

**MARINHA DO BRASIL
COMANDO DO 4º DISTRITO NAVAL
CAPITANIA DOS PORTOS DO AMAPÁ**



**NORMAS E PROCEDIMENTOS
DA
CAPITANIA DOS PORTOS DO AMAPÁ
NPCP/CPAP-2015**

End.: Av. Cláudio Lúcio Monteiro, nº 2.000, bairro Vila Daniel, Santana-AP
CEP 68.926-060,
Telefone/fac-símile (fax) (96) 3281-5480
Internet: www.cpap.mar.mil.br
E-mail secom@cpap.mar.mil.br.

**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

ÍNDICE

	Páginas
Folha de Rosto	I
Folha de Registro de Modificações	II
Índice	III
Introdução	VIII

CAPÍTULO 1 - ÁREAS DE JURISDIÇÃO

SEÇÃO I - ORGANIZAÇÃO, JURISDIÇÃO E LIMITES

0101	Organização e Jurisdição	1-1
0101.1	Localização	1-1
0101.2	Área de jurisdição	1-1
0101.3	Funcionamento	1-1
0102	Atendimento ao público	1-2
0103	Denúncias e sugestões	1-2
0104	Limites para a navegação interior	1-3
0104.1	Áreas de Navegação Interior	1-3

SEÇÃO II - CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS DO PORTO E SUA ADMINISTRAÇÃO

0105	Características Principais	1-4
0105.1	Porto de Santana	1-4
0105.2	Porto de Munguba	1-4
0106	Administração	1-4

CAPÍTULO 2 - FATOS E ACIDENTES DA NAVEGAÇÃO

0201	Aplicação	2-1
0201.1	Consideram-se acidentes da navegação	2-2
0201.2	Consideram-se fatos da navegação	2-2
0201.3	Situações não tipificadas como acidente ou fato da navegação	2-2
0202	Retenção das embarcações envolvidas em acidente e/ou fatos da navegação	2-3
0203	Procedimento em caso de ocorrência envolvendo mercadorias perigosas	2-3

CAPÍTULO 3 - DOTAÇÃO DE MATERIAL DAS EMBARCAÇÕES E DOCUMENTOS OBRIGATÓRIOS

0301	Equipamentos individuais de salvatagem	3-1
0301.1	Procedimentos especiais para embarcações de transporte de passageiros	3-1
0302	Equipamentos de navegação e publicações	3-1
0303	Equipamentos de rádio comunicação	3-3
0304	Cartazes e placas de informações aos usuários	3-3

0305	Outros equipamentos, dispositivos, materiais, publicações e uniformes	3-4
0305.1	Comboio, unidade integrada, ferry-boat e balsa autopropulsada	3-4
0305.1.1	Luzes e instalações elétricas	3-4
0305.1.2	Amarração balsa-empurrador	3-4
0305.1.3	Acessórios para arrumação da carga	3-4
0305.1.4	Combate a incêndio	3-5
0305.1.5	Dispositivos especiais para embarcações de travessia	3-5
0305.2	Embarcações em geral	3-5
0305.2.1	Marcação do número de inscrição no costado	3-6
0305.2.2	Uso de uniforme	3-6
0305.2.3	Requisitos adicionais para Embarcações Propulsadas e Comboios	3-6
0306	Documentos obrigatórios	3-6
0306.1	Cartão de Tripulação de Segurança (CTS)	3-7
0306.1.1	Navegação interior - (embarcações de passageiros/carga)	3-7
0306.1.2	Navegação interior - (embarcações de pesca)	3-8
0306.1.3	Navegação de cabotagem (embarcação de pesca)	3-8
0306.1.4	Equivalência de categorias	3-8
0306.2	Cartas Náuticas	3-9

CAPÍTULO 4 - PROCEDIMENTOS PARA NAVIOS NO PORTO

SEÇÃO I - PROCEDIMENTO PARA O TRÁFEGO E PERMANÊNCIA NO PORTO

0401	Tráfego no porto	4-1
0402	Canal de acesso e sistema de balizamento	4-1
0403	Entrada, despacho e saída de embarcações	4-1
0403.1	Entrada da embarcação	4-1
0403.2	Saída da embarcação	4-2
0403.3	Despacho para o próximo porto	4-4
0403.4	Despacho por período para embarcações de pesca	4-6
0403.5	Despacho por período para embarcações empregadas na navegação de apoio marítimo ou realizando viagem de rota fixa	4-8
0403.6	Despacho por período para embarcações empregadas na navegação interior	4-10
0403.7	Despacho de embarcações que realizam navegação de travessia ou turismo náutico na mesma área portuária	4-12
0403.8	Informações complementares sobre entrada, despacho e saída de embarcações	4-12
0404	Ferros e amarração	4-13
0405	Transporte de material e pessoal	4-13
0405.1	Arrumação da carga	4-13
0405.2	Proibições	4-13
0406	Reparos	4-14

SEÇÃO II - SERVIÇO DE REBOCADORES

0407	Condições de uso de rebocadores (uso obrigatório e facultativo)	4-14
0407.1	Requisitos para operar	4-14
0408	Situações de maior risco	4-15
0409	Recomendações sobre o tipo e método de emprego de rebocadores	4-15
0410	Situações de força maior	4-16
0411	Disposições complementares	4-16

SEÇÃO III - PRATICAGEM

0412	Características, número de práticos necessários para execução das fainas de praticagem e procedimentos diversos	4-17
0412.1	Zona de Praticagem de Fazendinha-AP x Itacoatiara-AM (ZP-01)	4-17
0412.2	Número de práticos necessários a realização das fainas de praticagem	4-17
0412.3	Procedimentos diversos	4-17
0413	Impraticabilidade	4-18

SEÇÃO IV - SEGURANÇA ORGÂNICA

0414	Segurança das embarcações contra assaltos, roubos e similares	4-19
------	---	------

SEÇÃO V - MEIO AMBIENTE

0415	Preservação ambiental	4-20
0416	Carga ou descarga de petróleo e seus derivados, produtos químicos a granel e gás liquefeito	4-21
0416.1	Declaração de conformidade	4-22
0417	Mercadorias perigosas	4-22

SEÇÃO VI - FISCALIZAÇÃO POR AUTORIDADES NACIONAIS

0418	Entrada da embarcação	4-24
0419	Saída da embarcação	4-24
0420	Port State Control e Flag State Control	4-25

CAPÍTULO 5 - PARAMETROS OPERACIONAIS DO PORTO E PROCEDIMENTOS ESPECIAIS

SEÇÃO I - RESTRIÇÕES OPERACIONAIS

0501	Calado máximo recomendado (calado operacional)	5-1
0501.1	Calado máximo recomendado nos trechos da jurisdição	5-1
0501.2	Recomendações	5-2
0502	Restrições de velocidade, cruzamento e ultrapassagem	5-2
0503	Restrições de horário	5-3

0504	Restrições de porte das embarcações	5-3
0505	Restrições de fundeio	5-3
0506	Monitoramento das condições batimétricas	5-3
0507	Monitoramento das condições ambientais	5-4
0508	Outras restrições	5-4

SEÇÃO II - PLATAFORMAS, NAVIOS SONDA, FPSO, FSU, DEMAIS CONSTRUÇÕES E BÓIAS DE GRANDE PORTE

0509	Plataformas, navios sonda, FPSO, FSU e demais construções que venham a alterar suas posições nas águas jurisdicionais brasileiras	5-4
0510	Recomendações para fundeio de plataformas em águas abrigadas e semi-abrigadas	5-5
0511	Bóias de grande porte	5-6
0512	Operações de mergulho	5-6
0512.1	Empresas de Mergulho	5-6
0512.2	Embarcações operando com mergulhadores	5-7

SEÇÃO III - EVENTOS NÁUTICOS ESPECIAIS

0513	Procissões marítimas/fluviais e demais eventos náuticos na área de jurisdição	5-7
0513.1	Instruções de caráter geral	5-7
0514	Aluguel de embarcações e eventos náuticos	5-11
0514.1	Instruções complementares para empresas que trabalham com aluguel de embarcações de esporte e/ou recreio	5-11
0514.1.1	Uso de pedalinhos	5-11
0515	Planejamento, execução, registro e aperfeiçoamento	5-11
0516	Campanhas educativas	5-12
0517	Proposito	5-12
0518	Divulgação	5-12

CAPÍTULO 6 – VIAS NAVEGÁVEIS DA JURISDIÇÃO

SEÇÃO I - CONDIÇÕES DE NAVEGABILIDADE, SINALIZAÇÃO NÁUTICA E NAVEGAÇÃO

0601	Vias navegáveis cartografadas	6-1
0601.1	Rio Amazonas	6-1
0601.2	Rio Jari	6-2
0601.3	Rio Xingu	6-2
0602	Vias navegáveis não cartografadas	6-2
0603	Regras de navegação interior	6-2
0604	Comboios	6-2
0604.1	Dimensões máximas de comboio (conjunto empurrador/balsa)	6-2
0604.1.1	Outros Requisitos	6-3
0604.2	Arrumação da carga	6-4
0605	Dever de informação	6-5

SEÇÃO II - OBRAS, DRAGAGENS E EXTRAÇÃO MINERAL

0606	Obras em vias navegáveis	6-5
0606.1	Pontes	6-6
0606.2	Regularização de obra	6-6
0606.3	Informações Complementares	6-6
0607	Dragagens	6-6
0608	Extração de minerais	6-7
0609	Atualização de documentos náuticos	6-8

ANEXOS:

ANEXO 1-A	Croqui da área de jurisdição da CPAP	1-A-1
ANEXO 1-B	Características do Porto de Santana (CDSA)	1-B-1
ANEXO 1-C	Características do Porto de Munguba	1-C-1
ANEXO 1-D	Características do Rio Xingu	1-D-1
ANEXO 3-A	Instruções sobre a localização do material de salvatagem e demonstração de uso de coletes salvavidas aos passageiros	3-A-1
ANEXO 3-B	Modelo de placa a ser colocada em cada convés de embarcações de passageiros e área de passageiros em balsas de travessia	3-B-1
ANEXO 4-A	Modelo de cartão de informações ao práctico (PILOT CARD)	4-A-1
ANEXO 4-B	Decálogo de segurança	4-B-1

INTRODUÇÃO

1 - PROPÓSITO

Este documento tem por propósito consolidar, em uma única publicação, o detalhamento das Normas da Autoridade Marítima, ajustando-se às peculiaridades locais da área de jurisdição da Capitania dos Portos do Amapá (CPAP).

Estas Normas e Procedimentos constituem o único documento normativo desta Capitania dos Portos, entretanto, ressalta-se que seu conhecimento não desobriga os utilizadores de conhecerem os dispositivos da legislação/regulamentação superiores, bem como aqueles previstos nas convenções internacionais aplicáveis e ratificadas pelo Brasil.

2 - APLICAÇÕES

O cumprimento das presentes Normas e Procedimentos é obrigatório para proprietários ou armadores, aquaviários ou navegantes amadores, tripulantes, agências de navegação, marinas, clubes e entidades desportivas náuticas, no que couber a cada segmento, e em acréscimo às demais regulamentações vigentes, atinentes ao prescrito na Lei nº 9.537/1997, Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA).

3 - DEFINIÇÕES

Aquaviário - é todo aquele com habilitação certificada pela Autoridade Marítima para operar embarcações em caráter profissional.

Amador - é todo aquele com habilitação certificada pela Autoridade Marítima para operar embarcações de esporte e/ou recreio, em caráter não profissional.

As regras para habilitação nessa categoria encontram-se previstas nas Normas da Autoridade Marítima para Amadores, Embarcações de Esporte e/ou Recreio e para Cadastramento e Funcionamento das Marinas, Clubes e Entidades Desportivas Náuticas (NORMAM-03/DPC). Para realizar a prova de habilitação de amador, o interessado deverá comparecer pessoalmente durante o horário de atendimento ao público, na CPAP, entregar os documentos exigidos e preencher uma ficha de inscrição. A data e o horário de realização da prova serão informados ao interessado no momento da inscrição.

4 - DEVERES

É dever do Comandante da embarcação, além de outras obrigações legais pertinentes, cumprir e fazer cumprir as presentes Norma e Procedimentos, bem como conhecer e divulgar aos tripulantes todas as informações contidas nas Normas da Autoridade Marítima (NORMAM/DPC) e 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.

5 - INFRAÇÕES E SANÇÕES

O não cumprimento das presentes Normas e Procedimentos será caracterizado como infração às mesmas, estando o infrator sujeito às penas de multa, de suspensão da Caderneta de Inscrição e Registro (CIR) ou da Carteira de Habilitação de Amador (CHA), da retirada de tráfego e apreensão da embarcação, previstas no Regulamento da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (RLESTA), Decreto no 2.596/98. De acordo com a legislação em vigor, as penas impostas poderão ser simultâneas e complementares, e serem impostas liminarmente.

CAPÍTULO 1
ÁREAS DE JURISDIÇÃO

SEÇÃO I

ORGANIZAÇÃO, JURISDIÇÃO E LIMITES

0101 - ORGANIZAÇÃO e JURISDIÇÃO

0101.1 - Localização

A Capitania dos Portos do Amapá (CPAP) está situada na Av. Cláudio Lúcio Monteiro, nº 2.000, bairro Vila Daniel, Santana-AP, CEP 68.926-060, telefone/fac-símile (fax) (96) 3281-5480, site www.cpap.mar.mil.br e e-mail secom@cpap.mar.mil.br.

0101.2 - Área de Jurisdição

A jurisdição da CPAP abrange as águas que cortam o Estado do Pará e Amapá. Tendo sob sua área de atuação direta 25 municípios, sendo dezesseis (16) localizados no Estado do Amapá e nove (09) no Estado do Pará. O croqui da área de jurisdição da CPAP encontra-se no **Anexo 1-A**.

São águas jurisdicionais diretas da CPAP: Rio Amazonas, da foz até Almeirim; Rio Xingú, da foz até Vitória do Xingú; e Rio Jari, abrangendo as águas jurisdicionais dos 25 municípios do Estado do Amapá e Pará a seguir:

a) Estado do Amapá

Amapá	Macapá	Pracuúba
Calçoene	Mazagão	Santana
Cutias do Araguari	Oiapoque	Serra do Navio
Ferreira Gomes	Vitória do Jari	Tartarugalzinho
Itaubal	Porto Grande	xxx
Laranjal do Jari	Pedra branca do Amapari	xxx

b) Estado do Pará

Afuá	Anapú	Porto de Moz
Almeirim	Chaves	Senador José Porfírio
Altamira	Gurupá	Vitória do Xingú

0101.3 - Funcionamento

A CPAP atende ao público no horário de 07h30 as 11h30 dos dias úteis, de segunda a sexta-feira, 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 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 da navegação.

O pedido de despacho de embarcações será efetuado vinte e quatro (24) horas por dia, conforme os procedimentos previstos no item 0403 destas Normas e Procedimentos.

O horário de 14h as 17h30 é reservado para o expediente interno da CPAP, a fim de que seja dado prosseguimento administrativo às solicitações dos serviços solicitados.

0102 - ATENDIMENTO AO PÚBLICO

a) Serviços Prestados

A CPAP atende 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, venda de cartas náuticas e publicações náuticas, dentre outros.

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

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

Estes serviços estão **DISPONÍVEIS A QUALQUER PESSOA SEM INTERMEDIÇÃO DE DESPACHANTES OU QUAISQUER OUTROS INTERMEDIÁRIOS.**

b) Vistoria de Embarcações

As solicitações de vistoria de embarcações deverão ser feitas na CPAP, no horário de atendimento ao público nos guichês do GAP. Esta solicitação deverá ser realizada com pelo 24 horas de antecedência, sendo que o serviço será realizado todas as terças e quintas-feiras, no período de 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-AP, serão cobradas as despesas de transporte e estadia, de acordo com as normas em vigor.

c) Despacho de Embarcações

No caso de despacho de embarcações, deve ser observado o contido no item 0403.1 destas Normas e Procedimentos. O despacho de embarcações, quando autorizado, poderá ser efetuado por fac-símile (FAX), pelo telefone: (96) 3281-5480.

0103 - DENÚNCIAS E SUGESTÕES

É mantido em operação, vinte e quatro (24) horas por dia, serviço de atendimento telefônico destinado a receber consultas sobre a segurança da navegação e 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 subitem 0101.2.

No caso de denúncias realizadas por escrito, deve ser preenchido o formulário próprio à disposição na Capitania.

Este telefone é denominado **DISQUE SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO - 0800 280 7200**. Poderá ser utilizado também o telefone (96) 3281-5480.

0104 - LIMITE 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).

0104.1 - Áreas de navegação interior

a) Área de navegação 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.

São áreas de navegação 1:

- no rio Amazonas, a montante do alinhamento entre a foz do rio Anajás (Anajas-PA) e a foz do rio Maracá (Mazagão-AP).

b) Área de navegação 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.

São áreas de navegação 2:

- 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 1-A encontra-se o croqui das áreas de navegação 1 e 2.

SEÇÃO II

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 desta norma e procedimentos (Vias Navegáveis da Jurisdição). 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, as administrações portuárias e à CPAP, de modo a verificar as restrições operacionais para a entrada, permanência e saída das embarcações nos diversos portos.

Recomenda-se ainda:

a) o estudo minucioso dos demais documentos náuticos, tais como: Avisos aos Navegantes, Roteiro, Cartas Náuticas, Avisos-Rádio Náuticos e SAR e outros emitidos pela Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha do Brasil; e

b) a leitura do Capítulo 4 destas Normas e Procedimentos, que trata dos procedimentos para navios no porto.

0105 - CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS

0105.1 - Porto de Santana

Observar o contido no **Anexo 1-B**.

0105.2 – Porto de Munguba

Observar o contido no **Anexo 1-C**.

0106 - ADMINISTRAÇÃO

Observar o contido nos **Anexos 1-B e 1-C**.

CAPÍTULO 2

FATOS E ACIDENTES DA NAVEGAÇÃO

0201 - 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-09/DPC) 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). As embarcações envolvidas no acidente ou fato da navegação, cujas avarias comprometam a navegação segura, serão retiradas de tráfego por meio de Portaria e submetidas a vistorias antes de serem liberadas. Além disto, as embarcações envolvidas deverão ser preservadas e disponibilizadas, por seus Comandantes, ao Encarregado do Inquérito para serem submetidas às perícias necessárias.

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

c) Na jurisdição da CPAP 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 pelo e-mail secom@cpap.mar.mil.br, bem como, pela frequência rádio VHF 156.800 (canal 16):

DISQUE SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO	0800 280 7200
Capitania dos Portos do Amapá	(96) 3281-5480

d) A NORMAM-09/DPC se aplica a:

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

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

3) 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;

4) aquaviários e amadores brasileiros;

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

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

7) 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, atente contra a segurança da navegação;

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

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

10) 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

11) toda pessoa jurídica ou física envolvida em Acidente ou Fato da Navegação, por qualquer forma ou motivo, respeitados os demais instrumentos do Direito Interno e as normas do Direito Internacional.

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).

0201.1 - Consideram-se acidentes da navegação:

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

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

0201.2 - Consideram-se fatos da navegação:

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

b) a alteração da rota;

c) a má estivação da carga, que sujeite a risco a segurança da expedição;

d) a recusa injustificada de socorro a embarcação em perigo;

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

f) 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.

0201.3 - 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-07/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).

0202 - 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.

0203 - 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 Transporte de Cargas Perigosas (NORMAM-29/DPC), a qual trata do transporte de cargas perigosas.

Os acidentes com embarcações transportando mercadorias perigosas, devem ser imediatamente comunicados a Capitania dos Portos/Fluviais e as 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-01/DPC) ou Normas da Autoridade Marítima para Embarcações Empregadas na Navegação Interior (NORMAM-02/DPC), conforme aplicável.

Qualquer notícia de mercadorias perigosas caídas no mar, à deriva, ou chegadas às praias, deverá ser imediatamente informada a 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 procedimento/esclarecimentos sobre mercadorias perigosas constam do item 0416 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 NORMAM-01/DPC, NORMAM-02/DPC, NORMAM-03/DPC e Normas da Autoridade Marítima para Homologação de Material (NORMAM-05/DPC). Entretanto, considerando as peculiaridades regionais dos rios da jurisdição da CPAP, algumas exigências adicionais poderão ser impostas.

0301 - 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.

0301.1 - 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 3-A, bem como, procedimentos para abandono da embarcação nas situações emergenciais. Isto poderá ser feito por meio de exibição de filme para os passageiros, que poderá, ainda, conter outras orientações sobre Segurança da Navegação.

0302 - 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 (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, poderá ser empregado um até a atracação do navio. - Não será permitido o navio navegar em águas interiores sem radar.
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	- Não será permitida a navegação em águas interiores sem os dois ferros operando. Caso um dos ferros ou aparelho de fundeio esteja inoperante, a Capitania deverá ser consultada pelo Comandante da embarcação para avaliação da situação.

* 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.

0303 - 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 que 100; - Qualquer barco, de qualquer porte, que vá efetuar uma operação de eclusagem; e - Rebocadores e empurradores com AB maior ou igual a 20.
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 regulamenta a lei nº 9537/1997 (LESTA).

0304 - 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 3-B** 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.

0305 - OUTROS EQUIPAMENTOS, DISPOSITIVOS, MATERIAIS, PUBLICAÇÕES E UNIFORMES

0305.1 - 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:

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

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

0305.1.1 - Luzes e instalações elétricas

Além de cumprir o preconizado nas NORMAM-01, NORMAM-02 e NORMAM-05/DPC, deverão ser observadas as seguintes orientações:

a) 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.

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

c) 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.

d) 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.

0305.1.2 - 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.

0305.1.3 - 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.

0305.1.4 - 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-02/DPC.

0305.1.5 - Dispositivos especiais para embarcações de travessia

A balsa ou ferry-boat empregado em travessia:

a) 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.

b) 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.

c) Deverá possuir, também, pelo menos uma (1) bóia 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

0305.2 - Embarcações em geral

Em complemento à dotação de segurança prevista nas NORMAM-01/DPC NORMAM-02/DPC, NORMAM-03/DPC e NORMAM-05/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.
Prancha com balaústre	- Todas com AB > 50. - Todas as que transportam passageiros.	- As pranchas deverão ser confeccionadas de acordo com o modelo da NORMAM-02/DPC.

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 escaldamento.
Sirene	- Embarcações que pertençam a órgãos municipais, estaduais ou federais	

0305.2.1 - 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 inscrição 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-01/DPC, NORMAM-02/DPC e NORMAM-03/DPC.

0305.2.2 - Uso de uniforme

Os tripulantes de embarcações de passageiros e cargas deverão estar uniformizados, conforme especificado nas Normas da Autoridade Marítima para Uso de Uniformes da Marinha Mercante Nacional (NORMAM-21/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-21/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.

0305.2.3 - 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:

- a) Mesa de cartas com iluminação;
- b) Régua paralela, compasso de ponta seca, lápis e borracha;
- c) Cartas náuticas ou croquis da área em que irá operar a embarcação;
- d) Aviso aos navegantes (Alterações);
- e) 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
- f) Relógio instalado no passadiço ou compartimento do comando.

0306 - 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 NORMAM-01/DPC, NORMAM-02/DPC, NORMAM-03/DPC e NORMAM-05/DPC.

0306.1 - Cartão de Tripulação de Segurança (CTS)

Deverá ser cumprido conforme previsto nas NORMAM-01 e NORMAM-02/DPC.

0306.1.1 - 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 150 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-02/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-02/DPC);
- (3) obrigatório para embarcações com singradura superior a 12 horas e que transportem mais de 100 passageiros (de acordo com a NORMAM-02/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

0306.1.2 - 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 150 KW
CHEMAQ	CTF	CMP	MOP

0306.1.3 - 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 150 KW
CHEMAQ	CDM	MNM	CMP	MOP

0306.1.4 – 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 da NORMAM-13/DPC, quanto ao comando e a chefia de máquinas:

a) 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.

b) 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.

0306.2 - 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: 201, 202, 203, 204, 220, 4101, 4102, 4103, 4104, 4105, 4106, 4201, 4202, 4203, 4381, 4411 e 4418.

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-28/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.

CAPÍTULO 4

PROCEDIMENTOS PARA NAVIOS NO PORTO

SEÇÃO I

PROCEDIMENTO PARA O TRÁFEGO E PERMANÊNCIA NO PORTO

0401 - TRÁFEGO NO PORTO

O tráfego no porto obedecerá à legislação vigente, bem como as regras previstas em convenções internacionais ratificadas pelo Brasil, além das normas ora estabelecida e aquelas emitidas pela Administração do Porto.

O tráfego no porto obedecerá, ao preconizado nas Normas da Autoridade Marítima para Operação de Embarcações Estrangeiras em Águas Jurisdicionais Brasileiras (NORMAM-04/DPC) e Normas da Autoridade Marítima para Tráfego e permanência de Embarcações em Águas Jurisdicionais Brasileiras (NORMAM-08/DPC), bem como as regras previstas em convenções internacionais ratificadas pelo país, e aquelas emitidas pela Administração do Porto. Especial atenção à presença de embarcações de pequeno porte, principalmente no período noturno ou em baixa visibilidade. Usar sinais sonoros e iluminar eventualmente a derrota com holofotes são providências recomendadas.

Os navios mercantes que demandarem os portos da jurisdição da CPAP e que tenham sido inspecionados em algum porto no âmbito do acordo de Viña Del Mar há mais de seis meses ou estejam em condições materiais não condizentes com a salvaguarda da vida humana, a prevenção da poluição e a segurança da navegação devem ser, prioritariamente, submetidos à inspeção de "Port State Control".

0402 - CANAL DE ACESSO E SISTEMA DE BALIZAMENTO

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

0403 - 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-08/DPC), referente aos procedimentos de entrada, despacho e saída.

0403.1 - ENTRADA DA EMBARCAÇÃO

a) Parte de Entrada

Deverá ser cumprido conforme preconizado na NORMAM-08/DPC.

b) 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-03/DPC, não havendo normas complementares desta Capitania.

0403.2 - SAÍDA DA EMBARCAÇÃO

O Pedido de Despacho e Parte/Aviso de Saída de embarcações serão realizados conforme o previsto na NORMAM-08/DPC, ressalvadas as determinações abaixo especificadas:

a) Pedido de Despacho

1) As seguintes embarcações são obrigadas a efetuar despacho:

I) de bandeira estrangeira;

II) de bandeira brasileira com Arqueação Bruta (AB) igual ou superior a vinte; e

III) 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-08/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:

I') Provisão de Registro de Propriedade Marítima (PRPM) ou Título de Inscrição de Embarcações (TIE) conforme a Arqueação Bruta da embarcação;

II') Certificado de Segurança da Navegação (CSN);

III') Cartão de Tripulação de Segurança (CTS) quando aplicável à embarcação; e

IV') Seguro DPEM, dentro do prazo de validade.

2) 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.

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

I) Aviso de Entrada/Saída conforme o caso;

II) Lista de tripulantes e Lista de Passageiros conforme o caso; e

III) Passe de Saída com a validade do Despacho.

4) 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).

b) 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:

1) via Porto Sem Papel (PSP), quando de uso obrigatório, à medida que forem sendo implantados;

2) via SISDESP-WEB, quando o PSP não for aplicável;

3) via fac-símile, no nº telefônico (96) 3281-5480 ou e-mail secom@cpap.mar.mil.br, a qualquer tempo e para todas as embarcações, exceto as que transportam passageiros, com validade até o próximo porto.

4) 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:

I) receberão validade de até 30 (trinta) 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;

II) receberão validade de até 60 (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

III) receberão validade de até 90 (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.

5) 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.

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

c) Dispensa de Despacho

1) 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.

2) 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.

0403.3 - DESPACHO PARA O PRÓXIMO PORTO

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

a) Previsão de chegada da embarcação:

Somente quando a embarcação for oriunda de porto estrangeiro, o representante legal 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 (Anexo 2-A da NORMAM-08/DPC), nos seguintes prazos:

- para viagem com duração igual ou superior a noventa e seis horas: com antecedência mínima de noventa e seis horas;
- para viagem com duração inferior a noventa e seis horas e maior ou igual a vinte e quatro horas: com antecedência mínima de vinte e quatro horas; e
- para viagem com duração inferior a vinte e quatro horas: com antecedência mínima de doze horas.

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

b) Entrada da embarcação:

O representante legal da embarcação deverá encaminhar a Parte de Entrada (Anexo 2-B da NORMAM-08/DPC) ao OD da jurisdição, comunicando a chegada da embarcação no porto ou terminal aquaviário, no prazo máximo de duas horas após a atracação ou fundeio da embarcação, juntamente com os documentos listados a seguir:

- Declaração Geral (Entrada - Anexo 2-C da NORMAM-08/DPC) e seus apêndices Lista de Tripulantes (Apêndice C-I da NORMAM-08/DPC), Lista de Passageiros (Apêndice C-II da NORMAM-08/DPC) e a Planilha de Dados do GMDSS (Apêndice C-III da NORMAM-08/DPC);
- Formulário de Água de Lastro (Ballast Water Reporting Form), conforme Anexo 2-N da NORMAM-08/DPC (versões em inglês e português), somente para embarcações oriundas de portos estrangeiros;
- Termo de Responsabilidade do Representante Legal da Embarcação (Anexo 2-L da NORMAM-08/DPC);
- Passe de Saída do porto anterior, somente para embarcações oriundas de portos nacionais;
- Certificado Internacional de Proteção de Navios (ISPS Code), quando aplicável;
- Relatório de Inspeção do Port State Control (PSC) ou Flag State Control (FSC), FORM "A" ou FORM "B", este último, caso existam deficiências; 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-01/DPC e NORMAM-04/DPC, conforme o caso.

Os documentos abaixo listados deverão estar disponíveis a bordo para apresentação, quando solicitado:

- (a) Declaração de Carga (Anexo 2-E da NORMAM-08/DPC);
- (b) Declaração de Bens da Tripulação (Anexo 2-F da NORMAM-08/DPC);
- (c) Declaração Marítima de Saúde; e
- (d) Declaração de Provisões de Bordo.

As embarcações que transportem mercadorias perigosas e/ou carga no convés deverão cumprir o estabelecido nas Normas da Autoridade Marítima, devendo ser assinalado o campo pertinente no formulário Parte de Entrada (Anexo 2-B da NORMAM-08/DPC).

c) 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 (Anexo 2-J da NORMAM-08/DPC), num prazo máximo de duas horas após o término da movimentação.

d) Pedido de Despacho para o Próximo Porto:

O representante legal da embarcação deverá encaminhar o Pedido de Despacho para o Próximo Porto (Anexo 2-G da NORMAM-08/DPC) ao OD da jurisdição, no período compreendido entre a chegada e a saída da embarcação, juntamente com os documentos listados a seguir:

- Declaração Geral (Pedido de Despacho – Anexo 2-D da NORMAM-08/DPC) e seus apêndices Lista de Tripulantes (Apêndice D-I da NORMAM-08/DPC) e Lista de Passageiros (Apêndice D-II da NORMAM-08/DPC);

- Manifesto de Mercadorias Perigosas, quando transportando esse tipo de mercadorias, conforme previsto nas Normas da Autoridade Marítima;

- Termo de Responsabilidade para Transporte de Carga no Convés, quando transportando carga no convés, conforme previsto na NORMAM-01/DPC;

- Comprovante de Pagamento da TUF, com a respectiva Guia de Recolhimento da União, para as embarcações de bandeira estrangeira, conforme previsto nas Normas da Autoridade Marítima; e

- Extrato do Cartão de Tripulação de Segurança (CTS), para embarcações de bandeira brasileira, ou do Minimum Safe Manning Document, para embarcações de bandeira estrangeira (Anexo 2-M da NORMAM-08/DPC).

As alterações de pessoal ocorridas entre o encaminhamento do Pedido de Despacho para o Próximo Porto (Anexo 2-G da NORMAM-08/DPC) e a emissão do Passe de Saída para o Próximo Porto (Anexo 2-H da NORMAM-08/DPC) deverão ser informadas pelo representante legal da embarcação ao OD, apresentando uma nova Lista de Tripulantes (Apêndice D-I da NORMAM-08/DPC) que não deverá descumprir o estabelecido no CTS ou, conforme o caso, uma nova Lista de Passageiros (Apêndice D-II da NORMAM-08/DPC).

e) Saída da embarcação:

I) Passe de Saída para o Próximo Porto Após análise pelo OD da jurisdição de toda a documentação encaminhada no pedido de despacho, será emitido, caso não haja pendências, o Passe de Saída para o Próximo Porto (Anexo 2-H da NORMAM-08/DPC). O Passe de Saída tem validade de até quarenta e oito horas contados a partir da data-hora da partida prevista no Pedido de Despacho, concedido a critério do OD da jurisdição.

II) 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 2-G da NORMAM-08/DPC). No campo "OBS", de caráter obrigatório, deverá ser informado o motivo do não cumprimento do prazo. Neste caso será necessária somente apresentação dos documentos que porventura tenham sofrido alterações.

III) Parte de Saída

A Parte de Saída deve ser encaminhada ao OD pelo representante legal da embarcação, utilizando o modelo constante do Anexo 2-I da NORMAM-08/DPC, num prazo máximo de duas horas após a partida da embarcação.

As alterações de pessoal ocorridas após a emissão do Passe de Saída para o Próximo Porto (Anexo 2-H da NORMAM-08/DPC) deverão ser informadas pelo representante legal da embarcação ao OD, apresentando uma nova Lista de Tripulantes (Apêndice D-I da NORMAM-08/DPC) que não deverá descumprir o estabelecido no CTS ou, conforme o caso, uma nova Lista de Passageiros (Apêndice D-II da NORMAM-08/DPC).

f) 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 do novo porto de destino; e
- alteração para porto estrangeiro: 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 (Anexo 2-Q da NORMAM-08/DPC).

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

g) Procedimentos especiais:

Se no decurso da viagem, imediatamente anterior à escala prevista, ocorrer qualquer das hipóteses abaixo discriminadas, o Comandante da embarcação de bandeira brasileira encaminhará ao OD de destino um extrato devidamente autenticado do lançamento da ocorrência no Diário de Navegação. O Comandante da embarcação de bandeira estrangeira deverá cumprir tal procedimento, na ocorrência das hipóteses 3 e 4, quando em AJB:

- 1) avaria de vulto na embarcação ou na carga;
- 2) insubordinação de tripulante ou passageiro;
- 3) observação da existência de qualquer elemento de interesse da navegação, não registrado na carta náutica;
- 4) alteração no balizamento ou no funcionamento dos faróis;
- 5) ocorrência de acidente pessoal grave; e
- 6) ocorrência de fato importante durante a viagem, a critério do Comandante.

0403.4 - DESPACHO POR PERÍODO PARA EMBARCAÇÕES DE PESCA

Os procedimentos previstos neste item aplicam-se às embarcações de pesca enquadradas no inciso III), subalínea 4), alínea b) do subitem 0403.2, em função das peculiaridades da operação dessas embarcações.

a) Entrada da Embarcação:

O representante legal da embarcação deverá encaminhar o Aviso de Entrada (Anexo 2-R da NORMAM-08/DPC) ao OD da jurisdição, comunicando a chegada da embarcação no porto ou terminal aquaviário, no prazo máximo de duas horas após a atracação ou fundeio da embarcação, juntamente com o Termo de Responsabilidade do Representante Legal da Embarcação (Anexo 2-L da NORMAM-08/DPC).

O Aviso de Entrada (Anexo 2-R da NORMAM-08/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.

b) Pedido de Despacho por Período

O representante legal da embarcação somente deverá encaminhar o Pedido de Despacho por Período (Anexo 2-O da NORMAM-08/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:

- Lista de Tripulantes (Apêndice D-I da NORMAM-08/DPC) e Lista de Passageiros (Apêndice D-II da NORMAM-08/DPC);
- Extrato do Cartão de Tripulação de Segurança (CTS), conforme Anexo 2-M da NORMAM-08/DPC;
- Certificado de Segurança da Navegação (CSN), quando aplicável;
- Declaração de Adesão ao PREPS (Anexo 2-K da NORMAM-08/DPC);
- Termo de Responsabilidade do Representante Legal da Embarcação (Anexo 2-L da NORMAM-08/DPC).
- Seguro DPEM; e
- Licença de Estação de Navio, emitida pela Anatel.

As alterações de pessoal ocorridas entre o encaminhamento do Pedido de Despacho por Período (Anexo 2-O da NORMAM-08/DPC) e a emissão do Passe de Saída por Período (Anexo 2-P da NORMAM-08/DPC) deverão ser informadas pelo representante legal da embarcação ao OD, apresentando uma nova Lista de Tripulantes (Apêndice D-I NORMAM-08/DPC) que não deverá descumprir o estabelecido no CTS ou, conforme o caso, uma nova Lista de Passageiros (Apêndice DII da NORMAM-08/DPC).

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 Aquicultura e Ministério do Meio Ambiente).

c) Saída da embarcação:

l) 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, o Passe de Saída por Período (Anexo 2-P NORMAM-08/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 jurisdição onde a embarcação estiver, os respectivos Avisos de Entrada e Saída (Anexos 2-R e 2-S NORMAM-08/DPC).

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

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

II) Aviso de Saída

O representante legal da embarcação deverá encaminhar o Aviso de Saída (Anexo 2-S da NORMAM-08/DPC) ao OD da jurisdição, comunicando a efetiva saída do porto ou terminal aquaviário, num prazo máximo de duas 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.

0403.5 - 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 no inciso III), subalínea 4), alínea b) do subitem 0403.2, em função das peculiaridades da operação dessas embarcações.

a) Previsão de chegada da embarcação:

As embarcações provenientes de portos estrangeiros deverão cumprir os procedimentos previstos nas alíneas a) e b) do item 0205, tendo em vista que estão empreendendo viagem de longo curso até a chegada no primeiro porto nacional.

b) Entrada da Embarcação:

O representante legal da embarcação deverá encaminhar o Aviso de Entrada (Anexo 2-R da NORMAM-08/DPC) ao OD da jurisdição, comunicando a chegada da embarcação no porto ou terminal aquaviário, no prazo máximo de duas horas após a atracação ou fundeio da embarcação, juntamente com os documentos listados a seguir:

- Termo de Responsabilidade do Representante Legal da Embarcação (Anexo 2-L da NORMAM-08/DPC);

- Certificado Internacional de Proteção de Navios (ISPS Code), quando aplicável;

- Relatório de Inspeção do Port State Control (PSC) ou Flag State Control (FSC), FORM “A” ou FORM “B”, este último caso existam deficiências.

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.

As embarcações que transportem mercadorias perigosas e/ou carga no convés deverão cumprir o estabelecido nas Normas da Autoridade Marítima, devendo ser assinalado o campo pertinente no formulário Aviso de Entrada (Anexo 2-R da NORMAM-08/DPC).

c) 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 (Anexo 2-J da NORMAM-08/DPC), num prazo máximo de duas horas após o término da movimentação.

d) Pedido de Despacho por Período

O representante legal da embarcação deverá encaminhar o Pedido de Despacho por Período (Anexo 2-O da NORMAM-08/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:

- Declaração Geral (Pedido de Despacho – Anexo 2-D da NORMAM-08/DPC) e seus apêndices Lista de Tripulantes (Apêndice D-I) e Lista de Passageiros (Apêndice D-II da NORMAM-08/DPC);

- Termo de Responsabilidade do Representante Legal da Embarcação (Anexo 2-L da NORMAM-08/DPC);

- Manifesto de Mercadorias Perigosas, quando transportando esse tipo de mercadorias, conforme previsto nas Normas da Autoridade Marítima;

- Termo de Responsabilidade para Transporte de Carga no Convés, quando transportando carga no convés, conforme previsto na NORMAM-01/DPC;

- Comprovante de Pagamento da TUF, com a respectiva Guia de Recolhimento da União, para as embarcações de bandeira estrangeira, conforme previsto nas Normas da Autoridade Marítima; e

- Extrato do Cartão de Tripulação de Segurança (CTS), para embarcações de bandeira brasileira, ou do Minimum Safe Manning Document, para embarcações de bandeira estrangeira (Anexo 2-M da NORMAM-08/DPC).

As alterações de pessoal ocorridas entre o encaminhamento do Pedido de Despacho por Período (Anexo 2-O da NORMAM-08/DPC) e a emissão do Passe de Saída por Período (Anexo 2-P da NORMAM-08/DPC) deverão ser informadas pelo representante legal da embarcação ao OD, apresentando uma nova Lista de Tripulantes (Apêndice D-I da NORMAM-08/DPC) que não deverá descumprir o estabelecido no CTS ou, conforme o caso, uma nova Lista de Passageiros (Apêndice DII da NORMAM-08/DPC).

e) Saída da embarcação:

1) Passe de Saída por Período

Após análise pelo OD de toda a documentação encaminhada no pedido de despacho, será emitido, caso não haja pendências, o Passe de Saída por Período (Anexo 2-P da NORMAM-08/DPC), 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:

1) 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 (Anexos 2-R e 2-S da NORMAM-08/DPC); e

2) a embarcação que realiza “viagem de rota fixa” está autorizada a trafegar, unicamente, entre dois portos, em percurso rotineiro de ida e volta, sem que venha a demandar ao longo da viagem qualquer outro porto, 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 (Anexos 2-R e 2-S da NORMAM-08/DPC).

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

1) 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

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

II) Aviso de Saída

O representante legal da embarcação deverá encaminhar o Aviso de Saída (Anexo 2-S da NORMAM-08/DPC) ao OD da jurisdição comunicando a efetiva saída do porto ou terminal aquaviário, num prazo máximo de duas 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.

f) Procedimentos especiais:

Se no decurso da viagem ocorrer qualquer das hipóteses abaixo discriminadas, o Comandante da embarcação de bandeira brasileira encaminhará ao OD da jurisdição onde estiver navegando, um extrato devidamente autenticado do lançamento da ocorrência no Diário de Navegação. O Comandante da embarcação de bandeira estrangeira deverá cumprir tal procedimento, na ocorrência das hipóteses 3 e 4, quando em AJB:

- 1) avaria de vulto na embarcação ou na carga;
- 2) insubordinação de tripulante ou passageiro;
- 3) observação da existência de qualquer elemento de interesse da navegação, não registrado na carta náutica;
- 4) alteração no balizamento ou no funcionamento dos faróis;
- 5) ocorrência de acidente pessoal grave; e
- 6) ocorrência de fato importante durante a viagem, a critério do Comandante.

0403.6 - 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 subalínea 4), alínea b) do subitem 0403.2, em função das peculiaridades da operação dessas embarcações.

a) Entrada da Embarcação:

O representante legal da embarcação deverá encaminhar o Aviso de Entrada (Anexo 2-R da NORMAM-08/DPC) ao OD da jurisdição, comunicando a chegada da embarcação no porto ou terminal aquaviário, no prazo máximo de duas horas após a atracação ou fundeio da embarcação, juntamente com o Termo de Responsabilidade do Representante Legal da Embarcação (Anexo 2-L da NORMAM-08/DPC).

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 e/ou carga no convés deverão cumprir o estabelecido nas Normas da Autoridade Marítima, devendo ser assinalado o campo pertinente no formulário Aviso de Entrada (Anexo 2-R da NORMAM-08/DPC).

b) Pedido de Despacho por Período

O representante legal da embarcação deverá encaminhar o Pedido de Despacho por Período (Anexo 2-O da NORMAM-08/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:

- Lista de Tripulantes (Apêndice D-I da NORMAM-08/DPC) e Lista de Passageiros (Apêndice D-II da NORMAM-08/DPC);
- Termo de Responsabilidade do Representante Legal da Embarcação (Anexo 2-L da NORMAM-08/DPC);
- Manifesto de Mercadorias Perigosas, quando transportando esse tipo de mercadorias, conforme previsto nas Normas da Autoridade Marítima;
- Termo de Responsabilidade para Transporte de Carga no Convés, quando transportando carga no convés, conforme previsto na NORMAM-02/DPC;
- Extrato do Cartão de Tripulação de Segurança (CTS), conforme Anexo 2-M da NORMAM-08/DPC;
- Certificado de Segurança da Navegação (CSN);
- Seguro DPEM; 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.

As alterações de pessoal ocorridas entre o encaminhamento do Pedido de Despacho por Período (Anexo 2-O da NORMAM-08/DPC) e a emissão do Passe de Saída por Período (Anexo 2-P da NORMAM-08/DPC) deverão ser informadas pelo representante legal da embarcação ao OD, apresentando uma nova Lista de Tripulantes (Apêndice D-I da NORMAM-08/DPC) que não deverá descumprir o estabelecido no CTS ou, conforme o caso, uma nova Lista de Passageiros (Apêndice DII da NORMAM-08/DPC).

c) Saída da embarcação:

I) Passe de Saída por Período

Após análise pelo OD de toda a documentação encaminhada no pedido de despacho, será emitido, caso não haja pendências, o Passe de Saída por Período (Anexo 2-P da NORMAM-08/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 (Anexos 2-R e 2-S da NORMAM-08/DPC).

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

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

II) Aviso de Saída

O representante legal da embarcação deverá encaminhar o Aviso de Saída (Anexo 2-S da NORMAM-08/DPC) ao OD da jurisdição, comunicando a efetiva saída

do porto ou terminal aquaviário, num prazo máximo de duas 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.

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

0403.7 - DESPACHO DE EMBARCAÇÕES QUE REALIZAM NAVEGAÇÃO DE TRAVESSIA OU TURISMO NÁUTICO NA MESMA ÁREA PORTUÁRIA

As embarcações que realizam navegação de travessia ou turismo náutico na mesma área portuária deverão possuir, quando aplicável, os seguintes documentos listados a seguir:

- Lista de Tripulantes (Apêndice D-I da NORMAM-08/DPC) e Lista de Passageiros (Apêndice D-II da NORMAM-08/DPC);
- Termo de Responsabilidade do Representante Legal da Embarcação (Anexo 2-L da NORMAM-08/DPC);
- Manifesto de Mercadorias Perigosas, quando transportando esse tipo de mercadorias, conforme previsto nas Normas da Autoridade Marítima;
- Termo de Responsabilidade para Transporte de Carga no Convés, quando transportando carga no convés, conforme previsto na NORMAM-02/DPC;
- Extrato do Cartão de Tripulação de Segurança (CTS), conforme Anexo 2-M NORMAM-08/DPC;
- Certificado de Segurança da Navegação (CSN);
- Seguro DPEM; 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.

0403.8 – INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES SOBRE ENTRADA, DESPACHO E SAÍDA DE EMBARCAÇÕES

a) 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.

b) Saída de Embarcação Estrangeira de Esporte e Recreio

Para a saída de embarcações estrangeiras de esporte e recreio será observado o contido na NORMAM-03/DPC, não havendo normas complementares desta Capitania.

c) Porto Sem Papel (PSP)

Projeto gerenciado pela Secretaria de Portos da Presidência da Republica (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-08/DPC.

0404 - 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.

0405 - 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.

0405.1 Arrumação da carga

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

a) 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.

b) 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.

c) 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.

0405.2 - PROIBIÇÕES

a) 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;

b) 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-02/DPC, tal possibilidade deve constar no Certificado de Segurança da Navegação;

c) 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-02/DPC.

d) Abastecer a embarcação com passageiros a bordo;

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

f) 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 possuírem rampas apropriadas na embarcação e os equipamentos/assessórios, previstos no subitem 0302.3.3 destas Normas e Procedimentos, poderão transportar os veículos de quatro rodas no convés.

g) 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;

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

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

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

0406 - 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 manobrar com seus próprios recursos, deverá ser executada utilizando dispositivo especial de rebocadores, adequado à situação de rebocado sem propulsão.

SEÇÃO II

SERVIÇO DE REBOCADORES

0407 - 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 1-B** (porto de Santana) destas Normas e Procedimentos. 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.

0407.1 - REQUISITOS PARA OPERAR

a) 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;

b) 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;

c) 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

d) 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.

0408 - 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.

0409 - RECOMENDAÇÕES SOBRE O TIPO E METÓDO 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 prático 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 dispositivos 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.

0410 - 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.

0411 - 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.

SEÇÃO III

PRATICAGEM

0412 - CARACTERÍSTICAS, NÚMERO DE PRÁTICOS NECESSÁRIOS PARA EXECUÇÃO DAS FAÍNAS DE PRATICAGEM E PROCEDIMENTOS DIVERSOS

0412.1- ZONA DE PRATICAGEM DE FAZENDINHA-AP x ITACOATIARA-AM (ZP-01)

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 bóia 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.

b) Pontos de espera de Práticos:

Na área de fundeio nº 3, conforme aplicável, cujas coordenadas estão definidas no **Anexo 1B**.

0412.2 - NÚMERO DE PRÁTICOS NECESSÁRIOS A REALIZAÇÃO DAS FAÍNAS DE PRATICAGEM

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.

0412.3 - 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:

1) apresentar-se ao Comandante e solicitar as informações do Cartão de Informações ao Prático (Pilot Card), contido no **Anexo 4-A**, 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;

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

3) 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.

0413 - IMPRATICABILIDADE

a) O Prático deverá comunicar, imediatamente, à CPAP qualquer fato ou ocorrência que implique em 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:

1) Condições meteorológicas e estado do mar adversos;

- 2) Acidentes ou fatos da navegação; ou
- 3) Deficiências técnicas do navio ou da tripulação.

Essas informações subsidiarão o Capitão dos Portos 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 Capitão dos Portos do Amapá, após consulta ao Capitão dos Portos da Amazônia Oriental, Organização Militar responsável pelo controle da ZP-01, declarar a impraticabilidade nos portos/trecho da ZP-01 afetos a 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 do Capitão dos Portos 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.

SEÇÃO IV

SEGURANÇA ORGANICA

0414 - 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 4-B**, 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 co-responsável 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.

SEÇÃO V

MEIO AMBIENTE

0415 - 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, 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.

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-02/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

1) As embarcações deverão recolher o lixo, conforme determina o seu “Plano de Gerenciamento de Lixo”, exigido pela MARPOL 73/78, Anexo V, Regra 9, em recipientes adequados e mantendo-os tampado até sua retirada de bordo. Administração do Porto também deverá ser consultada em relação ao recolhimento de lixo;

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

3) 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.

4) 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;

5) 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

6) 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.

d) Manutenção de Dalas e Porões

1) 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.

2) 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.

0416 - 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-02/DPC, Capítulo 5, Seção III e NORMAM-29/DPC, Capítulo 4. 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 bóias (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 item 0415 destas Normas e Procedimentos.

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-01/DPC ou NORMAM-02/DPC.

0416.1 - 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-01/DPC e NORMAM-02/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.

0417 - 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-01/DPC, na NORMAM-02/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-01/DPC ou NORMAM-02/DPC, conforme aplicável, acrescidos dos seguintes dados:

- 1) o nome técnico da mercadoria;
- 2) a classificação quanto ao IMDG-Code;
- 3) a quantidade; e
- 4) 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 (anexo 1A da NORMAM-29/DPC), Manifesto de Cargas Perigosas (anexo 1B da NORMAM-29/DPC) e do Termo de Responsabilidade para o Transporte de Cargas Perigosas (anexo 1C da NORMAM-

29/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-01/DPC ou NORMAM-02/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:

- 1) com embalagem correta e em bom estado;
- 2) 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;
- 3) 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;
- 4) 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;
- 5) 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;
- 6) O transporte de botijões de GLP, para uso específico na cozinha da embarcação, está autorizado, desde que atenda aos requisitos da NORMAM-02/DPC e que esteja instalado fora dos compartimentos e em área afastada de passageiros; e
- 7) 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:
 - I) Os botijões devem ser mantidos protegidos do sol e estivados afastados de qualquer fonte de calor;
 - II) Não devem ser estivados diretamente sobre o convés de aço, podendo ser apoiados sobre mantas de borracha ou revestimento de madeira;

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

IV) 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;

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

VI) 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.

SEÇÃO VI

FISCALIZAÇÃO POR AUTORIDADES NACIONAIS

0418 - 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-08/DPC).

a) Livre Prática

1) 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

2) Para realização de inspeções sanitárias, aduaneiras e da polícia marítima, os navios deverão estar fundeados nos fundeadouros previstos no **Anexo 1-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 1-B**, destas Normas e Procedimentos, até serem liberadas pela ANVISA.

0419 - 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.

0420 - 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-04/DPC e NORMAM-08/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:

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

CAPÍTULO 5

PARAMETROS OPERACIONAIS DO PORTO E PROCEDIMENTOS ESPECIAIS

SEÇÃO I

RESTRIÇÕES OPERACIONAIS

0501 - 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”.

0501.1- CALADO MÁXIMO RECOMENDADO NOS TRECHOS DA JURISDIÇÃO

a) 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, conforme especificado no item 0424 destas Normas e Procedimentos, que possam provocar danos ao meio ambiente, o FAQM será 1,0m.

b) Estabelecimento de Calado Máximo Recomendado (CMR)

1) 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

2) 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 Por-

to/Terminal responsável pelo trecho em questão, e no item 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 itens 0105 e 0601 destas Normas e Procedimentos, para cada porto/trecho a ser navegado.

0501.2 - RECOMENDAÇÕES

a) Praticagem

1) 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 no item 0501.1; e

2) 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.

0502 - 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 hidro-

vias 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 nos itens 0105 e subitem 0601.5 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-02/DPC.

0503 - RESTRIÇÕES DE HORÁRIO

Observar o contido nos itens 0105 e 0601 destas Normas e Procedimentos, para cada porto/trecho a ser navegado.

0504 - RESTRIÇÕES DE PORTE DAS EMBARCAÇÕES

Observar o contido nos itens 0105 e 0601 destas Normas e Procedimentos, para cada porto/trecho a ser navegado.

0505 - RESTRIÇÕES DE FUNDEIO

Observar o contido nos itens 0105 e 0601 destas Normas e Procedimentos, para cada porto/trecho a ser navegado.

0506 - 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.

0507 - 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.

0508 - OUTRAS RESTRIÇÕES

Observar o contido nos itens 0105 e 0601 destas Normas e Procedimentos, para cada porto/trecho a ser navegado.

SEÇÃO II

PLATAFORMAS, NAVIOS SONDA, FPSO, FSU, DEMAIS CONSTRUÇÕES E BÓIAS DE GRANDE PORTE

0509 - 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-11/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-08/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.

0510 - RECOMENDAÇÕES PARA FUNDEIO DE PLATAFORMAS EM ÁGUAS ABRIGADAS E SEMI-ABRIGADAS

Em áreas abrigadas ou semi-abrigadas, 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 semi-abrigadas 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.

0511 - BÓIAS 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 bóias 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 bóias.

c) Providências no caso de uma bóia garrar

O navegante ao encontrar uma bóia 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 bóias 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 bóia no prazo de 15 (quinze) dias e, caso não a retire, a bóia será leiloada conforme a legislação vigente.

0512 - OPERAÇÕES DE MERGULHO

0512.1 - Empresas de Mergulho

As empresas de mergulho somente poderão executar suas atividades se estiverem cadastradas nas Capitâncias 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-15/DPC).

Para a realização de operações de mergulho na área de jurisdição da CPAP, além dos procedimentos contidos na NORMAM-15/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, atestado e aprovado por Sociedade Classificadora credenciada.
- 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:

- 1) data, horário de início e período da operação;
- 2) local da realização da faina, citando as coordenadas;
- 3) permissão da Autoridade Portuária (no caso de área pertencente ao Porto Organizado);
- 4) motivos da realização da faina; e
- 5) também, deverão ser apresentados cópias dos seguintes documentos:
 - I) Carteira de Inscrição e Registro - CIR (na validade), cédula de identidade e CPF de todos os envolvidos na faina;
 - II) páginas de identificação do Livro Registro de Mergulho (LRM) de cada mergulhador, devidamente preenchidos e assinados;
 - III) Atestado de Saúde Ocupacional de cada mergulhador na validade de um ano, assinado por médico credenciado em medicina hiperbárica com identificação do CRM;
 - IV) páginas de identificação e registros de trabalhos dos mergulhadores mencionados (Carteira de Trabalho e Previdência Social) ou contrato de prestação dos serviços;
 - V) Cadastro da Empresa de Mergulho na DPC (autenticada);
 - VI) Certificado de Vistoria de Equipamentos de Mergulho, com convalidação anual em dia;
 - VII) Termo de prestação de serviços; e
 - VIII) Documentos e Certificados (conforme cada caso) das embarcações envolvidas na faina.

0512.2 - 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 bóias e dispositivos flutuantes, já que estes podem indicar a presença de mergulhadores. Especial cuidado deve ser dado a bóias encarnadas com diagonal branca.

SEÇÃO III

EVENTOS NÁUTICOS ESPECIAS

0513 - PROCISSÕES MARITIMAS/FLUVIAIS E DEMAIS EVENTOS NÁUTICOS NA ÁREA DE JURISDIÇÃO

0513.1 - Instruções de caráter geral

a) Para a realização de qualquer evento, os organizadores deverão cumprir as orientações contidas nas NORMAM-03/DPC.

b) Os interessados deverão comunicar à Capitania dos Portos, com antecedência mínima de 15 dias, a intenção de realizar eventos esportivos náuticos. Tal comunicação deverá conter, pelo menos:

- 1) tipo de evento;
- 2) área delimitada por coordenadas geográficas (latitude/longitude) ou por pontos notáveis **claramente representados em carta náutica**;

- 3) data e hora de início do evento; e
- 4) 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, antecipadamente, às marinas e demais entidades náuticas envolvidas ou que tenham necessidade de conhecer sobre o evento, para adoção das providências cabíveis:

1) Instruções para os organizadores

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

II) 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;

III) se o evento interferir com o uso de praias, especialmente se realizado a menos de duzentos (200) 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;

IV) 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;

V) 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

VI) 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 salvatagem julgados convenientes.

2) Instruções para os participantes

I) não entregar a condução da embarcação a pessoa não habilitada;

II) não entregar a condução da embarcação a pessoa que tenha ingerido bebida alcoólica;

III) cumprir rigorosamente a lotação de passageiros estabelecida na documentação da embarcação;

IV) 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;

V) 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;

VI) não movimentar propulsores havendo perigo de acidentes com pessoas na água ou risco de avarias em outras embarcações;

VII) não fazer ziguezague e nem provocar marolas desnecessárias em áreas restritas ou congestionadas por outras embarcações;

VIII) não cortar a proa de outra embarcação em movimento;

- IX) não se aproximar demasiadamente de outras embarcações; e
- X) manter-se afastado do dispositivo de escolta.

3) Instruções complementares para eventos tipo procissão fluvial

Os organizadores deverão solicitar à Capitania dos Portos, com no mínimo 30 dias de antecedência, permissão para a realização do evento, cumprindo o preconizado na NORMAM-03/DPC.

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

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

4) 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-03/DPC, a fim de garantir a segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana e prevenção da poluição do meio hídrico causada por embarcações:

I) Apresentação de requerimento contendo os documentos abaixo relacionados, com no mínimo 30 dias de antecedência:

(a) 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;

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

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

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

(e) autorização da Secretaria do Meio Ambiente da Prefeitura Municipal;

- (f) autorização do Serviço de Proteção ao Vôo do Comando da Aeronáutica;
- (g) autorização do Corpo de Bombeiros;
- (h) atestado do responsável pelo show de pirotecnia;
- (i) documento que ateste a responsabilidade do organizador do evento (responsável) pelo emprego das embarcações a serem utilizadas;
- (j) 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;
- (k) termo de responsabilidade assinado pelo responsável pelo evento.

II) A aprovação dependerá das seguintes apreciações da Capitania dos Portos:

- (a) inspeção nos flutuantes e embarcações de apoio pela CPAP;
- (b) distância da orla proposta pelos organizadores do evento, estabelecida em função da potência dos fogos de artifício empregados (normalmente 450 metros); e
- (c) confirmação do posicionamento das balsas, antes do início da queima de fogos, especialmente no tocante à distância de terra.

5) 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:

- I) Solicitar pedido de despacho especificamente para o evento;
- II) Apresentar plano contemplando os procedimentos operacionais para arrumação de passageiros e local de embarque e desembarque;
- III) Apresentar autorização da Autoridade Policial competente;
- IV) Apresentar declaração do Comandante de que a embarcação não possui carga;
- V) Apresentar relação dos tripulantes e pessoal de apoio (extra-rol);
- VI) Apresentar plano de evacuação médica de emergência (incluindo transporte de acidentados desde o rio, por embarcação previamente contratada, para local preestabelecido em terra);
- VII) Informar o nome da embarcação de apoio, se for caso;
- VIII) Apresentar à CPAP a lista de passageiros, até uma hora após o suspender;
- IX) 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;
- X) 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;
- XI) 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;
- XII) A tripulação deverá estar devidamente uniformizada e portando crachá de identificação com foto, nome e função;

XIII) 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;

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

XIV) 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

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

0514 - ALUGUEL DE EMBARCAÇÕES E EVENTOS NÁUTICOS

Os procedimentos a serem cumpridos pelas pessoas ou empresas interessadas em aluguel de embarcações ou organizadoras de eventos náuticos encontram-se descritos na NORMAM-03/DPC.

0514.1 - Instruções complementares para empresas que trabalham com aluguel de embarcações de esporte e/ou recreio

Deverá ser cumprido o preconizado na NORMAM-03/DPC.

a) Com tripulante(s):

As empresas que atuam no aluguel de embarcações de esporte e/ou recreio devem tomar todas as providências no tocante ao provimento de todo o material de salvatagem, bem como toda a segurança necessária para aqueles que irão conduzir embarcações.

b) Sem tripulante(s):

Qualquer embarcação, inclusive veleiro ou motoaquática, somente poderá ser alugada a pessoas que comprovem possuir a devida habilitação. Além disso, toda a documentação referente à embarcação alugada e respectiva tripulação deverá estar disponível a bordo, para apresentação a inspetores navais, durante as fiscalizações.

0514.1.1 - Uso de pedalinhos

No aluguel de pedalinhos, os seguintes procedimentos deverão ser seguidas:

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

b) A empresa deverá manter uma embarcação de apoio para prestar socorro aos passageiros dos pedalinhos, em caso de avaria ou emergência.

c) Os pedalinhos só poderão ser utilizados em lagos, lagoas, represas ou águas interiores em que a corrente marítima seja inferior a 0,5 nó.

d) Os pedalinhos só poderão ser utilizados no período noturno em locais onde haja permanente iluminação.

0515 - 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.

0516 - CAMPANHAS EDUCATIVAS

0517 - PROPÓSITO

Durante a realização das inspeções navais de rotina, da aplicação de Cursos de Formação de Aquaviários (CFAQ), bem como durante a Operação Cisne Branco, 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.

0518 - DIVULGAÇÃO

A divulgação ocorrerá 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 serão utilizados na divulgação:

a) Cartazes e folders

Serão 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

SEÇÃO I

CONDIÇÕES DE NAVEGABILIDADE, SINALIZAÇÃO NÁUTICA E NAVEGAÇÃO

0601 - VIAS NAVEGÁVEIS CARTOGRAFADAS

O quadro abaixo apresenta um resumo das condições de navegabilidade dos principais rios da jurisdição da CPAP. 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 Serviço de Sinalização Náutica do Norte (SSN-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

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

0601.1 – 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 que necessitam constante observação e cautela na navegação:

a) trecho compreendido entre Fazendinha e o rio Mazagão, numa extensão de 18 milhas náuticas, onde se encontra canal estreito para cruzamento de navios, locali-

zação extensiva de pedras e constantes mudanças na batimetria e contorno da costa (carta náutica DHN nº 4101A); e

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

0601.2 - Rio Jari

- Observar o contido no **Anexo 1-C** destas Normas e Procedimentos.

0601.3 - Rio Xingu

- O **Anexo 1-D** destas Normas e Procedimentos tem maiores informações sobre o rio.

0602 - 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.

0603 - 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-02/DPC.

0604 - COMBOIOS

0604.1 - Dimensões máximas de comboio (conjunto empurrador/balsa):

As dimensões máximas do comboio, considerando o conjunto empurrador/balsa, serão:

a) – Rio Amazonas

1) Para a 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 exceder em até 10% o comprimento mencionado, desde que obtenham, com no mínimo 72 horas de antecedência, autorização prévia da(s) Capitania(s) dos Portos da(s) área(s) de jurisdição por onde tráfegarão;

2) Os comboios de dimensões superiores aos descritos no item 1 e inferiores a 293 metros de comprimento e 55 metros de boca poderão navegar até as divisas dos Estados do Amazonas e Pará, mediante aprovação prévia do tipo de comboio e desde que o empurrador principal seja dotado com:

I) sistema de propulsão azimutal com dois eixos de propulsão independentes, de potência mínima de 2.000 HP, por motor; e

II) equipamentos de comunicações VHF, HF e telefonia por satélite (tipo Global Star); e equipamento AIS (Sistema Automático de Identificação).

3) Deverá ser respeitada a altura do “linhão” ao sul da ilha do Jurupari.

b) Rio Jari

1) para navegação até o porto de Munguba, comprimento de 181 metros e boca de 37 metros.

c) Rio Matapi

1) Considerar as dimensões máximas previstas no inciso “1”, alínea “a” (Rio Amazonas), deste subitem;

2) Uma embarcação não deverá cruzar ou ultrapassar outra embarcação sob os vãos da ponte do Rio Matapi quando as mesmas estiverem se aproximando em rumos diretamente opostos ou quase diretamente opostos, em condições que envolva risco de abalroamento. A embarcação navegando a montante da ponte terá a preferência e indicará a maneira e o local da passagem, que deverá ocorrer a uma distância nunca inferior a 200 metros, a jusante da ponte, e efetuará os sinais de manobras prescritos na Regra 34 do RIPEAM 72 segundo as circunstâncias.

d) Furo do Salvadorzinho (carta DHN 243)

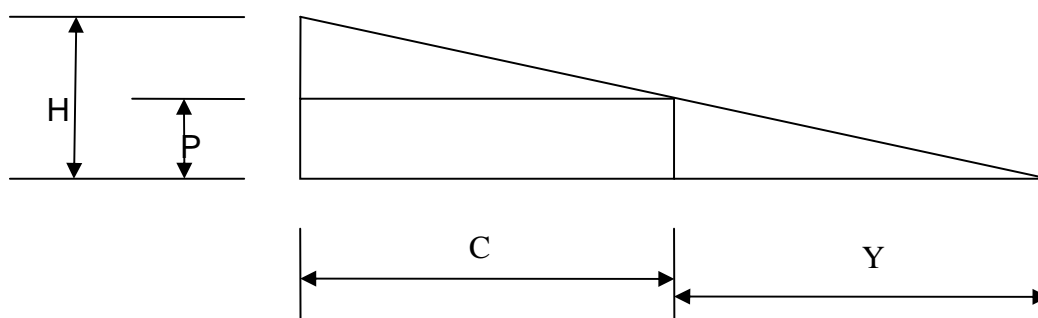
É proibido o tráfego de comboios (balsa/empurrador) no Furo do Salvadorzinho, em qualquer horário.

0604.1.1 – 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 cumprido o item 0515, alínea 4 da NORMAM-02/DPC para a altura mínima do passadiço do empurrador de modo a proporcionar um visão segura para a navegação.

Para isso, deverá ser observada a seguinte fórmula:



$$H = \frac{P \times (C+Y)}{Y}$$

Onde:

H = altura mínima do passadiço em relação à linha d'água;

C = comprimento do comboio;

P = altura de carga em relação à linha d'água (caso o condutor veja, do passadiço, a parte superior da proa da balsa de vante do comboio, considerar como P a altura da balsa de vante em relação à linha d'água);

Y = (2 x C) ou 500 metros, o que for menor (acordo item 0515, alínea 4 da NORMAM-02/DPC).

Exemplo:

C = 284m, P = 7m e Y=500, então:

$$H = \frac{P \times (C+Y)}{Y}$$

$$H = \frac{7(284+500)}{500}$$

$$H = 10,976m$$

c) Para os comboios que irão navegar pela região dos Estreitos, na jurisdição da CPAOR, deverá ser consultado a NPCP daquela Capitania dos Porto.

0604.2 - Arrumação da Carga

a) Conjunto empurrador/balsa

1) 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.

2) A carga deverá estar estivada e peada de modo a não correr e não comprometer a estabilidade.

3) As carretas embarcadas nas balsas que transportam carga geral não poderão estar acompanhadas do cavalo mecânico, exceto aquelas que transportam cargas frigorificadas.

4) Nos cavalos mecânicos que acompanham as carretas que transportam cargas frigorificadas, **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

1) Não são permitidas pessoas dentro dos veículos durante a travessia.

2) 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.

3) 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.

4) 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.

5) 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.

6) 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 Seção V, do Capítulo 4, 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).

0605 - 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”.

SEÇÃO II

OBRAS, DRAGAGENS E EXTRAÇÃO MINERAL

0606 - OBRAS EM VIAS NAVEGÁVEIS

As atividades relacionadas a obras sobre, sob e às margens das águas jurisdicionais brasileiras somente poderão ser executadas após o parecer favorável da Autoridade Marítima, que deverá ser solicitado mediante apresentação de requerimento ao Capitão dos Portos, Delegado ou Agente em cuja área de jurisdição se pretenda realizar determinada obra. Para tanto, o interessado deverá apresentar o processo com toda a documentação completa, 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-11/DPC, disponível no sítio www.dpc.mar.mil.br, para avaliação e consequente emissão do Parecer quanto à segurança da Navegação e ordenamento do espaço aquaviário. Cabe salientar que o referido parecer da Autoridade Marítima não exime os requerentes das autorizações dos outros órgãos, conforme cada caso.

Após o recebimento do parecer favorável da Autoridade Marítima e antes do início do serviço, deverá ser informado a Capitania dos Portos, Delegacia 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:

- a) tipo de obra;
- b) coordenadas geográficas lat/long (em graus, minutos e centésimos de minutos) que delimitam a área, com identificação do datum;
- c) data de início dos serviços;
- d) data de término dos serviços; e
- e) tipo/nome das embarcações de apoio à execução das obras.

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

- 1) consultar previamente os seguintes órgãos e entidades:
 - I) Administração dos Portos e Terminais (públicas ou privadas);
 - II) Agência Nacional de Águas (ANA);
 - III) Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ);
 - IV) empresas de navegação;
 - V) órgãos ambientais;
 - VI) Prefeitura;

- VII) Praticagem; e
- VIII) Superintendência do Patrimônio da União (SPU).

2) solicitar estudos 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.

0606.1 - 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.

0606.2 - 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.

0606.3 – Informações complementares

Em complemento ao previsto na NORMAM-11/DPC, as autorizações emitidas para as seguintes obras às margens dos rios serão de caráter temporário e renovável a cada QUATRO anos:

- a) Viveiros para aquicultura;
- b) Lançamento de petrechos para atração e/ou captura de pescado;
- c) Flutuantes ou outras embarcações fundeadas não destinadas à navegação: Posto de Combustível Flutuante, Hotéis Flutuantes, Casas Flutuantes, Bares Flutuantes e outras similares;
- d) Boias de amarração de embarcação; e
- e) Boias de amarração para navios de cruzeiros e outros.

Decorrido o prazo de QUATRO anos, contado a partir do recebimento do parecer favorável, far-se-á necessário uma nova solicitação de autorização a esta Capitania, que realizará uma nova inspeção naval no local que se encontra a obra. Esta inspeção verificará se a mesma compromete o ordenamento do espaço aquaviário, a segurança da navegação local e as atividades das instalações vizinhas.

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.

0607 - DRAGAGENS

Para solicitações de dragagens deverão ser cumpridos os procedimentos referentes ao planejamento, execução e acompanhamento de dragagens em geral, contidos na NORMAM-11/DPC e na NORMAM-25/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-11/DPC, disponível no sítio www.dpc.mar.mil, 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 institui responsabilidades para as Administrações dos Portos (Autoridade Portuária-AP), cabendo a Autoridade Marítima a coordenação das atividades das AP, no que diz respeito ao estabelecimento 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:

1. 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.

2. Que a empresa executante do LH de “fim de dragagem” observe atentamente o contido nas Normas da Autoridade Marítima para Levantamentos Hidrográficos - NORMAM 25/DHN 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 pelos Capitães 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.

0608 - 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 (2) 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.

0609 - 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-11/DPC. Estas serão encaminhadas ao Centro de Hidrografia da Marinha (CHM) para a atualização dos documentos náuticos.



MARINHA DO BRASIL CAPITANIA DOS PORTOS DO AMAPÁ ÁREA DE JURISDIÇÃO

ANEXO 1A



- Amapá
- Calçoene
- Cutias do Araguari
- Ferreira Gomes
- Itaubal
- Laranjal do Jari
- Macapá
- Mazagão
- Oiapoque
- Pedra Br. do Amapari
- Porto Grande
- Pracuúba
- Santana
- Serra do Navio
- Tartarugalzinho
- Vitória do Jari



- Afuá
- Almeirim
- Altamira
- Anapú
- Chaves
- Gurupá
- Porto de Móz
- Senador José Porfírio
- Vitória do Xingu

ANEXO 1-B

CARACTERÍSTICAS DO PORTO DE SANTANA (CDSA)

1 - IDENTIFICAÇÃO: PORTO DE SANTANA (CDSA) – Rio Amazonas

2 - CARACTERÍSTICAS OPERACIONAIS E SUAS ADMINISTRAÇÕES

LOCALIZAÇÃO	<ul style="list-style-type: none">- Situado no município de Santana-AP, é um porto organizado, especializado em carga geral (granéis líquido e sólido) e contêineres, localizado na margem esquerda do rio Amazonas, canal de Santana, em frente a ilha de Santana a dezoito (18) Km de Macapá-AP.-- Latitude: 00° 04'N e Longitude: 051° 10'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.- 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 Zamin Amapá Mineração Ltda :</p> <ul style="list-style-type: none">- em processo de reconstrução. <p>3 - TUP da Ipiranga</p> <p>Pier - com 120m de extensão e 10m de profundidade (característica do meio), próprio para empurradores e balsas, opera no recebimento de derivados de petróleo.</p>
PRINCIPAL ACESSO	<ul style="list-style-type: none">- 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	<ul style="list-style-type: none">- 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 MARITIMA	Capitania dos Portos do Amapá Av. Cláudio Lúcio Monteiro, nº 2.000, bairro Vila Daniel, Santana-AP, CEP 68.926-060, telefone/fac-símile (fax) (96) 3281-5480, site www.cpap.mar.mil.br e e-mail secom@cpap.mar.mil.br DISQUE SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO: 0800 280 7200
-------------------------------------	---

3 - RESTRIÇÕES ÀS MANOBRAS

CALADO MÁXIMO	- No Porto de Santana e TUP da Zamin, o calado máximo será limitado pelo Canal Grande do Curuá, onde se prumam 11,50m (37.7 pés)
VELOCIDADE	- 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. - Embarcações que suspendam ou se aproximam para atracar no porto devem utilizar velocidade muito devagar.
HORÁRIO	- As manobras de atracação/desatracação deverão ser realizadas no período diurno.
PORTE DA EMBARCAÇÃO	1 – Porto de Santana: - 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. 2- Terminal de Uso Privativo (TUP) da Zamin Amapá Mineração Ltda : - em processo de reconstrução.
MANOBRAS RECOMENDADAS	- A atracação de navios na CDSA deve ocorrer somente durante o dia, à enchente e por bombordo. A desatracação somente durante o dia e com a maré enchendo; - A atracação e desatracação, por boreste, somente estão autorizadas se realizadas com o auxílio de dois rebocadores azimutais; e - A atracação e desatracação de navios petroleiros ou navios transportando cargas perigosas, por bombordo ou boreste, deverá sempre ser auxiliada por dois rebocadores azimutais. - Os navios devem girar, no canal de Santana, a montante do Pier 2 (Cais B), com centro na posição de Lat 00º 03'.7 S e Long 051º 10',2 W. - As manobras de atracação/desatracação devem ser obrigatoriamente apoiadas por lanchas dotadas de VHF para alar as espias. Especificamente na CDSA, para auxiliar os

	<p>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.</p> <p>- Com a finalidade de se evitar o cruzamento de navios no canal de Santana, acesso a CDSA e ao TUP da Zamin, as manobras para atracação e desatracação deverão ser combinadas pelos Práticos envolvidos na operação.</p>
REBOCADORES	<p>- O uso de rebocadores no Porto de Santana não é obrigatório, à exceção dos casos de manobras de atracação e desatracação por boreste e para os navios petroleiros ou transportando cargas perigosas.</p> <p>- Observar item manobras recomendadas.</p>
HIDROGRAFIA E METEOROLOGIA	<p>Os ventos são, em geral, moderados e a visibilidade boa, exceto por ocasião dos aguaceiros equatoriais que podem ser precedidos de fortes ventanias e causam queda acentuada de visibilidade (não foi informado).</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 pratico no Rio Amazonas:</p> <p>A) Lat: 00° 04.65' N e Long: 050° 58.60' W; B) Lat: 00° 04.65' N e Long: 050° 56.15' W; C) Lat: 00° 06.60' N e Long: 050° 55.10' W; e D) Lat: 00° 06.60' N e Long: 050° 57.30' W.</p>
Área de fundeio nº 2	<p>- Área destinada aos para navios efetuando reparo, quarentena e aguardando programação, no Rio Aamazonas:</p> <p>A) Lat: 00° 01.90' S e Long: 051° 00.85' W; B) Lat: 00° 01.90' S e Long: 050° 58.70' W; C) Lat: 00° 00.00' S e Long: 050° 57.85' W; D) Lat: 00° 00.00' S e Long: 050° 58.63' W E) Lat: 00° 02.10' N e Long: 050° 58.10' W; e F) Lat: 00° 02.10' N e Long: 050° 59.50' W.</p>
Área de fundeio nº 3	<p>- Fundeadouro de Fazendinha, destinada aos navios aguardando visita, 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 nº 4	<p>- Antiga área do Fundeadouro nº 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 1-C

CARACTERÍSTICAS DO PORTO DE MUNGUBA

1 - IDENTIFICAÇÃO: PORTO DE MUNGUBA

2 - CARACTERÍSTICAS OPERACIONAIS E SUAS ADMINISTRAÇÕES

LOCALIZAÇÃO	<ul style="list-style-type: none">- 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.- Latitude: 0° 55' 27" S e Longitude: 52° 25' 40" W.
DIMENSÕES DO CAIS	<p>1 - Terminal de Uso Privado (TUP) da JARCEL:</p> <ul style="list-style-type: none">- 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>2 - Terminal de Uso Privado (TUP) da Empresa Caulim da Amazônia (CADAM):</p> <ul style="list-style-type: none">- 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.
PRINCIPAL ACESSO	<ul style="list-style-type: none">- 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	<ul style="list-style-type: none">- 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.
ADMINISTRAÇÃO	<ul style="list-style-type: none">- 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.
AGENTE DA AUTORIDADE MARÍTIMA	<p>Capitania dos Portos do Amapá Av. Cláudio Lúcio Monteiro, nº 2.000, bairro Vila Daniel, Santana-AP, CEP 68.926-060, telefone/fac-símile (fax) (96) 3281-5480, site www.cpap.mar.mil.br e e-mail secom@cpap.mar.mil.br DISQUE SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO: 0800 280 7200</p>

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> <ul style="list-style-type: none">- 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.- O fator de segurança é de 1,4m.
VELOCIDADE	<ul style="list-style-type: none">- Os navios devem navegar com cautela a fim de evitar acidentes ou danos às margens e às embarcações ou benfeitorias nelas localizadas.- 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.
HORÁRIO	<ul style="list-style-type: none">- 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.- Para evitar o tráfego noturno até a Ilha da Saudade, os navios deverão desatracar do Porto de Munguba até às 13h.
PORTE DA EMBARCAÇÃO	<ul style="list-style-type: none">- 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.
MANOBRAS RECOMENDADAS	<ul style="list-style-type: none">- A atracação é pelo bordo conveniente em ambos os terminais, dependendo das condições reinantes de maré e vento.- As manobras devem obrigatoriamente apoiadas por lanchas dotadas de VHF para alar as espias.- Para navios com comprimento superior a 180m é recomendável o uso de rebocadores, na atracação/desatracação 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:

	<p>a) CADAM x JARI: navio atracado por boreste com a maré enchendo;</p> <p>b) JARI x CADAM - navio atracado por bombordo com maré vazando.</p>
REBOCADORES	- O uso de rebocadores não é obrigatório. Para navios com comprimento superior a 180m é recomendável o uso de rebocadores, na atracação/desatracação e giro do navio.
HIDROGRAFIA E METEOROLOGIA	<p>- As correntes de maré predominam, correndo a montante e a jusante.</p> <p>- 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.</p>

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 1-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

ANEXO 3-A

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.”

ANEXO 3-B

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: (91) 3218-3950
CAPITANIA DOS PORTOS DO AMAPÁ: (96) 3281-5480
CAPITANIA FLUVIAL DE SANTARÉM: (93) 3522-2870/3522-2604

DISQUE SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO: 0800 280 7200

1,20m

OBSERVAÇÃO:

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

ANEXO 4-A

MODELO DE CARTÃO DE INFORMAÇÕES AO PRÁTICO (PILOT CARD)

MARINHA DO BRASIL DIRECTORATE OF PORTS AND COASTS - BRAZIL CAPITANIA DOS PORTOS DA AMAZÔNIA ORIENTAL <u>PILOT CARD</u>						
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 ofr 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 Characterisitics	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 NAUTICAS 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		
MAQUINA 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	

ANEXO 4-B

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 containers 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.