés principal, com a respectiva distância de visibilidade nesses locais; e

VI) Relógio instalado no passadiço ou compartimento do comando.

3.6. DOCUMENTOS OBRIGATÓRIOS

Os Comandantes de todas as embarcações, navegando na área de jurisdição da CPAP, deverão portar a bordo toda a documentação original prevista nas Normas da Autoridade Marítima para Obras e Atividades Afins em Águas Sob Jurisdição Brasileira (NORMAM-303/DPC), Normas da Autoridade Marítima para Embarcações Empregadas na Navegação em Mar Aberto (NORMAM-201/DPC), Normas da Autoridade Marítima para Embarcações Empregadas na Navegação Interior (NORMAM-202/DPC) e Normas da Autoridade Marítima para Homologação de Material e Certificação de Laboratórios e Sistemas de Embarque (NORMAM-321/DPC).

a) Cartão de Tripulação de Segurança (CTS)

Deverá ser cumprido conforme previsto nas NORMAM-201 e NORMAM-202/DPC.

b) Navegação Interior - (Embarcações de Passageiros/Carga)

SEÇÃO DE CONVÉS						
FUNÇÃO	+ 3.000 AB	ATÉ 3.000 AB	ATÉ 750 AB	ATÉ 300 AB	ATÉ 50 AB	ATÉ 10 AB
COMANDO	CFL	PLF	MFL	CMF	MFC (6)	MAF (6)
IMEDIATO	PLF	MFL/CMF (4) (5)	CMF (4)	-	-	-
SUBALTERNO DE QUARTO	CMF	CMF/MFC (5)	MFC	MFC	MFC/ MAF (7)	MAF (1)
SERVIÇOS GERAIS	MAF (1)	MAF (4)	MAF (4)	MAF	MAF (1)	-
SERVIÇO CÂMARA	CZA (2)	CZA (2)	CZA (2)	CZA (2)	CZA (2)	-
	TAA (2) (8)	TAA (2) (8)	TAA (2) (8)	TAA (2) (8)	-	-
SEÇÃO SAÚDE	ASA (3)	ASA (3)	ASA (3)	ASA (3)	-	-

SEÇÃO DE MÁQUINAS				
FUNÇÃO	ATÉ 3.000 KW	ATÉ 750 KW	ATÉ 500 KW	ATÉ 170 KW
CHEMAQ	CTF	CTF	MFM	MMA
SUBCHEMAQ	-	-	-	-
SERV. DE QUARTO	MFM (4)	MFM (4)	MMA (1)	MMA (1)
SERV. GERAIS	MMA (1)	-	-	-

Observações:

(1) dispensado para singradura inferior a 12 horas (de acordo com a NORMAM-202/DPC);

(2) dispensado para singradura inferior a 12 horas e que trafeguem em área onde seja possível o apoio de rancho (de acordo com a NORMAM-202/DPC);

(3) obrigatório para embarcações com singradura superior a 12 horas e que transportem mais de 100 passageiros (de acordo com a NORMAM-202/DPC);

(4) dispensado para navegação de travessia e de porto (apoio portuário);

(5) para embarcações até 1.600 AB;

(6) para embarcações de passageiros somente após 1 ano de embarque;

(7) MFC para embarcação com propulsão com potência acima de 500 KW, que realize singradura superior a 12 horas e transporte mais de 60 passageiros;

(8) não havendo disponibilidade de TAA na jurisdição pode ser substituído por MAF;

(9) considerar a singradura como sendo o total de horas navegadas entre o porto de origem e porto de destino final sem escalas;

(10) nos cartões de lotação das embarcações que transportam passageiros, devem constar a quantidade máxima de passageiros permitida, trecho a navegar e a duração da viagem (da origem ao destino); e

(11) nos CTS dos rebocadores/empurradores deverá constar no verso o seguinte quadro:

NAVEGAÇÃO INTERIOR (COMBOIO)		
AB (COMBOIO)	COMANDANTE	IMEDIATO
ATÉ 300	CMF	-
ACIMA DE 301 A 750	MFL	CMF
ACIMA DE 751 A 3.000	PFL	MFL
ACIMA DE 3.000	CFL	PFL

c) Navegação Interior - (Embarcações de Pesca)

SEÇÃO DE CONVÉS				
FUNÇÃO	ATÉ 750 AB	ATÉ 300 AB	ATÉ 50 AB	ATÉ 10 AB
COMANDO	PPI	CPI	PEP	POP
SERVIÇO DE GERAIS	PEP	PEP	POP	-
SERVIÇOS QUARTO	POP	POP	POP	-

FUNÇÃO	ATÉ 3.000 KW	ATÉ 750 KW	ATÉ 300 KW	ATÉ 170 KW
CHEMAQ	CTF	CMP	MOP (NÍVEL 2)	MOP (NÍVEL 1)

d) Navegação de Cabotagem - (Embarcações de Pesca)

SEÇÃO DE CONVÉS				
FUNÇÃO	ATÉ 3.000 AB			
COMANDO	PAP			
SERVIÇO DE GERAIS	PEP			
SERVIÇOS QUARTO	POP			
SEÇÃO DE MÁQUINAS				
FUNÇÃO	ATÉ 3.000 KW	ATÉ 500 KW	ATÉ 250 KW	ATÉ 170 KW
CHEMAQ	CDM	MNM	CMP	MOP

e) Equivalências de Categorias

As diversas categorias profissionais possuem equivalências no que se referem a estarem aptas ao comando e a chefia de máquinas de embarcações na navegação interior, conforme anexo 2-A das Normas da Autoridade Marítima para Aquaviários (NORMAM-101/DPC), quanto ao comando e a chefia de máquinas:

Seção de convés - Comandante

ARQUEAÇÃO BRUTA	CATEGORIA
+ de 3000 AB	CLC; 1ON; 2ON; CFL
ATÉ 3000 AB	MCB; PLF
ATÉ 750 AB	CTR; MFL; PPI (4)
ATÉ 300 AB	MNC; CMF; CPI (5)
ATÉ 50 AB	MOC (1); MFC (1); PEP (6)

ATÉ 10 AB	MAC (2); MAF (2); POP (7)
-----------	---------------------------

Observações:

(1) - comandante de embarcações até 50 AB que transportem passageiros somente após 1(um) ano de embarque na Navegação Interior.

(2) - comandante de embarcações até 10 AB que transportem passageiros somente após 1(um) ano de embarque na Navegação Interior.

(3) - comandante de embarcações até 20 AB que transportem passageiros somente após 2(dois) anos de embarque na Navegação Interior.

(4) - comandante de embarcação de pesca na Navegação Interior.

(5) - comandante de embarcação de pesca na Navegação Interior.

(6) - comandante de embarcação de pesca na Navegação Interior

(7) - comandante de embarcação de pesca na Navegação Interior, podendo comandar embarcações de pesca de até 20 AB, desde que tenha 2 (dois) anos de embarque em embarcações de pesca na Navegação Interior.

f) Seção de máquinas - chefe de máquinas

POTENCIA MOTOR	CATEGORIA
+ de 3000 KW	OSM; 1OM; 2OM; SUF
ATÉ 3000 KW	2OM (1); CDM; CTF
ATÉ 750 KW	MNM; CTF; CMP (2)
ATÉ 500 KW	MOM; MFM
ATÉ 150 KW	MAM; MMA; MOP (2)

Observações:

(1) - sem ascensão de carreira

(2) - chefe de máquinas de embarcações de pesca na Navegação Interior.

g) Apoio Portuário

Os proprietários ou representantes legais dos rebocadores classificados para a navegação de apoio portuário, que necessitem realizar viagem em mar aberto para atuar em

outro porto, em distância até 20 milhas da costa, deverão solicitar à Capitania dos Portos o estabelecimento de tripulação alternativa de segurança, adequada para a navegação, porto ou local para onde pretende eventualmente se deslocar.

Segue abaixo a tabela da Seção de Convés:

SEÇÃO DE CONVÉS						
FUNÇÃO	ATÉ 10 AB	ATÉ 50 AB	ATÉ 100 AB	ATÉ 300 AB	ATÉ 500 AB	ATÉ 750 AB
COMANDO	MAC (1)	MOC	MNC	MNC	CTR	CTR
SERVIÇOS QUARTO	---	---	---	---	(2)	(2)
FAINAS DE CONVÉS	---	1 MAC	2 MAC (4)	2 MOC (4)	2 MOC	2 MOC
RADIOCOMUNICAÇÕES	---	---	---	---	(3)	(3)

Observações:

(1) autorizado a navegar nos limites de visibilidade da costa brasileira, 20 milhas náuticas;

(2) este serviço deverá ser realizado pelo Comandante e os aquaviários da Seção de Convés;

(3) nas embarcações dotadas de radiotelefone padrão, pelo menos um tripulante de Seção de Convés deverá possuir Certificado de Operador de Radiotelefone Restrito. Este tripulante está dispensado nas embarcações dotadas apenas de transceptor VHF;

(4) retirar um MAC/MOC, conforme o caso, se a embarcação apresentar os seguintes requisitos:

- propulsão azimutal;
- guincho na proa com controle de acionamento no passadiço; e
- dotada de cabo de reboque com as seguintes características:

- fluutuabilidade positiva;
- fabricado em polipropileno ou outro material que não absorva água ou fabricado em polietileno de alto peso molecular do tipo High-Modulus Polyethylene (HMPE); e
- capaz de ser manuseado por apenas um tripulante do convés.

Segue abaixo as tabelas da Seção de Máquinas:

SEÇÃO DE MÁQUINAS						
GRAU DE AUTOMAÇÃO						
A	Praça de Máquinas permanentemente guarnecida e controle da propulsão centralizado no Centro de Controle de Máquinas da embarcação.					
B	Praça de Máquinas periodicamente desguarnecida para todas as condições de navegação. Ex: 8/24H.					
C	Praça de Máquinas periodicamente desguarnecida para todas as condições de navegação. Ex: 16/24H.					
D	Praça de Máquinas desguarnecida permanentemente em mar aberto.					
E	Praça de Máquinas desguarnecida permanentemente para todas as condições de navegação.					
F	Praça de Máquinas permanentemente desguarnecida e sistema integrado de controle da propulsão e auxiliares pelo passadiço.					
SEÇÃO DE MÁQUINAS						
POTÊNCIA PROPULSORA ACIMA DE 6000KW						
GRAU DE AUTOMAÇÃO	2°OM (Regra III/1)	CDM (Regra III/4)	MNM	MOM	MAM	TOTAL
A	1	---	1	---	---	2
B	1	---	---	---	---	1
C	1	---	---	---	---	1
D	1	---	---	---	---	1
E	1	---	---	---	---	1
F	1	---	---	---	---	1

SEÇÃO DE MÁQUINAS							
POTÊNCIA PROPULSORA MAIOR QUE 1500 KW E MENOR OU IGUAL A 6000 KW							
GRAU DE AUTOMAÇÃO	1°OM	2°OM	CDM (Regra III/4)	MNM	MOM	MAM	TOTAL
A	---	---	1	---	---	1	2
B	---	---	1	---	---	---	1
C	---	---	1	---	---	---	1
D	---	---	1	---	---	---	1
E	---	---	1	---	---	---	1
F	---	---	1	---	---	---	1

SEÇÃO DE MÁQUINAS				
POTÊNCIA PROPULSORA MENOR OU IGUAL A 1500 KW				
POTÊNCIA	ATÉ 150 KW	ATÉ 500 KW	ATÉ 750 KW	ATÉ 1500 KW
TRIPULAÇÃO	1 MAM	1 MOM (Regra III/4)	1 MNM (Regra III/4)	1 CDM (Regra III/5)

h) Cartas Náuticas

Em decorrência dos constantes encalhes na barra norte e interior da região amazônica, em função dos navios estarem com suas cartas náuticas desatualizadas, colocando em contínuo risco a segurança da navegação e o meio ambiente, a CPAP fará o controle das cartas náuticas dos navios que demandarem os portos localizados no interior do Rio Amazonas, mediante a verificação da atualização dessas cartas náuticas por ocasião da Inspeção Naval realizada na área de fundeio nº 3 (fundeadoiro de Fazendinha/AP). As seguintes cartas náuticas devem compor a andaina dos navios que demandarem os portos localizados no interior da região amazônica: 202, 203, 204, 206, 221, 242, 243, 244, 4022, 4023, 4024, 4025, 4026, 4027, 4028, 4029, 4030, 4031, 4032, 4101A, 4101B, 4102A, 4103A, 4203, 4211, 4212, 4213, 4214, 4215, 4216, 4217 e 4218.

A dispensa da dotação de cartas náuticas em papel é permitida quando a

embarcação dispuser de um Sistema de Apresentação de Cartas Eletrônicas e de Informações (ECDIS), utilizando cartas eletrônicas oficiais (ENC), bem como um segundo ECDIS com backup do principal, instalado segundo preconizado pela Organização Marítima Internacional (IMO). Cartas náuticas em formato RASTER não serão aceitas para o atendimento deste requisito, conforme estabelece as Normas da Autoridade Marítima para a Navegação e Cartas Náuticas (NORMAM-511/DHN).

Os comandantes dos navios são responsáveis pela manutenção das cartas náuticas atualizadas. Responderão solidariamente as Empresas de Navegação proprietárias quando os navios forem de bandeira nacional.

Os práticos, ao embarcarem nos navios, deverão verificar se as cartas náuticas empregadas pelo navio até o ponto de embarque de práctico e as utilizadas para a demanda deste ponto ao porto estão atualizadas. Caso constatem existência de cartas náuticas desatualizadas, estes deverão comunicar a irregularidade imediatamente à CPAP, que providenciará a ida a bordo dos inspetores navais do Grupo de Vistorias e Inspeções da CPAP (GVI-CPAP). Responderá solidariamente à infração o práctico que não participar a irregularidade constatada à CPAP.

INTENCIONALMENTE EM BRANCO

CAPÍTULO 4

PROCEDIMENTOS PARA NAVIOS NO PORTO

PROCEDIMENTO PARA O TRÁFEGO E PERMANÊNCIA NO PORTO

4.1. DECLARAÇÃO GERAL DE ENTRADA/AVISO DE ENTRADA/DECLARAÇÃO GERAL DE SAÍDA/AVISO DE SAÍDA

4.1.1. Etapas do Processo de Despacho de Embarcações

O processo de despacho de embarcações é composto das seguintes etapas, ordenadas desde a entrada até a saída da embarcação de um porto ou terminal aquaviário:

a) Previsão de chegada da embarcação: quando a embarcação for oriunda de porto estrangeiro, o representante da embarcação deverá comunicar a previsão de chegada no porto ou terminal aquaviário nacional, ao OD da jurisdição, por meio da Notificação de Previsão de Chegada, conforme anexo 1-A das Normas da Autoridade Marítima para Tráfego e Permanência De Embarcações em Águas Jurisdicionais Brasileiras (NORMAM-204/DPC), no prazo de quarenta e oito horas antes da chegada. Caso haja alteração do porto informado anteriormente, o representante da embarcação deverá encaminhar ao OD da nova jurisdição uma nova Notificação de Previsão de Chegada.

b) Entrada da embarcação: comunicação ao OD da jurisdição da chegada da embarcação no porto ou terminal aquaviário pelo seu representante, no prazo máximo de quatro horas após a atracação ou fundeio, por meio da Declaração Geral de Entrada, conforme anexo 1-B, ou Aviso de Entrada, de acordo com os anexos 1-H ou 1-N da NORMAM-204/DPC, conforme o caso.

c) Movimentação de embarcação entre portos, terminais ou fundeadouros na mesma área portuária: comunicação ao OD da jurisdição da movimentação da embarcação dentro

de uma mesma área portuária pelo seu representante, por meio do Registro de Movimentação da Embarcação, conforme anexo 1-J da NORMAM-204/DPC, num prazo máximo de quatro horas após o término da movimentação. Este processo só é aplicável às embarcações que, ao escalarem portos nacionais, necessitem realizar movimentação entre portos, berços, terminais, atracadouros e fundeadouros durante a estadia em uma mesma área portuária.

d) Pedido de Despacho: processo pelo qual o representante da embarcação solicita, ao OD da jurisdição, autorização para saída da embarcação do porto ou do terminal aquaviário.

e) Saída da embarcação: comunicação ao OD da jurisdição da saída da embarcação do porto ou terminal aquaviário pelo seu representante, no prazo máximo de quatro horas após a saída, por meio da Declaração Geral de Saída, conforme anexo 1-E da NORMAM-204/DPC, ou Aviso de Saída, conforme anexos 1-I ou 1-O da NORMAM-204/DPC, conforme o caso. Este processo é antecedido pela emissão do Passe de Saída pelo OD da jurisdição, que é o documento que autoriza a saída de uma embarcação do porto, conforme competência legal da Autoridade Marítima.

4.1.2. Canal de acesso e sistema de balizamento

Observar o Roteiro Costa Norte e Lista de Faróis, emitidos pela DHN.

4.1.3. Entrada, despacho e saída de embarcações

As embarcações que demandarem o porto de Santana, o porto de Munguba e demais portos localizados nos municípios da jurisdição da CPAP, deverão cumprir os procedimentos abaixo estabelecidos em complemento às Normas da Autoridade Marítima para Tráfego e Permanência de Embarcações em Águas Jurisdicionais Brasileiras (NORMAM-204/DPC), referente aos procedimentos de entrada, despacho e saída.

a) Entrada da embarcação

I) Parte de Entrada

Deverá ser cumprido conforme preconizado na NORMAM-204/DPC.

II) Entrada de Embarcação Estrangeira de Esporte e/ou Recreio

Para a entrada de embarcações estrangeiras de esporte e recreio será observado o contido na NORMAM-211/DPC, não havendo normas complementares desta Capitania.

b) Saída da embarcação

O Pedido de Despacho e Parte/Aviso de Saída de embarcações serão realizados conforme o previsto na NORMAM-204/DPC, ressalvadas as determinações abaixo especificadas:

l) Pedido de Despacho

As seguintes embarcações são obrigadas a efetuar despacho:

- de bandeira estrangeira;
- de bandeira brasileira com Arqueação Bruta (AB) igual ou superior a vinte; e
- PREPS.

As embarcações com AB menor que vinte empregadas na navegação de apoio portuário e/ou na navegação interior poderão ser obrigadas pelos OD a realizarem despacho, em função das peculiaridades locais.

Além dos documentos previstos na NORMAM-204/DPC, por ocasião do Pedido de Despacho e Parte/Aviso de Saída de embarcações é obrigatória a apresentação dos seguintes documentos ou seus substitutos previstos nas NORMAM:

- Provisão de Registro de Propriedade Marítima (PRPM) ou Título de Inscrição de Embarcações (TIE) conforme a Arqueação Bruta da embarcação;
- Certificado de Segurança da Navegação (CSN); e
- Cartão de Tripulação de Segurança (CTS) quando aplicável à embarcação.

No que tange aos comboios (Empurrador e Balsa), fica facultado ao proprietário/armador ou seu preposto alterar as balsas do comboio despachado inicialmente, desde que apresentem antes da saída a Declaração Geral devidamente atualizada, e que a tonelagem do conjunto alterado esteja condizente com a categoria dos tripulantes armados no Empurrador, neste caso sendo emitido um novo Passe de Saída.

No período de validade dos despachos o proprietário/armador ou seu preposto deve encaminhar, obrigatoriamente, diretamente ou via e-mail às Capitania/Delegacia/Agência, Aviso de Entrada ou Aviso de Saída das suas respectivas embarcações quando atracando/desatrancando nos portos/terminais onde possuem Órgãos de Despachos (OD). São documentos obrigatórios da comunicação mencionada:

- Aviso de Entrada/Saída conforme o caso;
- Lista de tripulantes e Lista de Passageiros conforme o caso; e
- Passe de Saída com a validade do Despacho.

As alterações nas tripulações das embarcações devem ser informadas pelo proprietário/armador/preposto ao Órgão de Despacho (OD). Para tal, deverão ser apresentados a nova Lista de tripulantes, o Pedido de Despacho e os documentos comprobatórios que se fizerem necessários a fim de regularizar a nova situação com relação ao Despacho. As alterações nas tripulações das embarcações deverão constar no Rol de Equipagem (para uma única embarcação) ou no Rol Portuário (para todas as embarcações de uma empresa).

II) Validade do Despacho

A tramitação de informações sobre despacho de embarcações, entre o representante legal da embarcação e o OD deverá ocorrer na seguinte ordem:

- via Porto Sem Papel (PSP), quando de uso obrigatório, à medida que forem sendo implantados;
- via SISDESP-WEB, quando o PSP não for aplicável;
- via e-mail cpap.cntm@marinha.mil.br, a qualquer tempo, e para todas as embarcações, exceto as que transportam passageiros, com validade até o próximo porto;
- diretamente na CPAP, quando não houver disponibilidade das opções acima, nos horários de 08:00h às 11h30h e de 14h00 às 16h30, dos dias úteis, de segunda a sexta-feira:

1) receberão validade de até noventa dias para embarcações de transporte de passageiros, empregadas na navegação interior, desde que, no período considerado, não esteja vencendo qualquer certificado ou documento temporário da embarcação;

2) receberão validade de até sessenta dias para embarcações de transporte de carga, empregadas na navegação interior, desde que, no período considerado, não esteja vencendo qualquer certificado ou documento temporário da embarcação; e

3) receberão validade de até noventa dias para as embarcações de pesca, as empregadas na navegação de apoio marítimo, embarcações realizando “viagem de rota fixa”, somente quando esta for empregada na navegação de cabotagem e as despachadas para navegação cujo porto de origem e destino seja a CPAP.

4) diretamente na CPAP, aos sábados, domingos e feriados, e nos horários de 11h30 às 14h00 e de 16h30 às 08h00, do dia seguinte, nos dias úteis, de segunda a sexta-feira, quando receberá validade até o próximo porto.

5) receberão validade de até noventa dias as embarcações de cabotagem, a critério da CPAP.

6) As embarcações de longo curso sempre terão a validade dos seus despachos tão somente até o próximo porto.

III) Dispensa de Despacho

Os navios fundeados nas proximidades do porto, que não estejam realizando navegação de cabotagem e não tenham sido visitados pelas autoridades do porto, poderão suspender ferros para outro destino, sem despacho, devendo seu Agente comunicar tal evento à Capitania dos Portos para que sejam cumpridos os procedimentos previstos para a Parte de Saída. Esses navios não podem movimentar tripulantes, receber visitas de qualquer natureza, ocorrências que os sujeitariam ao despacho.

Quando a embarcação estiver se movimentando entre portos da mesma área portuária, não será necessário despacho, devendo ser apresentada a parte de saída e a parte de entrada.

d) Despacho para o próximo porto

Os procedimentos previstos neste item aplicam-se às embarcações mercantes empregadas nas navegações de cabotagem ou longo curso.

I) Previsão de chegada da embarcação

Somente quando a embarcação for oriunda de porto estrangeiro, o representante da embarcação deverá comunicar a previsão de chegada no porto ou terminal aquaviário nacional, ao OD da jurisdição, por meio da Notificação de Previsão de Chegada, conforme anexo 1-A da NORMAM-204/DPC, no prazo de quarenta e oito horas antes da chegada. O representante da embarcação deverá preencher, nos campos apropriados do anexo 1-A, as informações sobre transporte de cargas perigosas das classes 1 e 7 do Código IMDG, observando o prazo de envio, ao OD da jurisdição, de quarenta e oito horas antes da chegada.

Caso haja alteração do porto informado anteriormente, o representante da embarcação deverá encaminhar ao OD da nova jurisdição uma nova Notificação de Previsão de Chegada.

II) Entrada da embarcação

O representante legal da embarcação deverá encaminhar a Declaração Geral de Entrada, conforme anexo 1-B da NORMAM-204/DPC ao OD da jurisdição, comunicando a chegada da embarcação no porto ou terminal aquaviário, no prazo máximo de quatro horas após a atracação ou fundeio da embarcação, juntamente com os documentos listados a seguir:

- certificado Internacional de Proteção de Navios (ISPS Code), quando aplicável, conforme previsto na NORMAM-201/DPC;

- relatório de Inspeção do Port State Control (PSC) ou Flag State Control (FSC) – FORM “A”; e

- declaração da Vistoria de Condição, para os navios graneleiros ou navios de transporte combinado (Ore-Oil ou Ore-Bulk-Oil), com idade igual ou superior a 18 anos, que efetuarão carregamento de granéis sólidos de peso específico igual ou maior a 1,78 tonelada

por metro cúbico, de acordo com o previsto nas NORMAM-201/DPC e NORMAM-203/DPC, conforme o caso. Quando o representante da embarcação estiver utilizando os sistemas PSP ou SISDESP-WEB, os documentos listados acima, em função da sua validade, deverão ser anexados na aba eletrônica “Cadastro da Embarcação”, visando não inseri-los nesses sistemas a cada estadia, devendo ser atualizados somente quando o mesmo estiver vencido ou quando houver alteração de dados.

A embarcação que estiver transportando cargas perigosas embaladas deverá possuir cópias dos Manifestos de Mercadorias Perigosas para verificação do PSC/FSC, sendo uma cópia a bordo e outra cópia com o representante da embarcação do porto da estadia, conforme o modelo previsto na NORMAM-201/DPC.

III) Movimentação de embarcação entre portos, terminais ou fundeadouros na mesma área portuária:

Sempre que houver movimentação da embarcação entre portos, berços, terminais, atracadouros e fundeadouros, etc, na mesma área portuária, o representante legal da embarcação deverá encaminhar, ao OD da jurisdição, o Registro de Movimentação de Embarcação, conforme anexo 1-J da NORMAM-204/DPC, num prazo máximo de quatro horas após o término da movimentação.

IV) Pedido de Despacho para o Próximo Porto

O representante da embarcação deverá encaminhar o Pedido de Despacho para o Próximo Porto, conforme anexo 1-C, ao OD da jurisdição, no período compreendido entre a chegada e a saída da embarcação, juntamente com o CTS. Quando o representante da embarcação estiver utilizando os sistemas PSP ou SISDESP-WEB, o CTS deverá ser anexado na aba eletrônica “Cadastro da Embarcação”, visando não inseri-lo nesses.

Declaração Geral de Saída:

A Declaração Geral de Saída deve ser encaminhada ao OD pelo representante da embarcação, utilizando o modelo constante do anexo 1-E da NORMAM-204/DPC, num prazo máximo de quatro horas após a partida da embarcação.

As alterações de tripulantes e passageiros ocorridas após a emissão do Passe de Saída para o sistemas a cada estadia, devendo ser atualizado somente quando houver alteração de dados.

O representante da embarcação deverá preencher, nos campos apropriados do Pedido de Despacho, as informações sobre transporte de cargas perigosas das classes 1 e 7 do Código IMDG.

V) Saída da embarcação

- Passe de Saída para o Próximo Porto

Após análise pelo OD da jurisdição da documentação encaminhada no pedido de despacho, será emitido, caso não haja pendências impeditivas, o Passe de Saída para o Próximo Porto, conforme anexo 1-D da NORMAM-204/DPC. O Passe de Saída tem validade de até setenta e duas horas contados a partir da data-hora da partida prevista no Pedido de Despacho, concedido a critério do OD da jurisdição.

- Revalidação do Passe de Saída

Não se concretizando a saída da embarcação, no prazo estabelecido para suspender constante no Passe de Saída para o Próximo Porto, o representante legal da embarcação deverá encaminhar ao OD um novo Pedido de Despacho para o Próximo Porto anexo 1-C da NORMAM-204/DPC. No campo específico "Motivo da Revalidação do Pedido de Despacho", de caráter obrigatório, deverá ser informado o motivo do não cumprimento do prazo.

VI) Declaração Geral de Saída

A Declaração Geral de Saída deve ser encaminhada ao OD pelo representante da embarcação, utilizando o modelo constante do anexo 1-E da NORMAM-204/DPC, num prazo máximo de quatro horas após a partida da embarcação.

As alterações de tripulantes e passageiros ocorridas após a emissão do Passe de Saída para o Próximo Porto, conforme anexo 1-D da NORMAM-204/DPC, deverão ser informadas pelo representante da embarcação ao OD, quando do envio da Declaração Geral de Saída, observando o cumprimento do estabelecido no CTS.

O representante da embarcação deverá preencher, nos campos apropriados do anexo 1-E da NORMAM-204/DPC, as informações sobre transporte de cargas perigosas das classes 1 e 7 do Código IMDG.

VII) Alteração de Destino

Quando uma embarcação for despachada num OD e, já no decurso da viagem, ocorrer alteração no destino, tal fato deverá ser comunicado pelo representante legal da embarcação, da seguinte forma:

- alteração para outro porto nacional: comunicar ao OD da jurisdição onde a embarcação chegará; e

- alteração para porto estrangeiro: o representante do porto de origem de comunicar ao OD da jurisdição do porto de saída.

Esta comunicação do interessado ao OD é realizada por meio do Registro de Alteração de Destino, conforme anexo 1-K da NORMAM-204/DPC.

O Comandante da embarcação deverá emitir mensagem ao CISMAR, conforme previsto no SISTRAM, de acordo com o estabelecido em capítulo específico desta norma.

e) Despacho por período para embarcações empregadas na navegação de apoio marítimo ou realizando viagem de rota fixa

Os procedimentos previstos neste item aplicam-se às embarcações empregadas na navegação de apoio marítimo ou que realizem “viagem de rota fixa”, conforme previsto na alínea b do item 1.4 da NORMAM-204/DPC, em função das peculiaridades da operação dessas embarcações.

I) Entrada da Embarcação

O representante legal da embarcação deverá encaminhar o Aviso de Entrada, conforme anexo 1-H da NORMAM-204/DPC ao OD da jurisdição, comunicando a chegada da embarcação no porto ou terminal aquaviário, no prazo máximo de quatro horas após a atracação ou fundeio da embarcação, juntamente com os documentos listados a seguir:

- certificado Internacional de Proteção de Navios (ISPS Code), quando aplicável, conforme previsto na NORMAM-201/DPC; e

- Relatório de Inspeção do Port State Control (PSC) ou Flag State Control (FSC), FORM "A".

Quando o representante da embarcação estiver utilizando os sistemas PSP ou SISDESP-WEB, os documentos listados acima, em função da sua validade, deverão ser anexados na aba eletrônica "Cadastro da Embarcação", visando não inseri-los nesses sistemas a cada estadia, devendo ser atualizados somente quando o mesmo estiver vencido ou quando houver alteração de dados.

O Aviso de Entrada deverá ser encaminhado ao OD da jurisdição, toda vez que a embarcação entrar em um porto ou terminal aquaviário nacional, independentemente da validade do Passe de Saída por Período.

A embarcação que estiver transportando carga perigosa embalada deverá manter a bordo um Plano de Estivagem de Carga Perigosa ou Manifesto de Carga, devidamente atualizado, conforme previsto na NORMAM-201/DPC.

II) Movimentação de embarcação entre portos, terminais ou fundeadouros na mesma área portuária:

Sempre que houver movimentação da embarcação entre berços, terminais, atracadouros e fundeadouros, etc, na mesma área portuária, o representante legal da embarcação deverá encaminhar, ao OD da jurisdição, o Registro de Movimentação de Embarcação conforme anexo 1-J num prazo máximo de quatro horas após o término da movimentação.

III) Pedido de Despacho por Período

O representante legal da embarcação deverá encaminhar o Pedido de Despacho por Período, conforme anexo 1-F da NORMAM-204/DPC, ao OD da jurisdição, somente quando não possuir um Passe de Saída por Período válido, no período compreendido entre a chegada e a saída da embarcação, juntamente com o CTS. Quando o representante da embarcação estiver utilizando os sistemas PSP ou SISDESP-WEB, o CTS deveá ser anexado na aba ele-

trônica “Cadastro da Embarcação”, visando ao não inseri-lo nesses sistemas a cada estaia, devendo ser atualizado somente quando houver alteração de dados.

As alterações de tripulantes e passageiros ocorridas entre o encaminhamento do Pedido de Despacho por Período, conforme anexo 1-F da NORMAM-204/DPC, e a emissão do Passe de Saída por Período, conforme anexo 1-G da NORMAM-204/DPC, deverão ser informadas pelo representante da embarcação ao OD, quando do envio do Aviso de Saída, observando o cumprimento do estabelecido no CTS.

IV) Saída da embarcação

Passe de Saída por Período.

Após análise pelo OD de toda a documentação encaminhada no pedido de despacho, será emitido, caso não haja pendências, impeditivas, o Passe de Saída por Período conforme anexo 1-G, com validade de até noventa dias, a critério do OD, que liberará a embarcação.

Durante a validade do Passe de Saída por Período concedido pelo OD, a embarcação empregada na navegação de apoio marítimo está autorizada a trafegar em qualquer porto ou terminal aquaviário nacional, desde que na sua chegada e saída, sejam encaminhados ao OD da jurisdição onde a embarcação estiver, os respectivos Avisos de Entrada e de Saída, conforme anexo 1-H e 1-I.

O Passe de Saída por Período ficará automaticamente cancelado se forem observadas pendências:

- impeditivas decorrentes de Inspeção Naval, do tipo Port State Control (PSC) ou Flag State Control (FSC) a serem sanadas antes de suspender, durante o período de validade do Passe de Saída por Período; e

- restritivas, com prazo para cumprimento, se tais pendências não forem sanadas dentro do prazo estabelecido.

Aviso de Saída.

O representante legal da embarcação deverá encaminhar o Aviso de Saída (anexo 1-I) 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 devendo-se observar a validade do Passe de Saída por Período emitido anteriormente.

f) Despacho por período para embarcações de pesca

Os procedimentos previstos neste item aplicam-se às embarcações de pesca enquadradas na alínea b do item 1.04 da NORMAM-204/DPC, em função das peculiaridades da operação dessas embarcações.

I) Entrada da Embarcação

O representante da embarcação deverá encaminhar o Aviso de Entrada, conforme anexo 1-H da NORMAM-204/DPC, ao OD da jurisdição, comunicando a chegada da embarcação no porto ou terminal aquaviário, no prazo máximo de quatro horas após a atracação ou fundeio da embarcação.

O Aviso de Entrada, conforme anexo 1-H da NORMAM-204/DPC, deverá ser encaminhado ao OD da jurisdição toda vez que uma embarcação de pesca entrar em um porto ou terminal aquaviário nacional, independentemente da validade do Passe de Saída por Período.

II) Pedido de Despacho por Período

O representante da embarcação somente deverá encaminhar o Pedido de Despacho por Período, conforme anexo 1-E da NORMAM-204/DPC, ao OD da jurisdição quando não possuir um Passe de Saída por Período válido no período compreendido entre a chegada e a saída da embarcação do porto ou terminal aquaviário, juntamente com os documentos listados a seguir:

- Cartão de Tripulação de Segurança (CTS);
- Certificado de Segurança da Navegação (CSN), quando aplicável;

- Seguro de responsabilidade de danos pessoais causados pela embarcação ou por sua carga – DPEM quitado (cópia simples); e
- licença de estação de navio, emitida pela Anatel.

Quando o representante da embarcação estiver utilizando o SISDESP-WEB, os documentos listados acima, em função da sua validade, deverão ser anexados na aba eletrônica “Cadastro da Embarcação”, visando não inseri-los nesse sistema a cada estadia, devendo ser atualizados somente quando o mesmo estiver vencido ou quando houver alteração de dados.

As alterações de tripulantes e passageiros ocorridas entre o encaminhamento do Pedido de Despacho por Período, conforme anexo 1-F da NORMAM-204/DPC, e a emissão do Passe de Saída por Período, conforme anexo 1-G da NORMAM-204/DPC, deverão ser informadas pelo representante da embarcação ao OD, quando do envio do Aviso de Saída, observando o cumprimento do estabelecido no CTS.

As embarcações PREPS quando efetuarem a comunicação de desativação temporária do equipamento de rastreamento somente serão despachadas após a reativação do equipamento.

Essas embarcações deverão cumprir integralmente o contido na Instrução Normativa Interministerial nº 2, de 4 de setembro de 2006 (Marinha do Brasil, Ministério da Pesca e Agricultura e Ministério do Meio Ambiente).

III) Saída da embarcação

Passe de Saída por Período.

Após análise pelo OD da jurisdição de toda a documentação encaminhada no pedido de despacho, será emitido, caso não haja pendências impeditivas, o Passe de Saída por Período, conforme anexo 1-G da NORMAM-204/DPC, com validade de até noventa dias, a critério do OD. Durante a validade do Passe de Saída por Período concedido pelo OD, a embarcação de pesca está autorizada a trafegar em qualquer porto ou terminal aquaviário nacional, desde que, na chegada e saída destes, sejam encaminhadas ao OD da respectiva juris-

dição onde a embarcação estiver, os respectivos Avisos de Entrada e Saída, conforme anexos 1-H e 1-I da NORMAM-204/DPC.

O OD deverá reduzir a validade do despacho por período para as embarcações pesqueiras que tenham infringido a proibição de pescar, navegar ou se aproximar a menos de quinhentos metros das plataformas de petróleo, incluindo o seu dispositivo de embarcações.

O Passe de Saída por Período ficará automaticamente cancelado se forem observadas pendências:

- impeditivas decorrentes de Inspeção Naval, a serem sanadas antes de suspender, durante o período de validade do Passe de Saída por Período; e
- restritivas, com prazo para cumprimento, se tais pendências não forem sanadas dentro do prazo estabelecido.

Aviso de Saída.

O representante da embarcação deverá encaminhar o Aviso de Saída, conforme anexo 1-I da NORMAM-204/DPC, 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, devendo-se observar a validade do Passe de Saída por Período emitido anteriormente, e se o equipamento PREPS está ativo.

g) Despacho por período para embarcações empregadas na navegação interior

Os procedimentos previstos neste item aplicam-se às embarcações empregadas na navegação interior, conforme previsto na alínea b do item 1.4 da NORMAM-204/DPC, em função das peculiaridades da operação dessas embarcações.

l) Entrada da Embarcação

O representante da embarcação deverá encaminhar o Aviso de Entrada - Navegação interior, conforme anexo 1-N da NORMAM-204/DPC, ao OD da jurisdição, comunicando

a chegada da embarcação no porto ou terminal aquaviário, no prazo máximo de quatro horas a após atracação ou fundeio da embarcação.

Independentemente do prazo de encaminhamento do Aviso de Entrada ao OD da jurisdição, o Comandante da embarcação deverá, a qualquer momento, apresentar as informações atualizadas das Listas de Tripulantes, de Passageiros e de PNT constantes do Aviso de Entrada, por ocasião da Inspeção Naval.

O Aviso de Entrada deverá ser encaminhado ao OD da jurisdição toda vez que a embarcação entrar em um porto ou terminal aquaviário nacional, independentemente da validade do Passe de Saída por Período.

No caso de comboios, deverão constar no Aviso de Entrada informações de todas as embarcações integrantes.

As embarcações que transportem mercadorias perigosas deverão cumprir o estabelecido nas Normas da Autoridade Marítima para Embarcações Empregadas na Navegação Interior - NORMAM-202/DPC, devendo ser assinalado o campo pertinente no formulário Aviso de Entrada, conforme anexo 1-N da NORMAM-204/DPC.

II) Pedido de Despacho por Período

O representante da embarcação deverá encaminhar o Pedido de Despacho por Período:

Navegação Interior, conforme anexo 1-M da NORMAM-204/DPC, ao OD da jurisdição, somente quando não possuir um Passe de Saída por Período válido, no período compreendido entre a chegada e a saída da embarcação, juntamente com os documentos listados a seguir:

- Cartão de Tripulação de Segurança (CTS);
- Certificado de Segurança da Navegação (CSN);
- Seguro de responsabilidade de danos pessoais causados pela embarcação ou por sua carga - DPEM quitado (cópia simples); e

- Provisão de Registro da Propriedade Marítima (PRPM) ou o Documento Provisório de Propriedade (DPP), ou o Título de Inscrição de Embarcação (TIE), conforme a arqueação bruta da embarcação.

Para despachos de embarcações operando em comboio, no campo específico do Pedido de Despacho por Período deverá constar os dados de todas as embarcações integrantes do comboio.

Quando do embarque de profissionais de segurança privada, considerados como PNT, deverão constar as informações desses profissionais no anexo 1-M da NORMAM-204/DPC.

Quando o representante da embarcação estiver utilizando o SISDESP-WEB, os documentos listados acima, em função da sua validade, deverão ser anexados na aba eletrônica “Cadastro da Embarcação”, visando não inseri-los nesse sistema a cada estadia, devendo ser atualizados somente quando o mesmo estiver vencido ou quando houver alteração de dados.

III) Saída da embarcação

Passe de Saída por Período

Após análise pelo OD de toda a documentação encaminhada no pedido de despacho, será emitido, caso não haja pendências impeditivas, o Passe de Saída por Período, conforme anexo 1-G da NORMAM-204/DPC, com validade de até noventa dias, a critério do OD. Durante a validade do Passe de Saída por Período concedido pelo OD, a embarcação está autorizada a trafegar em qualquer porto ou terminal aquaviário dentro dos limites da navegação interior, desde que, na chegada e saída destes, sejam encaminhados aos OD da jurisdição onde a embarcação estiver, os respectivos Avisos de Entrada e de Saída - Navegação Interior, conforme anexos 1-N e 1-O da NORMAM-204/DPC.

O Comandante da embarcação deverá cumprir a quantidade de tripulantes e passageiros constantes no CTS e no Título de Inscrição da Embarcação (TIE).

O Passe de Saída por Período ficará automaticamente cancelado se forem observadas pendências:

- impeditivas decorrentes de Inspeção Naval, a serem sanadas antes de suspender, durante o período de validade do Passe de Saída por Período; e
- restritivas, com prazo para cumprimento, se tais pendências não forem sanadas dentro do prazo estabelecido.

Aviso de Saída.

O representante da embarcação deverá encaminhar o Aviso de Saída – Navegação Interior, conforme anexo 1-O da NORMAM-204/DPC, 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 de um porto ou terminal aquaviário nacional, devendo-se observar a validade do Passe de Saída por Período emitido anteriormente.

Independentemente do prazo de encaminhamento do Aviso de Saída ao OD da jurisdição, o Comandante da embarcação deverá, a qualquer momento, apresentar as informações atualizadas das Listas de Tripulantes, de Passageiros e de PNT constantes do Aviso de Saída, por ocasião da Inspeção Naval.

As alterações de tripulantes, de passageiros e de PNT ocorridas após a emissão do Passe de Saída por Período, conforme anexo 1-G, deverão constar no Aviso de Saída – Navegação Interior, conforme anexo 1-O da NORMAM-204/DPC. No caso da embarcação escalar portos ou terminais aquaviários intermediários no decorrer da singradura, localizados fora da sede do OD da jurisdição, o Comandante da embarcação deverá manter as Listas de Tripulantes, de Passageiros e de PNT devidamente atualizadas em todos as escalas, e apresentá-las quando solicitado pela Inspeção Naval.

No caso de embarcações operando em comboio, deverá constar no Aviso de Saídas informações de todas as embarcações integrantes do mesmo.

h) Despacho de embarcações que realizam navegação de travessia ou turismo náutico na mesma área portuária

O despacho de embarcações que realizam navegação de travessia ou turismo náutico na mesma área portuária estarão a critério de cada OD, em função das peculiaridades locais, e constarão das respectivas NPCP/NPCF.

I) Impedimento de entrada, permanência e saída do porto

Qualquer embarcação poderá ser impedida de entrar, permanecer ou sair de um porto ou terminal aquaviário nacional nas seguintes situações:

- por decisão do OD da jurisdição, em conformidade com a legislação pertinente à Autoridade Marítima Brasileira, em vigor; e

- por Ordem Judicial, ficando o despacho condicionado à expressa liberação judicial.

Quando houver impedimento de despacho, o Passe de Saída não será emitido, ficando a embarcação impedida de sair do porto.

i) Informações complementares sobre entrada, despacho e saída de embarcações

I) Parte de Saída

Em complemento as informações previstas no Parte de Saída, para as embarcações onde o Serviço de Praticagem seja obrigatório, deverá constar no campo "observação" o nome do Prático que atendeu o navio.

II) Saída de Embarcação Estrangeira de Esporte e Recreio

Para a saída de embarcações estrangeiras de esporte e recreio será observado o contido na NORMAM-211/DPC, não havendo normas complementares desta Capitania.

III) Porto Sem Papel (PSP)

Projeto gerenciado pela Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP/PR), que tem por objetivo promover a desburocratização dos procedimentos de estadia dos

navios nos portos brasileiros, de forma a otimizar os processos de importação e exportação, a partir de um portal de informações portuárias, integrando num único banco de dados as informações de interesse dos agentes de navegação e dos diversos órgãos públicos que operacionalizam e gerenciam as estadias de embarcações nos portos brasileiros.

A tramitação de documentos pelo sistema PORTO SEM PAPEL obedecerá ao contido na NORMAM-204/DPC.

4.1.4. Ferros e amarração

Os navios mercantes somente poderão trafegar, nas águas interiores da área de jurisdição da CPAP, com dois ferros operando normalmente.

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

4.1.5. Transporte de material e pessoal

Somente as embarcações de pequeno porte, autorizadas pela Capitania dos Portos, estão autorizadas a trafegar entre navios e pontos de terra, para transporte de pessoal e material. O embarque e o desembarque em terra somente poderão ser efetuados em um dos pontos fiscais, em obediência à regulamentação da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA), Receita Federal e Polícia Federal.

a) Arrumação da carga

Para uma melhor estivagem da carga, os seguintes procedimentos devem ser observados:

b) Acessos

I) A disposição da carga sobre o convés deve permitir o acesso da tripulação à proa, popa e ao comando da embarcação.

II) A carga sobre o convés deve permitir o acesso da tripulação:

- aos equipamentos de combate a incêndio; e
- aos equipamentos de salvatagem.

III) A carga sobre o convés não poderá obstruir os seguintes itens:

- equipamentos dos sistemas de amarração, fundeio e reboque.

IV) Quando o acesso aos locais mencionados anteriormente se efetuar por cima da carga no convés ou através das bordas da embarcação, deverão ser instaladas balaustradas, passarelas ou bordas-falsas cuja altura mínima não poderá ser inferior a 1 metro, a fim de permitir a circulação da tripulação com segurança.

c) Marcação

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.

d) Amarração

I) 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.

II) As características dos cabos, tensores, correntes, macaco esticadores e demais acessórios de amarração da carga sobre o convés devem ser tais que assegurem a imobilidade da carga e suportem seu peso em caso de deslocamentos. As amarrações feitas com cabos de capacidade reduzida em locais não apropriados são terminantemente proibidas.

e) Proibições

I) Transportar passageiros fora dos locais adequados e aprovados para esse fim, tais como área de máquinas e cargas, bem como o seu embarque fora dos locais específicos para esse fim;

II) Transportar passageiros e carga no mesmo convés, a não ser que esteja demonstrado claramente nos planos de arranjo geral e segurança da embarcação, ser

possível o transporte de passageiro e carga no mesmo convés, conforme preconizado na NORMAM-202/DPC, tal possibilidade deve constar no Certificado de Segurança da Navegação;

III) Transportar, nas embarcações de passageiros, carga nos conveses acima do convés principal. O comandante da embarcação será o responsável perante a Autoridade Marítima pelo cumprimento dos requisitos relativos ao transporte de carga no convés, devendo para isso assinar o Termo de Responsabilidade para o transporte de Carga no Convés, conforme previsto na NORMAM-202/DPC.

IV) Abastecer a embarcação com passageiros a bordo;

V) Fazer transbordo de passageiros, tripulantes ou cargas, com as embarcações navegando ou fundeadas, sem a autorização da CFS;

VI) Transportar veículos de quatro rodas, nas embarcações de passageiros autorizadas a transportar carga no convés, a não ser que contenha nos planos de arranjo geral e segurança da embarcação, previsão para esse tipo de transporte. Somente as embarcações que possuem rampas apropriadas na embarcação e os equipamentos/assessórios, previstos nestas Normas e Procedimentos, poderão transportar os veículos de quatro rodas no convés.

VII) Manter tráfego de embarcações miúdas entre os navios de longo curso, cabotagem e/ou estrangeiras, e pontos de terra não alfandegados, bem como manter tal tráfego antes das visitas obrigatórias;

VIII) Lançar lixo, detritos, fazer esgoto de porão ou de tanques que contenham poluentes, bem como permitir situações que favoreçam sua queda acidental nas águas;

IX) Manter embarcações a contrabordo sem a devida iluminação; e

X) Arriar embarcações de salvatagem para finalidade diferente da prevista, sem a autorização da Capitania dos Portos.

4.1.6. 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. A movimentação de navios de ou para área de fundeio, quando impossibilitados de manobrem com seus próprios recursos, deverá ser executada utilizando dispositivo especial de rebocadores, adequado à situação de rebocado sem propulsão.

4.2. SERVIÇO DE REBOCADORES

4.2.1. Condições de uso de rebocadores (uso obrigatório e facultativo)

O emprego de rebocadores, para atracação e desatracação e/ou demanda de canal de acesso aos portos, na jurisdição da CPAP não é obrigatório, à exceção dos casos específicos previstos no anexo B (porto de Santana) desta NPCP. O estabelecimento do dispositivo e a quantidade de rebocadores para as manobras de atracação e desatracação é responsabilidade exclusiva do Comandante do navio assessorado pelo Prático.

Todas as embarcações classificadas quanto ao serviço e/ou atividade como rebocadores, com potência instalada superior a 300HP, deverão possuir o CERTIFICADO DE TRAÇÃO ESTÁTICA LONGITUDINAL, homologado pela DPC, de acordo com instruções específicas. Os rebocadores serão reconhecidos pelos valores nominais constantes desse Certificado.

Os rebocadores com potência instalada igual ou inferior a 300HP não terão necessidade de possuir o CERTIFICADO DE TRAÇÃO ESTÁTICA LONGITUDINAL. Eles serão reconhecidos pelo "BOLLARD PULL" estimado, isto é, utilizando a regra prática de correspondência de uma tonelada métrica de força de tração para cada 100HP de potência do motor;

Para efeito de segurança da navegação, os rebocadores citados no subitem anterior somente poderão ser empregados em operação de reboque de embarcações de longo curso, cabotagem e apoio marítimo, caso possuam o referido Certificado de Tração Estática, homologado pela DPC; e

As manobras em águas interiores com plataformas são consideradas especiais e deverão ser planejadas com antecedência entre os armadores e/ou agentes marítimos e seus

prestadores de serviços. Como medida preventiva de segurança, a CPAP poderá avaliar a necessidade de um rebocador de alto-mar acompanhar todas as manobras realizadas pelos demais rebocadores.

4.2.2 Situações de maior risco

Para situações em que vislumbra-se maior risco às manobras, deverá ser feito um planejamento prévio com as entidades envolvidas, Armador ou seu representante, Autoridade Portuária, Praticagem e CPAP, visando o correto delineamento das ações para reduzir tais riscos.

4.2.3 Recomendações sobre o tipo e método de emprego de rebocadores

a) Todas as manobras nos portos da jurisdição da CPAP, quando obrigatoriamente executadas com auxílio de rebocadores, obedecerão às correspondências entre a TPB da embarcação, valor mínimo de “BOLLARD PULL”, e número recomendado de rebocadores a serem utilizados;

b) Caberá ao Armador, seu preposto ou Agente Marítimo requisitar os rebocadores necessários às manobras a serem efetuadas. Por ocasião da manobra, o Comandante da embarcação decidirá o dispositivo para o reboque, isto é, o número de rebocadores e seus posicionamentos para formarem o necessário binário de forças, sendo recomendável ouvir a sugestão do práctico se o serviço de praticagem estiver sendo usado;

c) ressalvados os casos de força maior previstos nestas normas e os abatimentos dos valores de “BOLLARD PULL” previstos no parágrafo seguinte, não poderá o Comandante da embarcação quando empregar rebocador, utilizar parâmetros inferiores, pelo contrário, deverá considerar a necessidade de rebocadores adicionais, em face das condições do momento, que apresentem situações anormais de vento e correnteza.

d) As embarcações que possuírem dispositivo de “BOW TRUSTER” e/ou “STERN TRUSTER” em perfeitas condições de funcionamento poderão reduzir os valores requeridos de “BOLLARD PULL”, em função do dobro dos valores nominais das potências dos seus dis-

positivos orgânicos, seguindo-se a regra prática de correspondência. (Subtrai-se do “BOLLARD PULL” requerido o dobro da potência do “TRUSTER” dividido por 100);

e) Os cabos de reboque e outros materiais a serem utilizados nas manobras com os rebocadores deverão ser adequados aos requisitos de segurança para a manobra. O seu fornecimento deverá ser resultado de acordo entre o contratante, armador ou agente, e o contratado, empresa de rebocadores; e

f) Ao Comandante do navio caberá a decisão final quanto à utilização dos materiais adequados à manobra e dispositivos.

4.2.4. Situações de força maior

a) em caso de força maior, o Capitão dos Portos poderá autorizar manobras fora das regras estabelecidas por estas Normas e Procedimentos, por meio de requerimento do Armador ou responsável pela embarcação, com a concordância do Comandante. A autorização que será concedida, tendo sempre em vista as condições mínimas de segurança da navegação, não eximirá seu requerente, Armador e/ou Agente Marítimo, e seu executante, o Comandante, de suas responsabilidades legais;

b) quando, em caso de força maior, for solicitado pelo armador ou responsável pela embarcação e pela Administração Portuária a manobra de navio fora dos procedimentos usuais, ou para atracação ou desatracação de navio em berço não plenamente adequado ao seu porte, o Capitão dos Portos, ao decidir pela autorização, avaliará a necessidade de que sejam tomadas medidas de segurança complementares, inclusive o emprego de maior número de rebocadores, para auxílio da manobra, devendo, neste caso, o Comandante da embarcação e a Autoridade Portuária apresentarem um plano ou croqui para execução da manobra e assinarem um Termo de Responsabilidade específico para cada caso; e

c) entende-se como força maior, neste caso, as situações em que não haja disponibilidade de rebocadores, ou a quantidade ou “BOLLARD PULL” existentes sejam inferiores ao desejável, por motivos que não se possam evitar ou impedir.

4.2.5. Disposições complementares

a) Nenhum Comandante autorizará uma manobra com o navio, sob seu comando e responsabilidade, se não estiver convicto de que estão resguardadas as condições satisfatórias de segurança da navegação;

b) Recomenda-se que o Comandante troque informações prévias com a praticagem (se estiver sendo usada) e/ou com os mestres dos rebocadores sobre a manobra a ser feita, a bacia de evolução e as características do próprio navio;

c) A Força de Tração Estática Longitudinal (BOLLARD PULL) dos rebocadores será medida e atestada conforme instruções específicas baixadas pela DPC;

d) É proibida a passagem do cabo de reboque arriando-o pela proa para ser apanhado com croque pela guarnição do rebocador. A passagem do cabo deverá ser feita por meio de retinida, lançada a partir do castelo de proa em direção ao convés do rebocador, de modo a se evitar a excessiva aproximação rebocador/navio, reduzindo os efeitos da interação hidrodinâmica entre as embarcações;

e) É de uso obrigatório, para a segurança das manobras de atracação em todos os portos/terminais, a existência de lanchas ágeis de apoio, confiáveis em potência e manobrabilidade, para conduzirem rapidamente os cabos de amarração dos navios para os dolphins, evitando que a demora na passagem das espias possa atrapalhar ou até abortar a manobra;

e

f) Em todas as manobras de atracação e desatracação em portos / terminais, é obrigatório o uso de comunicações em VHF, entre o navio, o cais e as lanchas de apoio, caso existam, para alar as espias.

4.3. SERVIÇO DE PRATICAGEM

4.3.1. Propósito

Estabelecer os procedimentos complementares às Normas da Autoridade Marítima para o Serviço de Praticagem (NORMAM-311/DPC) e dar conhecimento das características da Zona de Praticagem (ZP) de Fazendinha-AP X Itacoatiara-AM (ZP-01).

4.3.2. Faina de Praticagem

Consiste no conjunto de atividades profissionais de assessoria ao Comandante, requeridos por força de peculiaridades locais, que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação e é constituído do Prático, da Lancha de Prático e da Atalaia (Estação de Praticagem).

Essa assessoria ocorre durante a execução da faina de praticagem que envolve a realização de manobras de praticagem e/ou navegação de praticagem assim definidas:

a) manobras de praticagem: são as manobras de atracar/detracar, fundear/suspender, amarrar/largar a boia, entrar/sair de dique/carreira e alar ao cais, quando executadas com assessoria do Prático; e

b) navegação de praticagem: é a navegação realizada no interior de uma ZP com assessoria de um ou mais Práticos.

4.3.3. Características, organização do serviço das ZP da área de jurisdição e número de práticos necessários para execução das fainas de praticagem

a) Controle

O controle da ZP-01 é exercido pela Capitania dos Portos da Amazônia Oriental (CPAOR) sediada em Belém-PA, porém existem trechos em águas jurisdicionais da CPAP. Os demais assuntos atinentes a essa Praticagem, não discriminados nestas Normas e Procedimentos, serão tratados na NPCP daquela Capitania dos Portos.

b) Limites

Esta Zona de Praticagem de Fazendinha-AP a Itacoatiara-AM (ZP-01) está compreendida a partir do paralelo 00°03'S (Fazendinha-AP) para o interior do rio Amazonas, aí incluídos os acessos pelo Canal Sul até a cidade de Itacoatiara-AM. Os serviços neste trecho da ZP são obrigatórios.

No trecho compreendido entre o acesso pela Barra Norte, a partir da boia nº 02 do Canal Grande do Curuá até o paralelo 00°03'S, os serviços de praticagem estão disponíveis ao navegante, em caráter facultativo.

As hidrovias principais de praticagem dessa ZP são:

Entre o porto de Macapá-AP e a cidade de Itacoatiara-AM (ZP-01); e

O Canal Norte do Rio Amazonas (do mar para o interior), o Canal Sul, bem como os rios Jarí e Xingu, Tapajós e Trombetas são hidrovias extensivas desta ZP.

c) Pontos de espera de Práticos:

Na área de fundeio nº 3, conforme aplicável, cujas coordenadas estão definidas no anexo B.

4.3.4. Escala de Rodízio Única (ERU) para práticos

A Escala de Rodízio Única de Serviço de Prático segue as determinações constantes na NORMAM-311/DPC e inclui todos os Práticos habilitados e aptos em atividade, e que serão divididos em:

I) Práticos em Período de Escala; e

II) Práticos em Período de Indisponibilidade.

A distribuição dos Práticos, consolidada somente na Escala de Rodízio Única de Serviço de Prático, deverá proporcionar o revezamento dos Práticos, em Períodos de Serviço preestabelecidos, de modo a manter o atendimento das embarcações de forma contínua, ou seja, cada faina de praticagem será realizada por Prático(s) perfeitamente identificado(s) nessa Escala.

O Prático só poderá permanecer em Período de Serviço por, no máximo, seis horas consecutivas. Além desse limite, é obrigatória a presença de, no mínimo, dois práticos habilitados por singradura, a fim de permitir o rodízio dos mesmos.

4.3.5. Obrigações do Comandante

a) A presença do Prático a bordo não desobriga o Comandante e sua tripulação dos seus deveres e obrigações para com a segurança da embarcação, devendo as ações do Prático serem monitoradas permanentemente; e

b) Os deveres do Comandante da embarcação com relação ao prático encontram-se relacionados na seção 4 do capítulo 2 da NORMAM-311/DPC.

4.3.6. Obrigações do prático e do praticante de prático

a) Compete ao Prático no desempenho das suas funções:

As competências ao prático no desempenho das suas funções encontram-se relacionados na seção 4 do capítulo 2 da NORMAM-311/DPC.

b) Compete ao Praticante de Prático no desempenho das suas funções:

As competências ao praticante de prático no desempenho das suas funções encontram-se relacionados na seção 4 do capítulo 2 da NORMAM-311/DPC.

4.3.7. Impraticabilidade

a) O Prático deverá comunicar, imediatamente, à CPAP, pelo e-mail cpap.secom@marinha.mil.br, qualquer fato ou ocorrência que implique risco à segurança do tráfego aquaviário, à salvaguarda da vida humana, à preservação do meio ambiente ou à faina de praticagem na ZP-01, nos trechos sob jurisdição da CPAP, tais como:

I) Condições meteorológicas e estado do mar adversos;

II) Acidentes ou fatos da navegação; ou

III) Deficiências técnicas do navio ou da tripulação.

Essas informações subsidiarão a CPAOR a declarar a impraticabilidade na ZP/trecho, autorizar que o Serviço de Praticagem deixe de ser prestado, ou impedir a entrada e saída de embarcações.

b) É competência do Capitania dos Portos da Amazônia Oriental (CPAOR), Organização Militar responsável pelo controle da ZP-01, após consenso com a Capitania dos Portos do Amapá, declarar a impraticabilidade nos portos/trecho da ZP-01 afetos à CPAP.

c) A impraticabilidade será total quando condições desfavoráveis desaconselharem à realização de quaisquer fainas de praticagem.

d) A impraticabilidade será parcial quando restrições à execução de fainas de praticagem se aplicarem tão somente a determinados locais, embarcações, manobras e/ou navegação de praticagem.

e) Quando ocorrerem as seguintes condições meteorológicas: mar e vento no ponto de espera de Prático superior a 5 (cinco) na escala Beaufort, mar e vento na bacia de evolução/canal de acesso superior a 4 (quatro) na escala Beaufort e visibilidade inferior a 500 jardas, a Praticagem deverá entrar em contato com a Capitania dos Portos da Amapá, por qualquer meio de comunicação, a fim de que a CPAOR possa declarar a impraticabilidade da barra e/ou zona de praticagem. Nesta situação, nenhum navio poderá entrar no porto/zona de praticagem ou dele(a) sair.

f) As declarações de impraticabilidade serão informadas por e-mail às administrações dos portos e dos terminais, às agências de navegação, aos armadores e demais integrantes da comunidade marítima e interessados, bem como estarão disponíveis no site www.marinha.mil.br/cpaor.

4.3.8. Qualificação do praticante de prático

A qualificação do Praticante de Prático da ZP-01 está sob a responsabilidade da Capitania dos Portos da Amazônia Oriental (CPAOR), sediada em Belém-PA.

4.3.9. Manutenção da habilitação de prático

Os procedimentos para a manutenção da habilitação de prático constam na NPCP da CPAOR.

4.3.10. Procedimentos diversos

a) As embarcações deverão içar nos seus mastros os sinais de “Chamada de Prático” e “Calado do Navio”, segundo o Código Internacional de Sinais (CIS), enquanto aguardam a chegada do Prático, fundeadas ou sob máquinas no ponto de espera de Prático. Após o embarque, obrigatoriamente, o sinal de “Prático a Bordo” deverá ser içado, como estabelecido no mesmo código.

b) Os canais 11 e 78 em VHF serão de uso preferencial pelos Práticos e empresas de praticagem.

c) Procedimentos, verificações e providências a serem realizadas pelo Prático após o embarque:

I) apresentar-se ao Comandante e solicitar as informações do Cartão de Informações ao Prático (Pilot Card), contido no anexo I, para tomar conhecimento das características de máquina e de manobrabilidade do navio, sendo o Comandante obrigado a fornecê-lo. Os Agentes marítimos e de Navegação deverão manter os Comandantes informados sobre esta determinação do Agente da Autoridade Marítima, enviando ao navio, com a devida antecedência, o modelo do Pilot Card;

II) Informar ao Comandante do navio a sua intenção de manobra, bem como, as peculiaridades dos trechos a serem navegados; e

III) Verificar as cartas náuticas.

d) O Prático deverá preencher os dados porventura ainda não lançados no Pilot Card. Caso sejam constatadas deficiências de ordem técnica em sistemas e equipamentos ou irregularidades ocorridas ou observadas que comprometam a faina de praticagem, a segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana e a prevenção da poluição ambiental, a CPAP deverá ser imediatamente informada, de modo que o Agente da Autoridade Marítima decida sobre a realização da faina da praticagem.

e) Quando as condições meteorológicas e/ou estado do mar impedirem o embarque do Prático com segurança, o Comandante da embarcação, sob sua exclusiva

responsabilidade e mediante prévia autorização da CPAP, poderá demandar a ZP até um local abrigado que permita o embarque do Prático, observando orientações transmitidas pelo Prático de bordo da Lancha de Prático. A autorização da CPAP deverá ser solicitada, preferencialmente, por intermédio da Atalaia.

f) Quando as condições meteorológicas e/ou estado do mar impedirem o desembarque do Prático com segurança, o Comandante da embarcação, sob sua exclusiva responsabilidade e mediante prévia autorização da CPAP, poderá desembarcar o Prático em local abrigado e prosseguir a singradura, observando os sinais e orientações transmitidas pelo Prático, que ficará a bordo da Lancha de Prático.

g) Caso, antecipadamente, fique configurada a possibilidade de falta de segurança no desembarque do Prático e que a segurança da navegação desaconselhe o seu desembarque antes do Ponto de Espera de Prático, tal situação deverá ser apresentada ao Comandante da embarcação, devendo o Prático estar pronto para seguir viagem até o próximo porto, com documentos, passaporte, roupas, etc, caso seja a decisão do Comandante e mediante prévia autorização da CPAP.

h) Caso o Prático e o Comandante da embarcação sejam surpreendidos pela necessidade de seguir viagem, pela impossibilidade do desembarque do Prático com segurança, caberá ao Comandante da embarcação prover os meios necessários para a permanência a bordo do Prático e o seu retorno ao porto de sua ZP. Tal fato deverá ser comunicado, imediatamente, à CPAP/CPAOR.

4.4. SEGURANÇA ORGÂNICA

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 G, sugere precauções a fim de evitar prejuízos aos navios e integridade física de seus tripulantes.

b) Os armadores ou seus representantes legais, cujas embarcações estejam atracadas ou fundeadas, visando a 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, detectores infravermelho, etc.

c) É obrigatória a presença a bordo de um membro da tripulação nos navios atracados e fundeados, guarnecendo equipamento VHF. A CPAP mantém escuta permanente no canal 16.

d) A autoridade competente para investigar e coibir ilícitos penais a bordo dos navios mercantes é a Polícia Marítima, exercida pela Polícia Federal. Para as demais embarcações a comunicação deverá ser feita à Delegacia de Polícia em cuja jurisdição tenha ocorrido o fato, a qual cabe investigar e coibir o ilícito.

e) Na ocorrência de um assalto ou roubo a mão armada, o Comandante deverá fazer um relatório circunstanciado dos acontecimentos e dos procedimentos preventivos adotados, o mais minucioso possível, que contenham a descrição dos ladrões, número e tipo de embarcações usadas e meios utilizados para atingirem o convés. O relatório deverá ser encaminhado à Capitania dos Portos com jurisdição sobre o porto, para fins de abertura de Inquérito Administrativo.

f) São responsáveis pelo registro policial da ocorrência os comandantes, os proprietários ou os armadores do navio, sendo corresponsável o Agente Marítimo. É necessário que o Vigia Portuário, contratado para o serviço de vigilância do navio, se for o caso, preste depoimento à Autoridade Policial sobre o ocorrido.

4.5. MEIO AMBIENTE

4.5.1. Preservação ambiental

Os portos da área de jurisdição desta Capitania não estão em Área de Proteção Ambiental (APA), apesar de não situarem-se em área proteção ambiental, não eximem que as embarcações, de uma forma geral, e cada aquaviário ou portuário, de forma específica, te-

tenham cuidados redobrados quando da realização de carga e descarga, manutenções, limpezas e mesmo operação de equipamentos que possam vir a provocar derramamentos de agentes poluentes nas águas.

a) Comunicação de Incidente Ambiental

O derramamento de poluentes, ocorrido de forma acidental ou não, deverá ser imediatamente comunicado à Capitania dos Portos. Idêntica comunicação deverá ser feita pela mesma ao IBAMA e às Secretarias de Meio Ambiente do Estado e Município.

O modelo de comunicação deve obedecer o previsto no anexo II do Decreto 4.136/2002.

b) Plano de Emergência

Na ocorrência de um incidente com óleo, as embarcações envolvidas, executarão seu “Plano de Emergência para Poluição por Óleo”, exigido pela MARPOL 73/78, Anexo I, Regra 26 e pela NORMAM-202/DPC, de modo a propiciar uma resposta rápida e adequada a um incidente ocorrido a bordo, neutralizando, ou minimizando tanto quanto possível, os danos ao meio ambiente aquático decorrentes de derramamentos de óleo.

c) Cuidados para Evitar Poluição

De acordo com legislação nacional (Lei 9.966/2000) é proibida a descarga de óleo, misturas oleosas e lixo em águas sob jurisdição nacional, exceto nas situações permitidas pela MARPOL 73/78, e não estando o navio, plataforma ou similar dentro dos limites de área ecologicamente sensível, e os procedimentos para descarga sejam devidamente aprovados pelo órgão ambiental competente. No tocante ao lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas, observar as disposições do Capítulo 1 das Normas da Autoridade Marítima para A Prevenção da Poluição Ambiental Causada por Embarcações e Plataformas (NORMAM-401/DPC).

l) 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 ade-

quados e mantendo-os tampado até sua retirada de bordo. Administração do Porto também deverá ser consultada em relação ao recolhimento de lixo;

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

III) Não é permitido que recipientes de lixo fiquem suspensos pela borda da embarcação ou acumulados no convés principal onde possa vir a rolar para o mar/rio;

IV) É proibido o lançamento de esgotos, conforme estabelecido na Lei nº 9966/2000, art.16, com descarga direta para o mar/rio, durante a permanência no porto;

V) É proibido efetuar qualquer tipo de esgoto, que não seja de águas servidas, com descarga direta para o rio, durante a permanência no porto; e

VI) A limpeza de tanques e porões, a retirada de objetos contendo produtos químicos poderá ser feita empregando-se chata, caminhão ou outro meio, desde que executada por firma legalmente habilitada e com consentimento da Administração do Porto e Secretaria de Estado de Ciência, Tecnologia e Meio Ambiente – SECTAM.

VII) De acordo com o Art. 47 da Lei 12.305/10, é proibida a destinação ou disposição final de resíduos sólidos ou rejeitado no mar ou em quaisquer corpos hídricos.

d) Manutenção de Dalas e Porões

I) Todas as embarcações que trafegam nos rios da Região Amazônica deverão manter as Dalas e Porões da Praça de Máquinas, casas de bombas AV/AR, etc, totalmente esgotados e isentos de quaisquer misturas oleosas; e

II) As Agências Marítimas deverão informar aos Comandantes dos navios por elas agenciados, que estes somente poderão demandar as águas interiores da região amazônica após o cumprimento do disposto no parágrafo anterior.

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, Capítulo IX, Plano de Emergência de Bordo para Poluição por Óleo”, exigido pela MARPOL 73/78, Anexo I, Regra 26, NORMAM-202/DPC capítulo 5. 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.

b) Deverão ser mantidos, ainda, a postos, no convés, tripulantes qualificados e conhecedores das manobras de modo a poderem, rapidamente, interromper a operação em caso de acidente ou avaria nos equipamentos. Da mesma forma, os terminais deverão manter operadores qualificados e atentos à faina, em tal posição que possam paralisar a operação imediatamente em caso de vazamento ou derramamento do produto.

c) Durante o carregamento ou descarregamento todas as escotilhas e elipses dos tanques de carga deverão estar fechadas sendo, terminantemente, proibido manter abertas as escotilhas e elipses dos tanques de lastro, duplo fundo e boias (tanques de colisão), casa de bombas, compartimentos habitáveis, compartimentos de trabalho e demais compartimentos abertos.

d) Durante as fainas de carga, descarga ou abastecimento de derivados de petróleo em terminais, que possam resultar em poluição do meio hídrico, deverá ser empregada barreira de contenção de vazamento pelo terminal, em torno do local de abastecimento. Em caso de derramamento de poluentes, cumprir o preconizado nas alíneas a e b do inciso 4.5.1 destas Normas e Procedimentos.

Observar e cumprir o Capítulo 1 da NORMAM-401/DPC no que diz respeito à comunicação da infração pelo responsável, e no que diz respeito à condução pelo Agente da AM do procedimento administrativo ambiental decorrente do lançamento de óleo/derivados em AJB.

e) As embarcações regionais deverão abastecer-se de combustíveis líquidos somente em locais/embarcações de abastecimento devidamente autorizados, não sendo permitido a presença de passageiros a bordo durante o abastecimento.

f) As embarcações de abastecimento de combustível, como por exemplo postos flutuantes, atracadas ou fundeadas devem manter, por ocasião do abastecimento, barreiras de contenção de vazamento de derivados de petróleo passadas, bem como ter disponível a bordo o Kit Antipoluição previsto nas NORMAM-201/DPC ou NORMAM-202/DPC.

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 "Internacional Maritime Dangerous Goods Code" - IMDG Code, na NORMAM-201/DPC, na NORMAM-202/DPC e demais normas previstas na legislação vigente.

a) Embarcações que chegam ao porto/terminal

A Capitania dos Portos deverá ser notificada pelo Comandante da embarcação ou seu Agente Marítimo, de toda carga perigosa que chegar a um porto/terminal, seja para descarga ou em trânsito. Esta comunicação deverá ser feita com 48 horas de antecedência da chegada, de acordo com o previsto nas NORMAM-201/DPC ou NORMAM-202/DPC, conforme aplicável, acrescidos dos seguintes dados:

- I) o nome técnico da mercadoria;
- II) a classificação quanto ao IMDG-Code;
- III) a quantidade; e
- IV) destino e ETA da embarcação.

b) Embarcações que Deixam o Porto

Deverá ser entregue, até 24 horas antes da saída da embarcação, à Capitania dos Portos uma cópia da Declaração de Cargas Perigosas (NORMAM-204/DPC), Manifesto de Cargas Perigosas (NORMAM-204/DPC) e do Termo de Responsabilidade para o Transporte de Cargas Perigosas (NORMAM-204/DPC). Para os navios de bandeira brasileira, classificados para o transporte de carga e/ou passageiros, deverá ser emitido o Termo de Responsabilidade previsto na NORMAM-201/DPC ou NORMAM-202/DPC.

Todas as alterações no Manifesto de Cargas Perigosas, bem como as confirmações de chegada e saída das embarcações deverão ser informadas, via fax, à Capitania dos Portos.

c) Regras para Transporte

É proibido o transporte de produtos inflamáveis em porões ou em ambientes confinados, em embarcações não classificadas para esse fim.

Para que uma embarcação classificada para o transporte de carga geral e ou passageiros possa transportar carga perigosa é necessário obter uma Licença para o Transporte de Mercadorias Perigosas junto à Autoridade Marítima. O comandante da embarcação deverá apresentar a solicitação de licença para o transporte, por meio de um termo de responsabilidade, onde declara que todos os requisitos de embalagem, marcação, amarração e segregação, referentes às mercadorias perigosas transportadas encontram-se cumpridos. A licença será o próprio termo de responsabilidade emitido pela Capitania. Essa concessão será válida por um período determinado, desde que não haja embarque de outras mercadorias perigosas.

As mercadorias perigosas, para serem transportadas a bordo de embarcação, deverão estar:

I) com embalagem correta e em bom estado;

II) com os recipientes marcados e etiquetados com o nome técnico exato, não sendo o nome comercial admitido, e com uma etiqueta ou marca contendo claramente o símbolo indicativo da natureza perigosa do seu conteúdo;

III) documentos na origem por seus expedidores contendo, além do manifesto de carga, um certificado ou declaração atestando que a mercadoria está corretamente embalada, marcada e etiquetada e que atende as condições exigidas para seu transporte;

IV) estivadas de maneira apropriada e segura, conforme sua natureza. As mercadorias incompatíveis devem ser separadas umas das outras. O transporte de explosivos a bordo de navios de passageiros atenderá às restrições especiais previstas na Regra 7 do Capítulo VII da Convenção SOLAS-74;

V) O transporte de botijões de gás liquefeito de petróleo (GLP) em embarcações classificadas para o transporte de passageiros poderá ser autorizado, desde que o Armador/Comandante apresente os documentos previstos na alínea B) deste item e obtenha junto à Capitania dos Portos autorização específica para este fim. Esta carga deverá ser transportada no convés principal e, portanto, estas embarcações deverão estar autorizadas a utilizar esse convés para o transporte de carga. Neste caso, não será admitido o transporte de passageiros;

VI) O transporte de botijões de GLP, para uso específico na cozinha da embarcação, está autorizado, desde que atenda aos requisitos da NORMAM-202/DPC e que esteja instalado fora dos compartimentos e em área afastada de passageiros; e

VII) Para o transporte de botijão de gás de uso doméstico, nas embarcações classificadas para navegação interior, devem ser observados os requisitos de segurança, abaixo relacionados:

1) Os botijões devem ser mantidos protegidos do sol e estivados afastados de qualquer fonte de calor;

2) Não devem ser estivados diretamente sobre o convés de aço, podendo ser apoiados sobre mantas de borracha ou revestimento de madeira;

3) Devem ser estivados de tal forma que sejam evitados choques entre os botijões e seus deslocamentos involuntários no local da estivagem;

4) Quando os botijões forem estivados empilhados, deverão ser transportados em blocos e entre uma pilha e outra deverão ser colocados estrados de madeira. O empilhamento deverá ser peiado de tal forma que sejam evitados choques e deslocamentos involuntários no local de empilhamento;

5) Quando estivados no convés, os botijões devem ser protegidos da radiação de calor e da luz solar; e

6) A estivagem dos botijões deve ser efetuada de tal forma que, caso ocorra algum vazamento, nenhum outro compartimento da embarcação seja contaminado pelo gás.

d) Sinalização de Carga Perigosa

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.

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

e) Declaração de conformidade

As embarcações que transportam cargas inflamáveis, além da inspeção para verificação da segurança da navegação, também são periciadas quanto aos requisitos de segurança para o transporte de petróleo e seus derivados, para a emissão da Declaração de Conformidade para Transporte de Petróleo.

A Declaração de Conformidade é aplicável às embarcações cujo somatório dos volumes de seus tanques de carga seja superior a 200 metros cúbicos, conforme preconizado no Capítulo 5 das NORMAM-201/DPC e NORMAM-202/DPC. Caso seja detectada que a embarcação não possui a referida Declaração de Conformidade, o comandante receberá uma notificação para Comparecimento à Capitania dos Portos e a embarcação não poderá mais operar enquanto não for emitida a referida Declaração.

4.6. FISCALIZAÇÃO POR AUTORIDADES NACIONAIS

4.6.1. Entrada da embarcação

A visita das autoridades do porto, constituída por fiscais da Receita Federal (Aduana), da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA) e Polícia Federal (imigração) será realizada conforme o contido nas Normas da Autoridade Marítima para Tráfego e Permanência (NORMAM-204/DPC).

a) Livre Prática

I) A Livre Prática (“free pratique”) poderá ser solicitada via rádio, ou através de mensagem enviada pelos Agentes de Navegação à Vigilância Sanitária, até 24 horas antes da chegada do navio; e

II) Para realização de inspeções sanitárias, aduaneiras e da polícia marítima, os navios deverão estar fundeados nos fundeadouros previstos no anexo B destas Normas e Procedimentos.

b) 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 na área de fundeio nº 2, na localização indicada no anexo B, destas Normas e Procedimentos, até serem liberadas pela ANVISA.

4.6.2. Saída da embarcação

O embarque e desembarque de familiares de tripulantes, de pessoal envolvido em reparos/manutenção e demais funcionários serão feitos mediante inclusão dos respectivos nomes na Lista de Tripulantes, como não-tripulantes, para embarcações classificadas para transporte de carga ou na Lista de Passageiros para embarcações classificadas para transporte de passageiro e navios mercantes, apresentada por ocasião do despacho ou juntamente com a Parte/Aviso de Saída (no caso de haver alterações), observados sempre o número máximo de pessoas que compõe a lotação, as acomodações e o material de salvatagem disponível.

4.6.3. Port State Control e Flag State Control

As embarcações nacionais e estrangeiras, por ocasião de suas estadias ou passagens pelos fundeadouros da jurisdição da CPAP ou quaisquer outros, demandando os portos interiores da Região Amazônica, 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.

a) Embarcações estrangeiras

As embarcações estrangeiras afretadas, contratadas ou similares, deverão atender o que prescrevem estas normas e as específicas para a permanência de embarcações estrangeiras em Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB) citadas nas NORMAM-203/DPC e NORMAM-204/DPC.

b) Requisito para o início da operação de embarcações de bandeira estrangeira em AJB

Toda embarcação de bandeira estrangeira, com exceção apenas da que for exclusivamente para navegação de longo curso, antes de iniciar a operação deverá obrigatoriamente:

- I) Ter sido formalmente autorizado pelo órgão federal competente;
- II) Possuir o Atestado de Inscrição Temporário (AIT), à exceção das embarcações estrangeiras em atividade de salvamento; e
- III) Estar vinculada a um contrato de arrendamento ou afretamento, celebrado por pessoa física ou jurídica brasileira, seja qual for o prazo desse contrato.

INTENCIONALMENTE EM BRANCO

CAPÍTULO 5

PARÂMETROS OPERACIONAIS DO PORTO E PROCEDIMENTOS ESPECIAIS

5.1. CALADO MÁXIMO RECOMENDADO (CALADO OPERACIONAL)

Conduzir uma embarcação com um determinado calado, em local com uma dada profundidade, é fundamentalmente, um problema de navegação, cuja resolução cabe ao Comandante. Para tal, deve munir-se de todas as informações e auxílios possíveis, bem como adotar os procedimentos que a boa técnica recomenda.

Dessa forma, não é suficiente estar com um calado menor que a profundidade de um dado local para nele passar com segurança. Há que ser considerada a velocidade, a largura do canal, a tença, o estado do mar e as possíveis alterações de densidade da água, que podem causar variações de calado e/ou alterações na manobrabilidade do navio.

Considerando que as características dos portos nacionais e de seus acessos variam muito, o mesmo ocorrendo com as reações das embarcações em função de suas formas, carga, calado e propulsão, torna-se difícil à fixação de um parâmetro único que estabeleça uma folga mínima segura entre o calado e a profundidade. Assim, nas reuniões técnicas previstas com essa finalidade, são consideradas inúmeras variáveis que permitem recomendar ao navegante um percentual da profundidade, denominado “fator de segurança”, que deverá ser dela abatido, definindo um “calado máximo”.

a) Calado máximo recomendado nos trechos da jurisdição

l) Folga Abaixo da Quilha (FAQ)

Considerando que as características das vias navegáveis dos portos e terminais amazônicos e de seus acessos variam muito, o mesmo ocorrendo com as reações das embarcações em função de suas formas, carga, calado e propulsão, a segurança da navegação, com relação à profundidade, pode ser assegurada pela fixação de uma Folga Abaixo da Quilha

(FAQ), que garanta, a qualquer tempo, uma margem de segurança adequada para a passagem do navio por uma área considerada crítica.

Nos rios da área sob jurisdição da CPAP, especificamente nos rios Amazonas, Jari e Xingu, fica estabelecido 0,5m como Folga Abaixo da Quilha Mínima (FAQM) a ser observada. Para navios com cargas consideradas perigosas e elevado potencial poluidor, que possam provocar danos ao meio ambiente, o FAQM será 1,0m.

b) Estabelecimento de Calado Máximo Recomendado (CMR)

I) o calado máximo de navegação é de responsabilidade de cada Comandante de Navio, que deverá adotar as medidas adequadas a uma navegação segura, respeitada a Folga Abaixo da Quilha Mínima (FAQM) estabelecida pela CPAP; e

II) o calado máximo para cada trecho considera a aplicação do fator de segurança à profundidade do local. Nos trechos e áreas portuárias, a divulgação oficial do calado máximo recomendado será realizada pela Administração do Porto/Terminal responsável pelo trecho em questão, e no artigo destas Normas e Procedimentos correspondente ao porto/terminal pertinente, sendo sempre citadas as variações típicas de maré no local.

c) Calados Máximos nos Portos/trechos navegáveis

Observar o contido nos artigos 1.2 e 6.1 destas Normas e Procedimentos, para cada porto/trecho a ser navegado.

a) Recomendações

I) Praticagem

Os Práticos deverão assessorar o comandante ao longo de todo trecho, procurando fazer uma navegação com o máximo de segurança, em função do calado, observando a FAQ (Folga Abaixo da Quilha) estabelecida pelo Comandante do navio. Não está autorizada a adoção de FAQ menor que a FAQM estabelecida pela CPAP na subalínea I, alínea a, do artigo 5.1 desta NPCP; e

Sempre que houver necessidade de sondagens de uma passagem crítica, por lancha, um dos Práticos deverá, obrigatoriamente, permanecer a bordo do navio.

b) Transbordo de carga

Poucos são os recursos para reduzir o calado quando o navio encontrar um trecho com pouco fundo. O esgoto de água de aguada é, na maioria das vezes, insuficiente. Tendo em vista não ser prática comum navios realizarem navegação fluvial com água de lastro a bordo, pode haver necessidade de transbordo de carga para que seja alcançado o calado de navegação adequado a uma passagem segura por um ponto crítico. Em tais casos, dentre as providências de apoio a serem solicitadas pelo Comandante ao seu Agente, deverá constar a de comunicar aos representantes da Autoridade Marítima da área de jurisdição a necessidade identificada, informando a quantidade e espécie da carga a ser transferida, bem como o nome e características das embarcações para as quais será transferida a carga.

As embarcações envolvidas no transbordo da carga deverão ser regularmente despachadas pela representante de Autoridade Marítima competente e demais autoridades nacionais.

Em caso de uso de mão de obra não constante das Listas de Tripulantes das embarcações envolvidas, deverá ser obtida a competente autorização do representante local do Ministério do Trabalho.

5.2 RESTRIÇÕES DE VELOCIDADE, CRUZAMENTO E ULTRAPASSAGEM

A forma dos canais navegáveis, a profundidade, o tipo de tença e de margem afetam o comportamento das embarcações, de modo que a velocidade de trânsito se torna um fator importante para evitar acidentes. Como visto, o efeito SQUAT depende da velocidade em relação ao fundo. Além disso, o navio sofre, também, influência até das bordas de um canal, e das embarcações que se cruzam. Dessa forma, o estabelecimento de um fator de segurança para compensar o efeito SQUAT deverá estar relacionado com uma velocidade de evolução da embarcação.

Quando uma embarcação passa próxima à outra, ocorre, também, uma interação que afeta a ambas, esteja havendo um cruzamento ou esteja uma embarcação alcançando a outra. Desta forma, máxima atenção deve ser dispensada pelos Comandantes das embarcações quando realizando cruzamentos ou ultrapassagens com outras embarcações.

Outro fator a ser considerado para limitar-se a velocidade de trânsito nas hidrovias refere-se aos possíveis danos que podem ocorrer nas margens e instalações nela localizadas devido às ondas produzidas pelo deslocamento das embarcações.

a) Uso do Piloto Automático

Em função da sinuosidade e demais características intrínsecas dos rios é terminantemente proibido o uso do piloto automático durante as singraduras nas vias interiores da Amazônia Oriental.

b) Restrições de Velocidade

Observar o contido no inciso 1.2.1. e artigo 6.5 destas Normas e Procedimentos, para cada porto/trecho a ser navegado.

Considerando os possíveis danos que podem ser causados às margens, às instalações nelas localizadas e às embarcações atracadas é proibida a passagem de embarcações em velocidade superior a 5 nós e em distância inferior a 150 metros das margens em locais de concentração de embarcações, trapiches, flutuantes e portos organizados.

c) Restrições de Cruzamento e Ultrapassagem

As embarcações navegando em estreitos, furos e paranás de difícil navegação devido aos obstáculos existentes nas respectivas áreas, deverão evitar a ultrapassagem de outras embarcações, reduzindo a velocidade e comunicando àquela que pretende ultrapassar via rádio VHF a sua intenção de manobra. A embarcação de menor porte deverá liberar, se possível, o canal mais profundo para a outra embarcação com maior restrição de manobra.

No caso de cruzamento em situação de rumos opostos, as embarcações, se necessário, devido à diferença de porte entre as mesmas, deverão reduzir a velocidade, mantendo contato rádio e definindo a manobra a ser realizada por ambas.

Na situação de rumos cruzados, deverão ser obedecidas as REGRAS PARA EVITAR ABALROAMENTO NO MAR (RIPEAM-72), com as adaptações para águas interiores previstas na NORMAM-202/DPC.

5.3. RESTRIÇÕES DE HORÁRIO

Observar o contido nos incisos 1.2.1 e 6.1 destas Normas e Procedimentos, para cada porto/trecho a ser navegado.

5.4. RESTRIÇÕES DE PORTE DAS EMBARCAÇÕES

Observar o contido nos itens nos incisos 1.2.1 e 6.1 destas Normas e Procedimentos, para cada porto/trecho a ser navegado.

5.5. RESTRIÇÕES DE FUNDEIO

Observar o contido nos incisos 1.2.1 e 6.1 destas Normas e Procedimentos, para cada porto/trecho a ser navegado.

5.6. MONITORAMENTO DAS CONDIÇÕES BATIMÉTRICAS

Deverá ser estabelecido o constante monitoramento das condições batimétricas dos canais de acesso, bacias de evolução e berços, por parte da Autoridade Portuária. Esses valores devem ser mantidos em uma faixa de segurança, tendo como base os Calados Máximos Recomendados (CMR) preestabelecidos.

Para que possam ser mantidos em uso os parâmetros operacionais originais propostos, é necessário verificar periodicamente os níveis batimétricos, para tanto, a Administração do Porto deverá verificar anualmente as condições batimétricas do porto/terminal sob sua responsabilidade, encaminhado à CPAP as cópias das medições com os parâmetros encontrados, a fim de subsidiar decisão do Capitão dos Portos quanto à manutenção ou alteração dos CMR.

5.7. MONITORAMENTO DAS CONDIÇÕES AMBIENTAIS

A Autoridade Portuária deverá manter um sistema de monitoramento das condições ambientais, acompanhando a meteorologia e as condições de corrente das áreas sob sua responsabilidade, pois tais condições representam fatores críticos para a operação normal dos portos/terminais.

Esse monitoramento deve ser permanente, e levar em consideração principalmente os fatores como vento, corrente e maré, dentre outros.

Adicionalmente, a Autoridade Portuária deverá manter uma estreita comunicação com a CPAP, Empresas de Praticagem e Agências Marítimas, explorando a possibilidade de troca desses dados ambientais, a fim de prever eventuais situações de risco e permitir a adoção de medidas para garantir uma navegação segura.

5.8. CALADO AÉREO MÁXIMO ADMITIDO

Observar o contido nos art. 1.2, 6.1 e 6.2 destas Normas e Procedimentos, para cada porto/trecho a ser navegado.

5.9. OUTRAS RESTRIÇÕES

Observar o contido nos art. 1.2 e 6.1 destas Normas e Procedimentos, para cada porto/trecho a ser navegado.

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

a) O estabelecimento de plataformas de prospecção e produção de petróleo ou gás, de navios-sonda, navios-cisterna, além de gerador de tráfego adicional, constituem obstáculo à navegação, sendo necessário o conhecimento de sua posição exata para divulgação aos navegantes. O mesmo cuidado deve-se ter para o posicionamento de monobóias, poitas e dutos submarinos, a fim de se obter uma navegação segura. Para isto, as Companhias responsáveis por Terminais e Bacias Petrolíferas ou Gás deverão cumprir o preconizado nas Normas da Autoridade Marítima para Obras, Dragagem, Pesquisa e Lavra de Minerais Sob,

Sobre e às Margens das Águas sob Jurisdição Brasileira (NORMAM-303/DPC) sobre o assunto, não havendo instruções específicas desta Capitania dos Portos.

b) Para os deslocamentos de plataformas de prospecção ou produção de petróleo ou gás, navios-sonda, navio-cisterna e plataformas de apoio deverá ser cumprido o preconizado na NORMAM-204/DPC sobre o assunto, não havendo instruções específicas desta Capitania dos Portos.

c) Quando do fundeio de plataformas de prospecção e produção de petróleo ou gás, de navios-sonda, navios-cisterna nas proximidades de instalações portuárias, deverá ser informado a Capitania dos Portos, com 72 horas de antecedência, a altura de suas torres em relação ao nível do rio, a fim de evitar interferência com a segurança do tráfego aéreo regional. As autorizações de entrada estarão condicionadas às limitações especificadas após consulta à Autoridade Aeronáutica.

5.11. RECOMENDAÇÕES PARA FUNDEIO DE PLATAFORMAS EM ÁGUAS ABRIGADAS E SEMIABRIGADAS

Em áreas abrigadas ou semiabrigadas, com grande sensibilidade ambiental, em águas restritas e/ou com grande fluxo de embarcações, as seguintes medidas de segurança para o fundeio de plataformas devem ser adotadas, conforme o caso:

a) as plataformas que irão fundear em águas interiores abrigadas ou semiabrigadas deverão ser apoiadas por rebocadores e embarcações, do tipo e bollard pull necessário e suficiente visando manter a posição da plataforma ou para o atendimento de casos de emergência, com barreira de contenção instalada, de forma que possa cobrir toda a área em torno da plataforma. No caso dessas plataformas necessitarem atracar deverão permanecer apoiadas por rebocadores, de acordo com o necessário a cada situação, além de permanecerem com barreira de contenção instalada. A CPAP decidirá sobre o número, o tipo e o método de utilização dos rebocadores, consultando se necessário o prático, o agente de manobra e/ou os demais envolvidos na faina;

b) quando a plataforma não for propulsada, ou for rebocada por conveniência ou segurança, deverá ser apresentado o Plano de Reboque assinado por Engenheiro Naval, com a respectiva Anotação de Responsabilidade Técnica (ART);

c) dependendo da complexidade da manobra, poderá ser exigido pela CPAP a apresentação de um parecer do Serviço de Praticagem local, a fim de auxiliar na avaliação dos riscos envolvidos;

d) qualquer movimentação de plataforma deverá contar com anuência prévia da CPAP;

e) quando a entrada/saída, movimentação ou fundeio ocorrer em área do Porto Organizado, deverá ser apresentada a autorização da Autoridade Portuária (AP);

f) verificar se a infraestrutura portuária suporta as dimensões da unidade que irá trafegar no canal e bacia de manobra;

g) verificar, mediante laudo de Engenheiro e teste de tração estática dos cabeços, se o cais suporta receber a unidade;

h) exigir consulta à Autoridade Aeronáutica, em função do calado aéreo da unidade, quando nas proximidades de aeroportos;

i) exigir plano de fundeio ou plano de amarração, conforme o caso, com ART ou aprovado pela Sociedade Classificadora; e

j) dependendo de condições especiais de manobra e permanência, o Capitão dos Portos poderá, sem prejuízo da segurança da navegação, prevenção da poluição hídrica e ordenamento do tráfego aquaviário, flexibilizar ou adicionar medidas de segurança.

5.12. BOIAS DE GRANDE PORTE

Consideram-se bóias de grande porte, aquelas com volumes superiores a 2m³ (dois metros cúbicos), geralmente posicionadas em mar aberto em apoio a diversas atividades, especialmente aquelas ligadas à prospecção e exploração de petróleo ou gás. As referidas bóias representam riscos ao navegante não somente pelo seu posicionamento, mas também

por garrarem, eventualmente, ficando a deriva.

a) Identificação

As boias de grande porte deverão ser identificadas por meio de uma placa com o nome da firma proprietária, o local de fundeio e a sigla da Capitania dos Portos (CPAP).

b) Lançamento

O lançamento desses artefatos deverá ser precedido de solicitação à Capitania dos Portos de jurisdição para que seja consultada a DHN e divulgado por Avisos aos Navegantes. As bóias lançadas deverão ser vistoriadas periodicamente por seus proprietários, especialmente no que diz respeito ao aparelho de fundeio, a fim de se evitar que garre. É responsabilidade do proprietário a conservação e manutenção das condições adequadas para o perfeito posicionamento das boias.

c) Providências no caso de uma boia garrar

O navegante ao encontrar uma boia de grande porte à deriva deverá notificar imediatamente ao Comando do 4º Distrito Naval ou à Capitania dos Portos com jurisdição sobre a área, para divulgação em avisos aos navegantes. As boias de grande porte encontradas à deriva que forem recuperadas pela Marinha serão restituídas ao proprietário, mediante o ressarcimento das despesas realizadas com o seu reboque, conservação e guarda. O proprietário será notificado para retirar a boia no prazo de quinze dias e, caso não a retire, a boia será leiloadada conforme a legislação vigente.

5.13. OPERAÇÕES DE MERGULHO

5.13.1. Empresas de Mergulho

As empresas de mergulho somente poderão executar suas atividades se estiverem cadastradas nas Capitania dos Portos/Fluviais, Delegacias ou Agências, possuindo a Ficha de Cadastro de Empresa de Mergulho e o Certificado de Segurança de Sistemas de Mergulho dentro do prazo de validade, conforme as Normas da Autoridade Marítima para as Atividades Subaquáticas (NORMAM-222/DPC).

Para a realização de operações de mergulho na área de jurisdição da CPAP, além dos procedimentos contidos na NORMAM-222/DPC, deverá ser apresentado pelo representante da empresa de mergulho, com antecedência mínima de 72 horas do pretendido início da operação, um requerimento contendo o seguinte:

- a) O planejamento das operações de mergulho e as embarcações envolvidas.
- b) O Plano de Contingência para atendimento a situações de emergência.
- c) Indicação da unidade de saúde para encaminhamento de acidentados.
- d) Identificação do supervisor de mergulho, dos mergulhadores e ajudantes de mergulho envolvidos na faina, bem como os seguintes dados:
 - I) data, horário de início e período da operação;
 - II) local da realização da faina, citando as coordenadas;
 - III) permissão da Autoridade Portuária (no caso de área pertencente ao Porto Organizado);
 - IV) motivos da realização da faina; e
 - V) também, deverão ser apresentados cópias dos seguintes documentos:
 - 1) Carteira de Inscrição e Registro - CIR (na validade), cédula de identidade e CPF de todos os envolvidos na faina;
 - 2) páginas de identificação do Livro Registro de Mergulho (LRM) de cada mergulhador, devidamente preenchidos e assinados;
 - 3) Atestado de Saúde Ocupacional de cada mergulhador na validade de um ano, assinado por médico credenciado em medicina hiperbárica com identificação do CRM;
 - 4) páginas de identificação e registros de trabalhos dos mergulhadores mencionados (Carteira de Trabalho e Previdência Social) ou contrato de prestação dos serviços;
 - 5) Cadastro da Empresa de Mergulho na DPC (autenticada);
 - 6) Certificado de Vistoria de Equipamentos de Mergulho, com convalidação anual em dia;

7) Termo de prestação de serviços; e

8) Documentos e Certificados (conforme cada caso) das embarcações envolvidas na faina.

5.13.2. Embarcações operando com mergulhadores

Embarcações exibindo a bandeira ALFA ou bandeira encarnada com diagonal branca estão operando com mergulhadores. As demais embarcações devem manter-se afastadas para evitar acidentes com os mergulhadores que, muitas vezes não podem ser avistados. Recomenda-se manter-se afastado, também, de boias e dispositivos flutuantes, já que estes podem indicar a presença de mergulhadores. Especial cuidado deve ser dado a boias encarnadas com diagonal branca.

5.14. PROCISSÕES MARÍTIMAS/FLUVIAIS E DEMAIS EVENTOS NÁUTICOS NA ÁREA DE JURISDIÇÃO

5.14.1. Instruções de caráter geral

a) Para a realização de qualquer evento, os organizadores deverão cumprir as orientações contidas nas NORMAM-211/DPC.

b) Os interessados deverão comunicar à Capitania dos Portos, com antecedência mínima de quinze dias, a intenção de realizar eventos esportivos náuticos. Tal comunicação deverá conter, pelo menos:

I) tipo de evento;

II) área delimitada por coordenadas geográficas (latitude/longitude) ou por pontos notáveis claramente representados em carta náutica;

III) data e hora de início do evento; e

IV) data e hora do término do evento.

c) Os proprietários das embarcações participantes e os organizadores deverão cumprir as instruções abaixo relacionadas, cujas informações serão encaminhadas, antecipada-

mente, às marinas e demais entidades náuticas envolvidas ou que tenham necessidade de conhecer sobre o evento, para adoção das providências cabíveis:

5.14.2. Instruções para os organizadores

a) providenciar junto aos órgãos responsáveis competentes para que sejam tomadas as medidas necessárias, com o propósito de garantir a segurança do evento;

b) deverá ser planejada e definida a evacuação médica de acidentados, desde a sua retirada da água até a remoção para um local preestabelecido em terra;

c) se o evento interferir com o uso de praias, especialmente se realizado a menos de duzentos metros da linha de base, ou se interferir com qualquer área utilizada por banhistas, as autoridades competentes (Prefeitura Municipal, Corpo de Bombeiros, etc.) deverão ser alertadas de modo a que possam ser tomadas as providências necessárias para garantir a integridade física dos frequentadores locais;

d) conforme o número de embarcações e pessoas envolvidas, dimensões e condições da área de realização, deverá ser provida uma ou mais embarcações para apoio ao evento, sendo responsável pelo atendimento aos casos de emergência e para garantir a integridade física dos participantes;

e) as embarcações de apoio e segurança deverão ser guarnecidas por profissionais devidamente habilitados, conforme previsto no respectivo Cartão de Tripulação de Segurança (CTS), Título de Inscrição de Embarcação (TIE) ou Título de Inscrição de Embarcação Miúda (TIEM) e ter características e classificação compatíveis com a área em que irão operar, bem como, capacidade para rebocar as embarcações apoiadas; e

f) as embarcações de apoio deverão possuir, pelo menos, duas boias circulares ou ferradura, com trinta metros de retinida, coletes salva-vidas suplementares, sinalizadores náuticos, equipamento de comunicações em VHF para contato com equipe de apoio em terra e outros recursos de salvação julgados convenientes.

5.14.3. Instruções para os participantes

- a) não entregar a condução da embarcação a pessoa não habilitada;
- b) não entregar a condução da embarcação a pessoa que tenha ingerido bebida alcoólica;
- c) cumprir rigorosamente a lotação de passageiros estabelecida na documentação da embarcação;
- d) ter a bordo todo o material de navegação, salvatagem e combate a incêndio que compõe a dotação prevista nas NORMAM e nestas Normas e Procedimentos para a área de navegação onde for realizado o evento, em especial, coletes salva-vidas para todas as pessoas a bordo;
- e) antes de se fazer ao mar, deixar no iate clube ou marina que utiliza ou, ainda, com qualquer pessoa de confiança, relação com o nome de todas as pessoas a bordo, bem como o percurso da viagem que irá empreender;
- f) não movimentar propulsores havendo perigo de acidentes com pessoas na água ou risco de avarias em outras embarcações;
- g) não fazer ziguezague e nem provocar marolas desnecessárias em áreas restritas ou congestionadas por outras embarcações;
- h) não cortar a proa de outra embarcação em movimento;
- i) não se aproximar demasiadamente de outras embarcações; e
- j) manter-se afastado do dispositivo de escolta.

5.14.4. Instruções complementares para eventos tipo procissão fluvial

Os organizadores deverão solicitar à Capitania dos Portos, com no mínimo trinta dias de antecedência, permissão para a realização do evento, cumprindo o preconizado na NORMAM-211/DPC.

A critério da CPAP poderá ser convocada reunião de coordenação para serem definidos diversos aspectos, dentre eles:

- a) O responsável pelo evento;

- b) Dados das embarcações de apoio, tendo especial atenção para os detalhes que facilitarão a identificação das mesmas;
 - c) Estimativa de número de participantes;
 - d) Horários (início do evento, concentração, largada e previsão de chegada);
 - e) Atribuição dos órgãos e meios que cada um disponibilizará;
 - f) Definição dos meios de comunicação e divulgação (canal VHF e número dos telefones contato, celulares e fixos);
 - g) Divulgação dos principais aspectos relacionados à segurança da navegação, com especial atenção ao contra-fluxo e excesso de passageiros;
 - h) Apoio de outras instituições, especialmente, Corpo de Bombeiros e Polícia Militar;
- e
- i) Plano de evacuação médica para o evento.

5.14.5. Instruções para a queima de fogos em rios, baías e mar

A Capitania dos Portos, no uso das atribuições como Agente da Autoridade Marítima, autoriza o fundeio de dispositivos flutuantes, balsas, chatas e outras embarcações para servirem como base de apoio ao lançamento de fogos de artifício, condicionado ao cumprimento dos procedimentos abaixo relacionados, em complemento ao previsto na NORMAM-211/DPC., a fim de garantir a segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana e prevenção da poluição do meio hídrico causada por embarcações:

- a) Apresentação de requerimento contendo os documentos abaixo relacionados, com no mínimo trinta dias de antecedência:
 - l) 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;

II) memorial descritivo do show pirotécnico, assinado por técnico competente, com firma reconhecida e cópia autenticada do documento de identidade, em duas vias;

III) certificado de registro da empresa diretamente responsável pela queima de fogos, junto ao Exército Brasileiro;

IV) documento do responsável pelo evento, declarando a contratação da empresa de queima de fogos para realização do espetáculo ou o respectivo contrato firmado;

V) autorização da Secretaria do Meio Ambiente da Prefeitura Municipal;

VI) autorização do Serviço de Proteção ao Voo do Comando da Aeronáutica;

VII) autorização do Corpo de Bombeiros;

VIII) atestado do responsável pelo show de pirotecnia;

IX) documento que ateste a responsabilidade do organizador do evento (responsável) pelo emprego das embarcações a serem utilizadas;

X) 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 CPAP;

XI) termo de responsabilidade assinado pelo responsável pelo evento.

b) A aprovação dependerá das seguintes apreciações da Capitania dos Portos

I) inspeção nos flutuantes e embarcações de apoio pela CPAP;

II) distância da orla proposta pelos organizadores do evento, estabelecida em função da potência dos fogos de artifício empregados (normalmente 450 metros); e

III) confirmação do posicionamento das balsas, antes do início da queima de fogos, especialmente no tocante à distância de terra.

5.14.6. Instruções para evento tipo festa e confraternização em embarcações

Somente as embarcações classificadas como de apoio ao turismo poderão realizar eventos tipo 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 causada 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 caso;
- h) Apresentar à CPAP 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 salvatagem 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 CPAP, 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 o 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.

5.15. PLANEJAMENTO, EXECUÇÃO, REGISTRO E APERFEIÇOAMENTO

Para possibilitar um contínuo aperfeiçoamento dos procedimentos operativos a serem implementados internamente, a CPAP tem um controle em arquivo permanente, contendo ações anteriores, análises e críticas dos eventos náuticos realizados na área de jurisdição.

5.16. CAMPANHAS EDUCATIVAS

Durante a realização das inspeções navais de rotina e as programadas nos Polos de IN, fora da sede da CPAP, da aplicação de Cursos de Formação de Aquaviários (CFAQ), bem como durante a Operação Navegue Seguro, são ministradas palestras sobre Segurança do Tráfego Aquaviário (STA), procedimentos para inscrição e/ou registro de embarcações, procedimentos para inscrição em cursos do EPM, carreira na Marinha Mercante, habilitação

de aquaviários/amadores e prevenção aos acidentes de escalpelamento, visando implementar a mentalidade marítima nas comunidades da área de jurisdição.

A divulgação ocorre com o apoio dos meios de comunicação (televisão, rádios e jornais) para divulgação de matérias atinentes à segurança da navegação, salvaguarda da vida humana nos rios e vias interiores e prevenção a poluição hídrica. Também são utilizados na divulgação:

a) Cartazes e *folders*

São distribuídas nas empresas de navegação, embarcações, estações de embarque e desembarque de passageiros, sindicatos, associações, colônia de pescadores, nas escolas e comunidades ligadas ao ambiente fluvial.

b) *Outdoors*

Serão instalados nos principais pontos de concentração de embarcações de transporte de passageiros e comunidades ligadas ao meio fluvial.

c) Palestras

Serão realizadas em empresas de navegação, comunidades, sindicatos, associações, colônias de pesca e escolas.

CAPÍTULO 6

VIAS NAVEGÁVEIS DA JURISDIÇÃO

6.1. VIAS NAVEGÁVEIS CARTOGRAFADAS

O quadro abaixo apresenta um resumo das condições de navegabilidade dos principais rios da jurisdição da CPAP e da AgOiapoque. Informações mais detalhadas sobre os trechos dos rios estão descritas nos itens subsequentes.

As informações sobre as leituras das réguas de nível dos rios poderão ser obtidas junto à CPAP e ao Centro de Hidrografia e Navegação do Norte (CHN-4).

Rio	Trecho Navegável	Extensão do Trecho Navegável (Km)	Classificação da Via (*)	Prof. min. em 90% do tempo (m)	Períodos de Águas	
					Altas	Baixas
Amazonas	foz/Manaus-AM	1.488	A	6,90	JUN	NOV
Jari	foz/Cachoeira de Santo Antônio-Laranjal do Jari-AP	110	A	2,40	DEZ/ JUL	JUL/ DEZ
Xingu	foz/Vitória do Xingu-PA	120	A	2,10	ABR	OUT
Oiapoque	foz/Serra do Tumucumaque	340	A	3,00	DEZ/ JUL	JUL/ DEZ

(*) Classificação da Via: A - rios com mais de 2,10m de profundidade em 90% do tempo.

a) Rio Amazonas

O Rio Amazonas é navegável em quase toda sua extensão, passando pela jurisdição da Capitania dos Portos do Amapá (CPAP), com sede no município de Santana-AP, margeando a da CPAOR e passando pelas jurisdições da Capitania Fluvial de Santarém (CFS), com sede no município de Santarém-PA, da Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental (CFAOC), com sede em Manaus-AM, e da Capitania Fluvial de Tabatinga (CFT), com sede no município de Tabatinga-AM.

Em face do acima descrito, as Normas e Procedimentos (NPCF ou NPCP) dessas Capitânicas deverão ser consultadas. É navegável durante todo o ano, havendo restrições de navegação somente na época da seca, que ocorre normalmente nos meses de setembro a dezembro. Nessa época os navegantes poderão encontrar trechos com visibilidade restrita devido às queimadas. Durante todo o ano, poderão encontrar trechos de visibilidade reduzida em função das fortes chuvas e de nevoeiros, que ocorrem normalmente pela manhã.

Na jurisdição da CPAP, os trechos abaixo são considerados críticos e necessitam constante observação e cautela na navegação:

I) trecho compreendido entre Fazendinha e o rio Mazagão, numa extensão de 18 milhas náuticas, onde se encontra canal estreito para cruzamento de navios, localização extensiva de pedras e constantes mudanças na batimetria e contorno da costa (carta náutica DHN nº 4101A); e

II) trecho compreendido do través da ponta do Jariúba até a entrada do furo do Uru-curicáia, numa extensão de 25 milhas náuticas, onde ocorrem constantes variações batimétricas e do contorno da costa (carta náutica DHN nº 4102A).

b) Rio Jari

- Observar o contido no anexo C destas Normas e Procedimentos.

c) Rio Xingu

- Observar o contido no anexo D destas Normas e Procedimentos.

d) Rio Oiapoque

Com 340 km de extensão, o rio Oiapoque materializa a fronteira entre o Brasil (BR) e a Guiana Francesa (GF). É navegável até o Salto Cafezoca, que fica a aproximadamente 2 km a montante da cidade de Oiapoque, que, por sua vez, fica a 53 km de sua foz. Banha alguns vilarejos que a partir de sua nascente são os seguintes: Trois Saut, na Guiana Francesa, em seguida vem a Vila Brasil, situada no Parque Nacional Montanhas do Tumucumaque, Camopi, localizada em frente à Vila Brasil, na Guiana Francesa abaixo vem a Cidade de Oiapoque no lado brasileiro e logo depois a Cidade de Saint-George na Guiana Francesa. Seguindo no

sentido da foz temos Trois Paletuviers (GF), a aldeia Ariramba, na TI Galibi (BR), Nova Taparabô (BR) e Tampac (GF).

e) Rio Calçoene

Nasce próximo à Vila de Lourenço e, portanto, tem suas nascentes sujeitas à ação de garimpos. Corre no sentido aproximado Oeste-Leste até desaguar no Oceano Atlântico. A Cidade de Calçoene situa-se a 25 km de sua foz, sendo o único aglomerado humano além da Vila do Lourenço, ao longo do seu curso. A 28 km de sua foz atravessa a BR-156. Sua foz encontra-se a 32 km ao Sul do PARQUE NACIONAL DO CABO ORANGE. A região da foz sofre a influência direta da corrente das Guianas que corre para norte, fazendo com que a totalidade de suas águas, ao alcançar o Oceano Atlântico, sejam desviadas em direção a área marinha do PARQUE NACIONAL DO CABO ORANGE.

6.2. VIAS NAVEGÁVEIS NÃO CARTOGRAFADAS

A jurisdição da CPAP possui diversos rios, canais e furos navegáveis não cartografados, sendo alguns de intenso tráfego, os navegantes devem ter cautela e se informar junto aos Comandantes de embarcações com experiência na navegação nessas vias ou “práticos locais”, para que possam demandar essas áreas com segurança.

6.3. REGRAS NA NAVEGAÇÃO INTERIOR

Para a navegação interior no território nacional devem ser aplicadas as Regras Especiais para Evitar Abalroamento na Navegação Interior, conforme o contido na NORMAM-202/DPC.

6.4. COMBOIOS

6.4.1. Dimensões máximas de comboio (conjunto empurrador/balsa)

Na Área de Jurisdição da CPAP, as dimensões máximas dos comboios, considerando o conjunto empurrador/balsa, serão:

a) Rio Amazonas

l) Para navegação na Calha do Rio Amazonas, comprimento de 210 metros e boca de 37 metros. Os comboios dotados de facilidade de manobra e propulsão, tais como bow-

thrust, boat-thrust, stern-thrust, sistema de propulsão azimutal ou similares, poderão navegar excedendo até 10% do comprimento máximo mencionado, desde que obtenham, com no mínimo 72 horas de antecedência, autorização prévia da CPAP;

II) Os comboios de dimensões superiores aos descritos na subalínea I e inferiores a 293 metros de comprimento e boca de 55 metros poderão navegar desde que o empurrador principal seja dotado com um sistema de propulsão azimutal com dois eixos de propulsão independentes, de potência mínima de 2.000 HP, por motor;

III) Os comboios de dimensões de 251,50 metros de comprimento e boca de 36 metros poderão navegar desde que o empurrador principal seja dotado com um sistema de propulsão convencional de potência mínima de 2.400 HP;

IV) Os comboios de dimensões de 208,60 metros de comprimento e boca de 41,25 metros poderão navegar desde que o empurrador principal seja dotado com um sistema de propulsão azimutal de potência mínima de 1.800 HP;

V) Os comboios de dimensões de 269,60 metros de comprimento e boca de 27,50 metros poderão navegar desde que o empurrador principal seja dotado com um sistema de propulsão azimutal de potência mínima de 1.800 HP;

VI) Os comboios de dimensões de 344,60 metros de comprimento e boca de 55 metros poderão navegar desde que o empurrador principal seja dotado com um sistema de propulsão azimutal de potência mínima de 6.400 HP;

VII) Os comboios correspondentes às subalíneas II, III, IV, V e VI deverão cumprir, também, as seguintes determinações:

1) o empurrador principal deve ser dotado com equipamentos de comunicações VHF, HF, telefonia por satélite e equipamento AIS (sistema automático de identificação) classe A, que deverá permanecer em funcionamento (recepção e transmissão de sinais ativos) durante todo o percurso do comboio (do porto de origem ao porto de destino);

2) Deve ser realizada, obrigatoriamente, chamada geral nas proximidades das curvas e voltas;

3) A precedência nas voltas e curvas é sempre do comboio maior, tendo comboios com comprimento superior a 200m precedência sobre as demais embarcações;

4) No caso da visibilidade ser reduzida para menos de 0,6 MN, o comboio deve cumprir o previsto nas Regras Especiais para Evitar Abalroamento na Navegação Interior, Capítulo 11 da NORMAM-202/DPC, e abarrancar;

5) Se durante a singradura houver avaria em qualquer dos propulsores/motores do empurrador, o comboio deve abarrancar até que sejam restabelecidas as condições normais ou substituído o empurrador, por outro que possua os mesmos requisitos (ou superiores). Nesse caso, a CPAP deverá ser informada, tão logo seja possível, do novo empurrador; e

6) Não poderá haver ultrapassagens entre comboios com comprimento superior a 200m, nem cruzamentos nas curvas e voltas, neste caso deverá ser especificada no despacho a data e hora aproximada que o comboio navegará pela Área de Jurisdição desta Capitania.

7) Os comboios deverão respeitar a altura do “linhão” ao sul da ilha do Jurupari.

6.4.2. Outros requisitos

a) 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.

b) deverá ser cumprida a alínea b, do artigo 5.16 da NORMAM-202/DPC para a visibilidade no passadiço do empurrador de modo a proporcionar uma visão segura para a navegação.

c) Para os comboios que navegarão pela região dos Estreitos, na jurisdição da CAPRO, deverá ser consultado a NPC daquela Capitania dos Porto.

d) Casos especiais quanto às dimensões para comboio:

A composição de comboios que não se enquadram nestas Normas e Procedimentos, quanto às dimensões máximas (conjunto empurrador e balsa) e configurações de potência e propulsão, devem ser solicitadas previamente à CAPA, cumprindo os seguintes requisitos:

I) Apresentação de estudo de análise de risco em situação de emergência, emitido por entidade de comprovada capacidade técnica do assunto, contemplando os principais riscos associados à navegação na região, tais como: a largura do rio nos trechos considerados, curvas acentuadas, pontos críticos suscetíveis à colisão com outros comboios e demais embarcações, localização de populações ribeirinhas, avarias no sistema de governo/propulsão/geração de energia do conjunto empurrador principal/balsas e barcaças;

II) Apresentação de Relatórios Técnicos que contemplem as provas de parada brusca/parada de emergência, “zigue-zaga” e curva de giro/diâmetros táticos relacionados aos passos críticos da via a ser navegada;

III) Envio do Relatório Técnico da Simulação Virtual do tipo “Real Time”, retratando com maior realismo os cenários da hidrovia/via navegável, permitindo que as manobras sejam melhores visualizadas durante a navegação, bem como seja possível visualizar o comportamento do comboio-tipo proposto nos pontos críticos dos rios/hidrovias; e

IV) Realização de teste prático avaliando a segurança da navegação em toda singradura, em especial na região dos estreitos, acompanhado por peritos designados por esta Capitania, em duas etapas: balsas/ barcaças sem carga e cheias. Os documentos protocolados em atendimento ao item anterior, serão analisados em conformidade com um cronograma de eventos a ser elaborado pelo setor competente desta Capitania. Caso, no decorrer dos estudos de autorização de uma nova operação, a CPAP identifique outro perigo a ser aprofundado quanto à análise de risco, poderá ser solicitada uma revisão da análise apresentada pela empresa.

Esta Capitania pode ainda solicitar a participação de outros atores governamentais ou não, envolvidos no processo.

6.4.3. Arrumação da Carga

a) Conjunto empurrador/balsa

I) A arrumação da carga nas balsas não pode obstruir a visibilidade do passadiço, devendo ser garantida a visibilidade da água pela proa a uma distância menor que o comprimento do comboio;

II) A carga deverá estar estivada e peada de modo a não correr e não comprometer a estabilidade;

III) As carretas embarcadas nas balsas que transportam carga geral não poderão estar acompanhadas do cavalo mecânico, exceto aquelas que transportam cargas refrigeradas; e

IV) Nos cavalos mecânicos que acompanham as carretas que transportam cargas refrigeradas, **é proibido o transporte de pessoas**. No entanto, o empurrador poderá transportar os profissionais não tripulantes, dentro da lotação máxima prevista, caso apresente condições de habitabilidade regulamentares, equipamentos de salvatagem compatíveis com o número de pessoas, além de ter condições de estabilidade, comprovadas mediante estudo de estabilidade.

b) Embarcações de travessia

I) Não são permitidas pessoas dentro dos veículos durante a travessia;

II) As balsas deverão possuir local abrigado, com estrutura fixa, para todos os passageiros e condutores dos veículos, devendo o embarque e desembarque ser efetuados somente com a balsa firmemente amarrada;

III) É vedado ao Comandante da embarcação suspender com pessoas no interior dos veículos transportados, e em decorrência deste ato colocar em risco direto a salvaguarda da vida humana em caso de encalhe, colisão ou abalroamento, que poderá jogar um veículo contra o outro, prendendo os ocupantes em seu interior ou, até mesmo, jogando o veículo dentro d'água com os passageiros em seu interior;

IV) Deverá ser informado a todos os motoristas, pelo sistema de som de bordo, para desligarem o motor e avisá-los sobre o perigo de permanecerem em seu interior, bem como alertar que a embarcação só poderá suspender após todos os ocupantes dos veículos terem saído dos mesmos e se dirigido para local apropriado;

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, admitindo-se caminhões tanque com outros caminhões de carga; e

VI) Viaturas militares, da Polícia Federal, do Corpo de Bombeiros Militar, Polícia Militar e Polícia Civil poderão transportar combustível a granel, exclusivamente, para consumo em missões nas quais essas viaturas serão empregadas, desde que caracterizadas e sob responsabilidade exclusiva de tais Organizações e, ainda, desde que cumpridas as restrições contidas na artigo 4.15 destas Normas e Procedimentos.

c) A constatação de pessoas no interior de veículos transportados por embarcações, por ocasião de uma ação de inspeção naval ou em função de apuração de denúncia, será imputada ao Comandante. Esse fato constitui infração, conforme os art. 22, inciso IV, e/ou art. 23, inciso VI, do Decreto nº 2.596/1998 (RLESTA) que regulamenta a lei nº 9537/1997 (LESTA).

6.5. 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. Quando se tratar de irregularidade dos auxílios à navegação e qualquer imprecisão, obstáculo ou estorvo à navegação, a comunicação poderá ser efetuada ao Centro de Hidrografia da Marinha (CHM), conforme o anexo constante dos folhetos quinzenais de Avisos aos Navegantes, intitulado "COLABORAÇÃO DOS NAVEGANTES E USUÁRIOS".

6.6. OBRAS EM VIAS NAVEGÁVEIS

a) Na área de Jurisdição da CPAP, as atividades relacionadas às obras sobre, sob e às margens das águas, à extração de minerais, à dragagens, ao estabelecimento de boias de amarração, etc, só poderão ser exercidas quando precedidas da obtenção do competente parecer da Autoridade Marítima, o qual poderá ser obtido quando o interessado cumprir o preconizado na NORMAM-303/DPC, disponível no sítio www.dpc.mar.mil.br. O interessado deverá apresentar o processo com toda a documentação completa, na Capitania dos Portos ou Agência subordinada, para avaliação, encaminhamento às Diretoria Especializadas da Marinha do Brasil, e conseqüente emissão do Parecer quanto à Segurança da Navegação e ordenamento do espaço aquaviário. Cabe salientar que o referido parecer da Autoridade Marítima não exige os requerentes das autorizações dos outros órgãos, conforme cada caso.

b) Estão isentas da obtenção desse parecer as obras a serem realizadas em rios, lagoas, lagoas, represas e demais corpos d' águas, consideradas vias não navegáveis ou em trechos não navegáveis de vias navegáveis. Neste caso os requerimentos serão despachados pela Autoridade Marítima como "isentos de parecer", ressaltando que o interessado não estará eximido das obrigações junto aos demais órgãos competentes. Em alguns trechos não navegáveis ou não cartografados há necessidade de estabelecer placas de aviso ou balizamento especial pelos responsáveis pela obra, de modo a alertar os condutores de embarcações, que eventualmente utilizem os copos d'água, sobre os perigos e obstáculos existentes.

c) Os despachos com "Parecer Favorável" emitidos pela Autoridade Marítima para a realização de obras sob, sobre e às margens das AJB, terão validade de QUATRO anos quando não documentado, exceto para realização de atividades de dragagens, cuja validade será determinada pela Capitania dos Portos do Amapá (CPAP), nesta área de jurisdição.

d) O Parecer inicial, emitido pela Autoridade Marítima poderá ser renovado, mediante apresentação de novo requerimento, sem a necessidade de apresentação da documentação prevista nestas normas, desde que não haja alteração no projeto inicialmente aprovado e, não acarrete comprometimento nas condições de segurança da navegação e do orde-

namento do espaço aquaviário atual, o que será avaliado por essa Organização Militar. O interessado / responsável pela obra fará um requerimento ao Capitão dos Portos, com antecedência mínima de 60 dias do prazo de término da validade da autorização, solicitando a renovação da autorização e de uma nova Inspeção Naval no local. Todas as despesas decorrentes desta inspeção ocorrerão por conta do interessado.

e) Após o recebimento do parecer favorável da Autoridade Marítima e antes do início do serviço, deverá ser informado a Capitania dos Portos, ou Agência, conforme o caso, em um prazo não inferior a 72 horas, o início efetivo das obras para que seja divulgada em Aviso aos Navegantes. Essa informação deverá ser composta dos seguintes dados:

I) tipo de obra;

II) coordenadas geográficas lat/long (em graus, minutos e centésimos de minutos) que delimitam a área, com identificação do datum;

III) data de início dos serviços;

IV) data de término dos serviços; e

V) tipo/nome das embarcações de apoio à execução das obras.

f) Em especial, nas questões envolvendo a construção de portos e terminais, incluindo ou não flutuantes, o Agente da Autoridade Marítima, a seu juízo, poderá:

I) consultar previamente os seguintes órgãos e entidades:

1) Administração dos Portos e Terminais (públicas ou privadas);

2) Agência Nacional de Águas (ANA);

3) Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ);

4) empresas de navegação;

5) órgãos ambientais;

6) Prefeitura;

7) Praticagem; e

8) Superintendência do Patrimônio da União (SPU).

II) solicitar estudos técnicos adicionais, entre os quais os de manobrabilidade, com o propósito de avaliar as restrições operacionais dos portos/terminais e das embarcações que os utilizarão, bem como as interferências com as instalações adjacentes.

6.6.1. Pontes

Para construção de pontes sobre os rios da jurisdição da CPAP, o interessado deverá cumprir o contido no item anterior, tendo especial atenção quanto às suas obrigações legais no que se refere a largura e altura do vão navegável, sinalização diurna e noturna e a necessária proteção dos pilares, para evitar colisão direta de embarcações contra a estrutura da ponte.

6.6.2. Regularização de obra

Quando for identificada uma obra sem que o interessado tenha obtido o parecer da MB ou que possa comprometer a segurança da navegação ou o ordenamento do espaço aquaviário, o proprietário ou responsável deverá ser notificado a comparecer à Capitania dos Portos, visando à regularização da mesma. Na ocasião, será programada uma vistoria no local.

6.6.3. Informações complementares

Em complemento ao previsto na NORMAM-303/DPC, as autorizações emitidas para as seguintes obras às margens dos rios:

- a) Construção de cais, píeres, trapiches para clubes, condomínios, marinas, terminais pesqueiros ou similares;
- b) Interdição de área aquaviária para realização de obras de dragagens, aterro e pesquisa de lavra de minerais;
- c) Construção ou ampliação de portos ou terminais portuários com ou sem canal de acesso existente;
- d) Construção ou alteração de quebra-mar/molhe;
- e) Instalação de áreas aquícolas, parques aquícolas, faixas ou áreas de preferência, unidades de pesquisa e unidades demonstrativas;

- f) Lançamento de petrechos para atração e/ou captura de pescado;
- g) Lançamento de cabos e dutos submarinos ou estruturas similares;
- h) Construção de pontes rodoviárias ou similares sobre águas;
- i) Instalação de cabos e dutos aéreos ou estruturas similares;
- j) Posicionamento de plataformas e unidades de produção de petróleo ou gás;
- k) Instalação de estruturas flutuantes não destinadas à navegação;
- l) Estabelecimento de boias de amarração de embarcação;
- m) Estabelecimento de boias para navios de cruzeiros e outros;
- n) Flutuantes ou outras embarcações fundeadas não destinadas à navegação:
Posto de Combustível Flutuante, Hotéis Flutuantes, Casas Flutuantes, Bares Flutuantes e outras similares;
- o) Instalação de Parque Eólico Marítimo; e
- p) Outras obras não referidas acima.

6.7. DRAGAGENS

Para solicitações de dragagens deverão ser cumpridos os procedimentos referentes ao planejamento, execução e acompanhamento de dragagens em geral, contidos na NORMAM-303/DPC na NORMAM-501/DHN e sinalização contido na NORMAM-601/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 ao Capitão dos Portos, conforme o estabelecido nas Normas da autoridade Marítima para obras, dragagens, pesquisa e lavra de minerais sob, sobre e às margens das águas jurisdicionais brasileiras NORMAM-303/DPC, para avaliação e consequente emissão do Parecer quanto à segurança da Navegação e ao ordenamento do espaço aquaviário.

Especificamente sobre portos organizados, ressalta-se que a legislação em vigor instituiu responsabilidades para as Administrações dos Portos (Autoridade Portuária-AP), cabendo a Autoridade Marítima a coordenação das atividades das AP, no que diz respeito ao esta-

belecimento de suas limitações operacionais, principalmente do calado máximo, dimensões dos navios e velocidade de evolução nos trechos navegáveis, que podem sofrer alterações significativas em função de dragagens realizadas. Desta forma, com o propósito de contribuir para a otimização de resultados, é recomendado:

a) Que o contratante da dragagem dedique atenção na sua execução, de forma a manter o foco no resgate/obtenção dos parâmetros de projeto da geometria da via navegável que está sendo dragada, em especial as cotas batimétricas dos canais de aproximação e de acesso, das bacias de evolução e de berço; o alinhamento do eixo do canal; a largura do canal em seu leito, inclusive nas curvas; e as dimensões da bacia de evolução. Esta recomendação tem por objetivo prevenir que a empresa executante da dragagem tenha que voltar ao local para a conclusão dos trabalhos após a avaliação do LH de “fim de dragagem” ou que, na falta desta ação, sejam geradas restrições operacionais aos portos, inclusive pela possibilidade de comprometer o posicionamento de balizamento existente ou inviabilizar aprovação de alteração deste, bem como o estabelecimento de novos, considerando o fim a que se destinam.

b) Que a empresa executante do LH de “fim de dragagem” observe atentamente o contido nas Normas da Autoridade Marítima para Levantamentos Hidrográficos -NORMAM-501/DHN, disponível no sítio www.dhn.mar.mil.br, nas fases de planejamento, execução e encaminhamento dos dados coletados e documentação produzida, em especial aos critérios técnicos relativos à LH de Categoria “A” - esta recomendação tem por objetivo alertar que somente dados oriundos de Levantamentos Hidrográficos da Categoria “A” validados pelo Centro de Hidrografia da Marinha (CHM) serão considerados pelo Capitão dos Portos como subsídios na avaliação de estabelecimento/alteração de parâmetros operacionais dos portos.

Após o recebimento do parecer favorável da Autoridade Marítima e antes do início das atividades, deverá ser informado a Capitania dos Portos, em um prazo não inferior a 72 horas, o início efetivo da dragagem para que seja divulgada em Aviso aos Navegantes.

6.8. EXTRAÇÃO DE MINERAIS

Essa atividade, quase sempre, oferece riscos à segurança da navegação, quer seja pela necessidade do fundeio de embarcações em determinadas posições, quer seja pela necessidade, em muitos casos, do deslocamento de embarcações rebocando dispositivos especiais em áreas de tráfego normal de embarcações com rumos ou derrotas contrárias ao fluxo do tráfego. Especial atenção deve ser dada aos dispositivos porque, usualmente, rebocam equipamentos denominados enguias, que são cabos elétricos portando sensores, cujo comprimento se estende por até duas milhas náuticas.

Os interessados em realizar pesquisa, lavra, garimpo ou extração de areia nesta área de jurisdição, devidamente autorizados pelo órgão competente, deverão prestar, formalmente à CPAP as seguintes informações:

- a) limites da área de pesquisa, lavra, garimpo ou extração de areia;
- b) período de operação, datas de início e término provável;
- c) comprimento do dispositivo e tipo da sinalização que será empregada para indicar a extremidade, se houver; e
- d) embarcações ou equipamentos utilizados, bem como suas características.

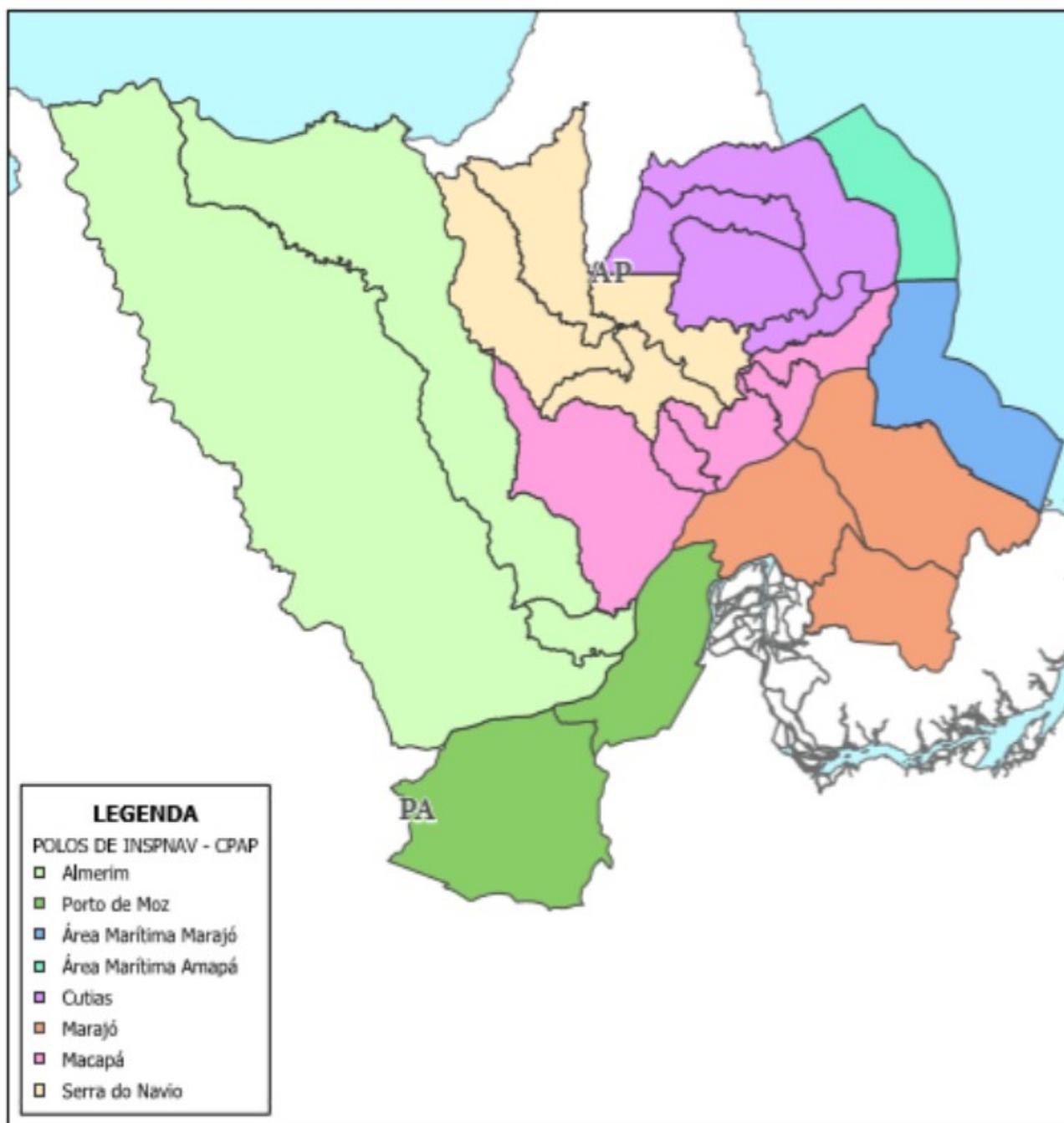
O não cumprimento do disposto neste item, sujeita o infrator às sanções legais previstas na legislação em vigor.

6.9. ATUALIZAÇÃO DE DOCUMENTOS NÁUTICOS

Após a conclusão de obras nas vias navegáveis e dragagens realizadas, os responsáveis pelas mesmas deverão encaminhar à Capitania dos Portos as Plantas Finais de Situação pertinentes aos projetos, apresentando as documentações, desenhos técnicos e plantas, particularmente aquelas relativas aos portos, terminais, píeres, marinas, pontes, etc., da área de jurisdição da CPAP, conforme previsto na NORMAM-303/DPC. Estas serão encaminhadas ao Centro de Hidrografia da Marinha (CHM) para a atualização dos documentos náuticos.

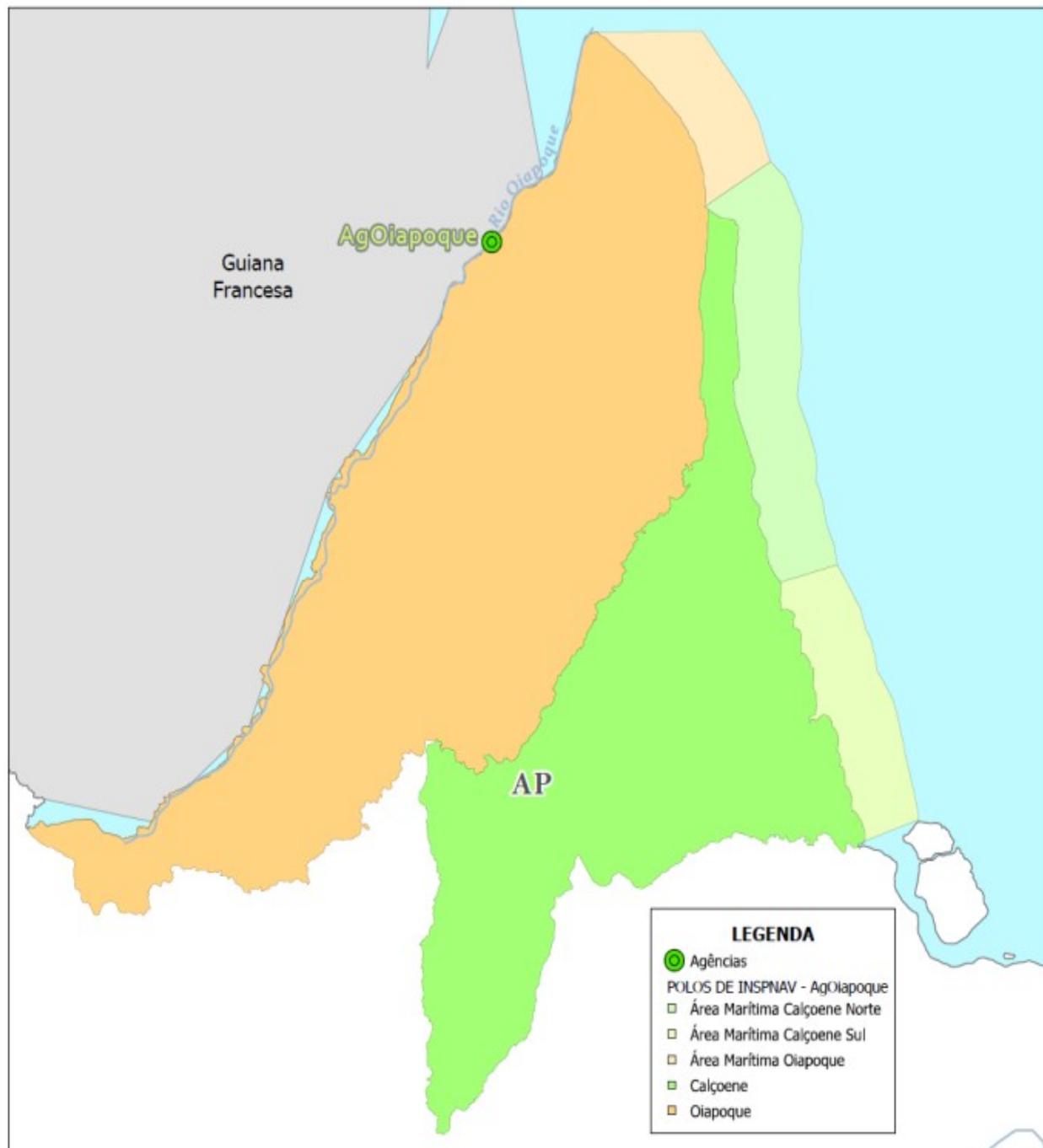
ANEXO A
CROQUI DA ÁREA DE JURISDIÇÃO DA CPAP E DA AGOIAPOQUE

Calcos dos Polos de Inspeção Naval - CPAP



CROQUI DA ÁREA DE JURISDIÇÃO DA AGOIAPOQUE

Calcos dos Polos de Inspeção Naval - AgOiapoque



ANEXO B

CARACTERÍSTICAS DO PORTO DE SANTANA (CDSA)

1 - Identificação: Porto de Santana (CDSA) – Rio Amazonas

2 - Características operacionais e suas administrações

Localização	É um porto organizado, especializado em carga geral (granéis líquido e sólido) e contêineres, localizado no município de Santana-AP, à margem esquerda do rio Amazonas, no canal de Santana em frente a ilha de Santana, a dezoito quilômetros de Macapá-AP, nas coordenadas LAT 00° 03' 42"S e LONG 051° 10' 02,6"W .
Dimensões do cais	<p>1 - Porto de Santana:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Píer 1 (Cais A): com 200m de extensão, profundidade de 12m e um berço próprio para navios tipo Panamax; e - Píer 2 (Cais B): com 150m de extensão, 11m de profundidade (característica do meio) e um berço que atende às navegações de longo curso e de cabotagem. <p>2- Terminal de Uso Privativo (TUP) da DEV Mineração Ltda: encontra-se em processo de reconstrução.</p> <p>3 - TUP da Ipiranga:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pier com 120m de extensão e 10m de profundidade (característica do meio), próprio para empurradores e balsas e opera no recebimento de derivados de petróleo.
Principal acesso	- O porto e seus acessos constam das cartas náuticas nº 205 e 206 da DHN, devendo ser consultado o Roteiro, bem como as informações divulgadas nos Avisos aos Navegantes.
Facilidades portuárias	- Como porto organizado, tem em suas instalações postos Receita Federal do Brasil (RFB), Departamento de Polícia Federal (DPF), Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA) e Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento.
Administração	<ul style="list-style-type: none"> - A Autoridade Portuária é a Companhia Docas de Santana (CDS). - Endereço: Avenida Cláudio Lúcio Monteiro, nº 1380, Novo Horizonte,

	Santana-AP, CEP 68.926-060, telefones (96) 3314-1203/1204 e e-mails: presidencia@docasdesantana.com.br e operacional@docasdesantana.com.br
Agente da Autoridade Marítima	Capitania dos Portos do Amapá Av. Cláudio Lúcio Monteiro, nº 2.000, bairro Vila Daniel, Santana-AP, CEP 68.926-060, telefone (96) 99112-1538, site www.cpap.mar.mil.br e e-mail cpap.secom@marinha.mil.br EMERGÊNCIAS MARÍTIMAS E FLUVIAIS, telefone 185.

3 - Restrições às manobras

Calado máximo	<p>- No Porto de Santana, o calado máximo será limitado pelo Canal Grande do Curuá, onde se prumam 11,70m (38.38 pés), desde que a área de manobra apresente batimetria condizente com o calado máximo do Curuá.</p> <p>- A navegação de navios com calado compreendido entre 11,50 a 11,70, exceto para navios tanques e navios transportando carga perigosa, deverá ser realizada de acordo com as seguintes condicionantes:</p> <p>I. Considerar a maré da hora, antes de demandar os trechos críticos do canal, de forma a manter uma separação em relação ao fundo (FAQ), observando-se as características de cada navio, a fim de preservar a segurança da navegação;</p> <p>II. Observar a altura da maré, no Igarapé Grande do Curuá, que deverá ser maior ou igual a 3,80 metros, de acordo com Tábua de Marés da DHN, a fim de passar na preamar na área delimitada entre as coordenadas geográficas abaixo relacionadas:</p> <p>a) Ponto 1: LAT 01° 39'N - LONG 049° 01' W;</p> <p>b) Ponto 2: LAT 01° 29'N - LONG 048° 52' W;</p> <p>c) Ponto 3: LAT 01° 20'N - LONG 049° 37' W; e</p> <p>d) Ponto 4: LAT 01° 11'N - LONG 049° 28' W.</p> <p>III. É terminantemente proibido o fundeio para aguardar a janela de maré nos pontos de coordenadas previstos no inciso anterior;</p> <p>IV. Manter a velocidade adequada ao efeito "squat" de cada navio;</p> <p>V. Observar o fiel cumprimento dos limites de calado;</p> <p>VI. Navios com calados superiores a 11,50 metros, obrigatoriamente, deverão utilizar o serviço de praticagem, permanecendo facultativa a contratação dos serviços de praticagem para os navios com calado até 11,50 metros; e</p> <p>VII. Solicitar à Atalaia Coordenadora a escalação de práticos com mais de 5 anos de experiência no local.</p>
---------------	---

Velocidade	<p>- A velocidade de trânsito no canal de Santana deve ser inferior a 5 nós, quando a distância das margens for inferior a 150 metros, a fim de evitar deslizamentos de barrancos e danos às residências da população ribeirinha.</p> <p>- Embarcações que suspendam ou se aproximam para atracar no porto devem utilizar velocidade muito devagar.</p>
Horário	<p>- As manobras de atracação/desatracação deverão ser realizadas no período diurno.</p>
Porte da embarcação	<p>1 – Porto de Santana:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Píer 1 (Cais A): comprimento máximo de 220m (LOA). - Píer 2 (Cais B): comprimento máximo de 190m (LOA) - Não há restrições quanto à boca dos navios. <p>Observações:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Quando um navio com mais de 220m (LOA) estiver atracado no Píer 1 (Cais A), não poderá atracar navio com mais de 150m (LOA) no Píer 2 (Cais B); • A atracação de Navios com dimensões maiores que 220m (LOA), limitados a 228,6m (LOA), no Píer 1 (Cais A), somente poderá ser realizada em caráter excepcional, mediante autorização do Capitão dos Portos; e • Quando um navio com mais de 150m até o comprimento máximo de 190m (LOA) estiver atracado no Píer 2 (Cais B), não poderá atracar no Píer 1 (Cais A) navio com mais de 200m (LOA), para isso, deve-se observar que a extremidade do navio atracado no Píer 2 (Cais B) deve estar posicionada a uma distância de, no mínimo 30 metros, da quina entre o Píer 1 e o Píer 2. <p>2- Terminal de Uso Privativo (TUP) da DEV Mineração Ltda :</p> <ul style="list-style-type: none"> - em processo de reconstrução.
Manobras recomendadas	<p>- A atracação e a desatracação de navios nos terminais da CDSA devem ocorrer somente durante o dia e com o uso de 2 rebocadores azimutais.</p> <p>- As atracações de navios nos terminais da CDSA devem ocorrer por Bombordo na enchente e por Boreste na vazante.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> - Os navios podem girar, no canal de Santana, a montante do Pier 2 (Cais B), devendo posicionar-se no meio do canal, assim garantido um giro sem risco de encalhe. - As manobras de atracação/desatracação devem ser obrigatoriamente apoiadas por lanchas dotadas de VHF para alar as espias. Especificamente na CDSA, para auxiliar os Práticos durante as manobras, dois funcionários dotados de rádio VHF (canais 12, 20 e 72) deverão estar posicionados em terra, sendo um na proa e outro na popa. - Com a finalidade de se evitar o cruzamento de navios no canal de Santana, acesso a CDSA e ao TUP da DEV Mineração, as manobras para atracação e desatracação deverão ser combinadas pelos Práticos envolvidos na operação. - Para manobras de atracação, o horário limite para iniciar deverá ser a partir de 1 hora e 30 minutos antes do nascer do sol e até 3 horas antes do pôr do sol, para que as mesmas sejam realizadas com iluminação adequada do início ao fim da faina. - Para manobras de desatracação, o horário limite para iniciar deverá ser a partir da hora do nascer do sol e até 1 hora antes do pôr do sol, para que as mesmas sejam realizadas com iluminação adequada do início ao fim da faina. - Para a atracação na CDSA 1, se houver navio atracado na CDSA 2, deverá ser respeitada a distância mínima de 30 metros da proa do navio da CDSA2 para a quina divisória entre os píeres da CDSA 1 e CDSA2 (marca amarela pintada no chão).
Rebocadores	<p>É obrigatório o uso de, no mínimo, dois rebocadores Azimutais para auxílio de qualquer manobra no Porto de Santana (AP), observando-se as regras abaixo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Navios Petroleiros, Navios com carga perigosa e Navios com comprimento total (LOA) igual ou maior que 180 metros deverão usar obrigatoriamente dois rebocadores Azimutais de, no mínimo, 45BP cada, totalizando 90 toneladas de BP; - Navios com comprimento total (LOA) menor que 180 metros deverão utilizar dois rebocadores Azimutais, totalizando, no mínimo, 64

	<p>toneladas de BP;</p> <p>- Navios com comprimento total (LOA) até 140 metros deverão utilizar, pelo menos, um rebocador azimutal de, no mínimo, 45BP; e</p> <p>- A critério do Capitão dos Portos, navios que possuam BOW THRUSTER de 1200 HP proa transversal operacional poderão ser dispensados do uso de um rebocador.</p>
Hidrografia e meteorologia	<p>- Antes de investir para o terminal, deverá ser observada a proximidade de nuvens baixas e carregadas, que possam resultar em aguaceiros e ventanias, de curta duração, mas que podem pôr em risco a manobra. Com velocidades de vento superiores a 15 nós ou visibilidade inferior a 500 metros deve-se evitar a manobra.</p>

4 - Áreas de Fundeio no rio Amazonas

Área de fundeio nº 1	<p>- Área alternativa para navios que irão demandar para o ponto de embarque/desembarque do práctico no Rio Amazonas:</p> <p>A) Lat: 00° 06.50' N e Long: 050° 54.80' W;</p> <p>B) Lat: 00° 06.50' N e Long: 050° 57.50' W;</p> <p>C) Lat: 00° 03.80' N e Long: 050° 59.50' W;</p> <p>D) Lat: 00° 03.80' N e Long: 050° 57.90' W; e</p> <p>E) Lat: 00° 05.10' N e Long: 050° 57.20' W.</p>
Área de fundeio nº 2	<p>- Área destinada aos navios em trânsito, aguardando programação no Rio Amazonas:</p> <p>A) Lat: 00° 03.50' N e Long: 050° 59.59' W;</p> <p>B) Lat: 00° 03.50' N e Long: 050° 58.01' W;</p> <p>C) Lat: 00° 01.76' N e Long: 050° 58.42' W; e</p> <p>D) Lat: 00° 02.00' N e Long: 051° 00.20' W</p>
Área de fundeio nº 3	<p>- Fundeadouro de Fazendinha, destinada aos navios aguardando visita,</p>

	<p>maré e luz do dia. O período de permanência, em função das restrições batimétricas na área fora do fundeadouro e de água para manobra, é de até seis (06) horas e limitado ao número de, no máximo, três (03) navios:</p> <p>A) Lat: 00° 03.5' S e Long: 051° 07.2' W;</p> <p>B) Lat: 00° 03.5' S e Long: 051° 05.8' W;</p> <p>C) Lat: 00° 03.7' S e Long: 051° 05.8' W; e</p> <p>D) Lat: 00° 04.3' S e Long: 051° 06.9' W.</p>
Área de fundeio n° 4	<p>- Antiga área do Fundeadouro n° 1, sendo exclusiva para operações de navios e balsas transportando ou transferindo carga inflamável.</p> <p>A) Lat: 00° 05.55' S e Long: 051° 06.70' W.</p>

ANEXO C

CARACTERÍSTICAS DO PORTO DE MUNGUBA

1 - IDENTIFICAÇÃO: PORTO DE MUNGUBA

2 - CARACTERÍSTICAS OPERACIONAIS E SUAS ADMINISTRAÇÕES

Localização	<p>- Situado na Vila de Munguba, Distrito de Monte Dourado, no município de Almerim-PA, é um porto organizado, especializado em carga geral (celulose e caulim), localizado na margem esquerda do rio Jari, em frente o município de Vitória do Jari-AP.</p> <p>- Latitude: 0° 55' 27" S e Longitude: 52° 25' 40" W.</p>
Dimensões do cais	<p>1 - Terminal de Uso Privado (TUP) da JARCEL: - píer com 200m de extensão, com profundidade na época de seca de 9m (característica do meio). A largura do Rio Jari em frente ao pier é de 420m.</p> <p>2 - Terminal de Uso Privado (TUP) da Empresa Caulim da Amazônia (CADAM): - píer com 186m de extensão, com profundidade na época de seca de 12m (característica do meio). A largura do Rio Jari em frente ao píer é de 420m.</p>
Principal acesso	- O porto e seus acessos constam das cartas náuticas nº 4201A/B, 4202 A/B e 4203 da DHN, devendo ser consultado o roteiro, bem como as informações divulgadas nos Avisos aos Navegantes.
Facilidades portuárias	<p>- água potável; - rede de Hidrantes para combate a incêndio; - guindaste móvel de 60 ton; - caminhão de combate a incêndio; - energia elétrica 440 V e 380 V; - telefone; - empilhadeiras de ação frontal de 3 a 7 ton; e - carretas.</p>
Administração	<p>- A Autoridade Portuária é a Empresa Jari Celulose S/A (JARCEL). - Endereço: Vila Munguba, s/nº, Distrito de Monte Dourado, Almerim-PA, CEP 68.240-000, telefones (93) 3736-6201/6249/6866.</p>
Agente da Autoridade Marítima	Capitania dos Portos do Amapá Av. Cláudio Lúcio Monteiro, nº 2.000, bairro Vila Daniel, Santana-AP,

	CEP 68.926-060, telefone (96) 99112-1538, site www.cpap.mar.mil.br e e-mail cpap.secom@marinha.mil.br EMERGÊNCIAS MARÍTIMAS E FLUVIAIS, telefone 185.
--	--

3 - RESTRIÇÕES ÀS MANOBRAS

Calado máximo	<p>As previsões de maré são feitas com base na régua fluviométrica da estação Paga Dívidas do dia anterior, observando a previsão de passagem do navio em relação ao horário da preamar na localidade de Paga Dívidas. Esses dados permitirão à Administração do Porto calcular e divulgar o calado máximo permitido, bem como o horário da preamar em Paga Dívidas, dando condições aos Comandantes e Práticos calcularem o calado máximo com que o navio poderá sair e a hora em que deverá passar nos pontos críticos. Assim a Autoridade Portuária poderá determinar a carga máxima a embarcar para passar em Paga Dívidas com a maré mais favorável para as condições de carga e calado do navio.</p> <p>- A profundidade mínima de passagem no canal de acesso do rio Jarí, de acordo com a última sondagem da DHN, referenciada ao nível de redução das cartas náuticas da área é de 6,5m.</p> <p>- O fator de segurança é de 1,4m.</p>
Velocidade	<p>- Os navios devem navegar com cautela a fim de evitar acidentes ou danos às margens e às embarcações ou benfeitorias nelas localizadas.</p> <p>- A velocidade não deve ultrapassar 12 nós, devendo ser reduzida para muito devagar em Paga Dívidas e tanto quanto necessário para passagem segura nas passagens do Caiçara, Marapi e Xavier.</p>
Horário	<p>- O trânsito pelo Rio Jari deverá ocorrer à luz do dia, pelo menos até a ilha da Saudade, a partir de onde é tolerado o trânsito noturno. Exceção feita aos comboios e embarcações fluviais com calado inferior a 5m que estão autorizados ao tráfego noturno.</p> <p>- Para evitar o tráfego noturno até a Ilha da Saudade, os navios deverão desatracar do Porto de Munguba até às 13h.</p>
Porte da embarcação	<p>- O comprimento máximo dos navios permitidos no Rio Jari é de 200m (LOA), sendo esse também o comprimento máximo permitido para o Porto de Munguba, sendo a boca de, no máximo, 37m.</p>
Manobras recomendadas	<p>- A atracação é pelo bordo conveniente em ambos os terminais, dependendo das condições reinantes de maré e vento.</p> <p>- As manobras devem obrigatoriamente apoiadas por lanchas dotadas</p>

	<p>de VHF para alar as espias.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Para navios com comprimento superior a 180m é recomendável o uso de rebocadores, na atracação/desatracção e giro do navio. - Não devem ser realizadas manobras nas áreas dos terminais com ventos superiores a quinze (15) nós ou visibilidade inferior a quinhentos (500) metros. - Não será permitido, durante a noite, mudança de berço envolvendo mais de um navio, independente do porte. - Para navios acima de 180m (LOA), só será permitido a mudança de berço, no período noturno quando: <ul style="list-style-type: none"> a) CADAM x JARI: navio atracado por boreste com a maré enchendo; b) JARI x CADAM - navio atracado por bombordo com maré vazando.
Rebocadores	<ul style="list-style-type: none"> - O uso de rebocadores não é obrigatório. Para navios com comprimento superior a 180m é recomendável o uso de rebocadores, na atracação/desatracção e giro do navio.
Hidrografia e meteorologia	<ul style="list-style-type: none"> - As correntes de maré predominam, correndo a montante e a jusante. - As amplitudes variam pouco no trecho navegável, mas ocorrem em intervalos variáveis ao longo do ano. Assim, as preamares na Vila de Munguba e na localidade de Paga Dívidas ocorrem com intervalos de 50 minutos em outubro e 150 minutos em abril, aproximadamente.

4 - INFORMAÇÕES PARA FUNDEIO

- Ao longo do Rio Jari é permitido o fundeio, em casos excepcionais, de dois navios a jusante da localidade de Porto Alegre, navios esses que aguardam maré ou luz do dia para navegar.
- Serão permitidos, também, fundeios para navios em situações de manobra (aguardando liberação do píer), desde que em condições de maré favorável (maré vazante), para navios de até 200m (LOA), acima do porto da CADAM e entre os portos da JARI e CADAM, não sendo permitido o pernoite.
- O fundeio para aguardar cruzamentos com navios procedentes do Porto de Munguba deve ser evitado, só ocorrendo em casos de extrema necessidade, sob a coordenação da Autoridade Portuária.

- Os navios sem programação e outros aguardarão fundeados na Área de fundeio nº 2, no Rio Amazonas (ver Anexo 1-B destas Normas e Procedimentos).

ANEXO D

CARACTERÍSTICAS DO RIO XINGU

Nome do Rio:	Xingu
Bacia:	Amazônica
Extensão Total:	1.815 km
Trechos Navegáveis:	Apenas o baixo Xingu que abrange o trecho compreendido entre sua foz e Belo Monte, PA.
Extensão Navegável:	Um estirão de 298 km. Compreendido entre sua foz e Belo Monte
Profundidade Mínima:	No curso superior, somente pequenas canoas podem navegar, em trechos relativamente extensos, porém, entre cachoeiras. O baixo Xingu, que é o trecho compreendido entre Belo Monte e sua foz, na margem direita do Amazonas é francamente navegável. As profundidades disponíveis no trecho são superiores a 6 m, em águas altas – dezembro a maio. Da foz até Senador José Porfírio (km 173), em águas baixas, a profundidade cai para 2,70m, e no restante do trecho, para 2,30m, no mesmo período.
Profundidade Máxima:	6,00 metros
Classificação de Embarcações:	Não existem comboios padronizados para a via, mas em face de suas características, o comboio de projeto compatível teria dimensões de 16 m de boca por 120 m de comprimento.
Principais cargas movimentadas:	O total de cargas transportadas na hidrovia do rio Xingu, que compreende basicamente cargas gerais e combustíveis, é da ordem de 77 mil toneladas por ano.
Principais pontos de passagem:	Porto de Moz, Senador José Porfírio e Altamira.
Período de Estiagem:	Junho a Novembro

INTENCIONALMENTE EM BRANCO

ANEXO E

INSTRUÇÕES SOBRE A LOCALIZAÇÃO DO MATERIAL DE SALVATAGEM E DEMONSTRAÇÃO DE USO DE COLETES SALVA-VIDAS AOS PASSAGEIROS

BOM DIA! BOA TARDE! ou BOA NOITE!

“SENHORAS E SENHORES PASSAGEIROS, BEM VINDOS A BORDO, NOSSA CHEGADA NO PORTO DE _____ (DESTINO FINAL) ESTÁ PREVISTA PARA ÀS _____ HORAS DO DIA _____. EM CUMPRIMENTO ÀS NORMAS E PROCEDIMENTOS DA CAPITANIA DOS PORTOS DO AMAPÁ, DAREMOS AGORA INFORMAÇÕES SOBRE A LOCALIZAÇÃO E USO DO MATERIAL DE SALVATAGEM:

ESTA EMBARCAÇÃO ESTÁ EQUIPADA COM O SEGUINTE MATERIAL DE SALVATAGEM _____ (DESCREVER O MATERIAL E A LOCALIZAÇÃO).

FAREMOS AGORA UMA DEMONSTRAÇÃO DO USO DO COLETE SALVA-VIDAS.

O COLETE TRAZ DUAS FITAS DE FIXAÇÃO:

A FITA SUPERIOR, QUE DEVE SER FIRMEMENTE AMARRADA, UMA À OUTRA, E A INFERIOR, QUE APÓS CONTORNAR O CORPO DO PASSAGEIRO, DEVERÁ SER BEM AMARRADA À CINTURA. O COLETE DISPÕE, TAMBÉM, DE UM APITO PARA FACILITAR A LOCALIZAÇÃO DO NÁUFRAGO.

EM CASO DE ABANDONO DA EMBARCAÇÃO, SEGURE O COLETE COM FIRMEZA COM A MÃO DIREITA, LEVE A MÃO ESQUERDA AO NARIZ, JUNTE AS PERNAS E SALTE!

EM CASO DE ACIDENTE, MANTENHA A CALMA E SIGA AS INSTRUÇÕES DA TRIPULAÇÃO.

OBS: AO ENTRAR NA EMBARCAÇÃO VERIFIQUE SE EXISTE A PLACA COM O Nº DE PASSAGEIROS PERMITIDO E O TELEFONE DA CAPITANIA DOS PORTOS. OBSERVE SE OS COLETES ESTÃO EM LOCAL DE FÁCIL ACESSO E EM BOM ESTADO DE CONSERVAÇÃO.

MUITO OBRIGADO E BOA VIAGEM.

ESTA TRIPULAÇÃO ESTÁ ÀS SUAS ORDENS.”

INTENCIONALMENTE EM BRANCO

ANEXO F

**MODELO DE PLACA A SER COLOCADA EM CADA CONVÉS DE EMBARCAÇÕES DE
PASSAGEIROS E ÁREA DE PASSAGEIROS EM BALSAS DE TRAVESSIA**

	1,00 m	
	B/M "AMAPA"	
	DE ACORDO COM NORMA DA CAPITANIA DOS PORTOS, COMUNICAMOS:	
	1. EMPRESA/PROPRIETÁRIO:	
	- "MODELO LTDA"	
	- TEL: (91) XXXX-XXXX	
	2. NOME DO COMANDANTE E IMEDIATO	
	_____ (COMANDANTE)	 (FOTO 5x7)
	_____ (IMEDIATO)	 (FOTO 5x7)
	3. LIMITES MÁXIMOS	
	- LOTAÇÃO DE PASSAGEIROS:	
	CONVÉS PRINCIPAL =	
	CONVÉS SUPERIOR =	
	- CAPACIDADE DE CARGA =	
	4. LOCAL DE GUARDA DOS COLETES SALVA-VIDAS	
	XXXX	
	XXXX	
	5. TELEFONES ÚTEIS:	
	CAPITANIA DOS PORTOS DO AMAPÁ: (96) 99112-1538	
	CAPITANIA FLUVIAL DE SANTARÉM: (93) 3522-2870/3522-2604	
	DISQUE SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO: 185	

OBSERVAÇÃO:

As embarcações classificadas para Apoio ao Turismo deverão possuir outra placa, no idioma inglês, contendo as mesmas informações.

INTENCIONALMENTE EM BRANCO

ANEXO G**DECÁLOGO DE SEGURANÇA****1 - VIGIE O NAVIO E A 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 em 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 dos Portos, a atalaia da Praticagem e Belém Rádio mantêm escuta permanente no canal 16 de VHF. Estas estações poderão encaminhar o pedido de auxílio às autoridades competentes.

4 - CONTROLE OS ACESSOS À CARGA E AOS COMPARTIMENTOS 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 na ponte. Os camarotes e demais compartimentos habitáveis devem ser mantidos trancados à chave, sempre que seus ocupantes encontrarem-se 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 com os tripulantes. Procure estivar os containeres 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 a 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/terminal, dificulte o acesso mantendo içadas as escadas de portaló e de quebra-peito. No porto/terminal, 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 dos Portos e, atalaia da Praticagem e Belém Rádio). A eficácia de socorro pela Polícia Federal depende do alarme antecipado;

IV - usar alarmes sonoros com apitos intermitentes e visuais com 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 dos valores e 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 prevenção e combate a esses crimes, contribuindo para garantia da segurança da tripulação e do navio.

INTENCIONALMENTE EM BRANCO

ANEXO H

SUGESTÃO DE NÚMERO DE REBOCADORES

TPB (t)	FORÇA DE TRAÇÃO (BOLLARD PULL) EM t METRICA	Nr. 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 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	5.0	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
de 200.001 até 210.000	90.0	4
de 210.001 até 220.000	91.0	4
de 220.001 até 230.000	93.0	4
de 230.001 até 240.000	95.0	4

de 240.001 até 250.000	96.0	4
de 250.001 até 270.000	98.0	4
de 270.001 até 290.000	101.0	4
de 310.001 até 330.000	110.0	4 a 6
de 330.001 até 350.000	114.0	4 a 6
de 350.001 até 370.000	118.0	4 a 6
de 370.001 até 390.000	121.0	4 a 6

ANEXO I

MODELO DE CARTÃO DE INFORMAÇÕES AO PRÁTICO (PILOT CARD)

MARINHA DO BRASIL DIRECTORATE OF PORTS AND COASTS - BRAZIL CAPITANIA DOS PORTOS DO AMAPÁ PILOT CARD						
SHIP'S PARTICULARS						
Name: _____	Call sign: _____	Flag: _____				
Ower: _____	Operator: _____	Year of delivery: _____				
Gross Tonnage: _____	Loa: _____ (m)	Breadht: _____ (m)				
Draught Fwd: _____ (m)	Draught aft: _____ (m)	Max. Draught: _____ (m)				
Port Anchor: _____ (Shackles)	Stbd anchor: _____ (Shackles)	Astem anchor: _____ (Shackles)				
Cargo on Board: _____	Last Port: _____	Next Port: _____				
ENGINE						
Type of Engine: _____	Max power: _____ (kw)	Astern power: _____ (% of full ahead)				
Time Full Ahead to Full Astern: _____ s	Time limit astern: _____ (min)	Max. Number of cons starts: _____				
Time Full Ahead to Full Astern: _____ s	Time limit astern: _____ (min)	Max. Number of cons starts: _____				
Engine	RPM	Loaded	Ballast	Engine	RPM	Loaded
			Ballast			
Full Ahead:	_____	_____	_____	Full Astern:	_____	_____
Half Ahead	_____	_____	_____	Half Astern:	_____	_____
Slow Ahead:	_____	_____	_____	Slow stern:	_____	_____
Dead Slow Ahead:	_____	_____	_____	Dead Slow Astern:	_____	_____
STEERING						
Rudders: _____ (number)	Maximum Angle: _____	Rudder angle off neutral effect: _____				
Time hard-over to hard-over: _____ (sec)	Bow Thruster Power: _____ (kw)	Ster Thruster Power: _____ (kw)				
EQUIPMENTS CHECKED AND READY FOR USE						
Windlass:	Yes/No	Echo Sounder	Yes/No	VHF	Yes/No	
Mooring Winches:	Yes/No	Magnetic Compass	Yes/No	Main Engine	Yes/No	
Whistle:	Yes/No	Gyro Compass	Yes/No	Navigation Lights	Yes/No	
X-Band Radar	Yes/No	Steering Gear	Yes/No	Engine Telegraphs	Yes/No	
S-Band Radar	Yes/No	Rudder Angle Indicator	Yes/No	Maneuvering Characterisites	Yes/No	
RPM/Picht Indicator	Yes/No	Signalling Lamp:	Yes/No	Pilot Transfer Arrangements	Yes/No	
_____		_____		_____/_____/_____		
MASTER'S NAME		PILOT'S NAME		DATE		

LISTA DE VERIFICAÇÃO DO PRÁTICO

EQUIPAMENTOS	VERIFICAÇÃO	RESULTADO
UM RADAR (opera na freq. 9 GHz) SOLAS, Cap. V, Reg. 12-g Todo navio SOLAS cumpre esta regra	Checar o funcionamento das escalas de 1/2, 3 e 6 milhas, setores cegos, desvio da linha de fé, manchas e funções.	
DOIS RADARES SOLAS, Cap. V, Reg. 12-h Todo navio AB igual ou sup. 10.000 t		
ECOBATÍMETRO SOLAS, Cap. V, Reg. 12-k Todo navio AB igual/sup. 500 t constante após 25/05/1980. Todo navio AB igual sup. 1.600 t constantes 25/05/80.	Checar o funcionamento, verificar os registros gráficos (papel) e digitais nas diversas escalas, utilizando os transdutores de vante e ré.	
AGULHA GIROSCÓPICA SOLAS, Cap. V, Reg. 12-d. Todo navio AB igual/sup. 500 t const. Após 09/84 SOLAS, Cap. V, Reg. 12-e. Todo navio AB igual/sup. 1600 t const. Antes 09/84	Checar o funcionamento, verificar se todas as repetidoras estão sincronizadas e tomar conhecimento do erro da agulha.	
AGULHA MAGNÉTICA SOLAS, Cap. V, Reg. 12-b Todo navio AB superior 150t	Checar o funcionamento, verificar iluminação disponível para leitura do rumo pelo timoneiro e curva de desvio atualizada.	
PUBLICAÇÕES NÁUTICAS SOLAS, Cap. V, Reg. 20 Todos os navios.	Checar existência das cartas náuticas que serão utilizadas na derrota, suas validades/correções e tábua de maré.	
APARELHOS DE GOVERNO SOLAS, Cap. II-1, Reg. 29-1 SOLAS, Cap. V, Reg. 19-1 Todos os navios.	Checar o funcionamento das duas máquinas do leme funcionando independente, testar governo manual e elétrico, verificar tempo gasto para levar leme de 35° de um bordo para 35° de outro bordo, tempo máx. de 28 Seg. e leitura indicador passadiço c/ régua máquina do leme. Navegar com duas máquinas em funcionamento.	
INDICADOR ÂNGULO DO LEME SOLAS, Cap. V, Reg. 12-m AB igual/sup. 1600 t const. Antes 09/84 AB igual/sup. 500 t const. Após 01/09/84		
MÁQUINA PROPULSORA E MÁQUINAS AUXILIARES SOLAS, Cap. II-1, Reg. 26 Todos os navios.	Verificar condições de funcionamento com o comandante, restrição informada deve ser analisada a fim de evitar perda de propulsão.	
MÁQUINA DE FUNDEIO/ SUSPENDER E FERROS Todos os navios.	Verificar condição de funcionamento com o comandante, restrição informada deve ser analisada a fim de evitar problemas de fundeio e manobras com o ferro. Deverá ter os dois ferros prontos para uso.	
DISPOSITIVO P/EMBARQUE DO PRÁTICO SOLAS, Cap. V, Reg. 17 Todos os navios.	Verificar se o dispositivo de embarque atende reg. solas, diagrama encontra-se afixado no passadiço, checar estado conservação da escada, iluminação, embarque/desembarque Prático supervisionado por um Oficial com meio de comunicação com passadiço.	
APITO RIPEAM, Reg. 33	Checar o funcionamento, operação manual e automático (cerração).	
ACOMODAÇÕES NORMAM-12/DPC Rev 1	Verificar as acomodações p/ o Prático atende padrão disponível p/ Oficiais	