



MARINHA DO BRASIL
CAPITANIA DOS PORTOS DE PERNAMBUCO

20/010.01

PORTARIA CPPE/Com3ºDN/ComOpNav/MB Nº 26, na data da assinatura.

Altera as Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos de Pernambuco (NPCP - 2021/PE) que estabelecem as diretrizes específicas para funcionamento das atalaias e da escala de rodízio único da praticagem no Estado de Pernambuco.

O CAPITÃO DOS PORTOS DE PERNAMBUCO, no uso das atribuições que lhe são conferidas pela Portaria nº 156/MB/2004, de acordo com o contido no artigo 4º da Lei nº 9.537/1997 (LESTA) e regulamentado pela Portaria nº 102/2013, da DPC, resolve:

Art. 1º Alterar as “Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos de Pernambuco” - NPCP - PE/2021, aprovada pela Port nº 6, de 24 de setembro de 2021; alterada pela PN nº 7 (Mod 1), alterada pela PN nº 8 (Mod 2), alterada pela PN nº 12 (Mod 3), alterada pela PN nº 14 (Mod 4), alterada pela PN nº 15 (Mod 5), alterada pela PN nº 19 (Mod 6), alterada pela PN nº 20 (Mod 7), alterada pela PN nº 21 (Mod 8) e alterada pela PN nº 23 (Mod 9). Esta modificação é denominada Mod 10.

Art. 2º Aprovar as diretrizes gerais para funcionamento das Atalaias e da Escala de Rodízio Única de Serviço de Prático (ERU) no Estado de Pernambuco.

§ 1º- Esta portaria tem por finalidade complementar o estabelecido nas Normas da Autoridade Marítima para o Serviço de Praticagem e das Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos de Pernambuco – NPCP - PE/2021, considerando as peculiaridades da existência de mais de uma Atalaia e de 4 (quatro) Entidades de Praticagem em atividade na ZP-09.

§ 2º - No Capítulo 4, alterar o item 0414, alínea a) Serviço de Praticagem, acrescentando, ao final do seu texto, o seguinte parágrafo:

PONTO DE ESPERA DE PRÁTICO:

É o ponto estabelecido em coordenadas geográficas na ZP, onde é efetuado o embarque/desembarque do Prático por ocasião do início ou fim de uma faina de praticagem. Nas manobras de entrada e de saída dos portos de Recife e de Suape, é obrigatório ao Prático o seu embarque ou seu desembarque, respectivamente, nos referidos pontos de espera de Prático.

63038.003989/2023-09

§ 3º - No Capítulo 4, alterar o item 0414, alínea **b) Dados da Praticagem** para:

Dados das Entidades de Praticagem em atividade

I) Pernambuco Pilots Sociedade de Práticos S/S Ltda.

- Endereço: Av. Fernando Simões Barbosa, nº 266, salas 1507 a 1510.
- Boa Viagem, Recife – PE.
- Telefone: (81) 3424-5010.
- Celular/WhatsApp: (81) 99925-0182.dois
- E-mails: secretaria@pernambucopilots.com.br
operacoes@pernambucopilots.com.br
ger.ope@pernambucopilots.com.br

II) Praticagem-PE Sociedade de Práticos S/S Ltda.

- Endereço: Avenida Simões Barbosa, nº 266, sala 410 – Boa Viagem.
- Telefone: (81) 98191-2882.
- E-mail: atalaia@praticagem-pe.com;
operacoes@praticagem-pe.com; e
asssoria.executiva@praticagem-pe.com

III) Lotsman Serviços de Praticagem Ltda.

- Endereço: Avenida Boa Viagem, nº 6166, Apt 1701, Edf Veredas do Mar
- Boa Viagem.
- Telefone: (81) 98149-4630 ou (71) 98884-1082.
- E-mail: contato@lotsman.com.br

IV) ACK Apoio Aquaviário, marítimo e Portuário LTDA.

- Endereço: Rua Vereador Antônio José Bonifácio, 86B, Centro, Ipojuca.
- Telefone: (81) 99735-0376.
- E-mail: alexanderkreuger@hotmail.com

§ 4º - No Capítulo 4, item 0414, alínea **c) Serviços Disponíveis** passa a valer o seguinte

texto:

c.1) Lanchas de Praticagem

As lanchas de praticagem são embarcações homologadas podendo ser: Lancha de Prático e Lancha de Apoio à Praticagem.

A Lancha de Prático é de uso do Serviço de Praticagem, devendo estar permanentemente disponível para o atendimento deste serviço. A referida lancha poderá ser empregada em outras atividades, sem prejuízo da sua finalidade principal e, quando nessa situação, não deverá apresentar a identificação visual “P”.

Os Práticos, independentemente da sua forma de atuação, poderão utilizar sua própria Lancha de Prático ou de Apoio à Praticagem, devidamente homologada ou contratar os serviços de Lancha de Prático ou de Apoio à Praticagem homologada de outras Entidades. Essa contratação dos serviços da Lancha deverá ter a aceitação e o desejo do contratado.

Durante a prestação de serviços de praticagem, nas viagens para embarque e desembarque de Práticos no âmbito dos portos da ZP-09 (Recife e Suape), todas as Lanchas de Praticagem e as Lanchas de Apoio à Praticagem deverão dotar e estar com seus equipamentos AIS (Automatic Identification System) ligados, ininterruptamente, e em perfeitas condições operacionais, a fim de que as mesmas possam ser acompanhadas pela Capitania dos Portos. As lanchas que não

dispuserem deste equipamento deverão ser retiradas do tráfego até que sua pendência seja sanada. Nestes termos, após feito o reparo/installação do equipamento AIS, a Entidade de Praticagem responsável pela referida lancha deverá enviar um ofício à CPPE solicitando o retorno dela ao tráfego normal de embarcações de praticagem. Salienta-se que tal exigência já é feita pela Autoridade Portuária do Complexo de Suape.

As Entidades de Praticagem que possuírem Lanchas de Praticagem e Lanchas de Apoio à Praticagem deverão estar atentas quanto a validade (quatro anos) do Certificado de Homologação de Tripulantes. Não será permitido o exercício das funções dos tripulantes das lanchas que estejam com o certificado de homologação vencido. A partir da data de entrada dessa portaria, as Entidades de Praticagem terão cinco dias úteis para enviar cópia do Certificado de Homologação de todos os seus tripulantes de lanchas do serviço de praticagem. A partir daí, a periodicidade de envio destes certificados será anual, até o décimo dia útil do mês de janeiro do corrente ano. Quando de efetivo serviço de praticagem, todas as lanchas da ZP-09 deverão estar preparadas para inspeções a serem conduzidas pela CPPE, sejam elas anunciadas ou não.

Todas as Entidades de Praticagem da ZP-09 deverão encaminhar a CPPE, por intermédio de ofício, cópia do seu Programa de Adestramento e Treinamento para Tripulantes (PATT) de Lanchas de Praticagem e de Lanchas de Apoio à Praticagem. Os referidos programas deverão conter, no mínimo, matérias de salvamento e sobrevivência no mar; manobras de resgate de pessoas na água; combate a incêndio em embarcações; uso correto de EPI (Equipamento de Proteção Individual); transbordo de Práticos; e ações para evitar a poluição das águas por elementos contaminantes. O PATT deverá conter adestramentos e treinamentos que se dividam de forma equilibrada ao longo de um ano, começando em 5 de janeiro e terminando em 30 de dezembro. Cada Entidade de Praticagem poderá optar por elaborar seu próprio PATT ou contratar serviços terceirizados, salientando que o responsável pela sua elaboração e pela condução deverá estar perfeitamente identificado no documento. Independentemente do indivíduo a quem caiba essa delegação de competência, é dever da Entidade de Praticagem acompanhar o andamento do programa, que deverá alcançar a todos os tripulantes das lanchas. O não cumprimento do programa por parte do tripulante das lanchas o impede de participar da escala de serviço de praticagem.

c.2) Atalaia

É uma estrutura operacional e administrativa organizada de forma a prover, coordenar, controlar e apoiar o atendimento do Prático à embarcação na Zona de Praticagem (ZP). Também é denominada Estação de Praticagem.

Uma Atalaia é, por delegação de competência da Diretoria de Portos e Costas (DPC), homologada pelo CONAPRA, por meio da emissão de Certificado de Homologação da Atalaia, tendo como cópia esta Capitania dos Portos. O não cumprimento dos requisitos operacionais mínimos previstos implicará a perda do Certificado de Homologação e, conseqüente, impedimento para desempenhar suas funções de Atalaia e/ou Estação de Praticagem. As Atalaias deverão estar guarnecidas e o serviço disponível 24 horas por dia, de forma ininterrupta, com operadores rádio telefonistas bilíngues (português/ inglês).

Existem duas Atalaias no Estado de Pernambuco: a Atalaia pertencente à Entidade de Praticagem: Pernambuco Pilots Sociedade de Práticos S/S Ltda e a Atalaia pertencente à Entidade de Praticagem: Praticagem-PE Sociedade de Práticos S/S Ltda.

Apenas uma das Atalaias funcionará como Estação de Praticagem. A Estação de Praticagem será alternada entre as Atalaias existentes a cada três meses.

As Atalaias deverão manter escuta permanente nos canais VHF 16, 13 e 11. Por estes canais será, também, passada pela Estação de Praticagem à Atalaia a coordenação final da manobra, para informar a quantidade de rebocadores, local e bordo de atracação, escada de práticos e manobras simultâneas. O canal 13 será o principal canal de informações e manobras. Caso haja alguma interferência neste canal para a realização de manobra, deverá a Atalaia/Prático mudar o canal para o canal 11 ou outro que melhor atender e informar à Estação de Praticagem.

1) Caberá à Estação de Praticagem:

I – Coordenar e controlar todos os pedidos de Serviço de Praticagem.

II – Estabelecer a prioridade entre as manobras conforme a orientação da Autoridade

Portuária;

III – Para as manobras de atracação e de desatracação, deverá solicitar ao navio/agência, dentre outras necessárias à prestação do Serviço de Praticagem com segurança, informações sobre ETA, calado e restrições para as manobras;

IV - Encaminhar para as demais Atalaias, assim que a receber e por intermédio de e-mail, toda a Solicitação de Serviço de Praticagem (SSP) original feita por parte de Agentes de Navegação ou da própria Marinha do Brasil. Para os pedidos de alteração de horários, bordo de atracação, atrasos ou cancelamento de manobras de SSP já recebidas, tais informações serão transmitidas às demais Atalaias por intermédio de e-mail, excepcionalmente, nas situações de impossibilidade de utilização de e-mails, serão admitidos aplicativos de mensagens ou mensagens de texto feitas de telefones funcionais previamente cadastrados para o serviço de Estação de Praticagem. A fim de garantir a confiança no canal de troca de informações, as Atalaias deverão compartilhar seus contatos telefônicos e de correio eletrônico para todas as demais, não valendo outro meio que não os cadastrados. A CPPE deverá receber o catálogo de telefones e contatos atualizados das Estações de Praticagem;

V – Encaminhar, por intermédio de e-mail ou por aplicativos de mensagens, à Atalaia do Prático designado para a manobra confirmada, todas as informações necessárias.

VI – Confirmar as manobras com, no mínimo, duas horas de antecedência ao do POB (Pilot On Board) para os Portos de Suape e do Recife. As manobras confirmadas poderão ser antecipadas de comum acordo entre o navio e o Prático escalado, desde que a sequência estabelecida de manobras/navios não seja alterada. Caso o Agente de Navegação confirme uma manobra duas horas antes do POB ou bem próximo disso, a Estação de Praticagem deverá informá-lo que o horário de confirmação de sua manobra será ajustado com o acréscimo de tempo necessário para se fazer cumprir a regra de avisar ao Prático designado com, no mínimo, duas horas de antecedência;

VII – Informar ao navio o nome do Prático que realizará a manobra, sendo que esta informação será repassada pela Atalaia do Prático designado para a Estação de Praticagem, tempestivamente, no momento que essa última confirmar a manobra;

VIII – Coordenar e compartilhar, com a Autoridade Portuária, as Agências de Navegação e as Atalaias, todas as alterações relacionadas às manobras, sendo que a Estação de Praticagem deverá disponibilizar para todos esses um quadro geral de previsão/confirmação das manobras, por intermédio de link, sistema corporativo. Tal quadro geral precisa estar atualizado;

IX – Quando receber SSP diferentes que contemplem manobras simultâneas para o mesmo horário, deverá, para fins de designação do Prático a ser escalado, considerar o horário da

confirmação da manobra solicitada pelo Agente de Navegação. Nos demais casos de não coincidências de horários, segue-se o procedimento acordado entre as Entidades de Praticagem;

X – Por ocasião de manobras confirmadas simultâneas de entrada e de saída nos portos, deverá defasá-las de, no mínimo, trinta minutos, a fim de não comprometer a segurança da prestação do serviço de praticagem. Demais manobras simultâneas que tenham ou só saídas ou só entradas poderão ser confirmadas para o mesmo horário, desde que as Agências de Navegação assegurem-se previamente de que haverá logística diferente para atendê-los (rebocadores e amarração); e

XI – Recusar a SSP de Agência de Navegação que não tenha, previamente, verificado a disponibilidade de rebocadores, berços e amarradores para a sua manobra. No caso de manobras simultâneas, o Agente deverá informar o nome dos rebocadores que serão empregados, a fim de que a Estação de Praticagem possa verificar se há algum conflito que prejudique a condução da manobra no horário previsto.

2) Não caberá à Estação de Praticagem:

I – Por livre iniciativa, ligar para Agência de Navegação ou Agente para pedir que estes lhe confirmem manobras previstas e com SSP. A Estação de Praticagem, nesse caso, deverá operar somente por provocação de terceiros e responderá de acordo com a situação. Se por acaso o Agente ou a Agência de Navegação não confirmar sua manobra em tempo hábil previsto, quando o fizer, a Estação de Praticagem deverá informá-lo(a) que o horário da manobra será ajustado, de modo a se fazer cumprir o mínimo estipulado de duas horas para acionamento do Prático;

II – Gerenciar junto a empresas de rebocadores quais os melhores rebocadores, a fim de que os mesmos se adéquem a sequência de manobras previstas. Isso se baseia nos três pilares do Serviço de Praticagem que são, somente: Lancha, Prático e Atalaia;

III – Deixar de atender aos chamados das demais Atalaias de modo tempestivo, principalmente, quando eles forem feitos via comunicação VHF do Serviço Móvel Marítimo (SMM);

IV – Colocar no quadro de previsão de manobras qualquer uma que não tenha recebido previamente uma SSP;

V – Coordenar ou indicar modos de encontro ou ultrapassagens de navios que circulem nos portos da ZP-09. Essa coordenação entre navios caberá única e exclusivamente aos Práticos designados para cada um deles;

3) Caberá à Atalaia do Prático designado para a manobra:

I – Informar ao navio o quantitativo de rebocadores disponível para a manobra e acionar a respectiva tripulação da Lancha de Praticagem;

II – Confirmar com o navio o local e bordo de atracação, se aplicável;

III – Definir a escada de Prático, bordo, altura entre outros detalhes;

IV – Prestar ao Prático todas as informações necessárias de manobras previstas e confirmadas, bem como, o porto em que realizará sua manobra;

V – De modo tempestivo, assim que receber da Estação de Praticagem a confirmação de manobra, informar a esta última o nome do Prático da ERU que irá realizá-la.

VI – De modo tempestivo, assim que tomar conhecimento de algum fato que altere a ERU ou a escalação do Prático da manobra, informá-lo à Estação de Praticagem, a fim de que esta última tenha ciência de qualquer intercorrência que altere ou prejudique o bom andamento do Serviço de Praticagem.

4) Não caberá à Atalaia do Prático designado para a manobra:

I – Interferir nas fônias em VHF (SMM) que estejam em andamento pela Estação de Praticagem;

II – Deixar de atender aos chamados da Estação de Praticagem de modo tempestivo, principalmente, quando eles forem feitos via comunicação VHF do Serviço Móvel Marítimo (SMM);

III – Por livre iniciativa, ligar para Agência de Navegação, Agente ou Autoridade Portuária para pedir que ele(a) altere o horário de manobra já confirmado pela Estação de Praticagem; e

IV – Interferir nos canais de VHF (SMM) em manobras em andamento para tratar de quaisquer assuntos não urgentes à segurança da navegação, principalmente, quando se tratar de Prático não atendido pela respectiva Atalaia.

c.3) Procedimentos diversos:

I - O Prático escalado para a realização de manobra, deverá participar, imediatamente, à CPPE todas as irregularidades ocorridas ou observadas que comprometam as fainas de praticagem, a segurança da navegação e a salvaguarda da vida humana no mar por parte das embarcações, plataformas e suas instalações de apoio;

II - Serão efetuadas reuniões regulares com o RUSP, a cada quatro meses, a fim de se identificar previamente óbices ou possíveis aprimoramentos na escala. As reuniões ocorrerão com a presença de representantes das Entidades de Praticagem em atividade na ZP;

III - Considerando-se a peculiaridade de se ter mais de uma Atalaia homologadas na ZP, haverá também o revezamento da função de RUSP no mesmo tempo em que se revezarem as Atalaias como Estação de Praticagem, a cada quatro meses. Desta forma, o RUSP do período em que sua Atalaia se tornará Estação de Praticagem deverá ser, obrigatoriamente, escolhido dentre os Práticos habilitados e em exercício que usam o serviço desta mesma Atalaia. Isso tem a intenção de facilitar as decisões que o RUSP tem para coordenar e dirimir dúvidas da ERU. As Entidades de Praticagem deverão, até 10 dias antes da mudança da Estação de Praticagem, indicar o nome do seu RUSP a CPPE por e-mail. Caso não haja consenso entre as Entidades a esse respeito, caberá a decisão de escolha ao CP.

IV – Por ocasião das reuniões quadrimestrais previstas no item II desta parte, o RUSP em exercício deverá apresentar para todas as Entidades de Praticagem da ZP-09, o quadro geral de distribuição de manobras de todos os Práticos que compõem a ERU. A distribuição deverá, tanto quanto possível, ser equânime entre os Práticos. As possíveis distorções deverão ser destacadas pelo RUSP, que assessorará o CP quanto a melhor forma de resolvê-la.

§ 5º - No Capítulo 4, alterar o item 0415, “ESCALA ÚNICA DE RODÍZIO PARA PRÁTICO” para: “ESCALA DE RODÍZIO ÚNICA”

a) O Representante Único do Serviço de Praticagem (RUSP) será o Prático indicado por consenso entre os Práticos habilitados. Não havendo um entendimento, caberá ao Capitão dos Portos a sua escolha e a sua designação por intermédio de Portaria. O RUSP elaborará a Escala de Rodízio Única para Prático (ERU) considerando as peculiaridades da ZP-09 e a encaminhará para apreciação e ratificação do Capitão dos Portos com antecedência de até 5 (cinco) dias úteis ao início do mês a que se referir. Considerando-se a peculiaridade de se ter duas Atalaias homologadas na ZP, haverá também o revezamento da função de RUSP no mesmo tempo em que se revezarem as Atalaias como Estação de Praticagem (a cada quatro meses).

b) Os pedidos de trocas de serviço entre Práticos serão considerados excepcionais, devendo ser devidamente justificados para expressa autorização pelo Capitão dos

Portos. Os pedidos de troca devem ser comunicados à Capitania com antecedência, por meio de e-mail secom.cppe@marinha.mil.br, devendo o pedido ser despachado em até quarenta e oito horas antes do início do serviço/manobra. Na hipótese de troca de serviço ao fundamento de “força maior”, sem prévia manifestação da Capitania, esta deverá ser informada oportunamente ou quando do término do Período de Escala, com as devidas justificativas.

c) O número de Práticos em período de escala deve ser sempre suficiente para que, cumpridas as regras, não ocorram falhas ou atrasos no atendimento às solicitações de serviço de praticagem, mesmo nos momentos de maior intensidade de movimentação de embarcações ou indisponibilidade de Prático em Escala por motivo de força maior. Levando em consideração a existência de dois portos, a possibilidade de manobras simultâneas e manobras especiais com o emprego de dois Práticos a bordo, o quantitativo ideal de práticos na escala diária deve ser de quatro Práticos.

d) Os Práticos foram distribuídos por meio de sorteio realizado pelo RUSP, na Capitania dos Portos, na presença do Capitão dos Portos e de Representantes das Entidades de Praticagem. Qualquer solicitação de alteração do modelo de ERU ora vigente deverá ser encaminhada, por meio de ofício, à CPPE para fins de avaliação e, desde que, seja de consenso escrito de todas as Entidades de Praticagem da ZP-09. Pedidos isolados para tratar do assunto ERU não serão atendidos pela CPPE.

e) Os Práticos serão distribuídos da seguinte forma:

I – Cada dia será composto por 4 (quatro) Práticos habilitados. O Prático que estiver entrando de serviço na escala diária será o primeiro da vez. Os demais permanecerão nas suas posições da escala original, e nesta ordem serão chamados pela Estação de Praticagem para atender às manobras confirmadas. Após a realização da manobra retornarão para a fila preservando-se o sequenciamento original advindo da distribuição por sorteio. Alterações na distribuição de manobras, de consenso entre os Práticos, e que não prejudiquem a boa ordem da ERU, podem ser realizadas e devem ser informadas ao RUSP.

II – A escala se iniciará no dia D, a ser definido pelo Capitão dos Portos. Os 4 (quatro) primeiros Práticos ocuparão suas posições de acordo com sorteio, em escala de serviço de 24 horas que se iniciará às 8h. No dia seguinte, o primeiro Prático sairá da escala para a entrada do quinto Prático. No dia subsequente, haverá a saída do segundo Prático para a entrada do sexto Prático e, assim, sucessivamente até que todos os Práticos tenham participado uma vez da escala;

III – Caso ocorra qualquer impossibilidade de um dos Práticos de serviço na escala atender à manobra, a escala será ajustada com o próximo Prático, o da vez. O RUSP deverá ajustar a escala, de forma a manter a ERU com quatro Práticos na escala diária, e tal fato deverá ser comunicado ao Capitão dos Portos;

IV – O Prático que estiver escalado para uma manobra próximo ao período de transição de escala, deverá completá-la e ao seu término ser reposicionado na escala, preservando-se o sequenciamento original advindo da distribuição por sorteio;

V – Nas manobras especiais com dois Práticos, o Prático da escala designado como P1 efetuará a manobra com o Prático P2, que o suceder na escala do dia. Neste caso, a manobra efetuada pelo P2 será computada como “manobra realizada” no dia da referida escala;

VI – Toda e qualquer alteração na sequência da escala, bem como a indisponibilidade de algum Prático, será dirimida pelo RUSP e informado à Capitania dos Portos imediatamente; e

VII – Os Práticos de serviço diário deverão estar à disposição para serem chamados pela Estação de Praticagem, devendo atender ao chamado em até 2h.

f) As Empresas de Praticagem deverão apresentar sugestões até o mês de fevereiro de cada ano, a respeito do sistema único de georreferenciamento de localização dos Práticos que estarão de serviço, para possibilitar a verificação, pela Capitania dos Portos de Pernambuco, do cumprimento da Escala de Rodízio Única, horário de acionamento e o deslocamento até o navio que fará a manobra;

g) Quadrimestralmente, até os dias 10 de janeiro, 10 de maio e 10 de setembro, as Empresas de Praticagem encaminharão ao Capitão dos Portos, a relação dos Práticos que no quadrimestre anterior não cumpriram o Plano de Manutenção da Habilitação assistidas por turno (diurna/noturna);

h) Deverá ter um Prático, que esteja em seu período de repouso nas 24h antecedentes ao seu Período de Escala definido em sorteio, que ficará detalhado na Escala de Rodízio Única (ERU) da Praticagem como “PRONTIDÃO” para ser acionado em caso de emergência;

i) Em caso de necessidade de acionamento do Prático em “PRONTIDÃO”, o Representante Único do Serviço de Praticagem (RUSP) deverá acionar o Prático detalhado na sequência da ERU para executar as manobras;

j) o RUSP deverá comunicar à Capitania dos Portos de Pernambuco a necessidade de acionamento do Prático em período de repouso, para ratificação;

k) após acionado, o Prático terá até duas horas para o atendimento da manobra de praticagem; e

l) Será obrigatório portar o colete salva-vidas da Classe I (SOLAS) e capacete apropriado para proteção contra impactos e objetos sobre o crânio acordo a NR6 sobre EPI na faina de transbordo lancha/embarcação/lancha.

Art. 3º Fica revogada a Portaria CPPE/Com3ºDN/ComOpNav/MB nº 14.

Art. 4º Esta portaria entra em vigor na presente data.

FREDERICO MEDEIROS VASCONCELOS DE ALBUQUERQUE

Capitão de Mar e Guerra

Capitão dos Portos

ASSINADO DIGITALMENTE

Documento assinado digitalmente com o certificado ICP-Brasil, cuja autenticidade pode ser verificada pelo site: <https://verificador.iti.gov.br/>.