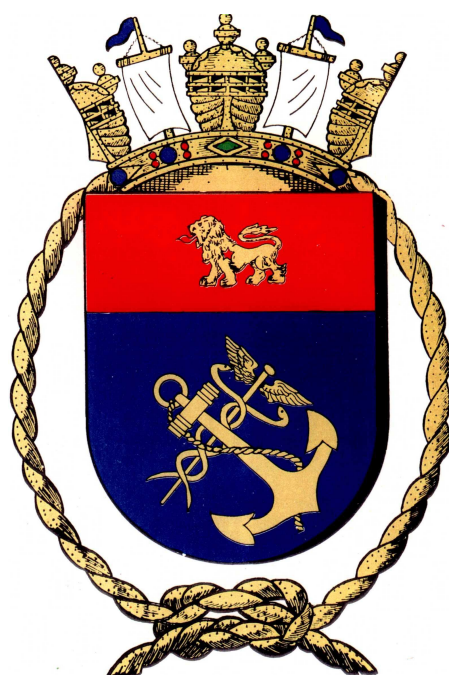


MARINHA DO BRASIL
CAPITANIA DOS PORTOS DE PERNAMBUCO



NORMAS E PROCEDIMENTOS DA
CAPITANIA DOS PORTOS

NPCP - 2001

NORMAS ORIENTADORAS PARA AS CAPITANIAS DOS PORTOS

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
Portaria de Entrada em Vigor	II
Registro de Modificações	IV
Índice	V

CAPÍTULO 1	– DISPOSIÇÕES GERAIS	
SEÇÃO I	– ORGANIZAÇÃO, JURISDIÇÃO E LIMITES	I-1
0101	– Composição e Jurisdição	I-1
0102	– Delimitação de Águas para Navegação Interior	I-1
SEÇÃO II	– DEVERES E SANÇÕES	I-3
0103	– Inscrição de Embarcações.....	I-3
0104	– Marinas, clubes e entidades desportivas náuticas	I-3
0105	– Infração	I-4
SEÇÃO III	– FATOS E ACIDENTES DA NAVEGAÇÃO	I-6
0106	– Fatos e Acidentes da Navegação Sujeitos à Investigação	I-6
0107	– Retenção de Embarcação	I-7
SEÇÃO IV	– NAVEGAÇÃO – CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS DO PORTO E SUA ADMINISTRAÇÃO	I-7
0108	– Características Principais	I-8
0109	– Administração	I-11
CAPÍTULO 2	– DOTAÇÃO DE MATERIAL DAS EMBARCAÇÕES E DOCUMENTOS OBRIGATÓRIOS	
0201	– Equipamentos e Materiais homologáveis	II-1
0202	– Documentos Obrigatórios	II-1
CAPÍTULO 3	– PROCEDIMENTO PARA NAVIOS NO PORTO	
SEÇÃO I	– ENTRADA, PERMANÊNCIA E SAÍDA DO PORTO	III-1
0301	– Tráfego no Porto	III-1

0302	– Ferros	III-2
0303	– Transporte de Material e Pessoal	III-2
0304	– Reparos	III-2
SEÇÃO II	– PRATICAGEM	III-3
0305	– Propósito	III-3
0306	– Programa	III-3
0307	– Exame para Prático	III-4
0308	– Zonas de Praticagem e Número de Práticos necessários à manobra do Navio	III-6
0309	– Serviços Disponíveis	III-6
0310	– Tipos de Manobras	III-7
0311	– Sinalização	III-7
0312	– Impraticabilidade da Barra	III-7
0313	– Obrigações do Comandante da Embarcação	III-7
0314	– Escada de Prático	III-8
0315	– Qualificação do Praticante de Prático	III-8
SEÇÃO III	– SERVIÇO DE REBOCADORES	III-10
0316	– Emprego Obrigatório de ReboCADORES	III-10
0317	– Requisitos para operar	III-10
0318	– Aplicação	III-10
0319	– Situações de força maior	III-11
0320	– Disposições complementares	III-11
SEÇÃO IV	– SEGURANÇA	III-12
0321	– Segurança das embarcações contra assaltos, roubos e similares ..	III-12

SEÇÃO V	– MEIO AMBIENTE	III-13
0322	– Preservação Ambiental	III-13
0323	– Carga ou Descarga de Petróleo e seus derivados, Produtos Químicos a granel e Gás liquefeito	III-14
0324	– Mercadorias Perigosas	III-15
SEÇÃO VI	– FISCALIZAÇÃO POR AUTORIDADES NACIONAIS	III-17
0325	– Entrada, Despacho e Saída da Embarcação	III-17
0326	– Aviso aos Navegantes	III-22
CAPÍTULO 4	– PROCEDIMENTOS ESPECIAIS	
SEÇÃO I	– RESTRIÇÕES OPERACIONAIS	IV-1
0401	– Propósito	IV-1
0402	– Coordenação	IV-1
0403	– Calados máximos recomendados	IV-1
0404	– Restrições de velocidade, cruzamento e ultrapassagem	IV-2
0405	– Restrições de horário	IV-2
0406	– Restrições de porte das embarcações	IV-3
0407	– Restrições de Fundeio – Fundeadouros	IV-3
0408	– Outras restrições	IV-4
SEÇÃO II	– PLATAFORMAS E BÓIAS DE GRANDE PORTE	IV-7
0409	– Plataformas e Bacias Petrolíferas	IV-7
0410	– Bóias de grande porte	IV-7
SEÇÃO III	– DIVERSOS	IV-9
0411	– Operação de helicópteros a bordo de plataformas e embarcações	IV-9

0412	– Tráfego de Embarcações	IV-9
0413	– Sistema de Informação sobre o Tráfego Marítimo (SISTRAM)	IV-10
0414	– Comunicação de Ocorrências envolvendo Mercadorias Perigosas Acondicionadas	IV-11
0415	– Áreas de despejo de Dragagens Prestabelecidas	IV-11
0416	– Procedimentos para Obras sob/sobre água, extração de areias e outros minerais	IV-12
	– HIDROVIAS E RIOS NAVEGÁVEIS DA JURISDIÇÃO	
CAPÍTULO 5		
	– CONDIÇÕES DE NAVEGABILIDADE E SINALIZAÇÃO	V-1
SEÇÃO I		
0501	– Condição de navegabilidade e sinalização nos rios da jurisdição	V-1
0502	– Outras restrições	V-1

ANEXOS:

- 1-A - AVISO DE SAÍDA.**
- 3-A - COMPROVANTE DE MANOBRA DE PRATICAGEM.**
- 3-B - EXAME PRÁTICO-ORAL PARA PRÁTICO (AVALIAÇÃO DA BANCA EXAMINADORA).**
- 3-C - RELATÓRIO DE MANOBRA COMO PRATICANTE DE PRÁTICO.**
- 3-D - EXAME PRÁTICO-ORAL PARA PRÁTICO (AVALIAÇÃO DO COMANDANTE).**
- 3-E - EXAME PRÁTICO-ORAL PARA PRÁTICO (AVALIAÇÃO GERAL).**
- 3-F - PROGRAMA DE QUALIFICAÇÃO PARA PRATICANTE DE PRÁTICO.**
- 3-G - QUADRO-RESUMO MENSAL DE MANOBRAS POR PRATICANTE DE PRÁTICO EM ESTÁGIO DE QUALIFICAÇÃO**
- 3-H - DECLARAÇÃO DE AVALIAÇÃO SATIFATÓRIA DE ESTÁGIO DE QUALIFICAÇÃO DE PRATICANTE DE PRÁTICO**
- 3-I SUGESTÃO DE CORRESPONDÊNCIA ENTRE TONELAGEM DE PORTE BRUTO (TPB) DA EMBARCAÇÃO COM FORÇA DE TRAÇÃO ESTÁTICA LONGITUDINAL (BOLLARD PULL) DOS REBOCADORES**
- 3-J - DECÁLOGO DE SEGURANÇA**
- 3-K - DECLARAÇÃO DE ENTRADA/SAÍDA DE EMBARCAÇÃO ESTRANGEIRA DE ESPORTE E/OU RECREIO**
- 4-A - ENCAMINHAMENTO DE INFORMAÇÕES SOBRE A OCORRÊNCIA DE PERDA OU PERDA PROVÁVEL DE MERCADORIAS PERIGOSAS EM ÁGUAS SOB JURISDIÇÃO NACIONAL.**

CAPÍTULO 1

DISPOSIÇÕES GERAIS

SEÇÃO I

ORGANIZAÇÃO, JURISDIÇÃO E LIMITES

PROPÓSITO

Este documento tem por propósito consolidar, em uma única publicação, o detalhamento das Normas da Autoridade Marítima, ajustando-as às peculiaridades locais da área de jurisdição da Capitania dos Portos de Pernambuco.

Assim, estas Normas e Procedimentos constituem o único documento normativo desta Capitania dos Portos e 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.

0101 - COMPOSIÇÃO E JURISDIÇÃO

A Capitania dos Portos de Pernambuco (CPPE) tem a sua sede.

A jurisdição da CPPE, de acordo com a Portaria n° 0005, de 03 de fevereiro de 2000, do Comando de Operações Navais, abrange todo o Estado de Pernambuco, com exceção dos Municípios de Floresta, Itacuruba, Orocó, Petrolândia, Petrolina, Santa Maria da Boa Vista e Tacaratu, e mais o Arquipélago de Fernando de Noronha, compreendendo as águas que banham e cortam o Estado.

Sua área de atuação direta engloba os municípios de Goiana, Igarassu, Itapissuma, Itamaracá, Paulista, Olinda, Recife, Jaboatão dos Guararapes, Cabo de Santo Agostinho, Ipojuca, Sirinhaém, Rio Formoso, Tamandaré, Barreiros e São José da Coroa Grande, limitada ao norte pelo rio Goiana e ao sul pelo rio Persinunga, na costa do Estado, e o Arquipélago de Fernando de Noronha.

0102 - DELIMITAÇÃO DE ÁGUAS PARA NAVEGAÇÃO INTERIOR

As seguintes áreas são destinadas ao tráfego de embarcações classificadas para a navegação interior:

(a) Área 1 – Áreas abrigadas, tais como lagos, lagoas, canais e rios sob a jurisdição da CPPE, não ultrapassando a sua respectiva foz, onde normalmente não sejam verificadas ondas com alturas significativas que apresentem dificuldades ao tráfego das embarcações.

(b) Área 2 – Áreas parcialmente abrigadas, entre a linha base (linha de arrebentação das ondas) e os arrecifes, 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.

Os rebocadores, em caráter excepcional, estão autorizados a navegar entre os Portos do Recife e Suape a uma distância de até 5 milhas da costa, sem necessidade de vistoria para reclassificação.

As embarcações classificadas para a navegação interior e para as atividades de esporte e/ou recreio poderão sair barra afora até a distância de 0,5 milha da costa, tendo como ponto de referência a linha de base.

As embarcações classificadas para as atividades de esporte e/ou recreio e turismo, no Arquipélago de Fernando de Noronha (AFN), poderão navegar nas proximidades da ilha, no interior do alinhamento compreendido entre a tangente esquerda da Ilha Rata e a Ponta da Sapata, na área denominada “mar de dentro”, não se afastando mais de uma milha náutica da linha base.

Os limites estabelecidos neste documento poderão ser ultrapassados durante regatas, competições, exposições e comemorações públicas, desde que devidamente autorizadas pela CPPE.

ÁREAS SELETIVAS PARA A NAVEGAÇÃO

a) As embarcações, equipamentos e atividades que interfiram na navegação, trafegando ou exercendo suas atividades nas proximidades de praias do litoral e dos lagos, lagoas e rios, deverão respeitar os limites impostos para navegação, de modo a resguardar a integridade física dos banhistas;

b) Considerando como linha base a linha de arrebentação das ondas ou, no caso de lagos e lagoas, onde se inicia o espelho d'água, são estabelecidos os seguintes limites, em áreas com frequência de banhistas:

1) embarcações utilizando propulsão a remo ou a vela poderão trafegar a partir de cem (100) metros da linha base;

2) embarcações com propulsão a motor, reboque de esqui aquático, pára-quedas e painéis de publicidade, poderão trafegar a partir de duzentos (200) metros da linha base;

3) embarcações com propulsão a motor ou à vela poderão se aproximar da linha base para

fundear, caso não haja nenhum dispositivo contrário estabelecido pela autoridade competente. Toda aproximação deverá ser feita perpendicular à linha base e com velocidade não superior a 3 (três) nós, preservando a segurança dos banhistas;

ÁREAS DE SEGURANÇA

Não é permitido o tráfego e fundeio de embarcações nas seguintes áreas consideradas de segurança:

- a) fundeadouros de navios mercantes;
- b) canais de acesso aos Portos do Recife e Suape;
- c) proximidades das instalações dos Portos do Recife e Suape;
- d) áreas especiais nos prazos determinados em Avisos aos Navegantes; e
- e) as áreas adjacentes às praias, reservadas para os banhistas, conforme estabelecido no item anterior.

SEÇÃO II

DEVERES E SANÇÕES

O cumprimento das Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos de Pernambuco é obrigatório para Comandantes, tripulantes, práticos, marinas, clubes e entidades desportivas náuticas, no que couber a cada segmento e em acréscimo às demais regulamentações vigentes.

0103 - MARINAS, CLUBES E ENTIDADES DESPORTIVAS NÁUTICAS

O procedimento para cadastramento e as regras de funcionamento para as marinas, clubes e entidades desportivas náuticas estão listados 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), emitidas pela Diretoria de Portos e Costas (DPC).

HABILITAÇÃO DE AMADORES

Os amadores serão habilitados por meio da Carteira de Habilitação de Amador (CHA) e serão cadastrados no Sistema Informatizado de Cadastro do Pessoal Amador (SISAMA), nas seguintes categorias:

Capitão-Amador - apto para conduzir embarcações entre portos nacionais e estrangeiros, sem limite de afastamento da costa.

Mestre-Amador - apto para conduzir embarcações entre portos nacionais e estrangeiros, nos limites da navegação costeira.

Arrais-Amador - apto para conduzir embarcações nos limites da navegação interior.

Motonauta - apto para conduzir JET-SKI nos limites da navegação interior.

Veleiro - apto para conduzir embarcações a vela sem propulsão a motor, nos limites da navegação interior.

PROCEDIMENTOS PARA HABILITAÇÃO

a) Da Inscrição

Para efetuar sua inscrição, o candidato deverá apresentar a seguinte documentação na CPPE:

1) Cópia autenticada da Carteira de Identidade (a autenticação poderá ser feita no próprio local de inscrição, mediante cotejo da cópia com o original);

2) Cópia autenticada do Cadastro de Pessoa Física – CPF (a autenticação poderá ser feita no próprio local de inscrição, mediante cotejo da cópia com o original);

3) Recibo da Taxa de Inscrição;

4) Atestado médico que comprove bom estado psicofísico, incluindo limitações, caso existam; e

5) Autorização dos pais ou tutor para menores de dezoito (18) anos, quando se tratar da categoria de Veleiro (firma reconhecida em tabelião).

As épocas e datas dos exames serão estabelecidas pelo Representante Local da Autoridade Marítima.

b) Do Exame de Habilitação

O exame de habilitação, para as categorias citadas a seguir, obedecerão os seguintes procedimentos:

1) Veleiro - o interessado deverá apresentar, na CPPE, declaração da marina ou clube náutico cadastrado, onde conste que o mesmo realizou, naquela entidade, curso de vela que o habilite na condução de embarcação à vela de acordo com o programa mínimo constante na NORMAM-03.

2) Motonauta e Arrais-Amador – será constituído de prova escrita, a ser realizada na CPPE, nas instalações das próprias marinas, clubes náuticos ou em outro local designado.

3) Mestre-Amador - será constituído de prova escrita, devendo o interessado já ser habilitado na categoria de Arrais-Amador.

4) Capitão-Amador - será constituído de prova escrita, devendo o interessado já ser habilitado na categoria de Mestre-Amador.

5) As marinas, clubes e entidades desportivas náuticas poderão organizar, em suas sedes, cursos para formação das diversas categorias de amadores, devendo o currículo do curso obedecer ao conteúdo programático constante na NORMAM-03.

c) Mudança de Categoria de Veleiro para Arrais Amador:

Deverão ser cumpridos os procedimentos previstos para a habilitação de Arrais Amador.

d) Considerações Gerais

1) A realização da prova escrita nas marinas, clubes, entidades desportivas náuticas ou outro local designado pelo Representante Local da Autoridade Marítima, está condicionada a que ela seja aberta a todos os interessados, independente de qualquer vínculo com a entidade que a estiver sediando.

2) A idade mínima para prestação de exame para as categorias de amadores será:

- 8 (oito) anos para Veleiros, sob a responsabilidade do pai, tutor ou responsável legal; e
- 18 (dezoito) anos para Motonauta, Arrais-Amador, Mestre-Amador ou Capitão-Amador.

Caberá aos pais, tutores ou responsáveis legais pelos menores habilitados na categoria de Veleiro, toda e qualquer responsabilidade administrativa ou civil pelas conseqüências do uso de embarcações pelos menores de idade, bem como pelo não cumprimento das Normas em vigor.

3) Será aceita a habilitação do estrangeiro, emitida pela Autoridade Marítima do país de origem. O estrangeiro que desejar ser habilitado como Amador deverá cumprir o estabelecido neste item.

DISPENSA DA HABILITAÇÃO

O condutor de dispositivo flutuante e outras embarcações miúdas sem propulsão, utilizados para recreio ou prática de esporte, estão dispensados da habilitação.

PROTEÇÃO DE EIXOS PROPULSORES EM EMBARCAÇÕES DE PEQUENO PORTE

As embarcações de pequeno porte (menos de 20 AB), que possuem eixos propulsores, deverão providenciar cobertura protetora para os mesmos.

Tal medida visa a proteção dos tripulantes e passageiros, uma vez que foram registrados diversos acidentes envolvendo pessoas de cabelos longos que sofreram escarpelamento por terem seus cabelos alcançados por eixos propulsores.

0104 - INFRAÇÃO

O não cumprimento das presentes Normas será caracterizado como infração, estando o infrator sujeito às penas de multa, suspensão, retirada de tráfego e apreensão da embarcação, previstas na Regulamentação da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (RLESTA) e nas Normas da Autoridade Marítima (NORMAM), aplicáveis a cada caso específico. As penas impostas poderão ser simultâneas e complementares.

SEÇÃO III

FATOS E ACIDENTES DA NAVEGAÇÃO

0105 - FATOS E ACIDENTES DA NAVEGAÇÃO SUJEITOS À INVESTIGAÇÃO

A ocorrência de fatos ou acidentes da navegação, conforme conceituada em legislação própria (Normas da Autoridade Marítima para Inquéritos Administrativos – NORMAM-09/DPC), deverá ser obrigatoriamente comunicada à Capitania dos Portos de Pernambuco, para abertura do competente Inquérito Administrativo.

São casos para instauração de Inquérito Administrativo:

a) ACIDENTES DA NAVEGAÇÃO

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

2) avaria ou defeito na embarcação, nas suas instalações, que ponha em risco a incolumidade e segurança da embarcação, as vidas e fazendas de bordo.

b) FATOS DA NAVEGAÇÃO

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

2) alteração da rota;

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

4) recusa injustificada de socorro à embarcação em perigo;

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

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

0106 - RETENÇÃO DA EMBARCAÇÃO

a) Sobrestadia - esta Capitania dos Portos somente emite certidão de permanência no porto, a pedido da parte interessada, exclusivamente no caso de ocorrência de acidente ou fato da navegação, cuja investigação demande tempo além do previsto para estadia normal da embarcação.

b) A embarcação será retida, para investigação, apenas por tempo suficiente para a tomada de depoimentos de tripulantes e a realização do exame pericial, a fim de instruir o respectivo Inquérito Administrativo. Tal fato não deve ser confundido com eventuais retenções pelo “Controle do Estado do Porto” (Port State Control, PSC) para cumprimento de exigências de vistorias ou por alguma outra deficiência apontada durante ação de Inspeção Naval.

SEÇÃO IV NAVEGAÇÃO

CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS DOS PORTOS E SUA ADMINISTRAÇÃO

0107 – CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS

PORTO DO RECIFE

1) Localização

Localiza-se na parte centro-leste da cidade de Recife, capital do estado de Pernambuco, na confluência e às margens dos rios Capibaribe, ao sul, e Beberibe, no local onde deságuam no oceano Atlântico. As suas coordenadas geográficas são:

a) Latitude 08° 03' 22" S

b) Longitude 034° 51' 57" W

2) Área de Influência

Abrange os estados de Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte, parte de Alagoas, a faixa litorânea de Sergipe, o sudeste do Piauí, o sul do Ceará e o noroeste da Bahia.

3) Área do Porto Organizado

Conforme a Portaria-MT nº 1.030, de 20/12/93 (D.O.U. de 22/12/93), a área do porto organizado de Recife, no estado de Pernambuco, é constituída:

a) pelas instalações portuárias terrestres existentes na cidade de Recife, tendo como limites extremos o molhe de Olinda, ao norte, e a ponte Agamenon Magalhães, ao sul, na Baía do Pina, abrangendo todos os cais, docas, pontes e píeres de atracação e de acostagem, armazéns, edificações em geral e vias internas de circulação rodoviária e ferroviária e ainda os terrenos ao longo dessas

áreas e em suas adjacências pertencentes à União, incorporados ou não ao patrimônio do Porto do Recife ou sob sua guarda e responsabilidade;

b) pela infra-estrutura de proteção e acessos aquaviários, compreendendo as áreas de fundeio, bacias de evolução, canal de acesso e áreas adjacentes a esse até as margens das instalações terrestres do porto organizado, conforme definido no item "a" acima, existentes ou que venham a ser construídas e mantidas pela Administração do Porto ou por outro órgão do poder público.

4) Acesso Marítimo

Existem 2 canais de acesso ao porto, ambos com características naturais. O principal deles, Canal Sul, possui aproximadamente 260m de largura e 3,4km de extensão, com profundidade de 10,5m. O outro, denominado Canal Norte, tem pouca largura, cerca de 1.000m de comprimento, e profundidade de 6,5m, e é utilizado apenas por embarcações de pequeno porte.

5) Instalações

As instalações de acostagem compreendem quatro trechos de um cais contínuo, com uma extensão total de 2.947m, assim distribuídos:

Trecho 1 – Com 340m, contendo dois berços de atracação com profundidades variando de 8,50m a 10m. Existem, contíguos, dois silos horizontais para graneis, com 200.000t de capacidade, dois tanques para 10.000t e um armazém de carga geral com 3.800m².

Trecho 2 – Com 1.000m, dotado de cinco berços, e profundidade de 10,30m. Dispõe de área de armazenagem a céu aberto, com 50.600m², e de dois armazéns totalizando 15.000m².

Trecho 3 – Com 1.260m de comprimento, oito berços, e profundidade entre 8m e 10m, possui oito armazéns para carga geral, um deles destinado a carga frigorificada, somando 19.900m². Conta, também, com uma área de 5.785m² de pátios descobertos para depósito de carga geral.

Trecho 4 – Consiste em 347m de cais divididos em dois berços, com profundidades de 6m a 8m, defronte a dois armazéns com 5.300m² e um pátio descoberto, de 1.400m², destinado à carga geral.

PORTO DE SUAPE

1) Localização

Está localizado no litoral sul do estado de Pernambuco, próximo à foz dos rios Tatuoca e Masangana, entre o Cabo de Santo Agostinho e o Pontal do Cupe, distando 40km ao sul da cidade de Recife.

A área portuária consiste de uma baía artificial situada entre o cordão de arrecifes que acompanha o litoral e o molhe de proteção externo construído em forma de “L”, com 2.350 m de extensão. As suas coordenadas geográficas são:

a) Latitudes 08° 22’ S / 08° 25’ S

b) Longitude 034° 55’ W

2) Área de Influência

Abrange o estado de Pernambuco e parte dos estados de Alagoas e da Paraíba.

3) Área do Porto Organizado

Conforme a Portaria-MT n° 1.031, de 20/12/93 (D.O.U. de 22/12/93), a área do porto organizado de SUAPE, no estado de Pernambuco, é constituída:

a) pelas instalações portuárias terrestres existentes nos municípios de Ipojuca e do Cabo de Santo Agostinho, desde a foz do rio Ipojuca e ramal ferroviário de acesso ao parque de tancagem até a baía de SUAPE e o rio Massangana, abrangendo todos os cais, docas, pontes e píeres de atracação e de acostagem, armazéns, edificações em geral e vias internas de circulação rodoviária e ferroviária e ainda os terrenos ao longo dessas áreas e em suas adjacências pertencentes à União, incorporados ou não ao patrimônio do porto de SUAPE ou sob sua guarda e responsabilidade;

b) pela infra-estrutura de proteção e acessos aquaviários, compreendendo as áreas de fundeio, bacias de evolução, canal de acesso e áreas adjacentes a esse até as margens das instalações terrestres do porto organizado, conforme definido no item "a" acima, existentes ou que venham a ser construídas e mantidas pela Administração do Porto ou por outro órgão do poder público.

4) Acesso Marítimo

A entrada do porto, com 580m de largura e profundidade de 13,6 metros, está compreendida entre o farol da ponta do molhe de proteção e a bóia de balizamento. Não existe canal de acesso, havendo somente uma orientação para a navegação, representada por uma linha reta, na direção nordeste/sudoeste, passando pela extremidade do molhe.

5) Instalações

Porto Externo

Acessado por um canal de 13,6 metros de profundidade, atualmente o Porto de Suape oferece à navegação duas instalações de acostagem em seu Porto Externo.

A primeira instalação, o Píer de Graneis Líquidos, com 12,8 metros de profundidade em seus dois berços, movimenta derivados de petróleo, álcool e produtos químicos, podendo operar simultaneamente dois navios-tanque de até 45.000 TPB, com cinco pares de equipamentos de carga e descarga, de 1.000 m³ por hora de capacidade, cada um.

A segunda instalação, o Cais de Múltiplos Usos, também em forma de píer, atende navios de até 80.000 TPB (Berço Leste), sendo preferencial para operações de navios full containers e roll-on

roll-off. Seus berços de atracação têm profundidade de 14,0 metros (leste) e 9,0 metros (oeste). A plataforma do cais mede 343 metros de extensão por 39 metros de largura.

Porto Interno

A 1ª Etapa do Porto Interno de Suape conta com um canal de navegação de 1.100 metros de extensão, 450 metros de largura e 12,6 metros de profundidade e abertura dos arrecifes com 300 metros de largura para acesso de navios graneleiros e mega carriers.

Os três primeiros berços de cais construídos – 935 metros de extensão – têm retaguarda de 440.000 m² de área para terminais e dão suporte à concentração de carga e aos serviços feeder de distribuição por via marítima.

Toda a área de retaguarda tem acesso direto à ferrovia interna de Suape, atendida por Estação de Transbordo Rodoferroviário e conectada ao sistema regional explorado pela Companhia Ferroviária do Nordeste – CFN.

O porto de Suape, situado no Engenho Massangana, município do Ipojuca, faz parte do Complexo Industrial portuário de Suape, cujo acesso se dá no quilômetro 10 da rodovia PE-60. É especializado em graneis líquidos e carga geral e containeres. Possui uma rampa para navios “Roll on Roll off” e um cais de múltiplos usos.

ANCORADOURO DO ARQUIPÉLAGO DE FERNANDO DE NORONHA

O Ancoradouro do Arquipélago de Fernando de Noronha (AFN) é voltado para o embarque e desembarque de turista e pescado. Na área abrigada existe um fundeadouro que serve para transbordo de material por embarcações de pequena cabotagem. O ancoradouro compreende parte da área marítima da baía de Santo Antonio, constante da carta náutica n.º. 52 da DHN. É delimitado a NW pela isobática de 20 m, a SE pela praia de Santo Antônio e a SW com a linha N-S a partir do morro do Forte dos Remédios. Na praia, dentro da área abrigada, há uma oficina com área coberta, para pequenas embarcações realizarem reparos.

O acesso consta na carta n.º. 52 da DHN, cuja aproximação deve ser feita pelo norte do AFN. Deve-se marcar a ponta do molhe dentro de um setor de 110° a 140° magnéticos, girando em torno desta ponta dentro de um canal distante de 4m a 10 m, a fim de evitar os baixos fundos e cascos soçobrados.

O Arquipélago de Fernando de Noronha (AFN) tem as seguintes características:

a) está localizado a NE do Brasil, sobre a Dorsal Mediana do Atlântico, a uma distância de 276 milhas náuticas de Recife-PE, 195 milhas náuticas de Natal-RN e a 384 milhas náuticas de Fortaleza-CE;

b) é formado por 21 ilhas, rochedos e ilhotas, constituindo uma área total de 26 Km², sendo que a ilha principal (Fernando de Noronha) tem 17 Km²;

c) O arquipélago é uma **Área de Preservação Ambiental (APA)** administrada por Pernambuco na condição de Distrito Estadual, possuindo, ainda, uma área de **Parque Nacional Marinho (PARNAMAR)**, fiscalizada pelo **IBAMA**;

d) o clima é quente e os ventos predominantes são de SE e E, com uma temperatura média de 27°C;

e) o fuso horário é “OSCAR”; e

f) possui duas estações, uma chuvosa, de março a agosto, e outra de estiagem, de setembro a fevereiro.

A Rede da EMBRATEL, “Noronha Rádio” ou “Olinda Rádio”, que oferecem as seguintes facilidades:

a) operam com comunicações radiotelegráficas e radiotelefônicas, permitindo ligações telefônicas e serviços de fonograma com alcance mundial; e

b) oferecem comunicações gratuitas para mensagens relacionadas com a segurança da vida humana no mar, tais como: pedidos de socorro, consultas médicas e urgência, avisos aos navegantes e boletins meteorológicos.

O AFN possui os seguintes serviços: telefone DDD, agências de viagens e turismo, supermercados, restaurantes, lanchonetes, bares, pousadas domiciliares, empresas de mergulho, barcos e veículos de aluguel, TV Golfinho, Radio Golfinho FM, escola de 1º e 2º graus, creches e usinas de tratamento de lixo.

0108 - ADMINISTRAÇÃO

PORTO DO RECIFE

É exercida atualmente pela Empresa Porto do Recife SA, por meio de convênio firmado com o Ministério dos Transportes e governo do Estado de Pernambuco.

Porto do Recife S/A

Praça Artur Oscar, s/n – Encruzilhada - CEP: 50030-370 – Recife (PE)

PABX: (81) 3419-1900; Telefone: (81) 3419-1933 Telefax: (81) 3224-2933.

E-mail: portorec@elogica.com.br

PORTO DE SUAPE

É administrado pelo governo do estado de Pernambuco por autorização do governo federal, pelo convênio firmado em 9 de abril de 1992.

SUAPE – COMPLEXO INDUSTRIAL PORTUÁRIO

Av. Portuária, Km 10 da Rodovia PE-060 – Engenho Massangana, Município de Ipojuca (PE) - CEP: 55590-000

PABX: (81) 3527-5000 - Telefones: (81) 3527-5120 / 3527-4340; Fax: (81) 3527-4220 / 3527-4026

E-mail: suape@fisepe.pe.gov.br

ANCORADOURO DO ARQUIPÉLAGO DE FERNANDO DE NORONHA

O ancoradouro do AFN é administrado pelo Governo do Estado de Pernambuco, nos seguintes endereços:

a) AFN

Palácio São Miguel, s/nº - Vila dos Remédios - Fernando de Noronha - PE

CEP: 53.990-000

Telefone: (81) 3619-1165

Fax: (81) 3619-1229; e

b) Escritório em Recife;

Rua Bolívar, 139 – Arruda - Recife - PE

CEP: 52.120-010

Telefone: (81) 3426-1666

Fax: (81) 3426-1342

AUTORIDADE MARÍTIMA

O Agente da Autoridade Marítima é o Capitão dos Portos. A Capitania dos Portos de Pernambuco fica situada na rua São Jorge nº. 25 – Recife Antigo – Recife - PE.

Os telefones da Capitania dos Portos:

Sala de Estado: (81) 3424-7111

Fax: (81) 3424-7754

Departamento de Segurança do Tráfego Aquaviário (CP-20) - Ramal 220

Divisão de Cadastro e Vistorias (CP-21) - Ramal 221

Seção de Inspeção Naval (CP-22) - Ramal 222

A Marinha do Brasil não possui estabelecimento militar no AFN e a fiscalização das embarcações que demandam ao Arquipélago está sendo realizada pela Administração do AFN, por meio de Convênio firmado com a CPPE.

O AFN, por ser um Distrito Estadual do Estado de Pernambuco, sem representação permanente da Marinha do Brasil (MB), não possui porto de entrada, tornando-se obrigatório para qualquer embarcação que se dirija ao mesmo, ter sido antes despachada pelas autoridades brasileiras, em um porto de entrada no País, ou pelo Ministério das Relações Exteriores.

A visita das Autoridades Portuárias à qualquer embarcação, com intuito de fiscalizar ou despachar, a pedido ou por interesse dessas Autoridades, deve ser franquiada e por conta dos responsáveis pelas embarcações.

CAPÍTULO 2

DOTAÇÃO DE MATERIAL DAS EMBARCAÇÕES E DOCUMENTOS OBRIGATÓRIOS

0201 - EQUIPAMENTOS E MATERIAIS HOMOLOGÁVEIS

Independente do disposto nestas Normas, é responsabilidade do Comandante dotar sua embarcação com equipamentos de salvatagem e segurança compatível com a singradura que irá empreender.

As embarcações nacionais, em função de seu comprimento e área de navegação, deverão dotar os equipamentos de salvatagem e de segurança conforme o previsto nas Normas da Autoridade Marítima em vigor.

Tais equipamentos devem ser aprovados pela Autoridade Marítima, mediante expedição de Certificado de Homologação, devendo estar em bom estado de conservação e dentro dos prazos de validade ou de revisão, quando aplicável.

Os equipamentos e materiais homologáveis das embarcações sob a jurisdição da CPPE, são os previstos nas Normas da Autoridade Marítima para Embarcações empregadas na Navegação de Mar Aberto e Interior (NORMAM-01/DPC e NORMAM-02/DPC, respectivamente).

EMPREGO DE MATERIAL COM CERTIFICADOS DE HOMOLOGAÇÃO DE GOVERNOS ESTRANGEIROS

O material de origem estrangeira poderá ser empregado para atendimento das dotações de embarcações e demais exigências das Normas e Instruções da DPC, desde que satisfaçam as seguintes condições:

a) Para materiais e equipamentos para os quais as Convenções, Códigos e Resoluções adotados pelo Brasil exijam ser do tipo aprovado (Classe I), sua aceitação será condicionada a que possuam um Certificado de Homologação do país de origem, atestando o seu atendimento aos regulamentos acima citados, devendo ser seguidos os procedimentos previstos na NORMAM-05/DPC; e

b) Os materiais e equipamentos que não se enquadrem em a) acima, poderão ser aceitos em embarcações nacionais, desde que tenham sido aprovados pelo país de origem com base em requisitos no mínimo equivalentes ao exigido pelos regulamentos nacionais e, também, sejam homologados pela DPC. Para tanto, deverão ser seguidos os procedimentos estabelecidos na NORMAM-05/DPC.

0202 - DOCUMENTOS OBRIGATÓRIOS

Os documentos obrigatórios, para embarcações sob a jurisdição da CPPE, são os previstos nas Normas da Autoridade Marítima para Embarcações empregadas na Navegação de Mar Aberto (NORMAM-01/DPC), para Embarcações empregadas na Navegação Interior (NORMAM-02/DPC) e para as Embarcações de Esporte e/ou Recreio (NORMAM-03/DPC) e para Embarcações Estrangeiras (NORMAM-04/DPC).

CAPÍTULO 3

PROCEDIMENTOS PARA NAVIOS NO PORTO

SEÇÃO I

ENTRADA, PERMANÊNCIA E SAÍDA DO PORTO

0301 - TRÁFEGO NO PORTO

O tráfego no porto obedecerá à legislação vigente (Normas da Autoridade Marítima para Tráfego e Permanência de Embarcações em Águas sob Jurisdição Nacional – NORMAM-08/DPC), bem como as regras previstas em convenções internacionais ratificadas pelo país, além das Normas ora estabelecidas e aquelas emitidas pelas Administrações dos Portos do Recife e Suape.

A embarcação com mais de 20AB deverá enviar, com a máxima brevidade, mensagem à Capitania dos Portos informando o nome, data-hora da ocorrência e o motivo da movimentação.

Os seguintes dados deverão estar contidos na mensagem:

a) Entrada no Porto

- nome e bandeira da embarcação;
- IRIN (indicativo rádio internacional);
- porto de origem;
- tipo de embarcação (carga geral, containers, granel, químico, etc.);
- local de fundeio ou atracação; e
- data estimada de partida;
- Formulário para informação relativa à água utilizada como lastro; e
- Relatório de inspeção de navio.

b) Saindo do Porto

- nome e bandeira da embarcação;
- IRIN (indicativo rádio internacional);
- próximo porto de escala e data estimada de chegada;
- tipo de embarcação (carga geral, containers, granel, químico, etc.); e
- velocidade de cruzeiro.

c) Mudando de fundeadouro ou local de Atracação

- nome e bandeira da embarcação;
- IRIN (indicativo rádio internacional);
- posição anterior; e
- posição atual.

As embarcações deverão utilizar-se de sinais sonoros e visuais, inclusive comunicação em VHF, para definir antecipadamente as movimentações, especialmente no caso de manobras próximas.

É obrigatório o uso da Bandeira Nacional, na popa, para embarcações com mais de 5 AB, nas seguintes situações:

- 1) Na entrada e saída dos portos;
- 2) Quando trafegando à vista de outra embarcação ou de farol com guarnição; e
- 3) No porto, das 08:00 horas ao por do sol.

As embarcações estrangeiras, no porto, içarão a Bandeira do Brasil no topo do mastro de vante.

O costado da embarcação deverá ter iluminação do lado do mar, para permitir melhor fiscalização das autoridades competentes.

As chatas ou barças atracadas a contrabordo das embarcações para fornecimento de combustíveis, limpeza de tanques ou qualquer outra finalidade, deverão estar devidamente iluminadas.

0302 - FERROS

As embarcações, quando em movimento no canal, deverão manter um dos ferros pronto para ser largado, em caso de emergência.

0303 - TRANSPORTE DE MATERIAL E PESSOAL

Somente as embarcações de pequeno porte, autorizadas pela CPPE, podem trafegar entre navios e pontos de terra, para transporte de pessoal e material. O embarque e o desembarque em terra somente poderá ser efetuado em um dos postos fiscais, em obediência à regulamentação da ANVISA, Receita Federal e Polícia Federal.

É proibido as embarcações atracadas manterem escadas arriadas no bordo do mar. A escada de quebra-peito deverá permanecer rebatida em seu berço durante toda a estadia da embarcação no porto. A escada de portaló, arriada para o cais, deverá ser provida de rede de proteção, ficando a critério do Comandante mantê-la arriada ou içada no período noturno.

Às embarcações fundeadas é permitido arriar uma escada de portaló entre o nascer e o por do sol. No período noturno, a escada somente poderá ser arriada em caso de necessidade, devendo ser recolhida logo após o embarque/desembarque realizado.

O recolhimento de lixo e detritos, o fornecimento de lubrificantes e combustíveis e o abastecimento de gêneros deverão ser, em princípio, realizados no período diurno.

0304 - REPAROS

É proibido, quando a embarcação estiver atracada, o reparo que a impossibilite de manobrar, salvo em situação especial e desde que obtida a concordância da Administração do Porto.

A movimentação de embarcações impossibilitadas de manobrar com seus próprios recursos, de ou para área de fundeio, deverá ser executada utilizando dispositivo especial de rebocadores, adequado à situação de rebocado sem propulsão, não devendo ser realizado à noite, ou no período da baixa-mar, quando a embarcação estiver carregada.

É autorizado, sem licença prévia da CPPE, o tratamento e pintura dos conveses e costados, devendo a embarcação cercar-se das medidas necessárias para evitar a queda de pessoas e material no mar, bem como poderão ser arriadas pranchas e chalanas, devendo ser recolhidas ao fim do dia.

As embarcações de salvatagem poderão ser arriadas para treinamento da tripulação, independentemente de licença da CPPE. Os exercícios deverão ser registrados, no Diário de Navegação, nas datas em que foram realizados, constando os pormenores mais interessantes da faina realizada. O seu uso para o transporte de que trata o item 0303 só poderá ser feito mediante autorização específica da CPPE.

SEÇÃO II

PRATICAGEM

0305 - PROPÓSITO

Estabelecer normas complementares a NORMAM 12/DPC para o controle da manutenção da Habilitação dos Práticos e para treinamento e qualificação dos Praticantes de Práticos da Zona de Praticagem de Pernambuco (PE), que abrange os portos e terminais da jurisdição.

0306 – PROGRAMA

a) Princípios Gerais

O exercício da atividade de Prático envolve, normalmente, dois tipos de ação distintas: a pilotagem ou praticagem de singradura e como auxiliar do Comandante nas manobras de atracação/desatracação.

No primeiro caso, visa orientar o Comandante das embarcações através de trechos navegáveis, bem hidrografados ou não, mas cujas peculiaridades recomendem um bom conhecimento dos pontos de referência, dos perigos, das condições meteorológicas ou hidrográficas. No segundo caso, visa assessorar os Comandantes nas manobras de atracação, desatracação,

fundeio dos navios e noutras, em locais onde o conhecimento do regime de ventos e correntes, bem como das restrições de espaço, se torne necessário tal assessoramento em proveito da segurança.

Ambos os tipos podem ter graus diversos de dificuldade, resultando ser a Praticagem obrigatória ou não, conforme estabelecido pela Autoridade Marítima.

Uma faina de praticagem, em geral, envolve os dois tipos de atuação, podendo predominar um ou outro, nos portos da jurisdição ocorre uma singradura curta, seguido da manobra de atracação e vice-versa.

O estabelecimento do número mínimo de manobras que cada Prático deve executar, para manter-se habilitado, consta da NORMAM-12/DPC.

É importante observar que esse número mínimo de manobras, estabelecido na NORMAM-12/DPC, visa a manutenção da habilitação do Prático na ZP, já bem desenvolvido pelo profissional.

b) Plano de Manutenção da Habilitação dos Práticos

O Plano de Manutenção da Habilitação, específico para a Zona de Praticagem de Recife e Suape – PE, indicam o número de manobras por semestre a serem realizadas pelo Prático habilitado nos portos e terminais da Zona de Praticagem, de acordo com o número mínimo determinado na NORMAM-12.

Casos de força maior que impossibilitem o cumprimento do Plano, deverão ser apresentados ao Capitão dos Portos para decisão.

c) Comprovação das Manobras Realizadas

Os comprovantes de manobra de praticagem realizadas (ANEXO 3-A), devidamente preenchidos e assinados pelos Comandantes dos navios manobrados, deverão ficar sob a guarda do respectivo prático, a disposição da Capitania dos Portos de Pernambuco, por um período de um (1) ano.

Semestralmente, até os dias 10 de janeiro e 10 de julho, respectivamente, a Associação/Empresa de Praticagem deverá encaminhar ao Capitão dos Portos, a relação dos Práticos que no semestre em questão cumpriram o Plano de Manutenção da Habilitação, indicando por tipo de manobra, a quantidade de manobras realizadas/assistidas. Os Práticos que, por ventura, atuam individualmente, com a mesma periodicidade, deverão encaminhar ao Capitão dos Portos, uma declaração informando ter cumprido o Plano de Manutenção da Habilitação e o número de manobras.

d) Não Cumprimento do Plano de Manutenção de Habilitação - Recuperação da Qualificação

O Prático que não cumprir o Plano de Manutenção no período estabelecido, poderá cumprir o Plano de Recuperação previsto no Capítulo 2 da NORMAM-12/DPC, mediante requerimento ao Capitão dos Portos.

e) Afastamento do Prático e Praticante de Prático

O Prático e Praticante de Prático que não cumprirem seus referidos planos, podem ser afastados temporária ou definitivamente, conforme previsto na NORMAM-12/DPC.

f) Garantia de Execução do Plano

A Capitania dos Portos de Pernambuco, Representante Regional da Autoridade Marítima, não controlará a distribuição das fainas pelos Práticos, Associação ou Empresa de praticagem existente. Entretanto, garantirá a execução do mínimo de manobras previstas no semestre para cada Prático individualmente, dentro da movimentação de navios que freqüentam aquele Porto. Para isso, o Prático que, até 30 de maio e 30 de novembro de cada ano, não tiver realizado as fainas previstas no plano, poderá requerer, nessas datas, a reserva de navios para o seu cumprimento.

A Capitania dos Portos de Pernambuco designará o(s) navio(s) para a(s) manobra(s), situação em que o serviço de praticagem não será cobrado.

0307 – EXAME PARA PRÁTICO

a) Propósito

Estabelecer os procedimentos para o exame de habilitação de Praticante de Prático a Prático para a ZP da jurisdição da CPPE.

b) Planejamento, Preparação e Apoio Administrativo ao Exame

Caberá ao Chefe do Departamento de Ensino Profissional Marítimo (CP-10) a preparação do exame em pauta e de todas as providências de cunho administrativo pertinentes à consecução do mesmo, inclusive quanto aos contatos prévios com as agências dos navios envolvidos, acertos de horários, documentação e coordenação com os membros da Banca Examinadora.

O exame será realizado para cada uma das áreas separadamente, em virtude das diferenças locais das mesmas.

O exame será feito através da avaliação prático-oral de manobras em navios, realizadas de acordo com a oportunidade, quando de suas aportagens nos portos de jurisdição desta Capitania.

Caberá ao Presidente da Banca, após ouvir os demais membros, a escolha dos navios e das manobras a serem realizadas.

Os membros da Banca Examinadora avaliarão o Praticante de Prático (PPR) em manobras de atracação/desatracação, em especial nos requisitos previstos nos Anexos 3-B.

Os examinadores efetuarão perguntas ao PPR pertinentes aos itens em exame, atentando para não atrapalhar ou por em risco a segurança das manobras.

Desde o momento em que o PPR em avaliação está a bordo do navio ou mesmo da embarcação do Prático e até o seu desembarque será considerado como estando em exame, cabendo nessas ocasiões, inclusive, perguntas pelos examinadores.

As avaliações iniciar-se-ão até o trigésimo dia a contar da entrega do Programa de Treinamento devidamente firmado pelo PPR, não estando prevista, a princípio, a data de encerramento, uma vez que serão utilizadas na oportunidade de chegada e partida dos navios na ZP.

O PPR realizará as manobras assistido pelo Prático de Serviço que poderá, se necessário, e em nome da segurança, a qualquer momento, interferir ou mesmo assumir a manobra do navio, bem como, obviamente, o Comandante. O Comandante deve ser previamente alertado dessa premissa básica.

c) Avaliação

1) Procedimentos da Banca

A Banca Examinadora, designada por portaria específica do Capitão dos Portos, avaliará à luz dos assuntos previstos na NORMAM-12, o desempenho e o conhecimento do PPR, avaliando-o através de notas conceituais.

Os examinadores poderão, a seu critério, tecer comentários ou outras considerações a respeito de suas avaliações e impressões, registrando-as no modelo pertinente. No caso de avaliação com conceitos Deficiente (2) ou Inapto (1), obrigatoriamente deverão ser registrados comentários justificativos no modelo próprio.

2) Conceitos e Graus

Os conceitos a serem atribuídos serão dados em termos de graus, em números inteiros, de 1 a 5, a saber:

Excelente 5
Muito bom 4
Bom 3
Deficiente 2
Inapto 1

3) Modelos

Os examinadores preencherão os modelos constantes do Anexo 3-C em cada manobra.

O Comandante do navio em manobra preencherá o modelo do Anexo 3-D.

Ao final de cada manobra, os modelos serão entregues ao Chefe do Departamento de Ensino Profissional Marítimo (CP-10).

O modelo do Anexo 3-E, (Avaliação Geral) deverá ser preenchido ao final do exame.

Todos os modelos serão arquivados, posteriormente, em pasta própria no Departamento de Ensino Profissional Marítimo (CP-10), por um período de 5 anos.

4) Manobras a Avaliar

O plano de manobras a serem avaliadas é o discriminado no Anexo 3-E (Manobras Previstas).

O Presidente da Banca Examinadora, à luz do desempenho do PPR e das avaliações e comentários feitos pelos membros da Banca, poderá, ouvidos estes, decidir, a seu critério, por uma redução no número de manobras. Deverá, entretanto, considerar criteriosamente as diferentes possibilidades e situações de manobras possíveis na área.

5) Reuniões de Crítica

Poderão ser realizadas reuniões de crítica da Banca Examinadora após cada manobra realizada, a critério de seu Presidente.

6) Aprovação

A nota mínima para aprovação será a obtenção, em todas as manobras, de grau 3 (conceito BOM) em todos os itens avaliados.

Para ser considerado como aprovação para ascensão à categoria de Prático, o PPR não poderá ter avaliação Deficiente (2) ou Inapto (1) em nenhum item auferido por mais de um examinador, em cada manobra. Caso isso ocorra, deverá repetir o mesmo tipo de manobra, e as mesmas circunstâncias da anterior de avaliação reprovativa, como possível.

A avaliação como Inapto (1) dada por mais de um examinador em uma manobra implicará em que se reúna a Banca Examinadora para avaliar sobre o prosseguimento do exame ou a imediata reprovação do PPR.

A repetição de avaliação com grau 2 ou 1 levará a que se reúna a Banca Examinadora para decidir sobre a conveniência ou não do prosseguimento do exame ou da reprovação do examinado.

7) Casos Omissos

Serão submetidos à decisão do Capitão dos Portos.

0308 - ZONAS DE PRATICAGEM E NÚMERO DE PRÁTICOS NECESSÁRIOS A MANOBRA DO NAVIO

Na área de jurisdição da CPPE, existe apenas uma Zona de Praticagem (ZP-9), compreendendo os Portos do Recife e Suape, de acordo com os seguintes limites:

a) Porto do Recife – limitada por uma circunferência de uma milha de raio, com centro no Farolete sul do quebra-mar sobre o Banco do Inglês, a qualquer ponto do interior do Porto.

b) Porto de Suape – limitado pelo alinhamento entre a ponta do quebra-mar e a ponta do Cabo de Santo Agostinho, até o local da atracação.

0309 - SERVIÇOS DISPONÍVEIS

PRATICAGEM

O serviço de praticagem na Zona de Praticagem de Recife e Suape (PE) e seus terminais, é efetuado por:

a) Pernambuco Pilots Empresa de Praticagem S/C Ltda, localizada na Praça Artur Oscar, 35 salas 1201/02, Edifício Aduaneiro – Recife – Pernambuco, que atende no telefone 0xx81-3424.5010 e no VHF Canal 16.

b) O Prático, quando no exercício da Presidência de cada Associação ou empresa de Práticos, é o responsável pelo cumprimento das atribuições impostas às respectivas Associações/Empresas, nestas e nas demais normas da Autoridade Marítima; e

c) O Prático, escalado para a realização de manobra, deverá participar imediatamente ao Agente da Autoridade Marítima, todas as irregularidades ocorridas ou observadas durante a manobra, relativas à segurança da navegação, à salvaguarda da vida humana no mar e à prevenção da poluição ambiental por parte das embarcações.

0310 - TIPOS DE MANOBRAS

O serviço de praticagem é obrigatório para a ZP de Recife e Suape, devendo ser utilizado para as manobras de suspender, atracar, fundear, amarrar e desamarrar das bóias, mudar de fundeadouro ou de cais, com as ressalvas estabelecidas nestas Normas.

As embarcações classificadas para a navegação interior são dispensadas da contratação do serviço de praticagem. A utilização dos serviços de Práticos para manobras de alar ao cais, para mudança de local de atracação de navios nacionais ou estrangeiros, é facultativa.

0311 - SINALIZAÇÃO

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 pelo mesmo código.

0312 - IMPRATICABILIDADE DA BARRA

É competência do Capitão dos Portos declarar a impraticabilidade da barra. Caso o Prático constate que as condições de mar, vento e visibilidade estejam desfavoráveis, deverá entrar em contato com a Capitania dos Portos, a fim de que possa ser analisada a necessidade de ser declarada a impraticabilidade da barra.

a) Quando as condições de mar impedirem a chegada do Prático a bordo, ou as condições de segurança da embarcação não aconselharem o embarque do prático, o Comandante da embarcação, sob sua exclusiva responsabilidade, poderá ser autorizado pelo Capitão dos Portos a conduzir a embarcação para o porto, observando os sinais ou orientações que, de terra ou da embarcação, lhes forem transmitidos pelo Prático, estando este devidamente identificado; e

b) Na saída do porto, caso não haja segurança para o desembarque do Prático, o desembarque, se necessário, será feito no próximo porto. Em casos especiais, o Comandante da embarcação, sob sua exclusiva responsabilidade, e mediante autorização da Capitania dos Portos, poderá conduzi-la para fora do porto e barra a fora, observando os sinais ou orientações que, de terra ou de outra embarcação, lhes forem transmitidos pelo Prático, estando este devidamente identificado.

0313 - OBRIGAÇÕES DO COMANDANTE DA EMBARCAÇÃO

O Comandante da embarcação é responsável por:

a) Informar ao Prático as condições de manobra da embarcação, suas restrições e facilidades, bem como todas as demais informações necessárias ao desempenho do serviço, particularmente o calado de navegação;

b) Fiscalizar a execução do serviço de praticagem, informando à CPPE qualquer anormalidade;

c) Retirar do Prático a direção da manobra, quando convencido de que ela esteja sendo executada de forma errada ou perigosa, dando ciência do fato, por escrito, ao Capitão dos Portos e registrando a ocorrência no modelo próprio de Comprovação de Manobra. Nesse caso, assumir a direção ou solicitar substituto, conforme as circunstâncias o permitirem;

d) Preencher o Comprovante de Manobra de Praticagem (ANEXO 3-A);

e) Alojjar o Prático no seu navio, com regalias idênticas às dos Oficiais de bordo;

f) Aplicar as regras nacionais e internacionais que tratam do embarque e desembarque de Práticos no seu navio; e

g) Não dispensar o Prático antes do ponto de espera de Prático da respectiva ZP.

0314 - ESCALA DE PRÁTICO

A escala de Rodízio mensal do serviço de Práticos deverá ser elaborada pela Estação única da Zona de Praticagem de Recife e Suape, de acordo com o previsto na NORMAM 12/DPC, e encaminhada, mensalmente, à Capitania dos Portos, até 5 dias úteis antes do início do período de escalação, para ratificação.

0315 - QUALIFICAÇÃO DO PRATICANTE DE PRÁTICO

a) Estágio de Qualificação do Praticante de Prático

1) Princípios Gerais

Estabelecer as normas que atendam aos requisitos estabelecidos para as Zonas de Praticagem (ZP) e que permitam que os Praticantes de Práticos (PPR) nos Portos do Estado de Pernambuco realizem um estágio de modo adequado, em conformidade com o previsto na seção I do capítulo 2 da NORMAM 12. Nesse estágio deverão estar previstos os mecanismos que possibilitem o monitoramento do treinamento e do desempenho do Praticante, com o propósito maior de aprimorar a qualidade e eficiência dos Serviços de Praticagem.

2) Plano de Qualificação do Praticante de Prático

O PPR deverá ser cientificado de todos os procedimentos abaixo:

I – O estágio será desenvolvido em duas fases: Fase de Treinamento e Fase de Qualificação;

II – Na fase de treinamento, o Praticante de Prático conhecerá os detalhes da Zona de Praticagem, dos rebocadores disponíveis, dos procedimentos administrativos da Praticagem, das normas baixadas pela Capitania dos Portos e acompanhará as diversas manobras realizadas na Zona de Praticagem;

III – Na fase de qualificação, o Praticante de Prático exercitará as diversas manobras da Zona de Praticagem, sempre acompanhado por um Prático, para efeitos destas Normas designado Prático Titular;

IV – O documento do Anexo 3-F especifica os requisitos a serem observados durante as fases de treinamento e de qualificação, bem como, discriminam o número mínimo de singraduras de entrada e saída e manobras de atracação e desatracação para cada terminal ou cais da Zona de Praticagem;

V – Após cada manobra, o Praticante de Prático deverá estabelecer um apropriado debate técnico com o Prático Titular a respeito da manobra executada, para eliminação de dúvidas e sedimentação de conceitos;

VI – Um Prático Monitor será designado para organizar o estágio de cada Praticante de Prático e acompanhar o andamento do estágio e o progresso do Praticante;

VII – Durante a Fase de Qualificação, após cada manobra, o Prático Titular deverá preencher e assinar o “Relatório de Manobra com Praticante de Prático”, cujo modelo consta do Anexo 3-C. O Prático Titular atribuirá notas às diversas fases de manobra executada pelo Praticante de Prático;

VIII – O “Relatório de Manobra com Praticante de Prático”, Anexo 3-C, preenchido, deverá ser encaminhado ao Prático Monitor, para acompanhamento do treinamento e do desempenho do Praticante de Prático. O Prático Monitor, após a devida apreciação, deverá dar conhecimento do contido no relatório ao Praticante de Prático e orientá-lo para a correção das falhas constatadas. As manobras que receberem resultado final igual ou inferior a 3 (três), em uma escala de zero a cinco, deverão ser repetidas, não sendo computadas como válidas para o Plano de Qualificação;

IX – Os “Relatórios de Manobras com Praticante de Prático” deverão ser, mensalmente, consolidados no “Quadro Resumo” anexo 3-G, quadro este que deverá ser encaminhado, até o dia 10 do mês subsequente, à Capitania dos Portos de Pernambuco, para o acompanhamento do estágio em realização. Deverá conter as assinaturas do Prático Monitor e do Praticante de Prático;

X – Durante o período do estágio, o Praticante de Prático deverá dar a máxima atenção a todas as atividades que estiverem sendo desenvolvidas nas diversas área da Zona de Praticagem;

XI – O Praticante de Prático deverá sempre se apresentar com os equipamentos de proteção individual necessários à manutenção de sua segurança, tais como colete salva-vidas, luvas, sapatos antiderrapantes e rádio VHF portátil;

XII – As associações/Empresas dos Práticos de Sergipe terão a responsabilidade de designar o pessoal necessário para a perfeita execução do estágio, bem como, recomendar que o pessoal designado transmita aos Praticantes de Práticos o conhecimento técnico que possuem; e

XIII – Ao término do estágio e dentro do período estabelecido para o mesmo, as associações deverão emitir, para o Praticante de Prático, a declaração de conclusão do Plano de Qualificação, Anexo 3-H.

3) Exame de Habilitação para Prático

Após a conclusão do Plano de Qualificação, o Praticante de Prático deverá requerer ao Representante da Autoridade Marítima para que seja submetido a exame de habilitação.

SEÇÃO III SERVIÇO DE REBOCADORES

0316 - EMPREGO OBRIGATÓRIO DE REBOCADORES

É obrigatório o uso de rebocadores para as manobras de atracação e desatracação nos Portos do Recife e Suape.

0317 - REQUISITOS PARA OPERAR

a) Todas as embarcações classificadas quanto ao serviço e/ou atividade como rebocadores, com potência instalada superior a 500 HP, deverão possuir o Certificado de Tração Estática Longitudinal (“BOLLARD PULL”), homologado pela DPC, de acordo com instruções específicas. Os rebocadores serão reconhecidos pelos valores nominais constantes desse Certificado.

b) No caso da mudança dos rebocadores para outros portos, seja de jurisdição da CPPE ou de outra capitania qualquer, será necessária, apenas, a comunicação do fato à CPPE e àquela da nova área de jurisdição;

c) Os rebocadores com potência instalada igual ou inferior a 500 HP 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 100 HP de potência do motor;

d) Para efeito de segurança da navegação, os rebocadores citados no subitem anterior somente poderão, mesmo que temporariamente, ser empregados em operação de reboque de

embarcações de longo curso, cabotagem e apoio marítimo, caso possuam o referido Certificado de Tração Estática, devidamente homologado pela DPC; e

e) As manobras com plataformas, em águas interiores, 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, o Capitão dos Portos poderá avaliar a necessidade de um rebocador de alto-mar acompanhar todas as manobras realizadas pelos demais rebocadores.

0318 - APLICAÇÃO

a) Todas as manobras nos Portos do Recife e Suape, quando obrigatoriamente executadas com auxílio de rebocadores, poderão, como sugestão, seguir as correspondências entre TPB da embarcação, valor mínimo de “BOLLARD PULL” e o número recomendado de rebocadores a serem utilizados, contidos na tabela do Anexo 3-I;

b) Caberá ao Armador, ou seu preposto 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 que estiver auxiliando a manobra;

c) As embarcações que possuem dispositivo de “BOW TRUSTER” e/ou “STERN TRUSTER”, em perfeitas condições de funcionamento, poderão reduzir os valores requeridos de “BOLLARD PULL” previstos na tabela do Anexo 3-I, em função do dobro dos valores nominais das potências dos seus dispositivos orgânicos, seguindo-se a regra prática de correspondência prevista na alínea c) do item 0317 (subtrai-se do “BOLLARD PULL” requerido o dobro da potência do “TRUSTER” dividido por 100);

d) 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 produto de acordo entre o contratante, armador ou agente, e o contratado, a empresa de rebocadores; e

e) Ao Comandante da embarcação caberá a decisão final quanto à utilização dos materiais adequados à manobra e dispositivos.

0319 - SITUAÇÕES DE FORÇA MAIOR

a) Em casos de força maior, o Capitão dos Portos poderá autorizar manobras fora das regras estabelecidas por esta Norma, através 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 seus requerentes, Armador e/ou Agente Marítimo, e seu executante, o Comandante, de suas responsabilidades legais; e

b) 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.

0320 - DISPOSIÇÕES COMPLEMENTARES

a) Nenhum Comandante autorizará uma manobra com a embarcação, 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 da própria embarcação; e

c) Nas manobras de rebocadores, junto à proa das embarcações, 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 através de retinida, lançada a partir do castelo de proa em direção ao convés do rebocador, de modo a evitar a excessiva aproximação rebocador/navio, reduzindo os efeitos da interação hidrodinâmica entre as embarcações.

As empresas que prestam serviços aos Portos do Recife e Suape são:

a) Saveiros Camuyrano Serviços Marítimos, situada à rua Mariz e Barros, n.º. 71 – Bairro do Recife – Recife – PE, telefone (81) 3419-1300, com os seguintes rebocadores:

SEÇÃO IV

SEGURANÇA

0321 - SEGURANÇA DAS EMBARCAÇÕES CONTRA ASSALTOS, ROUBOS E SIMILARES

Os navegantes devem estar atentos quanto a possibilidade de ocorrência de atos de assalto e roubo a mão armada, a bordo das embarcações, quando fundeadas ou atracadas. O Decálogo de Segurança, constante do Anexo 3-K, sugere precauções a fim de evitar prejuízos aos navios.

As embarcações fora de serviço, para evitar riscos contra a segurança, deverão:

- 1) Manter em funcionamento os circuitos vitais da embarcação;
- 2) Manter em funcionamento as comunicações VHF;
- 3) Exibir a sinalização prevista no RIPEAM;
- 4) Manter, a bordo, o pessoal mínimo necessário, autorizado pela CPPE;

- 5) Manter uma escada de quebra-peito em condições de pronto uso; e
- 6) Manter a amarração em bom estado de conservação.

a) providências do responsável

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 para instalação a bordo de equipamentos de detecção de intrusos, tais como alarmes e detectores infra-vermelho.

b) obrigatoriedade de vigilância por tripulante

É obrigatória a presença a bordo de um membro da tripulação nas embarcações atracadas ou fundeadas, guarnecendo equipamento VHF. A CPPE mantém escuta permanente no canal 16 VHF.

c) competência

A autoridade competente para investigar e coibir ilícitos penais a bordo é a Polícia Marítima, Aeroportuária e de Fronteiras, exercida pela Polícia Federal.

Para se comunicar com a Polícia Federal em Recife (Plantão):

- Fone/fax:: (81) 3424-3388; e
- Rádio (VHF): canal 02.

d) obrigatoriedade de comunicação

1) Na ocorrência de um assalto ou roubo a mão armada, o Comandante da embarcação deverá fazer um relatório circunstanciado dos acontecimentos e dos procedimentos preventivos adotados, o mais detalhado possível, contendo a descrição dos ladrões, número e tipo de embarcações usadas e meios utilizados para atingirem o convés. O relatório deverá ser encaminhado ao Capitão dos Portos para abertura de Inquérito Administrativo.

2) São responsáveis pelo Registro Policial da Ocorrência, o Comandante da embarcação, o proprietário ou o armador, sendo co-responsável o Agente Marítimo. É necessário que o Vigia Portuário, contratado para o serviço de vigilância da embarcação, preste depoimento à autoridade policial sobre o fato.

SEÇÃO V

MEIO AMBIENTE

0322 - PRESERVAÇÃO AMBIENTAL

De acordo com a Lei nº 9.966, de 28 de abril de 2000, (**LEI DO ÓLEO**), compete à Autoridade Marítima, por intermédio da CPPE, as seguintes atribuições:

a) fiscalizar navios, plataformas e suas instalações de apoio, e as cargas embarcadas, de natureza nociva ou perigosa, autuando os infratores na esfera de sua competência;

b) levantar dados e informações e apurar responsabilidades sobre os incidentes com navios, plataformas e suas instalações de apoio que tenham provocado danos ambientais;

c) encaminhar os dados, informações e resultados de apuração de responsabilidades ao órgão federal de meio ambiente, para avaliação dos danos ambientais e início das medidas judiciais cabíveis; e

d) comunicar ao órgão regulador da indústria do petróleo, que é a Agência Nacional do Petróleo (ANP), Superintendência de Desenvolvimento e Produção (Fax nº 0xx21 3804-0102, 3804-0103 e 3804-0104), irregularidades encontradas durante a fiscalização de navios, plataformas e suas instalações de apoio, quando atinentes à indústria do petróleo.

De acordo com os Órgãos de Meio Ambiente Federal e Estadual, os portos do Recife e Suape e o ancoradouro do Arquipélago de Fernando de Noronha estão localizados em áreas definidas como Áreas Ecologicamente Sensíveis.

Não é permitido a atracação de embarcações, fora de serviço, em áreas ecologicamente sensíveis ou nas áreas de proteção ambiental, abaixo relacionadas:

Áreas de Proteção Ambiental:

Criada pelo decreto nº 900, de 23 de outubro de 1997, a Área de Proteção Ambiental - APA, denominada Costa dos Corais.

No Estado de Pernambuco, abrange os municípios de São José da Coroa Grande, Barreiros, Tamandaré, Rio Formoso e suas águas jurisdicionais, tendo como referência a carta náutica cujo início ocorre na margem direita da foz do Rio Formoso, no Oceano Atlântico, na praia dos Carneiros (ponto 00), de coordenadas geográficas 08°42'16'' S e 035°04'40'' W. Desse ponto, adentra perpendicularmente no Oceano Atlântico, com azimute geográfico de 108° e dezoito milhas náuticas, até o ponto 01 cujas coordenadas são 08°47'44'' S e 034°47'20'' W, na cota batimétrica de 49m. Daí, segue rumo sudoeste paralelamente à costa, percorrendo uma distância de 14 milhas náuticas até defronte a foz do rio Persinunga, divisa dos Estados de Pernambuco e Alagoas, na cota batimétrica de 44 m, ponto 02 de coordenadas 09°01'00'' S e 034°51'10'' W. Seguindo rumo noroeste, com azimute geográfico de 289°, percorrendo uma distância de 18,5 milhas náuticas, até encontrar a foz do rio Persinunga, nas coordenadas geográficas 08°55'05'' S e 035°09'00'' W,

chega-se ao ponto 03. Desse ponto, segue pela linha de preamar, contornando e incluindo os manguezais em toda sua extensão, até a margem esquerda do rio Formoso.

As demais áreas de proteção ambiental são aquelas onde se faz presente a vegetação de manguezal no litoral do Estado de Pernambuco.

a) comunicação ambiental

Qualquer incidente ocorrido em portos organizados, instalações portuárias, dutos, navios, plataformas e suas instalações de apoio, que possa provocar poluição das águas sob jurisdição nacional, deverá ser imediatamente comunicado à CPPE, à Companhia Pernambucana de Controle da Poluição Ambiental e de Administração dos Recursos Hídricos (CPRH), Rua Santana, 367 - Casa Forte, Recife-PE (Telefones: 3441-5877/5114 - Fax: 3441-6088), e ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente em Pernambuco - IBAMA, Av. 17 de agosto, 1057 - Casa Forte, Recife-PE (Telefone: 3441-5033 - Fax 3441-5075), independentemente das medidas tomadas para seu controle.

b) plano de emergência

As embarcações, na ocorrência de derramamento de óleo, darão início à execução de seu “Plano de Emergência para Poluição por Óleo”, exigido conforme previsto nas normas internacionais e da Diretoria de Portos e Costa (DPC), até que as autoridades locais iniciem a execução do plano local para combate aos danos causados ao meio ambiente.

c) cuidados para evitar poluição

1) As embarcações deverão recolher o lixo em recipientes adequados e mantê-los tampados, até sua retirada de bordo;

2) A limpeza dos tanques e porões das embarcações pode ser feita no porto, através de firmas especializadas, devendo o navio lançar os detritos e esgoto para barca própria ou caminhão de recolhimento.

3) Não existe, nos Portos do Recife e Suape, equipamento para limpeza e purificação das águas portuárias.

4) Não é permitido que recipientes de lixo fiquem dependurados pela borda da embarcação ou acumulados no convés principal, onde possa vir a rolar para o mar;

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

6) 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 da CPPE. No caso de produto químico perigoso, a faina deverá ser supervisionada por técnico da CPRH.

d) recebimento e transferência de combustível

As operações de recebimento e transferência de combustível, não destinado a carga, deverão obedecer, no que couber, ao previsto no item 0324 deste Capítulo, devendo, ainda, serem mantidos fechados todos os embornais no convés da embarcação.

0323 - CARGA OU DESCARGA DE PETRÓLEO E SEUS DERIVADOS, PRODUTOS QUÍMICOS A GRANEL E GÁS LIQÜEFEITO

a) prontidão

1) As embarcações deverão manter contínua vigilância durante as operações de carregamento ou descarregamento de petróleo e seus derivados, produtos químicos a granel e gás liquefeito, pois, como demonstram as estatísticas, é nessas ocasiões que ocorrem a maioria dos derramamentos registrados;

2) Para tanto, durante todo o período de carga ou descarga, deverão ser mantidos 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; e

3) 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.

b) habilitação

Serão considerados qualificados os Oficiais e tripulantes que, além de seus cursos de formação e decorrentes, possuam habilitações específicas para exercerem atividades em navios tanques petroleiros, navios tanques para produtos químicos e navios transportadores de gás liquefeito, previstas em Resoluções da Conferência Internacional sobre a Formação de Marítimos e Expedição de Certificados.

0324 - 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.

a) requisitos para o transporte

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

b) embarcações que chegam ao porto

A Capitania dos Portos deverá ser notificada pelo Comandante da embarcação ou seus agentes, de toda carga perigosa que chegar ao porto, seja para descarga ou em trânsito.

Esta notificação deverá ser feita de acordo com o previsto no Anexo 5-B da NORMAM 01/DPC ou 02, conforme aplicável.

c) embarcações que deixam o porto

Cópia do Manifesto de Carga, tendo em anexo a “Declaração de Mercadorias Perigosas” (Anexo 5-A da NORMAM 01 ou 02, conforme aplicável), deverá ser entregue até 24 horas antes da saída da embarcação à Capitania dos Portos. Para os navios de bandeira brasileira classificados para o transporte de carga e/ou passageiros, deverá ser emitido o Termo de Responsabilidade previsto no Anexo 5-C (NORMAM 01/DPC ou 02).

d) alterações

Todas as alterações no Manifesto de Carga, bem como as confirmações de chegada e saída das embarcações, deverão ser informadas, por fax, à CPPE.

e) regras

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, sendo que o nome comercial não é admitido, e com uma etiqueta ou marca contendo o símbolo indicando claramente a natureza perigosa do seu conteúdo;
- 3)** documentadas 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 às condições exigidas para seu transporte; e

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.

f) irregularidades

O descumprimento dessas Normas, ou a constatação de divergência entre os documentos e a carga, sujeitarão o infrator, além das demais penas previstas, no impedimento da carga ou descarga da mercadoria.

g) sinalização de carga perigosa

Toda embarcação transportando carga perigosa deverá içar os sinais previstos no Código Internacional de Sinais (CIS), durante o período em que 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 encarnada, à noite, ambas no mastro principal.

SEÇÃO VI

FISCALIZAÇÃO POR AUTORIDADES NACIONAIS

0325 – ENTRADA DA EMBARCAÇÃO

Instruções gerais

As embarcações mercantes, ao entrarem nos Portos do Suape e Recife, deverão comunicar sua chegada à Capitania dos Portos de Pernambuco, doravante denominada Órgão de Despacho (OD), por meio da Parte de Entrada.

Em tempo hábil, as embarcações solicitarão ao OD permissão para saída por meio de um Pedido de Despacho. Para obter tal autorização, deverão cumprir as prescrições regulamentares, cujo procedimento é denominado Despacho. Caso não haja tempo hábil, em virtude do período de estadia da embarcação no porto e do local da atracação na área do OD, a embarcação poderá ser liberada por meio do Despacho Como Esperado.

Após a embarcação ser despachada, terá o prazo para saída de até 2 (dois) dias úteis. Não se concretizando essa saída, o Despacho deverá ser atualizado por meio da Revalidação do Despacho.

As embarcações, após cumprirem as exigências do Despacho, serão liberadas pelo OD e receberão o Passe de Saída.

A efetiva saída das embarcações será participada ao OD por meio da Parte de Saída.

A tramitação dos documentos acima mencionados, entre o OD e o Comandante da embarcação, Armador ou seu Preposto, deverá realizar-se, preferencialmente, por meio de fac-símile.

Qualquer omissão de fato ou informação inverídica, que concorra para que o Despacho da embarcação seja feito com vício ou erro, será considerada falta grave a ser apurada, sendo o Comandante o principal indiciado, podendo, conforme o caso, ser retida a embarcação por período de tempo julgado conveniente pelo OD, para os esclarecimento necessários.

Parte de entrada

a) Obrigatoriedade

1) embarcações estrangeiras, exceto as de esporte e/ou recreio e navios de guerra e de Estado não exercendo atividade comercial; e

2) embarcações nacionais com mais de 20 (vinte) AB, exceto as de esporte e/ou recreio, de pesca, quando saindo e retornando a um mesmo porto sem escalas intermediárias, e os navios de guerra e de Estado não exercendo atividade comercial.

3) embarcações com AB menor ou igual a 20, que façam transporte de carga e/ou passageiros, oriundos do Arquipélago de Fernando de Noronha.

b) Emissão

A Parte de Entrada deve ser encaminhada ao OD pelo Comandante, Armador ou seu Preposto, preferencialmente, por meio de fac-símile, contendo, obrigatoriamente, a Declaração Geral e seus apêndices, a saber:

- 1) Lista de Pessoal Embarcado;
- 2) Lista de Passageiros;
- 3) Planilha de Dados do GMDSS;
- 4) Relatório de água de lastro; e
- 5) Relatório de inspeção.

Os originais deverão ser arquivados a bordo da embarcação, para futura comparação quando solicitado.

Os documentos abaixo listados deverão estar disponíveis a bordo para apresentação, quando exigido, à autoridade competente:

- 1) Declaração de Carga;
- 2) Declaração de Bens da Tripulação;
- 3) Declaração Marítima de Saúde; e
- 4) Declaração de Provisões de Bordo.

As embarcações empregadas no transporte de passageiros poderão ser dispensadas da apresentação da Lista de Passageiros, a critério da CP, DL ou AG da área de jurisdição.

c) Prazos

A chegada (Data-Hora) de uma embarcação, em fundeadouro ou área portuária, deverá ser comunicada ou remetida, por meio da Parte de Entrada, ao OD o mais rápido possível, por qualquer

dos meios disponíveis (de preferência por fac-símile), no prazo máximo de 06 (seis) horas após a atracação ou fundeio da embarcação.

Se no decurso da viagem, imediatamente anterior à escala, ocorrer qualquer das hipóteses abaixo discriminadas, o Comandante de navio brasileiro encaminhará ao OD, preferencialmente por fac-símile, um extrato devidamente autenticado do lançamento da ocorrência no Diário de Navegação. O Comandante de navio estrangeiro deverá cumprir tal procedimento, na ocorrência das hipóteses 3 e 4, em águas de jurisdição brasileira:

- 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) acidente pessoal grave ocorrido; e
- 6) fato importante ocorrido durante a viagem, a critério do Comandante.

embarcações estrangeiras de esporte e/ou recreio

a) as embarcações estrangeiras de esporte e/ou recreio, em trânsito em águas jurisdicionais brasileiras (AJB) ou em uso de ancoradouro em instalações portuárias, estão sujeitas à fiscalização prevista na legislação vigente, nas Normas decorrentes e nas convenções internacionais promulgadas no Brasil, devendo cumprir os seguintes procedimentos:

1) por ocasião da chegada ao primeiro porto nacional, qualquer pessoa ou objeto só poderá embarcar ou desembarcar da embarcação estrangeira depois que a mesma estiver liberada pela visita das Autoridades de Saúde dos Portos, Polícia Federal e Receita Federal;

2) apresentação pelo responsável pela embarcação ou por um representante da marina ou clube náutico visitado, à CP/DL/AG, da Declaração de Entrada/Saída (Anexo 3-K) para realizar o respectivo visto, impreterivelmente, até 24 (vinte e quatro) horas após a entrada, anexando cópia dos vistos de liberação das Autoridades de Saúde dos Portos, Polícia Federal e Receita Federal e cópia da página identificadora do passaporte do proprietário e dos tripulantes. A CP/DL/AG que deu o **Visto de Entrada** controlará a permanência da embarcação estrangeira em AJB;

3) o Comandante da embarcação deverá estar preparado para receber a visita de um inspetor naval, dentro do prazo de até 48 (quarenta e oito) horas, após a apresentação da Declaração de Entrada, visando a efetuar uma verificação do que foi declarado;

4) deverão ser lançados na Declaração de Entrada/Saída as movimentações previstas para a embarcação durante toda a permanência em AJB;

5) caso sejam necessárias outras movimentações após obtido o visto de entrada na Declaração de Entrada/Saída da embarcação, a Declaração de Entrada/Saída deverá ser reapresentada, com antecedência mínima de vinte e quatro (24) horas, à CP/DL/AG em cuja

jurisdição estiver, indicando no campo específico as alterações de movimentação pretendidas para ratificação e obtenção de novo visto. Após aposição do respectivo visto a CP/DL/AG remeterá cópia da Declaração para a CP/DL/AG que deu o **Visto de Entrada** da embarcação, para controle;

6) a saída da embarcação das AJB deverá ser comunicada, com antecedência mínima de vinte e quatro (24) horas, mediante reapresentação da Declaração de Entrada/Saída para obtenção do visto de saída. Após aposição do respectivo visto a CP/DL/AG remeterá cópia da Declaração a CP/DL/AG que deu o **Visto de Entrada** da embarcação para controle;

7) o recebimento do visto de saída na Declaração de Entrada/Saída de embarcação estrangeira, está condicionado à apresentação do passe de saída expedido pela Polícia Federal e a liberação do órgão da Receita Federal; e

8) os Formulários de Declaração de Entrada/Saída deverão ser arquivados, pela CP/DL/AG, durante doze meses, para eventuais necessidades das atividades SAR e demais controles federais.

b) o tempo de permanência da embarcação em AJB será definido pelo órgão regional da Receita Federal;

c) sempre que a CP/DL/AG tiver conhecimento da permanência, no país, de embarcações estrangeiras sem o visto de permanência da embarcação, ou após o término da validade do visto, deverá comunicar o fato, imediatamente, por escrito, aos órgãos regionais da Polícia Federal e da Receita Federal.

Uma embarcação estrangeira, ao adentrar o primeiro porto Nacional, deverá inicialmente ser liberada pela Saúde dos Portos, pela Imigração e pela Alfândega, sendo que esta última determinará qual o prazo máximo de permanência da mesma em águas Brasileiras.

Após essas providências, o Comandante deverá se dirigir pessoalmente, ou através de um Clube Náutico ou Marina, à CP/DL/AG a fim de dar entrada na Declaração de Entrada. Essa Declaração deverá conter os planos do navegador, quer sejam, sua derrota prevista, portos onde pretende visitar, tempo de permanência nos mesmos e o último porto a ser visitado, porto esse que, antes de suspender, o navegador deverá entregar na CP/DL/AG a Declaração de Saída.

despacho

a) Obrigados a Efetuar o Despacho

Embarcações de Arqueação Bruta igual ou superior a 20 (vinte), exceto as de esporte e/ou recreio e navios de guerra e de Estado não exercendo atividade comercial, ou embarcações com AB menor ou igual a 20, que façam transporte de carga e/ou passageiros ao Arquipélago de Fernando de Noronha.

A movimentação de embarcação entre portos da mesma área portuária será efetivada por meio da Parte de Saída e da Parte de Entrada, não sendo necessário o Despacho. Para efeito dessa norma, considera-se área portuária aquela geograficamente situada em uma mesma baía, enseada, angra, canal, rio ou lagoa, operando a embarcação nas atividades de um único porto.

b) Pedido de Despacho

1) Procedimentos do Interessado

O Pedido de Despacho deverá ser encaminhado ao OD pelo Comandante, Armador ou seu Preposto, preferencialmente, por meio de fac-símile, juntamente com a Declaração Geral e, caso ocorram alterações, a Lista de Pessoal Embarcado e Lista de Passageiros.

O Pedido de Despacho e seus anexos deverão ser encaminhados ao OD no período compreendido entre a chegada e a saída da embarcação, de maneira a possibilitar que as providências regulamentares e as eventualmente exigidas para a liberação da mesma sejam satisfeitas em tempo hábil, considerando que o OD poderá exigir, aleatoriamente a apresentação de qualquer documentação, complementar ou não, que julgar necessária, antes da emissão do Passe de Saída.

No caso de embarcações que necessitem de vistoria, o Pedido de Despacho deve ser encaminhado somente após a sua realização, devendo ser anexada a documentação resultante dessa formalidade.

Para os navios estrangeiros, sujeitos ao pagamento da Tarifa de Utilização de Faróis (TUF), deverá ser encaminhado o comprovante de recolhimento.

Neste mesmo anexo estão relacionados os tipos de navios obrigados ao pagamento da TUF, bem como os isentos desse pagamento.

Os embarques e/ou desembarques de tripulantes deverão constar respectivamente do Rol de Equipagem/Portuário da embarcação. O original do Rol deverá permanecer a bordo para futura comparação, quando solicitado.

Qualquer movimentação de pessoal, ocorrida após a realização do Despacho, deverá ser informada ao OD pelo Comandante, Armador ou seu Preposto, encaminhando, via fac-símile, ou por outro meio, uma nova Lista de Pessoal Embarcado ou, conforme o caso, nova Lista de Passageiros. Na ocorrência de embarque de pessoal fora do horário normal do expediente ou após o suspender, ou ainda na condição de Despacho Como Esperado, o Comandante deverá comunicar ao OD, lançar o fato no Diário de Navegação e no Rol específico da embarcação, e formalizar o embarque do tripulante no próximo OD. Quando se tratar de desembarque, a substituição do tripulante deverá ocorrer antes da partida da embarcação, a fim de assegurar fiel cumprimento do Cartão de Tripulação de Segurança da embarcação, devendo adotar-se todos os procedimentos acima descritos, analogamente, para o caso de embarque.

c) Exigências Eventuais

No interesse da segurança da navegação, da salvaguarda da vida humana no mar, da prevenção da poluição ambiental e/ou em cumprimento à disposições legais, poderá o OD determinar a apresentação de outros documentos que entender necessários, bem como realizar as verificações

materiais que julgar conveniente, podendo, inclusive, impedir a entrada, a permanência ou a saída de embarcações nos portos de sua jurisdição, disto dando ciência, por mensagem, ao DN a que estiver subordinado, mantendo a DPC informada.

Quando se tratar de embarcação estrangeira, este fato deverá ser comunicado ao Cônsul do País de bandeira da embarcação.

d) Validade do Despacho

1) até o próximo porto

Para as embarcações classificadas quanto à navegação como de Longo Curso e Cabotagem, especialmente as de apoio ao Arquipélago Fernando de Noronha.

2) até 180 (cento e oitenta) dias

Para as embarcações classificadas para a navegação de Apoio Marítimo, Interior e atividades de Pesca.

e) Procedimentos Especiais

1) Despacho como Esperado - Definição

Procedimento antecipado do despacho da embarcação esperada no porto.

A embarcação para ter o Despacho Como Esperado deverá preencher os seguintes requisitos:

(a) não possuir exigências a serem cumpridas no porto onde está sendo dado o Despacho Como Esperado;

(b) não necessitar de ações administrativas do OD, tais como qualquer tipo de vistoria e/ou emissão de certificado;

(c) não ser classificada quanto ao serviço como de transporte de passageiros bem como de transporte de cargas e passageiros; e

(d) não ter recebido o Despacho Como Esperado no porto anterior.

2) Alteração de Destino/Desvio de Rota

(a) quando uma embarcação for despachada num OD, e já no decurso da viagem ocorrer alteração no destino, tal fato deverá ser comunicado pelo Comandante, Armador ou seu

Preposto: ao OD onde se processou o Despacho inicial; ao OD do porto de destino alterado, e ao OD do porto de destino efetivo. Deverá, obrigatoriamente, ser emitida a mensagem ao (COMCONTRAM), conforme previsto no Sistema de Informações sobre o Tráfego Marítimo (SISTRAM);

(b) no caso de desvio de rota por interesse do Armador, ou por força de arribada, o OD do porto de chegada deverá alterar, no Passe de Saída, o porto de destino do Despacho Anterior e transcrever a data-hora da mensagem que comunicou o desvio da rota, além de lançar no quadro - “Observações” - o motivo da ocorrência; e

(c) as CP, DL e AG que despacharem navios nacionais para portos nacionais e tiverem informação do desvio de rota desses navios para portos estrangeiros, deverão comunicar esse fato aos representantes locais da Receita e da Polícia Federal para as providências que se fizerem necessárias.

3) Despacho de Embarcações Avariadas

Os despachos de saída dos portos nacionais das embarcações avariadas, sem condições de operar por seus próprios meios, deverão ser considerados liberações especiais, em operação de assistência e salvamento a todo risco, constando este termo no documento de despacho da embarcação, devendo ser observadas as seguintes condicionantes:

(a) ter sido efetuada a Vistoria Especial para Reboque, a pedido;

(b) a embarcação deverá ser acompanhada permanentemente por um rebocador;

(c) ser providenciado um Plano de Singradura, elaborado por um “Salvatage Master” perfeitamente identificado, contendo procedimentos de evacuação de emergência da tripulação para bordo do rebocador acompanhante;

(d) efetuar derrotas que evitem águas adjacentes à costa brasileira, para reduzir o potencial risco ambiental; e

(e) ratificação do Plano de Singradura pela Sociedade Classificadora e pelo Clube P&I.

4) Impedimento de Despacho

O Pedido de Despacho será negado nas seguintes situações:

(a) Por decisão da CP/DL/AG, em conformidade com as Normas em vigor;

(b) Por Mandado de Arresto ou Penhora. O Despacho ficará condicionado à liberação judicial.

(c) Por solicitação oficial da Receita Federal, Delegacia Regional de Trabalho, Departamento de Marinha Mercante, Delegacia de Vigilância Sanitária – Serviço de Saúde dos Portos, Polícia Federal – Delegacia de Polícia Marítima, Aérea e de Fronteiras e Controle de Navios pelo Estado do Porto (PSC).

A embarcação deverá ser impedida de sair do porto, bem como poderá ser retida para diligências, de acordo com a legislação vigente.

5) Proibição de Entrada e/ou Permanência no Porto

(a) Por decisão do CP/DL/AG, em conformidade com as Normas em vigor

(b) Por solicitação oficial das autoridades mencionadas na alínea c) do item 4).

As ações tomadas referentes aos itens 4) e 5) deverão ser participadas pelas CP,DL e AG, por mensagem, ao DN a que estiverem subordinadas com informação para a DPC. No caso de Embarcação Estrangeira, comunicar, também, ao representante diplomático do país de bandeira da embarcação.

6) Embarcações em Comboio

Nos Despachos de embarcações operando em comboio, na Declaração Geral, apontar, em seu quadro 17 - “observações” -, o nome de todas as embarcações integrantes do comboio.

7) Agente de Navio

Quando a operação de carga se fizer por meio de agente de navio, o nome deste deverá ser lançado no quadro 17 - “observações” - da Declaração Geral.

parte de saída

a) Obrigatoriedade:

1) embarcações estrangeiras, exceto as de esporte e/ou recreio e navios de guerra e de Estado não exercendo atividade comercial; e

2) embarcações nacionais com mais de 20 (vinte) AB, exceto as de esporte e/ou recreio; de pesca, quando saindo e retornando a um mesmo porto sem escalas intermediárias; e navios de guerra e de Estado não exercendo atividade comercial.

3) embarcações com AB menor ou igual a 20, que façam transporte de carga e/ou passageiros ao Arquipélago de Fernando de Noronha.

b) Emissão

A Parte de Saída deve ser emitida pelo Comandante, Armador ou seu Preposto, encaminhada, preferencialmente, por fac-símile, ao OD.

As alterações de pessoal ocorridas após o Despacho da embarcação deverão ser informadas juntamente com a Parte de Saída, por meio do encaminhamento de nova Lista de pessoal Embarcado ou, quando for o caso, de nova Lista de Passageiros.

c) Prazo

A Parte de Saída deverá ser encaminhada ao OD até 06 (seis) horas após a saída, pelo Comandante, Armador ou seu Preposto.

0326 - AVISO AOS NAVEGANTES

Para efeito de emissão de Aviso aos Navegantes, devem observados os seguintes tópicos, que devem ser informados à Capitania dos Portos com, no mínimo, 72 (setenta e duas) horas de antecedência:

1. em caso de reboque:

- nome do rebocador
- tipo (plataforma de petróleo, navio, balsa, etc) / nome do rebocado;
- comprimento do dispositivo de reboque;
- velocidade média do reboque;
- porto/ponto de partida;
- porto/ponto de chegada;
- ETD (especificando fuso de referência - local ou ZULU);
- ETA (especificando fuso de referência - local ou ZULU);

2. em caso de obras sob/sobre águas (dragagem, derrocamento, demolição submarina)

- tipo de obra;
- coordenadas geográficas – lat/long (em graus, minutos e centésimos de minuto), que delimitam a área;
- data-hora do início do evento (especificando fuso de referência - local ou ZULU);
- data-hora do final do evento (especificando fuso de referência - local ou ZULU);
- tipo/nome das embarcações/navios que estarão apoiando a execução da obra no local;

No caso de evento esportivo, devem observados os seguintes tópicos, que devem ser informados à Capitania dos Portos com, no mínimo, 15 dias de antecedência;

3. tipo de evento esportivo:

- área delimitada por coordenadas geográficas - lat/long (em graus, minutos e centésimos de minuto), ou por pontos notáveis representados em carta náutica;
- data-hora do início do evento (especificando fuso de referência - local ou ZULU);
- data-hora do final do evento (especificando fuso de referência - local ou ZULU).

No caso de avistamento ou conhecimento de derrelitos, cascos soçobrados, navios ou embarcações encalhadas ou abandonadas, devem ser observados os seguintes tópicos, que devem ser informados imediatamente à Capitania dos Portos, pelo meio mais rápido disponível;

1. em caso de derrelitos:

- coordenadas geográficas – lat/long (em graus, minutos e centésimos de minuto) do ponto onde foi avistado o derrelito;
- descrição do derrelito (tipo do objeto, tipo de material, cores, inscrições visíveis, dimensões aproximadas, etc);
- data-hora em que o derrelito foi avistado (especificando fuso de referência - local ou ZULU);
-

2. em caso de cascos soçobrados, navios ou embarcações encalhadas ou abandonadas:

- coordenadas geográficas – lat/long (em graus, minutos e centésimos de minuto) do casco soçobrado, à luz da carta náutica da área do sinistro, especificando o datum de referência (na impossibilidade de se determinar a posição exata informar a posição aproximada acompanhada da expressão “posição aproximada”);
- situação do casco (informar se o casco apresenta alguma parte visível na preamar/baixamar);
- sinalização do casco (informar se o casco está sinalizado).

CAPÍTULO 4

PROCEDIMENTOS ESPECIAIS

SEÇÃO I

RESTRICÇÕES OPERACIONAIS

0401 - PROPÓSITO

Orientar os procedimentos necessários ao estabelecimento de limitações operacionais nos portos e seus acessos.

Considerando as peculiaridades dos portos desta jurisdição e de seus acessos, cujas características variam muito, conduzir uma embarcação com um determinado calado, em um local com uma dada profundidade, é fundamentalmente um problema de navegação, cuja solução cabe ao Comandante, tendo em vista os fatores envolvidos, tais como a reação da embarcação em função de sua forma, calado, propulsão, velocidade, largura do canal, estado do mar, etc. Para tal, ele deve munir-se de todas as informações e auxílios possíveis, bem como adotar os procedimentos que a boa técnica recomenda.

0402 - COORDENAÇÃO

Cabe à Autoridade Marítima, representada pelo Capitão dos Portos, coordenar o estabelecimento de limitações operacionais nos Portos do Recife e Suape, tais como o calado máximo recomendado e a velocidade de evolução nos diversos trechos navegáveis.

Para tal, promoverá reuniões com representantes das Administrações dos Portos, Empresa de Praticagem, Firms de Dragagem e de Batimetria, outras organizações da Marinha do Brasil ou não, conforme necessário. As Administrações dos Portos fixarão, com base na documentação pertinente ou no entendimento obtido, os limites sob a responsabilidade de cada Administração, para efeito de divulgação dos calados máximos recomendados nos acessos aos berços e velocidades de trânsito. Informações de dragagem e balizamento deverão ser divulgadas, quando for o caso.

0403 - CALADOS MÁXIMOS RECOMENDADOS

a) Porto de Recife

	Prof.	Fs	CMR
Terminal Açucareiro	7,00	0,073	6,49
Berço n° 1	8,50	0,073	7,88
Berço n° 2	8,70	0,073	8,06
Berço n° 3	9,00	0,073	8,34
Berço n° 4	9,30	0,073	8,62
Berço n° 5	9,50	0,073	8,81
Berço n° 6	7,10	0,073	6,58
Berço n° 7	5,20	0,073	4,82
Berço n° 8	5,20	0,073	4,82
Berço n° 9	5,20	0,073	4,82
Pátio	5,20	0,073	4,82
Berço n° 10	4,00	0,073	3,71
Berço n° 11	4,00	0,073	3,71
Praça Barão de Maua	4,00	0,073	3,71
Berço n° 12	3,50	0,073	3,24
Berço n° 13	3,00	0,073	2,78
Berço n° 15	3,00	0,073	2,78

Os valores de calados supramencionados permitem que o navio permaneça flutuando mesmo na baixamar.

De acordo com o Aviso E 130(P)/00 publicado no Aviso aos Navegantes de 31/10/2000, existem pontos com assoreamento no porto, devendo toda a embarcação que esteja entrando ou saindo do mesmo tomar conhecimento da publicação.

Encontra-se em andamento o serviço de dragagem do canal de acesso, bacia de manobra e adjacências do cais, entre o Terminal Açucareiro e o armazém 10.

b) Porto de Suape

Calado máximo de acesso ao porto:	13,6 metros;
Pier de Graneis Líquidos - Berço Leste:	12,8 metros;
Pier de Graneis Líquidos - Berço Oeste:	12,8 metros;
Cais de Múltiplos Usos - Berço Leste:	14,0 metros;
Cais de Múltiplos Usos - Berço Oeste:	9,0 metros;
Porto Interno - Berço 1:	12,6 metros;
Porto Interno - Berço 2:	12,6 metros; e
Porto Interno - Berço 3:	12,6 metros.

No interior da Bacia Interna de Manobra existe um assoreamento, com profundidade mínima de sete metros, sinalizado por duas bóias, sem previsão de realização de dragagem.

c) Cais do Arquipélago de Fernando de Noronha (AFN)

Da ponta do molhe até o fundeadouro, o calado máximo recomendado é de 3,0 metros, não sendo recomendável a atracação para embarcações maiores que 20 AB.

0404 - RESTRIÇÕES DE VELOCIDADE, CRUZAMENTO E ULTRAPASSAGEM PARA OS PORTOS DE RECIFE, SUAPE E CAIS DO AFN

As embarcações deverão navegar no canal interno do porto com velocidade não superior a 5,0 nós, de modo a não afetar a amarração das embarcações atracadas.

0405 - RESTRIÇÕES DE HORÁRIO

As seguintes restrições foram definidas em conjunto com Praticagem e com as administrações dos portos de Recife e SUAPE, tendo em vista as características de cada porto, terminal ou ancoradouro, com o propósito de garantir a segurança da navegação:

a) Porto de Recife

Entre o pôr e o nascer do sol, fica proibido, em face das manobras noturnas serem perigosas, a entrada de embarcações com mais de 180 metros de comprimento ou calado superior a 8,0 metros, com exceção das embarcações dotadas de “BOW THRUSTERS” ou “STERN THRUSTERS”.

b) Porto de Suape

Entre o pôr e o nascer do sol, fica proibido, em face das manobras noturnas serem perigosas, a entrada de embarcações com calado superior a 9,0 metros e de embarcações com TPB igual/superior a 80.000, no Píer de Graneis N.1 – PGL 1, obedece o limite de atracções noturnas conforme especificação abaixo:

	NAVIOS “BOWTHRUSTER” OPERACIONAL	COM NAVIOS SEM BOWTHRUSTER
Comprimento total (loa) máximo:	185,00 m	165,00 m
Quantidade mínima de rebocadores:	2	2
Força total de tração estática longitudinal (Bollard pull) dos rebocadores.	De acordo com as normas estabelecidas pela Autoridade Marítima, correspondente à tonelagem de porte bruto (tpb) do navio.	
Toneladas de porte bruto máximo:	45.000 tpb	

c) Cais do AFN

Em face da pouca iluminação local, é proibido o tráfego de embarcações no período noturno.

0406 - RESTRIÇÕES DE PORTE DAS EMBARCAÇÕES

a) Porto de Recife

O acesso ao Porto do Recife é feito, normalmente, pelo canal sul, cuja largura do vão é de 260 metros, não sendo aconselhável a entrada de navios com comprimento maior.

b) Porto de Suape

Há as seguintes restrições quanto ao comprimento máximo de navios:

Pier de Graneis Líquidos – Berço Leste Até 210 metros;

Pier de Graneis Líquidos – Berço Oeste Até 210 metros;

Cais de Múltiplos Usos – Berço Leste Até 271 metros;

Cais de Múltiplos Usos – Berço Oeste Até 160 metros;

Porto Interno - Berço 1 Até 250 metros;

Porto Interno - Berço 2 Até 318 metros; e

Porto Interno - Berço 3 Até 318 metros.

Fonte – Administração do Porto de Suape

c) Cais do AFN

Devido a pequena área para manobra, só poderão adentrar, na área abrigada para fundeio, embarcações com até 40 metros de comprimento e com calado máximo de 3,0 metros.

0407 - RESTRIÇÕES DE FUNDEIO - FUNDEADOUROS

a) Porto de Recife

As embarcações deverão fundear no lameirão externo, situado entre o Farol Sul do quebra-mar do Banco Inglês e a Bóia de Ituba. Embarcações em Quarentena, no fundeadouro externo (lameirão) além da Bóia de Ituba, de acordo com seus calados. A visita nas embarcações é feita normalmente no lameirão interno ou franquia, podendo, em mar calmo, ser realizada no lameirão externo.

b) Porto de Suape

O local para fundeio dos navios aguardando atracação fica por fora dos alinhamentos “Ponta do Quebra-mar - Ponta do Cabo de Santo Agostinho”, num semicírculo de raio de uma milha náutica, com centro no farolete da ponta do molhe e origem no alinhamento citado. Não se deve fundear muito próximo da entrada da barra, de modo a não comprometer a segurança das demais embarcações em movimento para entrada ou saída do porto.

Em casos especiais, poderá ser concedida a autorização para fundeio de embarcações na área interna do alinhamento supra citado, desde que por pouco tempo (máximo de 2 horas), devendo o Prático assessorar o Comandante da embarcação para esses casos, e quando não estiver prevista manobra de entrada ou saída de outra embarcação, durante essas duas horas.

c) Cais do AFN

As embarcações de grande porte devem fundear ao norte da ilha, nas proximidades da isobática de 20 metros, no ponto de fundeio indicando na carta nº. 52, da DHN, de coordenadas Lat. 03° 49' 54" S e Long. 032° 24' 34" W.

As pequenas embarcações que abastecem o Arquipélago de Fernando de Noronha devem fundear próximas a isobática de 10 metros, até poderem se deslocar para fundear na área abrigada, dentro do molhe.

As pequenas embarcações (iates, veleiros, etc) que visitam o AFN, além da área do porto, podem fundear nas proximidades das praias do Cachorro, da Conceição, do Boldró, do Americano, do Bode e da Cacimba do Padre, fora do Parque Nacional Marinho (PARNAMAR), durante o dia, a uma profundidade em torno de 3,0 metros, com prévia anuência das autoridades do AFN.

As embarcações orgânicas da ilha (turismo, pesca e esporte e/ou recreio), de comprimento maior que oito (8) metros, devem fundear a NE do molhe, a partir de uma profundidade de 3,5 metros da praia até a isobática de 10 metros, na área determinada pelo alinhamento da ilha de fora com a ponta de Santo Antônio e de comprimento até (8) oito metros podem fundear no setor abrigado pelo molhe, a partir da faixa amarela pintada na metade deste, até a profundidade de 1,5 metros da praia, delimitada a NE pelo próprio molhe e a SW pelos arrecifes que separam a praia do molhe da praia da Biboca.

É proibido o pernoite fundeado na área abrigada a partir da faixa amarela, pintada na metade do molhe até a ponta deste, a qual funciona apenas como área de manobra.

Não é autorizado o fundeio na área definida pelo alinhamento da ponta do molhe com os arrecifes que separam a praia do molhe da praia da Biboca e a própria praia da Biboca, devido aos cascos soçobrados e baixos fundos.

As embarcações devem ter atenção para não largarem o ferro sobre o casco soçobrado na posição Lat. 03° 50' 03" S e Long. 032° 24' 13" W, ou sobre os tratores afundados na posição Lat. 03° 50' 00" S e Long. 032° 24' 16" W, ambos próximos a ponta do molhe.

Durante a estiagem, no período de setembro a fevereiro, principalmente em janeiro, durante as ressacas, quando o Mar de Dentro (NW/Setor da Área de Proteção Ambiental - APA) fica mais agitado e o Mar de Fora (SE/Setor do PARNAMAR) fica mais calmo, é permitido o fundeio das pequenas embarcações de turismo e dos barcos orgânicos da ilha, na baía do Sueste.

A prioridade de manobra das embarcações autorizadas a utilizar a área abrigada do molhe é a seguinte:

a) a de maior calado que dependa da preamar, sobre os de menor calado, em qualquer situação;

b) a que estiver saindo sobre o que estiver adentrando; e

c) a ordem de precedência, de modo geral, é a seguinte: pequenas embarcações de carga; de turismo; de pesca; barcos de esporte e/ou recreio; e menores que (5) cinco metros.

0408 - OUTRAS RESTRIÇÕES

a) Porto de Recife

As embarcações que saem tem preferência sobre as que entram. Todavia, as de maior calado, que dependam da preamar para manobrar, terão preferência sobre as de menor calado.

b) Porto de Suape

As embarcações que saem tem preferência sobre as que entram. Todavia, as de maior calado, que dependam da preamar para manobrar, terão preferência sobre as de menor calado.

c) Cais do AFN

1) Permanência no Porto

Todas as embarcações deverão suspender do AFN, logo após expirarem seus vistos de permanência.

As pequenas embarcações de carga deverão suspender, logo após completarem suas descargas ou suas cargas.

Durante a permanência, os Comandantes, Capitães ou responsáveis pelas embarcações, deverão observar o seguinte:

a) fundear ou amarrar suas embarcações com segurança, atendendo aos corretos procedimentos da boa marinharia;

b) evitar fumaça, ramonagem ou apitos desnecessários;

c) não esgotar porões ou lançar detritos na água;

d) manter a vigilância e a iluminação, quando for o caso, da sua embarcação;

e) não permitir o embarque ou desembarque de pessoal ou material, sem conhecimento das autoridades do AFN; e

f) guarnecer o equipamento VHF no canal 16.

2) normas gerais

Todas as embarcações do AFN devem possuir aparelho de comunicações, licenciados pelo DENTEL, exceto aquelas de comprimento inferior a (5) cinco metros e as embarcações pesqueiras orgânicas do Arquipélago para as quais faz-se necessário apenas transceptor VHF ou rádio portátil, que permitam a comunicação com o Destacamento da Polícia Militar e o Controle Náutico da ilha.

Todas as embarcações de mar aberto, exceto as classificadas para a navegação interior de porto, devem possuir a balsa inflável do tipo I ou II em número suficiente para todo o pessoal embarcado.

As embarcações de pesca deverão possuir a balsa do tipo III ou Bote Orgânico de Abandono (BOA), conforme determinado pela Diretoria de Portos e Costas.

Levando-se em consideração a capacidade de absorção de mão de obra, habitação e necessidades do Arquipélago, qualquer indivíduo que deseje ter sua embarcação operando naquele reduto, deve antes obter autorização da Administração do AFN.

Todas as embarcações orgânicas do AFN e as de pequeno porte que abastecem a ilha ou que operem no Arquipélago, devem estar inscritas na CPPE.

Todas as embarcações que aportarem no AFN ou saírem para o mar devem manter contato VHF no canal 16, com o DPM e o Controle Náutico.

De acordo com o Decreto Lei nº. 96.639, de 14/09/88, que criou o Parque Nacional Marinho de Fernando de Noronha (PARNAMAR - FN), não são permitidas as seguintes atividades na área do Parque:

- a) caça submarina e pesca, ou portar material próprio para estas atividades;
- b) introduzir animais e plantas;
- c) abater, capturar, perseguir ou alimentar animais;
- d) alterar a vegetação e coletar sementes, raízes e frutas;
- e) coletar conchas, corais, pedras, animais, vidros ou partes do organismos;
- f) visitar as praias do Leão e do Sancho, de janeiro a junho, no horário de 18:00 hs as 06:00 horas;
- g) nadar, mergulhar e parar embarcações nas proximidades da Baía dos Golfinhos;
- h) abandonar lixo e detritos;
- i) visitar as ilhas e ilhotas;
- j) acampar, pernoitar e fazer fogo;
- l) visitar as áreas que não sejam de uso público do Parque, sem autorização;

m) parar embarcações, exceto quando usando os bancos de areia da Praia do Sancho ou poitas de Baías do Sueste; e

n) escrever ou pichar em rochas, árvores ou placas.

OBS: O não cumprimento destas Normas, implicará em multas, apreensão de equipamentos e antecipação da saída do visitante do AFN.

Toda a área do AFN não contida no PARNAMAR, igualmente merecedora de cuidados preservacionistas de proteção, é protegida através de normas específicas contidas no Decreto Lei nº. 13.553/89, que criou a APA.

É proibido o transporte de passageiros para o AFN, a não ser com a autorização da Administração do Arquipélago.

É proibida a pesca em toda a área abrigada pelo molhe.

3) autoridades portuárias

A MB não possui estabelecimento militar no AFN, de modo que a fiscalização das embarcações que demandam ao Arquipélago está sendo realizada pela Administração do AFN.

Sendo o AFN um Distrito Estadual do Estado de Pernambuco, sem representação da Marinha do Brasil (MB), não constitui, portanto, um porto de entrada, assim, torna-se obrigatório para qualquer embarcação que se dirija ao arquipélago, ter sido antes despachada pelas autoridades brasileiras em um porto de entrada no país, ou pelo Ministério das Relações Exteriores.

SEÇÃO II

PLATAFORMAS E BÓIAS DE GRANDE PORTE

0409 - PLATAFORMAS E BACIAS PETROLÍFERAS

a) controle

O estabelecimento e atividades de plataformas de prospeção e produção de petróleo ou gás, de navios-sonda, navios-cisterna, poderão constituir obstáculo à navegação e fator gerador de tráfego. Dessa forma, o seu exato posicionamento deverá ser conhecido e as companhias responsáveis serão instruídas para, com uma antecedência mínima, requererem autorização para a fixação, deslocamento, fundeio, etc. O mesmo cuidado deve-se ter para o posicionamento de monobóias, poitas e dutos submarinos, a fim de se obter uma navegação segura.

b) acompanhamento

As companhias responsáveis por terminais e bacias petrolíferas ou gás deverão solicitar à CPPE, com antecedência mínima de dez (10) dias, autorização para:

1) fixação de plataforma de prospeção e produção de petróleo ou gás, lançamento de bóias e poitas ou de qualquer tipo de artefato flutuante ou submerso, quando estes dispositivos não forem enquadrados como obras sob ou sobre água, regulamentadas por portaria específica da DPC; e

2) deslocamentos de plataformas de prospeção ou produção de petróleo ou gás, navios-sonda, navios-cisterna e plataformas de apoio. O pedido de autorização deverá ser feito com informação para a DHN e deverá citar o início do deslocamento, rumo, velocidade, previsão de chegada e destino. Quando atingida a posição final, esta deverá ser confirmada em nova comunicação.

Nos casos das plataformas necessitarem de fundeios nas proximidades das instalações portuárias, além do cumprimento do item anterior, os solicitantes devem informar a altura de suas torres em relação ao nível do mar, a fim de evitar interferência com a segurança do tráfego aéreo regional, em especial com o Aeroporto Internacional dos Guararapes e Aeroclube de Boa Viagem. As autorizações de entrada estarão condicionadas às limitações especificadas após consulta da CPPE às Torres de Controle dos respectivos aeroportos.

c) informações mensais

Os responsáveis pelo posicionamento ou deslocamento de plataformas e similares, deverão encaminhar à DHN, até o dia cinco (05) de cada mês, um mapa de controle, indicando o posicionamento, no último dia do mês anterior, de todas as plataformas, navios-sonda, navios-cisterna, bóias e dutos submarinos. A DHN providenciará a atualização e divulgação das informações necessárias à segurança do navegante. A falta de informações vitais à segurança aquaviária e aérea sujeita o infrator à responsabilidade por danos provocados por acidentes de navegação, jurisdicionado pelo Tribunal Marítimo.

0410 - BÓIAS DE GRANDE PORTE

a) conceituação

- 1) Consideram-se bóias de grande porte aquelas com volume superior a 2m³;
- 2) As bóias de grande porte têm sido geralmente posicionadas em mar aberto, em apoio às diversas atividades, especialmente àquelas ligadas à prospeção e exploração de petróleo ou gás; e
- 3) Tais bóias representam riscos ao navegante não somente pelo seu posicionamento, mas também pela possibilidade de garrarem, ficando à deriva.

b) identificação

As bóias de grande porte deverão ser identificadas mediante uma placa, contendo o nome da firma proprietária, o local de fundeio e a sigla da CPPE.

c) lançamento

1) O lançamento desses artefatos obedecerá normas específicas, emitidas pela DPC; e

2) As bóias lançadas deverão ser vistoriadas periodicamente por seus proprietários, especialmente no que diz respeito ao aparelho de fundeio, a fim de evitar que garrem. É responsabilidade do proprietário a conservação e manutenção das condições adequadas para o perfeito posicionamento das bóias.

d) providências no caso de uma bóia garrar

1) O navegante, ao encontrar uma bóia à deriva, deverá notificar, imediatamente, ao Comando do 3º Distrito Naval ou à CPPE, para divulgação em Aviso aos Navegantes;

2) 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 retirá-la no prazo de quinze (15) dias e, caso não retire, a bóia será leiloada, conforme legislação vigente.

SEÇÃO III

DIVERSOS

1 - OPERAÇÃO DE HELICÓPTEROS A BORDO DE PLATAFORMAS E EMBARCAÇÕES

a) requisito

A operação de helicópteros a bordo de navios e plataformas marítimas, somente poderá ser realizada quando o heliponto estiver devidamente homologado, através de portaria do Departamento de Aviação Civil, do Comando da Aeronáutica, dentro de seu período de validade.

b) posicionamento

As solicitações para posicionamento de plataformas marítimas e de navios que possuam helipontos, quando entrando ou saindo de porto nacional, ou procedente de porto estrangeiro e dirigindo-se diretamente para a área de operação, ou quando deslocando-se para outro posicionamento, deverão ser apresentadas, com a antecedência mínima de dez (10) dias à CPPE. A solicitação será retransmitida à DHN e ao Departamento de Aviação Civil, do Comando de Aeronáutica, mencionando também a posição final da referida plataforma ou navio.

c) Embarcação de Resgate

Durante as operações com aeronaves, deverá haver uma embarcação de Resgate com capacidade para resgatar náufragos em uma quantidade compatível com a maior aeronave que opera na plataforma marítima ou navio mercante.

2 – TRÁFEGO DE EMBARCAÇÕES

a) passagem inocente

1) É reconhecido, às embarcações de qualquer nacionalidade, o direito de passagem inocente no mar territorial brasileiro. A passagem deverá ser contínua e rápida, não podendo ser prejudicial à paz, à boa ordem ou à segurança do Brasil. Compreende o parar e fundear, desde que constituam incidentes comuns da navegação ou sejam impostos por motivo de força maior ou prestação de auxílio à pessoas ou embarcações em perigo no mar. Não compreende o acesso às águas interiores ou quando para elas se dirigindo.

2) Quando, por qualquer motivo, tenha a embarcação, nacional ou estrangeira, que parar as máquinas ou fundear no mar territorial brasileiro, o fato deverá ser comunicado de imediato ao Comando do 3º Distrito Naval, à Capitania dos Portos e ao Comando do Controle do Tráfego Marítimo. A comunicação deverá informar a posição da embarcação, o motivo da parada ou fundeio, a hora estimada de partida e o porto de destino. A partida efetiva também deverá ser informada à Capitania dos Portos, tão logo ocorra. O Comando do 3º Distrito Naval e a Capitania dos Portos poderão determinar outro local de parada ou fundeio, a seu critério, quando a posição escolhida não for conveniente aos interesses da segurança das vidas humanas, da navegação ou meio ambiente.

b) escuta permanente

Toda embarcação, nacional ou estrangeira, equipada com estação radiotelefônicas em VHF, deverá manter escuta permanente no canal 16 (156,8 MHz), quando navegando no mar territorial.

c) chamada para identificação

A solicitação de identificação, no mar territorial, por navios da Marinha de Guerra 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, deverão ser empregados sinais visuais que permitam à embarcação fiscalizadora a identificação solicitada.

d) busca e salvamento

O socorro e salvamento marítimo na região nordeste é da responsabilidade do Comando do 3º Distrito Naval. No litoral do Estado de Pernambuco é coordenado pela CPPE que funciona como Subcentro de Coordenação de Busca e Salvamento, lançando mão das embarcações disponíveis. Os

pedidos de socorro e salvamento das embarcações ao longo do litoral do Estado serão feitos através da Estação Costeira de Olinda - Olinda Rádio (PPO) (telefone: (81) 3429-2071. Recife dispõe de um núcleo do SALVAÉREO, sediado na Base Aérea do Recife.

e) embarcações estrangeiras

As embarcações estrangeiras afretadas, contratadas ou similares deverão atender o que prescrevem estas Normas e as específicas para o tráfego desse tipo de embarcações, estabelecidas nas Normas da Autoridade Marítima para Operação de Embarcações Estrangeiras em Águas sob Jurisdição Nacional (NORMAM-04/DPC).

f) restrições à navegação

1) São proibidas a pesca e a navegação, neste caso com exceção para as embarcações de apoio às plataformas, em um círculo com 500m (quinhentos metros) de raio em torno das plataformas de exploração de petróleo.

2) É proibida a pesca, de qualquer espécie, nas áreas portuárias, inclusive nos canais de acesso, no porto de Recife até o Banco do Inglês e em Suape no alinhamento compreendido entre os extremos dos molhes interno e externo.

3) É proibido o transporte, por qualquer tipo de embarcação, de pessoal e/ou material, de qualquer ponto do cais e adjacência para os arrecifes, exceto aqueles realizados pela guarda portuária.

g) eventos náuticos

Os procedimentos para realização de eventos náuticos, tais como comemorações públicas, festejos, regatas, competições e outros estão estabelecidos 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).

3 - SISTEMA DE INFORMAÇÕES SOBRE O TRÁFEGO MARÍTIMO (SISTRAM)

a) situação

Pela Convenção Internacional de Busca e Salvamento Marítimo de 1979 (SAR-79), aprovada pelo governo brasileiro em 1982, uma extensa área marítima do Oceano Atlântico ficou sob a responsabilidade SAR do Brasil.

b) comunicação de posições dos navios

As embarcações brasileiras, classificados como de Navegação de Longo Curso ou Cabotagem e navegando em qualquer área marítima do mundo, são obrigadas a aderir ao SISTEMA DE INFORMAÇÕES SOBRE O TRÁFEGO MARÍTIMO (SISTRAM), enviando ao Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo (COMCONTRAM) suas posições e dados de navegação, de acordo com instruções específicas. As respectivas Empresas de Navegação poderão intermediar tais remessas de posições e dados de navegação.

c) embarcações estrangeiras

As embarcações mercantes de bandeira estrangeira estão convidadas a se integrar, voluntariamente, ao SISTRAM, enviando também suas posições e dados de navegação para o COMCONTRAM, conforme estabelecido nas instruções constantes do folheto do SISTRAM, disponível na CPPE.

Quando estiverem navegando no mar territorial brasileiro, são obrigadas a se integrar ao SISTRAM.

d) divulgação

As Empresas de Navegação e os Agentes Marítimos deverão envidar esforços para dar amplo conhecimento destas Normas à todas as embarcações mercantes, sendo que para as embarcações mercantes estrangeiras, essa divulgação será feita quando de sua primeira entrada em porto brasileiro.

e) arquivo para controle

Recomenda-se aos Comandantes das embarcações mercantes abrangidas neste acompanhamento, que mantenham em suas estações rádio um arquivo com as cópias das mensagens transmitidas ao COMCONTRAM, para dirimir eventuais dúvidas no processamento das mesmas.

f) infrações

Quando a Capitania dos Portos, Delegacia ou Agência de destino da embarcação receber do Comando do 3º Distrito Naval, do COMCONTRAM ou de outra Autoridade Naval comunicação do não cumprimento desta Norma, orientará o respectivo Comandante da ocorrência, ou atuará com vistas a corrigir seus procedimentos. Será participado ao COMCONTRAM, posteriormente, se a embarcação foi autuada, instruída ou justificada.

0414 - COMUNICAÇÃO DE OCORRÊNCIAS ENVOLVENDO MERCADORIAS PERIGOSAS ACONDICIONADAS

Quando ocorrerem, no Mar Territorial, Zona Contígua e na Zona Econômica Exclusiva, perda ou perda provável de mercadorias perigosas acondicionadas, os Comandantes das embarcações deverão divulgar, à Estação Costeira mais próxima, as informações contidas no Anexo 4-A. O Brasil tem responsabilidades de divulgação desses incidentes, em atendimento à documentos da Organização Marítima Internacional (IMO).

As estações-rádio costeiras, estações de terra ou Sistema INMARSAT, e estações de qualquer Sistema de Informações de Navio, deverão retransmitir as informações retorcidas à CPPE, a fim de que sejam encaminhadas:

- a) ao país da bandeira da embarcação implicado; e

b) à qualquer outro país que também possa ser afetado.

0415 - ÁREAS DE DESPEJO DE DRAGAGENS PREESTABELECIDAS

São estabelecidas as seguintes áreas de despejo de material dragado na jurisdição desta Capitania dos Portos, conforme previsto no item 0204 das Normas da Autoridade Marítima para Obras, Dragagens, Pesquisas e Lavras de Minerais sob, sobre e às margens das Águas Jurisdicionais Brasileiras (NORMAM-11/DPC):

a) Porto do Recife

A área está localizada a 6 milhas náuticas do Porto, delimitada pelo quadrilátero ABCD, com vértices definidos pelas seguintes coordenadas geográficas:

A – Lat. 08° 01' 00" S

Long. 034° 44' 00" W

B – Lat. 08° 01' 00" S

Long. 034° 45' 48" W

C – Lat. 08° 02' 12" S

Long. 034° 44' 00" W

D – Lat. 08° 02' 12" S

Long. 034° 45' 48" W

b) Porto de Suape

A área está delimitada pelo quadrilátero ABCD, com vértices definidos pelas seguintes coordenadas geográficas:

A – Lat. 08° 24' 31" S

Long. 034° 55' 35" W

B – Lat. 08° 23' 51" S

Long. 034° 54' 47" W

C – Lat. 08° 24' 26" S

Long. 034° 54' 14" W

D – Lat. 08° 23' 12" S

Long. 034° 55' 00" W.

0416 – PROCEDIMENTOS PARA OBRAS SOB/SOBRE ÁGUA, EXTRAÇÃO DE AREIAS E OUTORS MINERIAS

Na área de Jurisdição da CPPE as atividades relacionadas com obras sobre, sob e às margens das águas, à extração de minerais, dragagens, etc. Só poderão ser exercidas quando precedidas da obtenção do competente parecer da Autoridade Marítima, o qual poderá ser obtido quando o interessado cumprir o preconizado pela NORMAM-11/ DPC. O interessado deverá apresentar o processo na Capitania dos Portos, para avaliação, encaminhamento às Diretoria Especializadas da Marinha do Brasil, e conseqüente emissão do Parecer quanto à Segurança da Navegação e ordenamento do espaço aquaviário.

CAPÍTULO 5

HIDROVIAS E RIOS NAVEGÁVEIS DA JURISDIÇÃO

SEÇÃO I

CONDIÇÕES DE NAVEGABILIDADE E SINALIZAÇÃO

Este Capítulo não é aplicável à CPPE, devido a inexistência de vias navegáveis no Estado de Pernambuco.

0501 - CONDIÇÃO DE NAVEGABILIDADE E SINALIZAÇÃO NOS RIOS DA JURISDIÇÃO

Não aplicável.

0502 - OUTRAS RESTRIÇÕES

Não aplicável.



MARINHA DO BRASIL
CAPITANIA DOS PORTOS DE PERNAMBUCO

ANEXO 1-A

AVISO DE SAÍDA

Float plan

NOME DO IATE CLUBE OU MARINA

Name of the club or marina

Este Aviso de Saída deve ser entregue ao clube ou marina, antes da saída da embarcação, sendo responsabilidade do clube ou marina o registro e arquivamento das informações. Poderá ainda, ter cópia entregue a uma pessoa de confiança.

This Float Plan shall be handed over to the club or marina, before sailing, being responsibility of the club or marina the record and filling of the information. There may be also copy left with a reliable person..

DATA: ____/____/____.

Date

NOME DO COMANDANTE: _____

Name of the skipper

NOME DA EMBARCAÇÃO: _____

Name of the boat

TIPO: _____

Type

COR: _____

Color

COMPRIMENTO: _____

Length

BANDEIRA: _____

Flag

NÚMERO DE REGISTRO: _____

Registration number

DESTINO DA EMBARCAÇÃO: _____

Destination

HORA DE SAÍDA: _____

Time of departure

PREVISÃO DE CHEGADA ÀS: _____

Estimate time of arrival

FUNDEIO EM: _____ AS _____ HORAS, COM SUSPENDER ÀS _____ HORAS.

Moor at

At

Hours, Sailing at

Hours

NÚMERO DE PESSOAS A BORDO : ADULTOS _____ CRIANÇAS _____

Number of persons on board

Adults

Children

TELEFONE CELULAR / INMARSAT / GLOBALSTAR _____

Celular telephone / inmarsat / globalstar

FREQUÊNCIA EM QUE O RÁDIO NORMALMENTE OPERA _____

Radio frequency normally used

FREQUÊNCIA DE SOCORRO EM QUE NORMALMENTE OPERA _____

Distress frequency

OBSERVAÇÕES: _____

Remarks

Estou ciente que é de minha responsabilidade ter a bordo o material de navegação e de salvatagem compatível com a viagem que irei realizar e o número de pessoas a bordo. I am aware that it is my responsibility to have on board the navigation and life saving material compatible with the voyage I will undertake and the number of persons on board.

Comandante da Embarcação

Skipper

**MARINHA DO BRASIL
CAPITANIA DOS PORTOS DE PERNAMBUCO**

COMPROVANTE DE MANOBRA DE PRATICAGEM

Declaro, para fim de comprovação junto à Autoridade Marítima Brasileira, que o navio _____
IRIN _____ foi atendido pelo Prático _____ que se identificou, nas manobras de
(ATRACAÇÃO, DESATRACAÇÃO, SINGRADURA (discriminar trecho) _____, no _____ (PORTO OU TERMINAL) _____ em
_____/_____/_____ no período de ____ (DATA/HORA) _____ a _____.

Participaram como assistentes os seguintes Práticos, devidamente identificados:

Ocorrências e Observações:

A declaração acima é expressão da verdade.

(Local e data)

(COMANDANTE)

**BRAZILIAN NAVY
HARBOURMASTER'S OF THE STATE OF PERNAMBUCO**

CONFIRMATION OF PILOTING MANOEUVER

I declare, to be used as a proof to the Brazilian Maritime Authority that the ship _____ IRIN
_____ was attended by the pilot _____ which identified himself, in manoeuvres of
(BERTHING, LEAVING THE WHARF, GETTING UNDERWAY OR LEAVING THE HARBOUR) _____, in the _____ (HARBOUR PIER)
in ____/____/_____ in the period of ____ (TIME) _____ to _____.

Participating in the manoeuvres as assistants the following properly identified pilots:

Comments and additional remarks:

I affirm the above are all true.

(Place and Date)

(MASTER)

EXAME PRÁTICO-ORAL PARA PRÁTICO
(PRATICAL EXAM FOR PILOT)

AVALIAÇÃO DA BANCA EXAMINADORA

NOME DO PRATICANTE DE PRÁTICO: _____

DATA DA REALIZAÇÃO: ____/____/____

NAVIO: _____

HORÁRIO: _____

DIURNO () NOTURNO ()

MANOBRA GRAU REALIZADA

- NAVEGAÇÃO DE PRATICAGEM() ()

- MANOBRA DE EMBARCAÇÃO E SERVIÇOS CORRELATOS ÀS FAÍNAS DE FUNDEAR, SUSPENDER, ATRACAR, DESATRACAR E MUDAR DE FUNDEADOURO.....() ()

- MANOBRA COM REBOCADORES() ()

- SERVIÇO DE AMARRAÇÃO E DESAMARRAÇÃO..... () ()

- CONHECIMENTO DE ORDENS DE MANOBRA E

CONVERSAÇÃO TÉCNICA EM IDIOMA INGLÊS () ()

OBS.: Os graus de avaliação devem variar de 0 (zero) a 10 (dez). Não serão atribuídos graus para manobras não realizadas.

MÉDIA GERAL ()

APROVADO ()

REPROVADO ()

COMENTÁRIOS:

BANCA:

CAPITANIA DOS PORTOS DE PERNAMBUCO

RELATÓRIO DE MANOBRA COM PRATICANTE DE PRÁTICO

Data: ____/____/____

DADOS DA MANOBRA	
Nome do Praticante de Prático:	
Nome do Prático Titular:	
Nome do navio:	Calado médio:
Local:	
Data-hora do início ____ : ____	Data-hora do término ____ : ____
Atracação	Desatracação
BE	BB
Fundear	Suspender
Preamar: hora ____ : ____ altura: ____ : ____ m	Baixamar: ____ : ____ altura: ____ : ____ m
Vento:	
Rebocadores utilizados:	

FASES DA MANOBRA	GRAU
<i>Navegação de Praticagem</i>	
Manobra da Embarcação e serviços correlatos às fainas de fundear , suspender, atracar, desatracar e mudar de fundeadouro	
Manobra com Rebocadores	
Serviço de Amarração e Desamarração	
Conhecimento da ordens de manobra e conversação técnica em idioma Inglês	
RESULTADO FINAL	

OCORRÊNCIAS DIVERSAS

Manobra Acompanhada

Manobra Executada

CIENTE:

Assinatura do Prático Titular

Assinatura do Praticante de Prático

EXAME PRÁTICO-ORAL PARA PRÁTICO
(*PRATICAL EXAM FOR PILOT*)

AVALIAÇÃO DO COMANDANTE
(*MASTER EVALUATION*)

NAVIO: _____ BANDEIRA: _____
(SHIP) (FLAG)

EVALUATION/GRADES

- MANOBRA DO NAVIO E SERVIÇOS CORRELATOS ÀS
FAINAS DE FUNDEAR, SUSPENDER, ATRACAR E
DESATRACAR
(SHIP'S MANEUVER AND RELATED MANEUVERING TO A BERTH,
UN-
MOORING ANCHORING AND ANCHORING AWAY) ()
- MANOBRA E EMPREGO DE REBOCADORES
(TUG'S EMPLOYMENT AND MANEUVERING) ()
- NAVEGAÇÃO DE PRATICAGEM
(PILOTAGE NAVIGATION) ()
- CONHECIMENTO DE ORDENS DE MANOBRA
(KNOWLEDGE OF MANEUVERING ORDERS) ()
- SERVIÇO DE AMARRAÇÃO E DESAMARRAÇÃO
(MOORAGE AND DEMOORAGE DUTIES) ()

GRAUS PARA AVALIAÇÃO DE 0 (ZERO) A 10 (DEZ)

- EXCELLENT ()
- VERY GOOD ()
- GOOD ()
- DEFICIENT..... ()
- INAPT ()

COMANDANTE

(MASTER)

(Se necessário, efetuar comentários no verso)
(if necessary coment at the paper back side)

EXAME PRÁTICO-ORAL PARA PRÁTICO
(PRATICAL EXAM FOR PILOT)

AVALIAÇÃO GERAL

MÉDIA DOS GRAUS

- NAVEGAÇÃO DE PRATICAGEM ()

- MANOBRA DE EMBARCAÇÃO E SERVIÇOS CORRELATOS
ÀS FAINAS DE FUNDEAR, SUSPENDER, ATRACAR,
DESATRACAR E MUDAR DE FUNDEADOURO()
- MANOBRA COM REBOCADORES ()
- SERVIÇO DE AMARRAÇÃO E DESAMARRAÇÃO..... ()
- CONHECIMENTO DE ORDENS DE MANOBRA E
CONVERSAÇÃO TÉCNICA EM IDIOMA INGLÊS ()

OBS.: Os graus de avaliação devem variar de 0 (zero) a 10 (dez). Não serão atribuídos graus para manobras não realizadas.

MÉDIA GERAL ()

APROVADO () REPROVADO ()

COMENTÁRIOS: _____

BANCA:

PROGRAMA DE QUALIFICAÇÃO PARA PRATICANTE DE PRÁTICO

NOME DO PRATICANTE DE PRÁTICO: _____

INÍCIO DA QUALIFICAÇÃO: ____/____/____ DATA LIMITE: ____/____/____

REQUISITOS	DATA DE CONCLUSÃO, RUBRICA E CARIMBO QUE ATESTA A EXECUÇÃO
1) Visitar e conhecer as atividades da Divisão de Inspeção Naval da CPPE, no que se refere ao controle da atividade de praticagem, normas de tráfego e permanência e emprego de rebocadores.	
2) Visitar e conhecer a estação de praticagem, todas suas atividades, limitações e capacidades.	
3) Visitar todas as instalações portuárias e terminais e seus controles operacionais de comunicações com os navios.	
4) Conhecer, detalhadamente, as silhuetas da costa, altos fundos, ilhas, nomes de canais e estreitos, inclusive passagens normais de navegação e situações alternativas em manobras de emergência.	
5) Conhecer, detalhadamente, nomes e locais dos portos, terminais e atracadouros, suas manobras de atracação, inclusive as limitações em emergência e em condições meteorológicas e de correntes desfavoráveis.	
6) Conhecer, detalhadamente, nome e características de faróis e faroletes, seus alcances e arcos de visibilidade; profundidades da zona de praticagem e uso de equipamento de sondagem.	
7) Conhecer os pontos de referência para eventuais navegações por rumos práticos.	
8) Acompanhar manobras diurnas e noturnas da praticagem a bordo de rebocadores, conhecer a operação, limitação e precauções dos rebocadores dos portos e terminais e sistemas usualmente utilizados para comunicação em VHF, sonoro e visual. (mínimo de 12 manobras diurnas e 12 noturnas, em cada porto ou terminal).	
9) Observar manobras diurnas e noturnas de entrada e saída, acompanhadas pôr um Prático habilitado, para cada porto ou terminal, cais ou fundeadouro. (mínimo de 60 manobras, sendo 30 diurnas e 30 noturnas, pôr porto ou terminal)	
10) Acompanhar singraduras diurnas e noturnas, conduzidas pôr Prático habilitado, em cada trecho da Zona de Praticagem. (mínimo de 12 singraduras, sendo 6 diurnas e 6 noturnas)	

REQUISITOS	DATA DE CONCLUSÃO, RUBRICA E CARIMBO QUE ATESTA A EXECUÇÃO
11) Executar manobras diurnas e noturnas de entrada e saída, acompanhadas pôr um Prático habilitado, para cada porto ou terminal, cais ou fundeadouro.(mínimo de 60 manobras, sendo 30 diurnas e 30 noturnas, pôr porto ou terminal).	
12) Conduzir singraduras diurnas e noturnas, sob supervisão de Prático habilitado, em cada trecho da Zona de Praticagem. (mínimo de 12 singraduras, sendo 6 diurnas e 6 noturnas)	

Atesto que todos os itens listados foram cumpridos integralmente e com aproveitamento, exceto os abaixo listados, cujo cumprimento foi dispensado por motivo de força maior, sendo que estou pronto para ser examinado.

Itens não cumpridos: _____

 (Local e Data)

 ASSINATURA DO PRATICANTE DE PRÁTICO

OBS. 1 - O programa não necessita ser observado, obrigatoriamente, na forma seqüencial que é apresentada. O Praticante de Prático poderá seguir seqüência adequada que convier e mesmo realizá-la simultaneamente quando for o caso.

OBS. 2 - A duração dos treinamentos e a quantidade de manobras a serem executadas serão estabelecidas por Portaria do Capitão dos Portos, e devidamente ratificada pela Diretoria de Portos e Costas, obedecendo às peculiaridades do local e à exigência de serem concluídos após seis meses e antes de 24 meses após o início.

CAPITANIA DOS PORTOS DE PERNAMBUCO

QUADRO-RESUMO MENSAL DE MANOBRAS POR PRATICANTE DE PRÁTICO EM ESTÁGIO DE QUALIFICAÇÃO

NOME: _____

MÊS: _____/_____/_____

PÁGINA: _____/_____/_____

DATA-HORA INÍCIO	DATA-HORA TÉRMINO	LOCAL	TIPO DE MANOBRA/ BORDO	NAVIO	TAB	CALADO MÉDIO	PRÁTICO TITULAR	RESULTADO FINAL

Manobra Acompanhada ()

Manobra Executada ()

CIENTE:

Assinatura do Prático Monitor

Assinatura do Praticante de Prático

**DECLARAÇÃO DE AVALIAÇÃO SATISFATÓRIA DE
ESTÁGIO DE QUALIFICAÇÃO DE PRATICANTE DE PRÁTICO**

Declaro, para fim de solicitação de Exame de Habilitação para Prático, que o Praticante de Prático _____, CIR nº _____, da ZP _____, cumpriu junto a essa Empresa/Associação o programa mínimo de qualificação de Praticante de Prático, em conformidade com o previsto nas Normas da Autoridade Marítima para o Serviço de Praticagem - NORMAM 12 e as NPCP/NPCF, cujo desempenho foi avaliado como satisfatório, estando apto a solicitar o exame de habilitação para Prático.

Assinatura do Representante Legal da Empresa de Praticagem

ANEXO 3-I

SUGESTÃO DE CORRESPONDÊNCIA ENTRE TONELAGEM DE PORTE BRUTO (TPB) DA EMBARCAÇÃO COM A FORÇA DE TRAÇÃO ESTÁTICA LONGITUDINAL (BOLLARD PULL) DOS REBOCADORES

TPB (t)	FORÇA DE TRAÇÃO (BOLLARD PULL) EM t METRICA	NÚMERO RECOMENDADO DE REBOCADORES
de 2.000 até 2.500	3.0	1
de 2.501 até 3.000	5.0	1
de 3.001 até 4.500	6.0	1
de 4.501 até 5.000	7.0	1
de 5.001 até 7.500	9.0	1
de 7.501 até 10.000	11.0	1 a 2
de 10.001 até 12.500	14.0	1 a 2
de 12.501 até 15.000	17.0	1 a 2
de 15.001 até 17.500	19.0	1 a 2
de 17.501 até 20.000	21.0	1 a 2
de 20.001 até 25.000	25.0	1 a 2
de 25.001 até 30.000	28.0	1 a 2
de 30.001 até 35.000	32.0	2
de 35.001 até 40.000	36.0	2
de 40.001 até 45.000	39.0	2
de 45.001 até 50.000	42.0	2
de 50.001 até 60.000	46.0	2
de 60.001 até 70.000	51.0	2
de 70.001 até 80.000	53.0	2
de 80.001 até 90.000	55.0	2 a 3
de 90.001 até 100.000	56.0	2 a 3
de 100.001 até 110.000	58.0	2 a 3
de 110.001 até 120.000	60.0	2 a 3
de 120.001 até 130.000	62.0	2 a 3

de 130.001 até 140.000	64.0	2 a 3
de 140.001 até 150.000	66.0	2 a 3
de 150.001 até 160.000	81.0	2 a 3
de 160.001 até 170.000	83.0	2 a 3
de 170.001 até 180.000	86.0	2 a 3
de 180.001 até 190.000	87.0	2 a 3
de 190.001 até 200.000	89.0	2 a 3
de 200.001 até 210.000	90.0	4
de 210.001 até 220.000	91.0	4
de 220.001 até 230.000	93.0	4
de 230.001 até 240.000	95.0	4
de 240.001 até 250.000	96.0	4
de 250.001 até 270.000	98.0	4
de 270.001 até 290.000	101.0	4
de 290.001 até 310.000	106.0	4
de 310.001 até 330.000	110.0	4 a 6
de 330.001 até 350.000	114.0	4 a 6
de 350.001 até 370.000	118.0	4 a 6
de 370.001 até 390.000	121.0	4 a 6

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 de infração prevista na Regulamentação da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário e nas Normas emitida 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 (relacione as estações que estão em escuta permanente em VHF - Canal 16). 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 da prostituição 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, dificulte o acesso mantendo içadas as escadas de portaló e de quebra-peito. No porto, somente deixe arriada a escada de portaló pelo bordo do cais.

8 - EM CASO DE ASSALTO

- I - não hesite em soar o sinal de alarme geral do navio em caso de ameaça de assalto;
- II - procure manter iluminação adequada para ofuscar permanentemente os oponentes, no caso de tentativa de subida de estranhos pelo costado;
- III - de 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 (citar a estrutura existente no porto). A eficácia de socorro pela Polícia Federal depende do alarme antecipado;
- IV - usar alarmes sonoros com apitos intermitentes e visuais como holofotes e sinalizadores náuticos;
- V - se adequado, para proteger as vidas de bordo, e sob inteira responsabilidade do Comandante use medidas para repelir a abordagem, como uso de holofotes de grande potência para ofuscamento dos agressores ou mesmo guarnecendo jatos d'água ou sinalizadores náuticos contra áreas de abordagem; e
- VI - não realizar atos de heroísmo.

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

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

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

As ocorrências envolvendo roubo ou assalto, tanto de carga quanto 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

**DECLARAÇÃO DE ENTRADA/SAÍDA DE EMBARCAÇÃO ESTRANGEIRA DE
ESPORTE E/OU RECREIO**

**STATEMENT OF PORT ENTRY/DEPARTURE OF FOREIGN BOAT OF
SPORT AND/OR RECREATION**

1 - DADOS GERAIS

(GENERAL INFORMATION)

- Nome da Embarcação:

(Name of the boat)

- Bandeira:

(Flag)

- Indicativo de chamada:

(Call sign)

- Tipo de Embarcação:

(Type of boat)

(Veleiro, Lancha, outro)

(Sail boat, Motor boat, Other)

- Quantidade de Embarcações Orgânicas/Tipo:

(Organic crafts Number/Type):

- Nº de Registro:

(Registry number)

- Porto de Procedência:

(Port of origin)

- Comprimento:

(Length):

2 - PROPULSÃO

(PROPULSION)

- Vela:

(Sail)

- Motor: Quantidade

(Quantity)

/Marca

(Manufacturer /Mark)

/HP

(HP)

3 - **COMUNICAÇÕES**

(COMMUNICATIONS)

	HF	VHF
- Tipo/Modelo: (Type/Model)	_____	_____
- Faixas de Frequência: (Frequency Bandsread)	_____	_____
- Canais: (Channels)	_____	_____
- Fonte de Alimentação: (Power Source)	_____	_____

4 - **AUXÍLIOS À NAVEGAÇÃO/ QUANTIDADE**

(NAVIGATION AID EQUIPMENT/QUANTITY)

- Radar:	_____	/Agulha Magnética:	_____	/Giro:	_____
(Radar)		(Magnetic Compass)		((Gyro Compass)	
- Navsat, GPS, Outros:	_____	/Radiogoniômetro:	_____		
(Navsat, GPS, Other)		((Radio Direction Finder)			
- Ecobatimetro:	_____	/Piloto Automático:	_____		
(Echo Sounding Equipment)		((Automatic Pilot)			

5 - **TRIPULANTES E PASSAGEIROS (Nome completo/Nacionalidade/Habilitação)**

(CREW AND PASSENGERS) (Full name/ Nationality/Professional qualification)

1 - Comandante:
(Master) _____

2 - _____ 3 - _____

4 - _____ 5 - _____

6 - _____ 7 - _____

6 - **DOCUMENTOS EXISTENTES A BORDO**

(DOCUMENTS ON ABOARD)

- | | | | | |
|--|--------------|--------------------------|-------------|--------------------------|
| - Da Embarcação:
(Ship's documents) | SIM
(YES) | <input type="checkbox"/> | NÃO
(NO) | <input type="checkbox"/> |
| - Autorização do Porto de Procedência:
(Permit From Proceeding Port) | SIM
(YES) | <input type="checkbox"/> | NÃO
(NO) | <input type="checkbox"/> |
| - Cartas Náuticas necessárias para trânsito nos locais visitados:
(Necessary Nautical Charts) | SIM
(YES) | <input type="checkbox"/> | NÃO
(NO) | <input type="checkbox"/> |

7 - **INTENÇÃO DE MOVIMENTO** (MOVEMENT INTENTIONS)

- Local:
(Place) _____
- Período de Permanência:
(Period of Stay) _____
- Fundeio ou Atracação:
(At Anchor or Moored Alongside) _____
- Movimentações Previstas:
(Planned Moving) _____

(Qualquer alteração não declarada será objeto de sanção e multa, exceto no caso de emergência devidamente comprovada).

(Any nondeclared change will be subject to penalty and fine, except in case of emergency properly explained).

Local:
(Place) _____

Data:
(Date) _____

VISTO DE ENTRADA DA CAPITANIA
(ENTRANCE HARBOURMASTER VISA)

ASSINATURA DO COMANDANTE DA EMBARCAÇÃO
(SIGNATURE OF THE MASTER/ SKIPPER)

Solicitações de alterações na intenção de movimento

(a ser preenchido somente após obtido visto de entrada)

Solicitation to change the intended route

(to be filled only after obtaining the entrance visa)

Suspender de _____, em ____/____/____ para _____, em ____/____/____ (local) (data) (local) (data)	VISTO CP/DL/AG (HARBOURMASTER VISA)
Departing from _____, on ____/____/____ to _____, on ____/____/____ (city) (date) (city) (date)	

VISTO DE SAÍDA DA CAPITANIA

(DEPART HARBOURMASTER VISA)

1ª Via - Capitania, Delegacia ou Agência

(original - Port. Capt., Del, Ag.)

2ª Via - Comandante da Embarcação

(2nd Copy - Master of the Boat)

OBS.: O Visto de Saída será obtido na CP/DL/AG que tem jurisdição sobre o último Porto Nacional visitado.

(P.S. Depart Harbourmaster visa refers to the last national port visited)

ENCAMINHAMENTO DAS INFORMAÇÕES SOBRE OCORRÊNCIA DE PERDA OU PERDA PROVÁVEL DE MERCADORIAS PERIGOSAS EM ÁGUAS SOB JURISDIÇÃO NACIONAL

1 – ENCAMINHAMENTO DAS INFORMAÇÕES

As informações deverão ser enviadas pelo Comandante da embarcação, sem demora, conforme adiante indicado, no caso perda ou de perda provável, no mar, de mercadorias perigosas acondicionadas:

a) à estação costeira apropriada mais próxima (precedida do sinal de segurança, se o acidente afetar a segurança da navegação);

b) à estação costeira mais apropriada que opere em alta frequência (HF) ou usando o sistema **INMARSAT**, se a embarcação não estiver dentro do alcance da estação-rádio que opere em frequência média (MF) ou em frequência muito alta (VHF); e

c) à estação costeira de um Sistema de Informações de Navios, quando a embarcação se encontrar dentro ou perto de uma área marítima para qual esse Sistema tenha sido estabelecido. Em águas brasileiras, as informações deverão ser endereçadas ao **SALVAMAR BRASIL**.

Em todos os casos, utilizar o formato padrão de acordo com a alínea a) do item 2 e nas frequências ou subfaixas apropriadas (nas faixas de 405 a 525 KHz, 1.605 a 2.850 KHz ou 156 a 174 KHz);

2 – TEOR DAS INFORMAÇÕES

A mensagem inicial sobre qualquer perda ou perda provável de mercadorias perigosas acondicionadas deverá ser imediatamente transmitida, devendo conter informações sobre a ocorrência e obedecendo ao seguinte formato:

1) SISTEMA IDENTIFICADOR

Estação-rádio costeira ou Sistema de Informação para Navios (**SALVAMAR BRASIL** em águas brasileiras).

2) TIPO DE MENSAGEM

URGENTE – “Mercadoria perigosa perdida no mar”.

3) PREFIXOS:

A – Nome e indicativo de chamada ou de identificação da estação da embarcação.

B – Data e hora, em grupo de seis algarismo, sendo os dois primeiros relativos ao dia do mês e os quatro últimos às horas e minutos, referidas a Hora Média de Greenwich (HMG), seguidos do mês.

C – Posição na hora da ocorrência, em grupo de quatro algarismos, informando a latitude em graus e minutos, seguidos da letra N (Norte) ou S (Sul) e outro grupo de cinco algarismos, informando a longitude em graus e minutos seguidos da letra E (Leste) ou W (Oeste).

D – Marcação verdadeira e distância de uma posição em terra, facilmente identificável (opção no lugar do item C).

E – Resumo dos pormenores de qualquer defeito, avaria ou deficiência na embarcação ou outras limitações:

I – Resumo de pormenores do acidente:

- (1) nome ou nomes técnico (s) correto (s) das mercadorias;
- (2) número ou números **UN** (números das Nações Unidas);
- (3) classe ou classes do perigo, segundo a classificação **IMO**;
- (6) estimativa da quantidade e prováveis condições das mercadorias;

- (7) se a mercadoria flutuou ou afundou

- (8) se perda está continuando; e

- (9) causa da perda.

II – Resumo dos pormenores relativos às condições de tempo, vento e mar.

III – Nome e endereço telegráfico do representante da embarcação para fornecimento de informações (afretador ou agente local, etc.).

IV – Tipo e dimensões da embarcação.

OBSERVAÇÕES:

A) As mensagens suplementares deverão ser enviadas, quando necessário, a fim de fornecer informações adicionais; conforme se tornem disponíveis ou sejam solicitadas.

B) Quando apropriado, arranjos adequados deverão ser feitos, a fim de essas de que informações sejam complementadas, logo que possível, pela lista completa de mercadorias ou pelo manifesto de carga, plano de carga, pormenores sobre danos ao navio e provável estado da carga, Tais informações podem ser fornecidas pelos armadores ou pelos afretadores da embarcação, ou por seus agentes.