

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, bem como as regras previstas em convenções internacionais em que o Brasil é signatário, além das normas ora estabelecidas e aquelas emitidas pela Administração do Porto.

A) CONTROLE DE ENTRADA E SAÍDA DO PORTO

O controle de entrada e saída do porto na Baía de Guanabara é exercido pelo Posto de Controle de Entrada e Saída do Porto (PCEP), cujo indicativo é PWZ 88. Nos demais portos, o controle é exercido diretamente pelas Delegacias e Agências.

1) Embarcações controladas

Todas as embarcações estrangeiras e as embarcações nacionais de longo curso, de cabotagem e apoio marítimo deverão, obrigatoriamente, manter contato com o PCEP ou Delegacias e Agências da Capitania, através de chamada em VHF pelo canal 16 ou por intermédio de seu agente, nas seguintes situações:

- a) logo após o fundeio em qualquer dos fundeadouros autorizados;
- b) logo após suspender dos fundeadouros;
- c) ao demandar o porto, cruzar o alinhamento do respectivo ponto notável definido;
- d) logo após a atracação no porto;
- e) ao sair do porto, antes de iniciar a manobra de desatracar ou suspender.

2) Transmissão de informações

As informações deverão ser transmitidas obedecendo aos seguintes parâmetros:

- a) as posições nos fundeadouros deverão ser informadas em termos de marcação e distância de pontos de terra ou latitude/longitude;
- b) as posições nos atracadouros deverão ser informadas em relação a armazém ou número de berço nos terminais;
- c) as comunicações deverão ser feitas em inglês ou português e à hora a ser utilizada é à hora internacional (HMG).

Nos portos do Rio de Janeiro e Niterói a embarcação que, por algum motivo, não consiga estabelecer comunicações com “PWZ-88”, de acordo com o previsto nas presentes instruções, deverá, pelo meio que julgar conveniente e mais rápido (Praticagem, Estação Rio-rádio, Agência de Navegação, etc), encaminhar à CPRJ mensagem comunicando o fato, onde constará o nome do navio, a data-hora do evento e o motivo pelo qual não realizou a comunicação.

3) Dados a informar

- a) Entrando no porto
 - nome e bandeira do navio;
 - IRIN (indicativo rádio internacional);
 - porto de origem;

- tipo de navio (carga geral, contêineres, granel, químico);
 - local de fundeio ou atracação; e
 - data estimada de partida.
- b) Saindo do porto
- nome e bandeira do navio;
 - IRIN (indicativo rádio internacional);
 - próximo porto de escala e data estimada de chegada;
 - tipo de navio (carga geral, contêineres, granel, químico); e
 - velocidade de cruzeiro.
- c) Mudando de fundeadouro ou local de atracação
- nome e bandeira do navio;
 - IRIN (indicativo rádio internacional);
 - posição anterior; e
 - posição atual.

B) SINAIS

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

C) USO DA BANDEIRA NACIONAL

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/terminais;
- 2) quando trafegando à vista de outra embarcação ou de farol com guarnição; e
- 3) no porto/terminal, das 08:00 horas ao pôr-do-sol.

As embarcações estrangeiras, no porto/terminal, içarão a Bandeira Nacional no topo do mastro de vante.

D) ESCADAS DE PORTALÓ

É proibido aos navios atracados manterem escadas arriadas no bordo do mar. A escada de quebra-peito deverá permanecer rebatida em seu berço, durante toda a estadia do navio no porto/terminal. 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.

Aos navios fundeados é permitido arriar uma escada de portaló entre o nascer e o pôr-do-sol. No período noturno, a escada somente poderá ser arriada em caso de necessidade, devendo ser recolhida logo após o embarque/desembarque realizado.

E) PINTURA E TRATAMENTO DO NAVIO

O tratamento e pintura dos conveses e costados são autorizados, devendo o navio cercar-se das medidas necessárias para evitar a queda de pessoas e material no mar. Poderão ser arriadas pranchas e chalanas, sem licença prévia da Capitania, Delegacia ou Agência, as quais, entretanto, deverão ser recolhidas ao fim do dia.

F) EXERCÍCIOS COM EMBARCAÇÕES DE SALVATAGEM

As embarcações de salvatagem poderão ser arriadas para treinamento da tripulação, independentemente de licença da Capitania, Delegacia ou Agência. 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 3.3 só poderá ser feito mediante autorização específica do Agente da Autoridade Marítima.

G) ILUMINAÇÃO DO COSTADO

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

As chatas ou barcaças atracadas a contrabordo dos navios para fornecimento de combustíveis, limpeza de tanque ou qualquer outra finalidade deverão estar devidamente iluminadas.

H) MOVIMENTAÇÃO DE MATERIAL DO NAVIO, EXCETO CARGA

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.

I) NAVIOS FORA DE SERVIÇO

1) Não é permitido o estacionamento de navios fora de serviço em áreas ecologicamente sensíveis ou em “Áreas de Proteção Ambiental”.

2) Os navios fora de serviço, para evitar riscos a segurança, da navegação e à salvaguarda da vida humana no mar, deverão:

- a) manter em funcionamento os circuitos vitais do navio;
- b) manter em funcionamento as comunicações VHF;
- c) exibir a sinalização prevista no “RIPEAM-72”;
- d) manter, a bordo, o pessoal mínimo necessário, autorizado pelo Agente da Autoridade Marítima;
- e) manter uma escada de quebra-peito em condições de pronto uso;
- f) ser mantido em classe pelas sociedades classificadoras; e
- g) obrigatoriamente os navios (embarcações) fora de serviço deverão ter autorização especial da Capitania, Delegacia ou Agência, com prazo definido.

0302 – FERROS

As embarcações, quando em movimento no canal, deverão manter um dos ferros fora do escovém, acima da linha de flutuação, a fim de estar pronto para ser largado em caso de emergência.

0303 - TRANSPORTE DE MATERIAL E PESSOAL

Somente as embarcações autorizadas pelas Capitánias, Delegacias ou Agências, estão autorizadas a trafegar entre navios e pontos de terra para transporte de pessoal e material. O embarque e o desembarque em terra somente poderão ser efetuados em um dos pontos fiscais, em obediência à regulamentação da Saúde dos Portos, da Receita Federal e da Polícia Federal.

0304 - REPAROS

É proibido, ao navio atracado, o reparo que o impossibilite de manobrar, salvo em situação especial e desde que obtida a concordância da Administração do Porto ou Terminal e do Agente da Autoridade Marítima.

A movimentação de navios, impossibilitados 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, sempre com Prático embarcado.

SEÇÃO II

PRATICAGEM

0305 - PROPÓSITO

Estabelecer os procedimentos complementares a Norma da Autoridade Marítima para o Serviço de Praticagem (NORMAM-12/DPC) para o controle, dentre outros aspectos, da qualificação dos Praticantes de Práticos, da manutenção da habilitação de Práticos, bem como dar conhecimento das características da Zona de Praticagem do Rio de Janeiro.

0306 – SERVIÇO DE PRATICAGEM

É o conjunto de atividades profissionais de assessoria ao Comandante, requeridas por força de peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação. É constituído de Prático, de Lancha de Prático e de Atalaia.

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

a) Manobras de Praticagem: são as manobras de atracar/detracar, fundear/suspender, amarrar à bóia/largar da bóia, entrar/sair de dique/carreira e alar ao cais, quando executadas com a assessoria de Prático.

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

0307 – CARACTERÍSTICAS, ORGANIZAÇÃO DO SERVIÇO E PROCEDIMENTOS ESPECIAIS DAS ZONAS DE PRATICAGEM (ZP)

a) Características da ZP-15:

A ZP-15 abrange os portos e terminais da jurisdição, divididos nas seguintes sub-zonas:

Sub-zona 1 – Portos e terminais do interior da Baía de Guanabara;

Sub-zona 2 – Porto do Forno; e

Sub-zona 3 – Porto e terminais das Baías de Sepetiba e da Ilha Grande.

O Serviço de Praticagem, quando obrigatório, deverá ser utilizado nas manobras de praticagem, inclusive na entrada e saída de diques quando não houver a disponibilidade de “Dock Master” habilitado com as ressalvas estabelecidas na legislação e normas em vigor.

A relação de empresas, associações de praticagem e/ou práticos autorizados a operar individualmente na ZP encontra-se no anexo C.

b) Número de Práticos necessários a realização das fainas de praticagem:

As fainas de praticagem na ZP-15 requerem, normalmente, a assistência de apenas um Prático.

c) Serviços disponíveis:

- a. **ATALAIA RIO DE JANEIRO** - Av. Rio Branco, 1 - salas 808/809
Centro - Rio de Janeiro/RJ;
- b. **ATALAIA MANGARATIBA** Av. Mangaratiba, 61 - Térreo
Centro - Mangaratiba/RJ
- c. **LANCHAS DE PRATICAGEM** - A Praticagem do Rio de Janeiro dispõe de lanchas construídas especialmente para o transporte de Práticos, à disposição tanto para os portos e terminais da Baía de Guanabara, quanto para os da Baía de Sepetiba e Ilha Grande.
Da mesma forma que o serviço de praticagem, o serviço de lanchas funciona, de forma ininterrupta, 24 horas por dia.

Características das lanchas:

- * comprimento adequado às condições da nossa costa.
- * velocidade máxima compatível com navios modernos.
- * equipamento de navegação que inclui radar, GPS / Carta Eletrônica e ecossonda gráfico, possibilitando a condução dos Práticos aos navios, mesmo sem visibilidade.
- * classificação na Marinha do Brasil especificamente para o tipo de atividade.
- * sistema de resgate para caso de homem ao mar.
- * seguro da embarcação, tripulantes e práticos transportados, com cláusula especial para acidentes ocorridos na transferência do Prático para bordo do navio ou vice-versa.

A lancha é de uso específico do Serviço de Praticagem. No entanto, pode também ser empregada em outras atividades quando requisitada pela Autoridade Marítima, em ações de socorro e salvamento.

d) Procedimentos diversos:

- a. A Atalaia é homologada pelo representante da Autoridade Marítima (DPC), por meio do CONAPRA, na qualidade de Órgão Nacional de Praticagem. É guarnecida 24 horas por dia com operadores radiotelefonistas bilíngües (português / inglês), revezando em turnos de 6 horas, com conhecimentos técnicos suficientes para atender aos tomadores de serviços. Possui lanchas guarnecidas e automóveis com motoristas, todos interligados por rádios VHF, com cobertura em todo litoral do Estado do Rio de Janeiro.
- b. O Prático escalado para a realização de manobra, deverá participar imediatamente a CP, todas as irregularidades ocorridas ou observadas que comprometam as fainas de praticagem, a segurança da navegação, a, à salvaguarda da vida humana no mar e à prevenção da poluição ambiental por parte das embarcações, plataformas e suas instalações de apoio.
- c. As embarcações deverão içar nos seus mastros os sinais de “Chamada de Prático” e “Calado do Navio”, do Código Internacional de Sinais (CIS), enquanto aguardam a chegada do Prático, fundeadas ou sob máquinas no ponto de espera de Prático. Após o embarque, obrigatoriamente, o sinal de Prático a bordo, deverá ser içado, como estabelecido no CIS.

0308 – ESCALA DE RODÍZIO ÚNICA DE PRATICOS

A escala de rodízio única de Serviço Prático da ZP-15 segue as determinações constantes da NORMAM-12/DPC e inclui todos os práticos habilitados e aptos em atividade na ZP, que serão obrigatoriamente divididos em:

- 1) Práticos em Período de Escala;
- 2) Práticos em Período de Repouso; e
- 3) Práticos em Período de Férias.

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

Um representante único do Serviço de Praticagem encaminhará a escala, com pelo menos cinco dias úteis de antecedência de sua vigência, para ratificação do CP.

0309 – DEVERES DO COMANDANTE DA EMBARCAÇÃO COM RELAÇÃO AO PRÁTICO

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

Compete ao Comandante da embarcação, quando utilizando o Serviço de Praticagem:

- 1) Informar ao Prático sobre as condições de manobra da embarcação;
- 2) Fornecer ao Prático todos os elementos materiais e as informações necessárias para o desempenho de seu serviço, particularmente o calado de navegação;
- 3) Fiscalizar a execução do Serviço de Praticagem, comunicando à CP/DL/AG qualquer anormalidade constatada;
- 4) Dispensar a assessoria do Prático quando convencido que o mesmo está orientando a faina de praticagem de forma perigosa, solicitando, imediatamente, um Prático substituto. Comunicar à CP/DL/AG, formalmente, no prazo máximo de 24 horas após a ocorrência do fato, as razões de ordem técnica que o levaram a essa decisão;
- 5) Alojjar o Prático a bordo em condições idênticas às oferecidas aos seus oficiais;
- 6) Cumprir as regras nacionais e internacionais de segurança, em especial aquelas que tratam do embarque e do desembarque de Prático; e
- 7) Não dispensar o Prático antes do ponto de espera de Prático da respectiva ZP, quando esta for de praticagem obrigatória, observado as instruções sobre o embarque e desembarque do Prático.

Os deveres do Prático estão previstos na NORMAM-12/DPC, item 0228.

0311 – IMPRATICABILIDADE DA BARRA

É competência do CP/DL/AG declarar a impraticabilidade da barra.

A impraticabilidade será configurada quando as condições meteorológicas ou outras, provocadas por acidentes ou deficiências técnicas, possam implicar em inaceitáveis riscos à segurança da navegação, desaconselhando à realização da manobra, o tráfego de navios e/ou embarque/desembarque de pratico nos seguintes casos:

a) Quando o práctico, ao constatar condições desfavoráveis (de acordo com parâmetros abaixo relacionados) de mar, vento e visibilidade, deverá entrar em contato com a CP/DL/AG, a fim de que possa ser analisada a necessidade de ser declarada a impraticabilidade da barra, suspendendo todas as manobras.

Parâmetros de segurança (escala Beaufort) para mar e vento:

- I. Mar e vento no ponto de espera de práctico – superior 6;
 - II. Mar e vento na bacia de evolução – superior a 6;
 - III. Visibilidade – inferior a 500 jardas.
- b) Quando a Atalaia receber da CP/DL/AG a declaração da impraticabilidade da barra, deverá informar imediatamente à Administração dos Portos e Terminais, Operadores/Agentes de Navegação e demais órgãos envolvidos, para que seja disseminada tal decisão aos navios que estejam fundeados ao largo, aguardando entrada no porto, e aqueles que estejam aguardando saída do porto, suspendendo todas as manobras.
- c) Quando as condições meteorológicas e/ou estado do mar impedirem o embarque do Prático com segurança, o Comandante da embarcação, sob sua exclusiva responsabilidade e mediante prévia autorização da CP/DL/AG, poderá demandar a ZP até um local abrigado que permita o embarque do Prático, observando orientações transmitidas pelo Prático de bordo da Lancha de Prático. A autorização da CP/DL/AG deverá ser solicitada, preferencialmente, por intermédio da Atalaia.
- d) Quando as condições meteorológicas e/ou estado do mar impedirem o desembarque do Prático com segurança, o Comandante da embarcação, sob sua exclusiva responsabilidade e mediante prévia autorização do CP/DL/AG, poderá desembarcar o Prático em local abrigado e prosseguir a singradura, observando os sinais e orientações transmitidas pelo Prático, que ficará a bordo da Lancha de Prático.
- e) Caso, antecipadamente, fique configurado a possibilidade de falta de segurança no desembarque do Prático e que a segurança da navegação desaconselhe o seu desembarque antes do Ponto de Espera de Prático, tal situação deverá ser apresentada ao Comandante da embarcação, devendo o Prático estar pronto para seguir viagem até o próximo porto, com documentos, passaporte, roupas, etc, caso seja a decisão do Comandante e mediante prévia autorização da CP/DL/AG. Caso o Prático e o Comandante da embarcação sejam surpreendidos pela necessidade de seguir viagem, pela impossibilidade do desembarque do Prático com segurança, caberá ao Comandante da embarcação prover os meios necessários para a permanência a bordo do Prático e o seu retorno ao porto de sua ZP. Tal fato deverá ser comunicado, imediatamente, à CP/DL/AG.

- f) A autorização do Capitão dos Portos prevista nas sublineas acima deverá ser solicitada por intermédio de FAX ao Posto de Controle da Capitania dos Portos do Rio de Janeiro ou, na impossibilidade de utilização do canal FAX, por meio do canal 16(VHF).

0312 – QUALIFICAÇÃO DO PRATICANTE DE PRÁTICO

1) Plano de Qualificação do Praticante de Prático (PrP)

O Praticante de Prático 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 PrP 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. No Início dessa fase, os PrP realizarão um módulo inicial, visando a familiarização com as atividades da zona de praticagem. Anexo D-10;

III) As associações/Empresas dos Práticos do Rio de Janeiro terão a responsabilidade de designar um Prático para ser o Coordenador do Programa de Estágio de Qualificação para Praticante de Prático. O Prático Coordenador será responsável por prestar todas as informações sobre o andamento do referido estágio à CPRJ, que o orientará, caso seja necessário;

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

V) As instruções do anexo D1/D2/D3 especificam 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;

VI) 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;

VII) 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;

VIII) 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 D9. O Prático Titular atribuirá notas às diversas fases de manobra executada pelo Praticante de Prático;

IX) O “Relatório de Manobra com Praticante de Prático” do anexo D9, 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;

X) Os “Relatórios de Manobras com Praticante de Prático” deverão ser, mensalmente, consolidados no “Quadro Resumo” do anexo D8, quadro este que deverá ser encaminhado, até o dia 10 do mês subsequente, à Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, para o acompanhamento do estágio em realização. Deverá conter as assinaturas do Prático Monitor e do Praticante de Prático.

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

XII) 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;

XIII) As associações/Empresas dos Práticos do Rio de Janeiro 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

XIV) Ao término do estágio e dentro do período estabelecido para o mesmo, as associações deverão emitir, para o Praticante de Prático, a declaração de avaliação satisfatória ou não do estágio de qualificação do PrP (Anexo 2-G, NORMAM-12/ DPC).

0313 – EXAME DE HABILITAÇÃO PARA PRATICO

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, conforme na NORMAM-12/DPC.

0314 – PROGRAMA DE MANUTENÇÃO DA HABILITAÇÃO DE PRATICO

A) VERIFICAÇÃO DOS PRÁTICOS

O Capitão-dos-Portos determinará, a seu critério, uma verificação periódica ou especial do exercício de manobra pelo prático, podendo para tal, constituir um grupo de verificação composto por Oficiais servindo na área Rio e/ou Prático selecionado Portaria.

B) PRINCÍPIOS GERAIS

O exercício da atividade do Prático envolve, normalmente, dois tipos de ações distintas:

A pilotagem ou praticagem de singradura e sua ação nas manobras de atracação/desatracação e outras. No primeiro caso, cabe-lhe orientar os Comandantes das embarcações pelos trechos navegáveis, hidrografados ou não, mas cujas peculiaridades recomendem um bom conhecimento dos pontos de referência, dos perigos, das condições meteorológicas ou hidrográficas. No segundo caso, cabe-lhe a assessoria aos Comandantes para atracar, desatracar, fundear os navios e outras manobras, em locais onde o conhecimento do regime dos ventos, das correntes, e das restrições de espaço, se torne conveniente ou necessário para maior segurança.

C) PLANO DE MANUTENÇÃO DA HABILITAÇÃO DOS PRÁTICOS

Os planos de manutenção da habilitação, específicos para a Zona de Praticagem (ZP) desta Capitania, indicam o número mínimo de manobras por semestre (ANEXO 2-F NORMAM 12/DPC) a serem realizadas pelo Prático habilitado nos diversos portos da Zona de Praticagem, como a seguir:

1) Portos e terminais do interior da baía de Guanabara - Por semestre, pelo menos 30 (trinta) manobras completas de entrada e de saída. Desse total, pelo menos 10 (dez) manobras completas deverão ser realizadas no período noturno, 3 (três) manobras completas com fundeio ou suspender para viagem.

2) Porto de Forno - Por semestre, pelo menos 2 (duas) manobras, sendo 1 (uma) de entrada e 1 (uma) de saída.

3) Porto e terminais das baías de Ilha Grande e Sepetiba - Por semestre, pelo menos 18 (dezoito) manobras completas de entrada e de saída. Desse total, pelo menos 6 (seis) deverão ser

realizadas no período noturno e 4 (quatro) manobras completas de entrada com fundeio ou suspender para viagem.

Manobras discriminadas no quadro abaixo:

Zona de Praticagem do Rio de Janeiro ZP-15:

Porto ou Terminal	Número de manobras
Cais Comercial.Cais de São Lourenço e Terminais OffShore	10
Tecon	10
Terminais de Óleo ou Gás	10
Porto de Angra e Cebig	06
Porto do Forno	02
Porto de Itaguaí	06
Terminal da Ilha Guaíba	06

Para efeito de cumprimento desse plano, o prático poderá participar de fainas como assistente, situação em que duas fainas valerão por uma efetivamente realizada, sendo aceitável substituir, no máximo, um terço das manobras exigidas por seu equivalente em manobras assistidas.

O não cumprimento das manobras previstas para um dado período implicará na desabilitação do Prático para o período seguinte.

Para efeito do cumprimento do Plano de Manutenção da Habilitação, será deduzido, do número mínimo de fainas de praticagem do semestre em que o Prático gozar suas férias, um número igual ao mínimo de fainas de praticagem exigido por mês.

D) COMPROVAÇÃO DAS MANOBRAS REALIZADAS

Os comprovantes de manobra de praticagem realizadas (ANEXO 2-G NORMAM-12/DPC), devidamente preenchidos e assinados pelos Comandantes dos navios manobrados, deverão ficar sob a guarda do respectivo prático, à disposição do Agente Autoridade Marítima, por um período de dois anos.

Semestralmente, até o dia 10 dos meses de janeiro e julho, as Associações de Praticagem, as Empresas com Práticos contratados e os Práticos operando individualmente deverão encaminhar à Capitania dos Portos uma declaração informando a quantidade de manobras realizadas no semestre, em cada porto/terminal.

E) NÃO CUMPRIMENTO DO PLANO – MANUTENÇÃO DA HABILITAÇÃO

O Prático que deixar de cumprir o Plano de Manutenção da Habilitação, previsto no item 0238, será afastado temporariamente do Serviço de Praticagem pela CP com jurisdição sobre a ZP, enquadrando na subalínea 6), alínea b), do item 0236, com o Plano de Recuperação de Habilitação em anexo à Ordem de Serviço de afastamento.

F) - RECUPERAÇÃO DA HABILITAÇÃO

A recuperação da habilitação é condicionada ao cumprimento de um Plano de Recuperação de Habilitação que considerará o período em que o Prático tiver deixado de cumprir o Plano de Manutenção da Habilitação, conforme indicado:

1) Por um semestre - participar como assistente, no semestre seguinte, do número mínimo mensal de fainas de praticagem que deixou de cumprir, em acréscimo às exigências para o semestre.

2) Por um período superior a um semestre e inferior a dois anos - participar, como assistente de, pelo menos, número igual a três vezes o número mínimo mensal de fainas de praticagem estabelecido no plano de manutenção da habilitação.

G) AFASTAMENTO DO PRÁTICO E PRATICANTE DE PRÁTICO

Os Práticos e Praticantes de Prático poderão sofrer afastamentos definitivos e temporários, conforme previsto na NORMAM-12/DPC.

H) GARANTIA DE EXECUÇÃO DO PLANO

A Capitania garantirá a execução do mínimo de manobras previstas no semestre para cada Prático individualmente e, para tanto, o Prático que, até 30 de maio e 30 de novembro de cada ano, não tiver realizado as fainas previstas no plano, poderá requerer à Capitania, nessas datas, a reserva de navios para o seu cumprimento, que designará o(s) navio(s) para a(s) manobra(s), situação em que o serviço de praticagem não será cobrado.

I) INFORMAÇÃO À DPC

Semestralmente, até o dia 15 dos meses de janeiro e julho, a Capitania dos Portos remeterá à DPC a relação de todos os Práticos da ZP, discriminando a situação quanto ao cumprimento do plano no semestre anterior.

J) EXAMES MÉDICOS E PSICOFÍSICOS

Deverá cumprir o previsto na NORMAM-12/DPC

A recuperação da habilitação do Prático nos termos da NORMAM-12/DPC será válida, apenas, após a emissão pela CPRJ da Portaria de Reintegração de Prático por Cumprimento do Plano de Manutenção da Habilitação.

0315 – EXAME PARA PRÁTICO

O exame de habilitação para Prático encontra-se previsto na NORMAM-12/DPC

0315.1 – EXAME DE HABILITAÇÃO

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, conforme na NORMAM-12/DPC.

A) 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 subzonas separadamente, em virtude das diferenças locais e climáticas das mesmas, e constará da avaliação prático-oral de manobras realizadas em navios.

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 (PrP) em manobras de atracação/desatracação, em especial nos requisitos previstos nos Anexos D1/D2/D3.

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

Desde o momento em que o PrP 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 PrP, 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 PrP realizará as manobras assistido pelo Prático de Serviço que poderá, 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.

B) 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/DPC, o desempenho e o conhecimento do PrP, 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 e o Comandante do navio em manobra preencherão os modelos constantes do Anexo D4/D6 em cada manobra. Ao final de cada manobra, os modelos serão entregues ao Chefe do Departamento de Ensino Profissional Marítimo (CP-10).

O modelo do Anexo D7 referente à 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 D5 (Manobras Previstas).

O Presidente da Banca Examinadora, à luz do desempenho do PrP 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 aprovado para ascensão à categoria de Prático, o PrP 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 nas 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 PrP.

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.

0316 - OBSERVAÇÕES E RECOMENDAÇÕES SOBRE O SERVIÇO DE PRATICAGEM

a) O Prático escalado para a realização de manobra, deverá participar imediatamente ao Representante da Autoridade Marítima, em sua respectiva ZP, 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”.

b) No Anexo C desta NPCP consta a relação das empresas e associações de Práticos na área de jurisdição da CPRJ.

c) O serviço de praticagem, quando obrigatório, deverá ser utilizado para as manobras de suspender, atracar, fundear, amarrar e desamarrar à bóia, mudar de fundeadouro ou de cais e na entrada e saída de dique, quando não houver a disponibilidade de “Dock Master” habilitado, com as ressalvas estabelecidas na legislação e normas em vigor.

SEÇÃO III

SERVIÇO DE REBOCADORES

0317 – EMPREGO OBRIGATÓRIO DE REBOCADORES

O emprego de rebocadores pode ser obrigatório ou facultativo, de acordo com o estabelecido para cada porto/terminal da jurisdição, como previsto no capítulo 4 desta NPCP. O Anexo E apresenta as recomendações a serem observadas pelo Comandante do navio quanto ao número de rebocadores recomendado, para aquelas situações não detalhadas no Capítulo 4 ou determinadas pela CPRJ em casos não previstos e especiais.

0318 - REQUISITOS PARA OPERAR

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, homologado pela Diretoria de Portos e Costas (DPC) de acordo com instruções específicas. Os rebocadores serão reconhecidos pelos valores nominais constantes desse Certificado.

No caso da mudança dos rebocadores para outros portos, seja da jurisdição desta Capitania dos Portos ou de outra qualquer, será necessária, apenas, a comunicação do fato à Capitania ou Delegacia que detém o seu cadastro e àquela da nova área de jurisdição, desde que seja classificado como de navegação de Mar Aberto.

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.

Para efeito de segurança da navegação, o emprego de rebocadores em operação de reboque, somente poderá ser realizado caso os mesmos possuam o referido Certificado de Tração Estática, homologado pela DPC.

As manobras em águas interiores com plataformas ou embarcações especiais no que diz respeito a comprimento total, boca, altura, calado e outras características especiais 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, Agente ou Delegado poderá avaliar a necessidade de um rebocador de alto mar acompanhar todas as manobras realizadas pelos demais rebocadores.

Nas manobras de atracação, desatracação e reboque de navios e plataformas é obrigatório a utilização de cabos de reboque do rebocador certificados para faina de reboque.

0319 - APLICAÇÃO

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 se o serviço de praticagem estiver sendo usado; ressalvados os casos específicos e os de força maior

previstos nesta NPCP, reuniões para manobras especiais e os abatimentos dos valores de “BOLLARD PULL” previstos no parágrafo seguinte. Não poderá o Comandante da embarcação, quando o emprego for obrigatório deixar de utilizá-lo.

As embarcações que possuem dispositivo de “BOW THRUSTER” e/ou “STERN THRUSTER” em perfeitas condições de funcionamento poderão reduzir os valores requeridos de “BOLLARD PULL”, em função do dobro dos valores nominais das potências dos seus dispositivos orgânicos, seguindo-se a regra prática de correspondência (subtrai-se do “BOLLARD PULL” requerido o dobro da potência do “THRUSTER” dividido por 100).

Os cabos de reboque e outros materiais a serem utilizados nas manobras com os rebocadores deverão ser certificados aos requisitos de segurança para a manobra; o seu fornecimento deverá ser produto de acordo entre o contratante, Armador ou Agente, e o contratado de empresa de rebocadores.

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

0320 - SITUAÇÕES DE FORÇA MAIOR

Em casos de força maior, o Capitão dos Portos ou Delegado poderá autorizar manobras fora das regras estabelecidas por esta NPCP, através de requerimento do Armador ou responsável pela embarcação, com a concordância do Comandante; a autorização que será concedida, tendo sempre em vista os requisitos de segurança da navegação, não eximirá seus requerentes, Armador e/ou Agente Marítimo, e seu executante, o Comandante, de suas responsabilidades legais.

Entende-se como força maior, neste caso, as situações em que não haja disponibilidade ou a quantidade exigida de rebocadores, bem como o “BOLLARD PULL” existente seja inferior ao desejável, por motivos que não se possam evitar ou impedir.

0321 - DISPOSIÇÕES COMPLEMENTARES

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

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

A Força de Tração Estática Longitudinal (BOLLARD PULL) dos rebocadores será medida e atestada conforme instruções específicas baixadas pela Diretoria de Portos e Costas.

Nas manobras de rebocadores, junto à proa dos navios, 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.

SEÇÃO IV SEGURANÇA

0322 - SEGURANÇA DAS EMBARCAÇÕES CONTRA ASSALTOS, ROUBOS E SIMILARES

Os navegantes devem estar atentos para a possibilidade da ocorrência de assaltos e roubos a mão armada, a bordo das embarcações fundeadas ou atracadas. O “Decálogo de Segurança”, constante do Anexo F, sugere precauções a fim de evitar prejuízos aos navios.

a) PROVIDÊNCIAS DO RESPONSÁVEL

Os armadores ou seus representantes legais, cujas embarcações estejam atracadas ou fundeadas, visando à defesa de seus tripulantes e a manutenção dos bens de sua propriedade ou sob sua guarda, poderão, sob sua inteira responsabilidade, contratar empresas credenciadas para instalação a bordo de equipamento de detecção de intrusos, tais como alarmes e detectores infravermelhos.

b) OBRIGATORIEDADE DE VIGILÂNCIA POR TRIPULANTE

É obrigatória a presença a bordo de um membro da tripulação nos navios atracados e fundeados, guarnecendo equipamento VHF. A Capitania dos Portos e suas OM subordinadas mantêm escuta permanente no canal 16 de VHF.

c) COMPETÊNCIA

A autoridade competente para investigar e coibir ilícitos penais a bordo, de acordo com a legislação vigente, é a Polícia Marítima, Aérea e de Fronteiras, exercida pela Polícia Federal.

d) OBRIGATORIEDADE DE COMUNICAÇÃO

1) Na ocorrência de um assalto ou roubo a mão armada, o Comandante deverá fazer um relatório circunstanciado dos acontecimentos e dos procedimentos preventivos adotados, o mais detalhado possível, no prazo máximo de doze (12) horas após a ocorrência, contendo a descrição dos ladrões, número e tipo de embarcações usadas e meios utilizados para atingirem o convés. O relatório deverá ser encaminhado à Capitania dos Portos, Delegacia ou Agência com jurisdição sobre o porto, para fim de instauração de Inquérito Administrativo, bem como informar as autoridades da Polícia Federal.

2) São responsáveis pelo indispensável Registro Policial da Ocorrência bem como pelo citado relatório o Comandante e o proprietário ou o Armador do navio, sendo co-responsável o Agente Marítimo. É necessário que o Vigia Portuário, contratado para o serviço de vigilância do navio, preste depoimento à autoridade policial sobre o ataque.

SEÇÃO V

MEIO AMBIENTE

0323 – PRESERVAÇÃO AMBIENTAL

A lei 9.966 de 28 de abril de 2000, cuja regulamentação é o decreto 4136 de 2002, ampliou a proteção ao meio ambiente marinho no que diz respeito à prevenção, controle e

fiscalização nas águas jurisdicionais brasileiras. É aplicada a navio, porto ou terminal, dutos não associados às plataformas e plataformas com suas instalações de apoio e qualquer tipo de poluente. Além disso, essa lei consolida os princípios das Convenções MARPOL 73/78 e ORC-90.

De acordo com o parágrafo único do artigo 32 do decreto 4136/02, cabe a Autoridade Marítima autuar e multar como infratores os navios e plataformas com suas instalações de apoio que efetuarem descarga de substâncias classificadas nas categorias B, C e D desta lei, bem como outras misturas que as contenham, salvo se atendidas as seguintes condições:

- a) o lançamento por navio se enquadre nos casos permitidos pela convenção MARPOL 73/78;
- b) o navio não se encontre dentro dos limites de área ecologicamente sensível, conforme representado nas cartas náuticas nacionais; e
- c) os procedimentos para descarga por navio e plataforma com suas instalações de apoio sejam aprovados pelo órgão ambiental competente.

A) COMUNICAÇÃO AMBIENTAL

O derramamento de poluentes, ocorrido de forma acidental ou não, deverá ser imediatamente comunicado à Capitania dos Portos, Delegacia ou Agência com jurisdição sobre a área. Idêntica comunicação deverá ser feita ao IBAMA e ao INEA.

B) PLANO DE EMERGÊNCIA

Os navios, na ocorrência de derramamento de óleo, darão início a execução de seu “Plano de Emergência para Poluição por Óleo”, conforme estabelecido na Norma da Autoridade Marítima Empregadas na Navegação em Mar Aberto (NORMAM-01/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, mantendo-os tampados até a retirada de bordo;
- 2) Não é permitido que recipientes de lixo fiquem dependurados pela borda da embarcação ou acumulados no convés principal, onde possam vir a rolar para o mar;
- 3) É proibido efetuar qualquer tipo de esgoto, que não seja de águas servidas, com descarga direta para o mar, durante a permanência no porto;
- 4) 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 Capitania dos Portos/Delegacia ou Agência.

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 3.20, devendo, ainda, serem mantidos fechados todos os embornais no convés do navio.

E) LIMPEZA DE TANQUES, PORÕES E RECOLHIMENTO DE LIXO

Os serviços disponíveis são os especificados, para cada porto ou terminal.

0324 - CARGA OU DESCARGA DE PETRÓLEO E SEUS DERIVADOS, PRODUTOS QUÍMICOS A GRANEL E GÁS LIQUEFEITO

A) PRONTIDÃO

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

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.

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-tanque petroleiros, navios-tanque para produtos químicos e navios transportadores de gás liquefeito, previstas em Resoluções da Conferência Internacional sobre a Formação de Marítimos e Expedição de Certificados (STCW-78).

B) ABASTECIMENTO

Em áreas portuárias:

Cumprir o previsto na Norma da Autoridade Marítima para o Tráfego e Permanência de Embarcações em Águas Jurisdicionais Brasileiras (NORMAM-08/DPC) Cap 3 item 0308.

0325 - MERCADORIAS PERIGOSAS

São consideradas mercadorias perigosas todas as substâncias assim classificadas pela Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS-74/78). No capítulo VII, e nas demais normas previstas na legislação vigente. Este capítulo tem regras que esclarecem como deve ser realizado o transporte de:

- A) mercadorias perigosas embaladas (Código IMDG);
- B) cargas sólidas a granel (Código BC);
- C) produtos químicos perigosos a granel (Código IBC); e
- D) gases liquefeitos a granel.

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-74/78), no “Internacional Maritime Dangerous Goods Code” – IMDG-Code e nas 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 Norma da Autoridade Marítima para o Tráfego de Embarcações de Interior (NORMAM-02/DPC), 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/DPC ou NORMAM-02/DPC, 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 NORMAM-02/DPC).

D) 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-74/78.

E) IRREGULARIDADES

O descumprimento destas regras ou a constatação de divergência entre documentos e a carga sujeitarão o infrator, além das demais penas previstas, no impedimento do carregamento ou descarregamento da mercadoria.

F) SINALIZAÇÃO DE CARGA PERIGOSA

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

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

SEÇÃO VI**FISCALIZAÇÃO PELAS AUTORIDADES NACIONAIS****0326 - ENTRADA DA EMBARCAÇÃO**

A visita das autoridades do porto, constituída por Fiscais da Receita Federal, da Saúde dos Portos e da Imigração, é a primeira exigência a ser atendida pelas embarcações que demandam o porto. Compete ao representante local do Armador as providências necessárias para sua realização, antes de ser a embarcação liberada para as operações de carregamento e descarregamento, bem como de embarque e desembarque de passageiros.

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

A) PARTE DE ENTRADA

A entrada de embarcação nacional ou estrangeira será comunicada à Capitania dos Portos, Delegacia ou Agência com jurisdição sobre o porto ou terminal, mediante parte de entrada, empregando preferencialmente o FAC-SÍMILE (fax), 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 encaminhará ao setor de Tráfego e Permanência da Capitania dos Portos, Delegacias ou Agências, um extrato devidamente autenticado do lançamento da ocorrência no Diário de Navegação. O Comandante de navio estrangeiro somente encaminhará o referido extrato ao setor de Tráfego e Permanência da CP/DL/AG relativo às ocorrências citadas nos sub-itens 3 e 4, caso as mesmas tenham ocorrido em águas sob jurisdição brasileira.

- 1) avaria de vulto na embarcação ou carga;
- 2) insubordinação de tripulante ou passageiro;
- 3) observação da existência de qualquer elemento de interesse da navegação, não registrado em 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.

B) LIVRE PRÁTICA

A Livre Prática poderá ser solicitada via rádio ou através de mensagem enviada pelos Agentes de Navegação ao Serviço de Vigilância Sanitária, até 02 (duas) horas antes da chegada do navio.

C) QUARENTENA

As embarcações, cujas condições sanitárias não forem consideradas satisfatórias ou que forem provenientes de regiões onde esteja ocorrendo surto de doença transmissível, deverão permanecer nos fundeadouros de quarentena até liberação pela Saúde dos Portos. O fundeio na zona de quarentena dependerá ainda de que as embarcações possuam “tanques de retenção”.

Os Comandantes deverão apresentar à Capitania dos Portos, Delegacia ou Agência com jurisdição sobre o porto uma declaração de que os tanques de dejetos estão perfeitamente vedados e tratados quimicamente de forma adequada a combater a doença em questão. É proibida, nessa situação, a descarga de águas servidas.

O descumprimento destes procedimentos ou de qualquer outro estabelecido pela Autoridade Sanitária dos Portos, sujeitará a retirada da embarcação para área costeira afastada, sem prejuízo de outras penalidades previstas.

Os Agentes Marítimos, Armadores e Comandantes deverão disseminar, da forma mais ampla e rápida possível, as informações e diretivas das autoridades do porto, de modo a garantir a eficácia das medidas de prevenção adotadas, a fim de evitar a propagação da doença.

D) CONTROLE DO NAVIO PELO ESTADO DO PORTO (PORT STATE CONTROL)

Os navios estrangeiros estarão sujeitos ao Controle do Navio pelo Estado do Porto, de acordo com as Convenções Internacionais ratificadas pelo país e Norma da Autoridade Marítima para Operação de Embarcações Estrangeiras em Águas Jurisdicionais Brasileiras (NORMAM-04/DPC).

A) DESPACHO

Em tempo hábil, empregando preferencialmente o canal FAX, deverá ser solicitada à Capitania, Delegacia ou Agência permissão para saída da embarcação, através do Pedido de Despacho. Para obter tal autorização, deverá ser cumprida a NORMAM-08/DPC.

B) SAÍDA

Cumpridas as exigências do despacho, a embarcação será liberada recebendo o “PASSE DE SAÍDA”, a partir do que deverá deixar o porto no prazo de dois dias. Vencido este prazo, o despacho deverá ser revalidado.

A efetiva saída da embarcação será participada através da PARTE DE SAÍDA, a ser apresentada à Capitania, Delegacia ou Agência, no prazo de até 06 (seis) horas úteis após a saída.

C) EMBARQUE DE PESSOAL NÃO TRIPULANTE

O embarque e desembarque de familiares de tripulantes, de pessoal envolvido em reparos e manutenção, bem como de passageiros (em navio não destinado ao transporte de passageiros) será feito mediante inclusão dos respectivos nomes na “Lista de Passageiros”, apresentada por ocasião do despacho ou juntamente com a Parte de Saída (no caso de haver alterações), observados sempre o número máximo de pessoas que compõe a lotação, as acomodações e o material de salvatagem disponível.

D) DISPENSA DE DESPACHO

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