

CAPÍTULO 4

PROCEDIMENTOS ESPECIAIS

0401 - PROPÓSITO

Divulgar os procedimentos especiais e estabelecer as limitações para os portos/terminais e seus acessos.

0402 - COORDENAÇÃO

O Capitão dos Portos, por delegação do representante da Autoridade Marítima, coordenará o estabelecimento de limitações operacionais nos portos desta jurisdição, tais como o calado máximo recomendado e a velocidade de evolução nos diversos trechos navegáveis.

Para tal, promoverão, sempre que necessárias reuniões com representantes das administrações dos portos e terminais, associações ou empresas de praticagem, firmas de dragagem e de batimetria e outras organizações, da MB ou não, conforme a situação. A Administração do Porto ou Terminal fixará, com base na documentação pertinente ou no consenso obtido, os limites sob a responsabilidade de cada administração para efeito de divulgação dos calados máximos recomendados, nos acessos e berços, e velocidades de trânsito. As informações de dragagem e balizamento deverão ser divulgadas quando for o caso. O Capitão dos Portos definirá os trechos onde tais responsabilidades couberem à MB.

Os eventuais impasses nessas definições serão julgados pelo Diretor de Portos e Costas, ouvido o Comando do 1º Distrito Naval.

SEÇÃO I

RESTRIÇÕES OPERACIONAIS

Cabe às administrações portuárias, em coordenação com o Agente da Autoridade Marítima, estabelecer e divulgar as restrições de calado, horário, manobra e porte dos navios nos seus atracadouros, em função das dimensões, da resistência estrutural dos elementos e das forças naturais envolvidas, e nos canais de acesso. O Anexo G tece considerações a respeito do estabelecimento dos calados máximos.

A área de marítima dos portos e terminais da jurisdição está restrita a pesca e navegação por uma área de 500 metros de seu entorno, exceto para as embarcações que irão prestar apoio aos navios atracados ou ao próprio porto ou terminal.

A atracação de embarcações somente é permitida em locais próprios para tal, como por exemplo, píer, cais e dolphins. A atracação de embarcações em locais não destinados para a mesma implicará em infração conforme o disposto no inciso VIII do art. 23 do Decreto 2.596 de 18 de maio de 1998 (Regulamento da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário).

0403 - BAIÁ DE GUANABARA, SEUS PORTOS E TERMINAIS.**0403.1 - CALADOS MÁXIMOS RECOMENDADOS; CARACTERÍSTICAS DOS CANAIS DE ACESSO; RESTRIÇÕES DE VELOCIDADE, CRUZAMENTO E ULTRAPASSAGEM; RESTRIÇÕES DE HORÁRIOS E PORTE DAS EMBARCAÇÕES.****I - Trajeto Praça XV x Charitas**

O trânsito dos catamarãs que fazem a travessia Praça XV x Charitas, Praça XV x Niterói e vice-versa, deverá cumprir as seguintes determinações:

- no trecho Praça XV x Charitas a redução de velocidade para 06 (seis) nós deverá ser efetuada a uma distância de 1 milha náutica de cada terminal.
- no trecho Praça XV x Niterói a redução de velocidade para 10 (dez) nós deverá ser efetuada a uma distância de 0,5 milhas náuticas de cada terminal; e
- Na chegada a Praça XV, independente da origem, deverá reduzir a velocidade para 6 (seis) nós a uma distância de 0,5 milhas náuticas de cada terminal.

II- Canal de Marapendi

A velocidade máxima no canal é de 05 nós.

III - Canal de Itaipu

A velocidade máxima no canal é de 03 nós, embarcações deverão ter atenção redobrada devido a presença constante de banhistas no referido canal.

IV - Canal Principal do Rio de Janeiro**a) Características do Canal de Acesso**

Faixa de 200 (duzentos) metros de largura, com início nas proximidades da Ponta de Copacabana e com término nas proximidades do Terminal Almirante Tamandaré, demarcado nas cartas náuticas da DHN 1501, 1511 e 1512.

b) Calado Máximo Recomendado.

De acordo com a Ordem de Serviço DIRPRE nº 030/2008, datada de 15/08/08, da Autoridade Portuária, na navegação noturna os navios com calados superiores a 12,6 metros só demandarão a barra com condições meteorológicas do mar até 1 na escala Beaufort, podendo ainda fundear, segundo a conveniência da Autoridade Portuária, em consonância com a Autoridade Marítima.

Navios com calado maior que 11,30m (37 pés) - deverão entrar e sair do Porto do Rio de Janeiro, no canal principal, demandando a bóia de águas seguras (BE) a sudeste da Ilha de Cotunduba, navegando em rumos práticos até a passagem por Santa Cruz. Os Comandantes devem ter extrema cautela com o abatimento e, conjuntamente com o práctico, observar uma navegação segura. A entrada ou saída de embarcações com esse calado deverá ser feita com a luz do dia e boas condições meteorológicas. Os casos de força maior serão resolvidos pela Autoridade Marítima.

c) Restrições de velocidade, horário, porte, cruzamento e ultrapassagem.

Deve ser respeitada a velocidade máxima para os navios no interior da Baía de Guanabara no canal principal, com início nas proximidades da boca da barra e com término nas proximidades do Terminal Flexível de GNL, demarcado na carta náutica da DHN 1513 que passaram a serem as seguintes:

- Navios entrando pelo canal varrido (Cotunduba) ou diretamente, caso o calado assim o permita, a velocidade máxima será de 10 (dez) nós, até cruzar o través da Ilha de Boa Viagem, quando deverá ser reduzida para até 7 (sete) nós, assim permanecendo até a passagem sob a Ponte Presidente Costa e Silva. Após a ponte e nos demais trechos dos canais de acesso aos portos e terminais, a velocidade será a necessária à realização de manobras seguras, limitada a 8 (oito) nós; e
- Para navios saindo, provenientes da área norte da baía, a velocidade deverá ser a necessária às manobras com segurança, limitada a 7 (sete) nós para a passagem sob a ponte Presidente Costa e Silva, e poderá aumentar a velocidade até 10 (dez) nós, ao cruzar a Ilha de Boa Viagem, demandando em direção a saída da baía de Guanabara

Quadro-resumo:

Trecho (Qualquer Sentido)	Velocidade Máxima
Boca da Barra – Ilha de Boa Viagem	10 nós
Boa Viagem – Ponte Presidente Costa e Silva	7 nós
Canal São Lourenço	6 nós
Canal de Acesso do Porto do Rio de Janeiro	7 nós
Sob a Ponte Presidente Costa e Silva	7 nós
Norte da Ponte Presidente Costa e Silva	8 nós

É proibido aos navios com boca superior a 25 metros cruzarem-se, simultaneamente, entre a ilha da laje e a ponta de Santa Cruz.

As alturas dos vãos da Ponte Presidente Costa e Silva (Rio - Niterói) são:

- Vãos principais:
 - Central..... 60 metros
 - Lateral direito..... 60 metros
 - Lateral esquerdo..... 60 metros
- Vãos da ilha de Mocanguê e demais:..... 19 metros

As embarcações com calado aéreo superior aos indicados acima não poderão trafegar por baixo da ponte.

1 - Obrigatoriedade de passagem pelo vão central da ponte Presidente Costa e Silva

- Navios com DWT maior ou igual a 40.000;

- Plataformas de petróleo com calado aéreo maior que 30 e menor que 60 metros (limite máximo). Deverá utilizar rebocadores com o cabo passado, sendo necessária a apresentação na CPRJ de memorial descritivo sobre cálculo de risco envolvido e o plano de Reboque assinado por engenheiro naval, com anotação de responsabilidade técnica; autorização do Serviço Regional de Proteção ao Vôo (SRPV), autorização da Autoridade Portuária quando estiver previsto fundeio; e a aquiescência da empresa PONTE S.A.

2 - Poderão passar sob os vãos adjacentes ao vão central da ponte Presidente Costa e Silva

- Navios petroleiros, propaneiros e químicos, ou qualquer outra embarcação com arqueação bruta superior a 5.000 e inferior a 40.000, sem restrições ou limitações operacionais, transportando carga perigosa, utilizando rebocadores com cabo passado mediante avaliação do Comandante do navio e assessoria do Prático embarcado ou sendo acompanhado por rebocador.

3- Passagem de navios com restrições operacionais sob a ponte Presidente Costa e Silva

Qualquer embarcação com arqueação acima de 2.000 AB, que apresente restrições ou limitações operacionais em seus sistemas de governo e/ou propulsão, deverá passar sob a ponte, a reboque. Os rebocadores devem receber e largar os cabos de reboque na distância aproximada de 1.200 m da ponte.

V - Porto do Rio de Janeiro**a)- Canal de acesso ao cais comercial**

Faixa de largura variável, com início nas bóias nº 1 e nº 2 localizadas ao norte da bóia de perigo isolado e da Ilha das Cobras, e término no cais do Caju, com profundidade entre 10 e 12 metros até o Armazém nº 12, decrescendo até 7 metros na faixa de São Cristóvão (ou entre os armazéns 22 e 30).

b) - Calados máximos para tráfego de embarcações nos canais de acesso do Porto do Rio de Janeiro:

O calado para tráfego de embarcações no canal de acesso às instalações do Cais Comercial, compreendidas entre os cabeços 36 e 129 é de 33' e 02" (10,10 metros), podendo ser acrescido da altura da maré de enchente referida ao nível da baixa-mar média de sizígia, nível de redução da DHN, no instante da manobra, limitado ao máximo de 35' pés e 09'' polegadas (10,90 metros) de calado;

O calado para tráfego de embarcações no canal de acesso às demais instalações do Cais Comercial, situadas do cabeço 129 a 215 é de 25' pés (7,50 metros), podendo ser acrescido das alturas da maré referidas ao nível da baixa-mar média de sizígia, nível de

redução da DHN, no instante da manobra, limitado ao máximo de 27' pés e 11'' polegadas (8,50 metros) de calado;

O calado para tráfego de embarcações no canal de acesso aos Terminais de Contêineres e sua bacia de evolução é de 41' pés e 04'' polegadas (12,60 metros), podendo ser acrescido da altura da maré referida ao nível de redução da DHN, no instante da manobra, limitado ao máximo de 42' pés e 08'' polegadas (13,00 metros) de calado e desde que seja autorizado previamente pelo Agente da Autoridade Marítima.

Nos canais internos da área portuária a velocidade está limitada em 6 (seis) nós.

No canal de acesso ao Cais do Minério e do Carvão o cruzamento e a ultrapassagem de navios são proibidos.

c) - Canal de acesso aos terminais de contêineres do Caju (TECONT I e II)

Com cerca de 150 (cento e cinquenta) metros de largura, com início na bóia de bifurcação do canal, delimitada pela bóia de sinal cardinal leste e a bóia nº 1 situadas a cerca de 1.000 (mil) jardas do armazém nº 1.

De acordo com a Ordem de Serviço DIRPRE nº 038/2009, datada de 04/09/2009, da Autoridade Portuária, o calado máximo recomendado para o canal de acesso, em via única entre as bóias 1 (um) e 5 (cinco), é de 12,60 metros. Sua bacia de evolução, que tem 384 metros de diâmetro, e os berços dos terminais de contêineres TECONT 2.1 e TECONT 1.1 variam de 12,50 metros a 12,60 metros, para comprimento de navios limitados a 295m.

O calado de 12,60 metros poderá ser acrescido da altura da maré de enchente, referida no nível de redução da DHN no instante da manobra, limitado ao máximo de 13,00 metros.

A atracação ou desatracação de navios se dará após o encerramento ou suspensão do carregamento de contêineres em ambos os terminais ou navios atracados nos terminais de contêineres. Esta precaução se deve ao fato de que com as lanças em carregamento, fica acentuado o risco para o navio em manobra.

d) - Parâmetros de utilização de rebocadores para os terminais de contêineres:

1- Rebocadores

<i>(LOA) inferior a 200m</i>	REBOCADORES
<i>(LOA) entre 200m e 250m ou que tenham entre 40.001 e 60.000 DWT</i>	03 REBOCADORES - TOTAL 90 TTE, AZIMUTAL OU COM TUBULÃO DE KORT MÓVEL COM MAIS DE UM EIXO. MINIMO 30 TTE POR UNIDADE. OU 02 REBOCADORES, MINIMO 40 TTE CADA, TOTAL 80 TTE, AZIMUTAL OU COM TUBULÃO DE KORT MÓVEL COM MAIS DE UM EIXO. DESDE QUE O NAVIO MANOBRADO POSSUA BOW THRUSTER 1200 HP PROA TRANSVERSAL.
<i>(LOA) entre 251m e 290m ou que tenham entre 60.001 e 80.000 DWT</i>	03 REBOCADORES, TOTAL 120 TTE, AZIMUTAL OU COM TUBULÃO DE KORT MÓVEL COM MAIS DE UM EIXO, MINIMO 30 TTE POR UNIDADE. OU 02 REBOCADORES, MINIMO 45 TTE CADA, TOTAL 90 TTE, AZIMUTAL OU COM TUBULÃO DE KORT MÓVEL COM MAIS DE UM EIXO. DESDE QUE O NAVIO MANOBRADO POSSUA BOW THRUSTER 1600 HP PROA TRANSVERSAL.
<i>(LOA) superior a 290 m</i>	04 REBOCADORES, TOTAL 160 TTE, AZIMUTAL OU COM TUBULÃO DE KORT MÓVEL COM MAIS DE UM EIXO, MINIMO 30 TTE POR UNIDADE. OU 03 REBOCADORES, MINIMO 40 TTE CADA, TOTAL 120 TTE, AZIMUTAL OU COM TUBULÃO DE KORT MÓVEL COM MAIS DE UM EIXO. DESDE QUE O NAVIO MANOBRADO POSSUA BOW THRUSTER 2000 HP PROA TRANSVERSAL.

No canal de acesso ao terminal de contêineres (TECONT I e II), é proibido o cruzamento de navios, tendo prioridade de movimento aquele navio que sai do porto. O navio que entra deverá regular sua velocidade e/ou aguardar nas proximidades da área de fundeio nº 1.

e) – Calado dos berços dos diversos trechos de cais acostáveis e bóias de amarração, colocados à disposição dos usuários do Porto do Rio de Janeiro.

A Ordem de Serviço DIRPRE nº 038/2009, datada de 04 de Setembro de 2009, da Autoridade Portuária e ratificada pela CPRJ, estabelece os calados máximos de operação de embarcações nos berços dos diversos trechos de cais acostáveis e bóias de amarração, colocados à disposição dos usuários do Porto do Rio de Janeiro, conforme a seguir:

BERÇO	CABEÇOS	CALADOS	
		PÉS	METROS
Bóias do Terminal de Manguinhos	Ao largo	34'	10,36
Estação de Passageiros	36 a 42	30'	9,14
Terminal de Passageiros, inclusive armazéns 1, 2 e parte do 3	42 a 58	33'09"	10,30
Armazém 3 (parte) * SUPRIO 20692/2011	58 a 61	28'	8,70 *
Armazém 4 * SUPRIO 20692/2011	61 a 67	26'	8,70 *
Armazém 5	67 a 70	28'	8,53
Descarga de Trigo, (partes dos armazéns 5 e 6)	70 a 79	33'06"	10,20
Armazém 6 (parte)	79 a 80	30'	9,14
Armazém 7	80 a 86	30'	9,14
Armazém 8	86 a 92	33'06"	10,20
Pátio 8/9	92 a 99	33'06"	10,20
Armazém 9	99 a 109	33'06"	10,20
Armazém 10	109 a 116	33'06"	10,20
Armazém 11	116 a 123	33'06"	10,20
Armazém 12	123 a 129	33'06"	10,20
Armazém 13	129 a 134	26'	7,92
Armazém 14	134 a 139	23'	7,01
Armazém 15	139 a 146	23'	7,01
Armazém 16	146 a 152	23'	7,01
Armazém 17	152 a 157	22'	6,70
Armazém 18	157 a 162	10'	3,04
Armazém 22 (parte 1)	166 a 170	13'	3,96
Armazém 22 (parte 2)	170 a 175	21'	6,40
DEMAPE (parte 1)	175 a 179	21'	6,40
DEMAPE (parte 2)	179 a 190	29'07"	9,00
Terminal Siderúrgico (parte 1)	190 a 198	29'07"	9,00
Terminal Óleo	198 a 206	24'11"	7,60
Terminal Siderúrgico (parte 2)	206 a 212	29'07"	9,00

Terminal Siderúrgico (parte 3)	212 a 215	19'00"	5,79
Terminal roll-on-roll-off	248 a 255	31'	9,45
Tecont 2.1	255 a 266	41'01"	12,50
Tecont 2.2	266 a 277	41'04"	12,60
Tecont 1.1	277 a 287	41'04"	12,60
Tecont 1.2	287 a 297	41'01"	12,50

No trecho entre os cabeços 36 e 129, os calados máximos de operação dos berços serão os constantes da tabela do Inciso II alínea b), acrescidos da altura da maré de enchente referida ao nível de redução da DHN, limitada ao máximo de 0,70 metros;

Entre os cabeços 129 e 215, no instante previsto para manobra dos navios, os calados máximos de operação, constantes da tabela do Inciso II alínea b), poderão ser acrescidos de uma altura correspondente ao da altura da maré de enchente referida ao nível de redução da DHN, desde que esta não exceda ao limite de 3' pés e 4" polegadas (1,00 metro);

Porto do Rio de Janeiro



VI - Porto de Niterói

O acesso inicia-se ao sul da Ilha do Caju, alcançando a bacia de evolução que apresenta forma retangular com 430m ao longo do cais e 250m de largura, com profundidade do canal de 7,1 m. A atracação mediterrânea ou de popa para o cais, poderá ser feita desde que o navio não adentre a área de evolução ou bacia de manobra.

A Ordem de Serviço DIRPRE nº 001/2007, datada de 11 de janeiro de 2007, da Companhia Docas do Rio de Janeiro, estabelece o calado de operação no canal de acesso ao Porto de Niterói em 7,1 metros (23,3 pés), acrescido da altura da maré observada, no momento previsto para manobra, desde que não exceda o limite de 1,0 m. O tráfego no canal de acesso será permitido a uma embarcação por vez (mono-via).

a) - Terminais do complexo Portuário de Niterói:

- Terminal I: NITPORT Serviços Portuários S.A., especializado na movimentação de granéis sólidos e carga geral. Características do Terminal: área - 11.330 m²; comprimento do cais - 139,56 m; e calado - 7,5 m.

- Terminal II: NITSHORE Engenharia e Serviços Portuários S.A., especializado no apoio logístico às atividades off-shore e reparos navais. Características do Terminal: área - 15.730 m²; comprimento do cais - 290 m; e calado - 7,5 m.

As embarcações que transitarem pelas proximidades da Base Almirante Castro e Silva, deverão observar a distancia mínima de 100(cem) metros.

A velocidade no canal de acesso ao Porto de Niterói é limitada a 5 (cinco) nós para todas as embarcações.

A atracação no cais do porto em Niterói é limitada para navios com comprimento de até 216 (duzentos e dezesseis) metros. Para navios maiores que 200 metros deverão ser utilizados rebocadores, totalizando um mínimo de 80 Toneladas de Tração Estática (Bollard Pull), Azimutal ou com mais de um eixo e Tubulão de Kort Móvel com mais de um eixo, as demais embarcações para atracação deverão cumprir no mínimo o anexo "E" desta NPCP com relação ao uso de rebocadores.

VII - Terminais de uso privativo-misto:

a) - Terminal da Esso:

Conforme estabelecido pela Administradora do terminal (Exxon Química Ltda.), são os seguintes os parâmetros adotados:

- O comprimento do canal de acesso é de aproximadamente 500 metros, com 100 metros de largura; profundidade do canal de 9,00 metros;

- A bacia de manobra tem a largura de 250 metros;

- Só é permitido o tráfego de um navio de cada vez no canal de acesso ao Terminal;

- As manobras de atracação e desatracação são limitadas ao período diurno, entre o nascer e o pôr do sol, devendo as manobras se iniciar junto às marés vazantes;
- Comprimento máximo dos navios de 190 metros e boca máxima de 35 metros, sendo o DWT máximo de 45.000 TON e a com calado máximo de 8 metros mais a altura correspondente à da maré no momento da manobra, desde que não exceda o limite de 1,0m.
- As manobras de atracação de navios com calado acima de 8,0 metros deverão ser executadas logo após a preamar;
- É obrigatório o uso de três rebocadores para todas as manobras, totalizando o mínimo de 100 Toneladas de Tração Estática (Bollard Pull), Azimutal ou com Tubulão de Kort Móvel com mais de um eixo.
- A manobra de navios está condicionada as condições meteorológicas, limitada em situações de ventos superiores a 20 nós ou visibilidade inferior a 1 milha; e

- Não é permitida a atracação a contrabordo.

b) - Terminal da Shell

Conforme estabelecido pela Administração do Terminal (ICOLUB Indústria de Lubrificante S/A “Shell”), são os seguintes os parâmetros adotados:

- O canal de acesso ao terminal trata-se de uma derivação do canal principal de acesso à Baía de Guanabara. Partindo-se do canal principal e na direção Sudoeste, apresenta-se um canal secundário que leva ao terminal da Ponte do Thun, onde se podem vislumbrar lâminas d’água da ordem de 12 metros até próximo à bacia de evolução. O comprimento deste canal secundário é de aproximadamente 1.500 metros;
- Bacia de manobra: trata-se de uma bacia de evolução em seguimento ao canal de acesso, em forma aproximada circular, com profundidade de até 15 metros, sendo esta em correspondência com a linha que une as faces de acostagem dos “dolphins”;
- A bacia de evolução não se encontra demarcada por meio de bóias, observando-se apenas a existência de sinalização no ponto denominado Laje do Canal (carta Náutica 1512);
- Só é permitido o tráfego de um navio de cada vez no canal de acesso ao Terminal;
- A realização de manobras para atracação e desatracação no terminal só está autorizada no período diurno;
- É obrigatório o uso de rebocadores para todas as manobras, totalizando o mínimo de 80 TBP;
- O porte dos navios está limitado a 206 metros (máximo) de comprimento, sendo o DWT máximo de 40.000 TON. Face à profundidade mínima disponível atualmente, o terminal pode operar navios-tanque totalmente carregados de no máximo 15.000 TON, com calado máximo de 8,5m; e
- A manobra de navios está condicionada as condições meteorológicas, limitada em situações de ventos superiores a 15 nós ou visibilidade inferior a 1 milha.

c) - Terminal Almirante Tamandaré

Conforme estabelecido pela Administradora do Terminal (Gerência da Baía de Guanabara da Petrobras) são os seguintes os parâmetros adotados:

- O canal de acesso ao Terminal trata-se de uma derivação do canal de acesso à Baía de Guanabara, tem o comprimento total de 10 milhas, a largura aproximadamente de 200 metros, estando dragado a 17 metros;

- Calado máximo recomendado nos Píeres:

Pier Principal (PP-I): Berço Leste = 15,85 m (calado máximo);

Pier Principal (PP-II): Berço Oeste = 12,80 m (calado máximo);

Pier Secundário (PS-I): Berço Leste = 12,00 m (calado máximo);

e

Pier Secundário (PS-II): Berço Oeste = 8,50 m (calado máximo).

- Bacia de evolução: (dimensões / calados):

PP-I: 450m / Calado: 17m;

PP-II: 200m / Calado: 12m;

PS-I: 330m / Calado 12m;

PS-II: 185m / Calado 8,50m; e

PB: 150m / Calado 5,80m.

- Pier principal limitado a navios com porte bruto até 135.000 TON (PP1) e 105.000 TON (PP2).

- Pier secundário limitado a navios com porte bruto até 55.000 e 35.000 TON, respectivamente (PS1 e PS2); e

- Para o PP1 – a intensidade máxima do vento na qual a manobra poderá ser realizada com segurança é de 20 nós, com o apoio de 3 rebocadores para navios com DWT até 60.000, totalizando o mínimo de 100 Toneladas de Tração Estática (Bollard Pull), Azimutal ou com Tubulão de Kort Móvel com mais de um eixo, e 4 rebocadores para os maiores, totalizando o mínimo de 140 Toneladas de Tração Estática (Bollard Pull), Azimutal ou com Tubulão de Kort Móvel com mais de um eixo.

As manobras noturnas (entre o período de 1 hora antes do nascer do sol e até 3 horas antes do por do sol) estão limitadas para navios com calado menor que 11,60 metros.

As manobras noturnas (entre o período de 1 hora antes do nascer do sol e até 3 horas antes do por do sol) **com os navios atracados demandando ponto de fundeio** estão limitadas para navios com calado menor que 15,86 metros.

- Para o PP2 – As manobras de navios com DWT entre 90.000 e 105.000 só poderão ocorrer no período diurno com 4 rebocadores, totalizando o mínimo de 140 Toneladas de Tração Estática (Bollard Pull), Azimutal ou com Tubulão de Kort Móvel com mais de um eixo. A intensidade máxima do vento na qual a manobra poderá ser realizada com segurança é de 20 nós;

Poderão ser realizadas manobras entre o período de 1 hora antes do nascer do sol e até 3 horas antes do por do sol, com o apoio de 3 rebocadores, totalizando o mínimo de 100 Toneladas de Tração Estática (Bollard Pull), Azimutal ou com Tubulão de Kort Móvel com mais de um eixo, para navios com DWT até 60.000 e calado menor que 12,20 metros, e 4 rebocadores, totalizando o mínimo de 140 Toneladas de Tração Estática (Bollard Pull),

Azimutal ou com Tubulão de Kort Móvel com mais de um eixo para os maiores que 60.000 e menores que 90.000, com calado até 12,80.

d) - Terminal da Ilha Redonda

Conforme estabelecido pela Administradora do Terminal (Gerência da Baía de Guanabara da Petrobras) são os seguintes os parâmetros adotados:

- Canal de acesso:
Largura: 200 m;
Comprimento: 10 milhas.
- Bacia de evolução:
Diâmetro: 250 m em frente ao píer;
Profundidade cerca de 9,0 m; e
Calado máximo recomendado no píer: 8,50 m.
- Limitação para navios com deslocamento máximo com DWT até 38.000 TON e LOA inferior a 216 m;
- A realização de manobras para atracação e desatracação no terminal só está autorizada no período diurno;
- É obrigatório o uso de rebocadores para todas as manobras, totalizando o mínimo de 80 Toneladas de Tração Estática (Bollard Pull), Azimutal ou com Tubulão de Kort Móvel com mais de um eixo; e
- A intensidade máxima do vento na qual a manobra poderá ser realizada com segurança é de 20 nós.

e) - Terminal de GNL

1 - Informação à Capitania

Antes de chegar ao Rio de Janeiro, com a antecedência de 48 horas, a Petrobras, ou representante legal deverá informar à CPRJ, o data-hora prevista de chegada do navio, inclusive, o tempo de permanência previsto e com dados desta operação, ou seja, se o Navio irá simplesmente descarregar ou se atuará com GRSU. A CPRJ informará a chegada do Navio a Diretoria de Portos e Costas, e ao Comando do 1º Distrito Naval.

A CPRJ providenciará a publicação em AVISO AOS NAVEGANTES, o período em que o navio cruzará a Baía de Guanabara.

2 - Instruções para o Trânsito de navios de GNL

Horário de Chegada

A entrada de navios de GNL deverá ocorrer apenas no período diurno. Quaisquer situações emergenciais que não permitam o atendimento dos horários previstos deverão ser levadas ao conhecimento do Capitão dos Portos para avaliação e autorização, em caráter excepcional.

Praticagem, Número e Característica dos Rebocadores

A chegada do navio deverá ser informada à praticagem com a antecedência de 24 horas. O embarque do prático deverá ocorrer no local previsto na NPCP e nas situações de

mau tempo em que é autorizado o embarque de práticos em águas interiores, não será autorizada a entrada do navio sem a presença do práctico a bordo. Durante a entrada do navio, a partir do través da Fortaleza de Santa Cruz o navio deverá ser acompanhado por um mínimo de dois rebocadores azimutais, ou com Tubulão Kort Móvel, totalizando pelo menos 80 Toneladas de Tração Estática (Bollard Pull), Azimutal ou com Tubulão de Kort Móvel com mais de um eixo. Durante a passagem no vão central da Ponte Rio-Niterói, no mínimo um dos rebocadores deverá estar com os cabos passados.

Tráfego na Baía de Guanabara

Um dos períodos mais importantes e preocupantes é aquele compreendido entre o embarque do práctico a bordo e a atracação segura do navio no terminal de GNL. O navio será acompanhado desde a sua chegada. As Barcas S.A. serão avisadas pelo armador do navio ou seu representante legal de modo que não haja tráfego cruzando a proa do navio, no período em que o mesmo cruza as linhas entre o Rio de Janeiro e Niterói, Charitas, Cocotá, e Paquetá; não havendo interferência com a derrota do navio de GNL.

A atracação do navio deverá ser realizada com o apoio de um terceiro rebocador com as mesmas características dos que já vinham acompanhando o navio de GNL.

Será estabelecida uma área de segurança de 600 metros dentro da qual não poderá haver nenhum tráfego marítimo. Dentre outras providências as seguintes serão tomadas:

A Agência do Navio deverá, com a devida antecedência, informar às demais entidades envolvidas governamentais e privadas envolvidas no processo, o período em que o navio estará trafegando na baía de Guanabara, especialmente CDRJ, Praticagem, INEA, e PONTE SA.

O Serviço de Praticagem coordenará as entradas e saídas de NM na Baía de Guanabara de forma que não haja tráfego marítimo nos canais em que o referido navio irá trafegar; e

A comunicação entre os meios envolvidos será por fonia, utilizando o VHF, no canal 13. Esses principais meios serão o Terminal de GNL, Lanchas da CPRJ e o navio através do Prático.

Condições Meteorológicas

As características dos navios de GNL fazem com que alguns pré-requisitos devam ser atendidos para que a manobra de entrada, saída e, principalmente atracação e desatracação seja feita com segurança.

São seguintes as condições para operação de navios de GNL no Rio de Janeiro:

a) Durante o trânsito do navio no interior da baía de Guanabara não poderá ultrapassar a velocidade de 8 nós; e

b) Para o trânsito na baía de Guanabara, a intensidade do vento não pode ultrapassar 20 nós e as vagas não poderão exceder acima de 1 m.

3- Durante a Permanência no Terminal de GNL

Após a atracação, além das inúmeras medidas de segurança a serem estabelecidas pelo terminal e pelo navio durante a sua permanência no terminal, em consonância com o ISPS CODE, as seguintes medidas deverão ser estabelecidas;

- a) deverá ser estabelecida uma zona de segurança de 600 metros em torno do navio, enquanto o mesmo estiver atracado no terminal. Um rebocador com as mesmas

características anteriormente mencionadas deverá permanecer de prontidão diuturnamente, guarnecido para pronto emprego, enquanto estiver ocorrendo operação com GNL, este rebocador estará pronto para rebocar o navio para a área de fundeio preferencial para navios de GNL ou para fora de barra, conforme o caso. Da mesma forma, deverá haver uma embarcação “firefighting” 24 horas por dia, próximo ao navio, para emprego imediato em caso de sinistro; e

- b) deverá haver sempre, na escala de práticos, um práctico designado para atender emergencialmente aos navios de GNL em caso de ocorrência de anormalidades, que exijam a retirada imediata do terminal.

f) - Terminal de Mangueiros (Quadro de Boias)

O canal de acesso tem aproximadamente o comprimento de 300 m, a bacia de manobra é o próprio canal de acesso ao quadro de bóias, tendo a largura de 120 m, aproximadamente, sendo demarcada pelas mesmas bóias que compõem o canal de acesso.

1- Procedimentos para entrada no Quadro de Bóias:

Limitado a navios com máximo de 45.000 a 60.000 DWT, com o máximo de 9m de calado na chegada e comprimento de 220m;

Só é permitido o tráfego de um navio de cada vez no canal de acesso ao Terminal;

As manobras de atracação e desatracação são limitadas ao período diurno, iniciada no estofo de preamar, e conduzida com maré vazante;

A intensidade máxima do vento de 16 nós e não atracar com maré de enchente;

Deverão utilizar 04 (quatro) rebocadores com no mínimo 40 Toneladas de Tração Estática (Bollard Pull), Azimutal ou com Tubulão de Kort Móvel com mais de um eixo, para auxiliar na manobra de entrada e saída;

Apresentar o “nada a opor” da Autoridade Portuária com relação a programação;

A entrada do navio no quadro de bóias deverá ser feita com o navio sem máquinas, desde que não afete a segurança da manobra; e

Enquanto o navio estiver no quadro de bóias, deverá permanecer com 02 (dois) rebocadores com no mínimo 40 Toneladas de Tração Estática .

2- Durante o período de descarga do produto:

Presença permanente de um Inspetor de Segurança de Operação de Abastecimento (profissional não tripulante extra-rol) no local da faina;

Guarnecimento permanente, por pessoa devidamente habilitada, para efetuar parada de emergência do abastecimento:

A rede de incêndio da embarcação envolvida deverá estar pressurizada;

Manter nas proximidades do local de abastecimento dispositivo flutuante móvel capaz de lançar barreiras de contenção e de efetuar recolhimento de óleo, para atendimento imediato a eventual emergência por derramamento;

Para combate imediato a incêndio: disponibilidade de recursos humanos, materiais e equipamentos adequados, conforme previsto no plano de emergência elaborado pela empresa fornecedora do produto;

O início e o final da faina de abastecimento deverão ser informados a Capitania;

g)- Terminais Wellstream / AKER PROMAR / BRASCO

- Só é permitido o tráfego de um navio de cada vez no canal de acesso ao Terminal;
- As manobras de atracação e desatracação para navios de comprimento entre 121 a 158 metros são limitadas ao período diurno, entre o nascer e o pôr do sol. Devendo a manobra se iniciar junto às marés vazantes, limitado ao calado máximo de 6,4 metros mais a metade da altura da maré na hora da manobra. Sendo o limite máximo de acréscimo 0,5 metro, de modo a não ultrapassar 6,9 metros de calado em nenhuma hipótese;
- As manobras noturnas somente para os navios de comprimento máximo até 120 metros, sendo o DWT máximo de 5.000 e a com calado máximo de 6,0 metros mais a metade da altura da maré na hora da manobra. Sendo o limite máximo de acréscimo 0,5 metro, de modo a não ultrapassar 6,5 metros de calado em nenhuma hipótese;
- As manobras de atracação de navios com calados próximos ao máximo permitido, considerando a altura da maré, devem ser sempre executadas durante a preamar, preferencialmente, no período diurno;
- A manobra de navios está condicionada as condições meteorológicas, limitada em situações de ventos superiores a 15 nós ou visibilidade inferior a 2 milhas.

0403.2 - RESTRIÇÕES DE FUNDEIO – FUNDEADOUROS E ÁREAS DE FUNDEIO

Os navios deverão ter máxima atenção com o grande número de áreas e setores onde é proibido fundear, os quais estão demarcados nas cartas com notas de precaução. Fora dessas áreas, os navios, em condições de necessidade extrema, para resguardar sua própria segurança e a de terceiros, encontrarão muitos pontos com boa tença para fundear provisoriamente. Contudo, os navegantes deverão ter cautela especial nas ocasiões das passagens de frentes frias e do vento de NW, o “Caju”, pois há sempre dentro da baía muitos navios fundeados.

São as seguintes áreas de fundeio e fundeadouros existentes:

COORDENADAS DAS ÁREAS DE FUNDEIO DO PORTO DO RIO DE JANEIRO			
CÓDIGO	REFERÊNCIA	COORDENADAS	
		LATITUDE	LONGITUDE
2F01	Fundeio 1 - Temporário para inspeção de saúde, alfândega, polícia marítima e, excepcionalmente na parte norte da área, para submarinos, plataformas e embarcações que operem com larças e guindastes.		
	A1	22° 53,50' S	043° 08,82' W
	A2	22° 53,50' S	043° 08,97' W
	A3	22° 53,12' S	043° 09,12' W
	A4	22° 52,88' S	043° 09,10' W
	A5	22° 52,67' S	043° 08,85' W
	A6	22° 52,70' S	043° 08,58' W
2F1A	Fundeio 1A - Preferencial para plataformas e navios similares		
	E1	22°53,83' S	043°08,48' W
	E2	22°54,12' S	043°08,37' W
	E3	22°54,16' S	043°08,75' W
2F03	Fundeio 3 - Para barcaças, contêineres e abastecimento (Próximo ao Parcel das Feiticeiras)		
	C1	22° 52,88' S	043° 09,55' W
	C2	22° 52,62' S	043° 09,52' W
	C3	22° 52,57' S	043° 10,12' W
	C4	22° 52,72' S	043° 10,12' W
2F04	Fundeio 4 - Para carga e descarga de mercadorias (Próximo à Ilha das Enxadas)		
	D1	22° 52,93' S	043° 11,03' W
	D2	22° 52,80' S	043° 10,48' W
	D3	22° 52,53' S	043° 10,47' W
2F05	Fundeio 5 - Para barcaças de navios lash (Próximo à Ilha das Enxadas)		
	E1	22° 53,06' S	043° 10,91' W
2F06	Fundeio 6 - Para carga e descarga de mercadorias, navios aguardando atracação, navios em pequenos reparos, litigio ou fora de serviço.		
	F1	22°50,46' S	043°12,08' W
	F2	22°50,46' S	043°11,12' W
	F3	22°50,99' S	043°10,73' W
	F4	22°50,99' S	043°09,62' W
	F5	22°51,86' S	043°09,62' W
	F6	22°51,67' S	043°11,98' W
	F7	22°51,07' S	043°12,16' W

2F6A	Fundeio 6A – Para navios em pequenos reparos e visitas (Próx. Laje Barreira à Ilha do Engenho)		
	G1	22°51,07' S	043°09,07' W
	G2	22°49,86' S	043°08,85' W
	G3	22°49,86' S	043°08,63' W
	G4	22°49,25' S	043°08,62' W
	G5	22°49,25' S	043°07,81' W
	G6	22°49,81' S	043°07,49' W
2F07	Fundeio 7 – Para navios com Mercadorias Perigosas (Próximo à Ilha Tavares)		
	H1	22° 49,45' S	043° 07,27' W
Raio de 0,2 da milha náutica			
2F08	Fundeio 8 – Preferencial para navios que operem no terminal de granéis líquidos		
	I1	22°48,62' S	043°08,10' W
	I2	22°49,12' S	043°08,10' W
	I3	22°49,12' S	043°08,61' W
2F09	Fundeio 9 – Preferencial para navios que operem no terminal de granéis líquidos		
	J1	22°47,80' S	043°08,25' W
	J2	22°47,80' S	043°07,70' W
	J3	22°48,05' S	043°07,70' W
2F10	Fundeio 10 – Preferencial para navios GNL		
	L1	22° 47,35' S	043° 07,60' W
Raio de 0,2 da milha náutica			
2F11	Fundeio 11 – Preferencial para plataformas e navios similares		
	M1	22°54,29' S	043°08,34' W
	M2	22°54,82' S	043°07,99' W
	M3	22°54,82' S	043°08,48' W
2F12	Fundeio 12 – Preferencial para embarcações com produtos químicos		
	N1	22° 46,10' S	043° 08,85' W
Delimitada por um círculo de raio igual a 200 metros			
2F13	Fundeio 13 - Para navios em condições materiais degradadas, arribados por avarias, com calados impeditivos para adentrar à barra, ou mesmo quando houver congestionamento no porto ou terminais		
	O	23° 01,97' S	043° 08,70' W
Raio de 0,5 da milha náutica			
2F14	Fundeio 14 - Preferencial para plataformas e navios similares		
	P	23° 00,41' S	043° 04,18' W
Raio de 0,5 da milha náutica			

2F14A	Fundeio 14A – Para plataformas e navios similares		
	P1	22° 58,55' S	043° 04,35' W
Raio de 0,5 da milha náutica			
2F14B	Fundeio 14B – Para plataformas e navios similares		
	P2	22° 58,62' S	043° 05,07' W
Raio de 0,5 da milha náutica			
2F14C	Fundeio 14C – Para plataformas e navios similares		
	P3	22° 59,60' S	043° 03,13' W
Raio de 0,5 da milha náutica			
2F15	Fundeio 15 – Preferencial para navios em quarentena		
	Q	23° 03,50' S	043° 07,13' W
Raio de 0,5 da milha náutica			

Observações:

- a) O estabelecimento das áreas de fundeio no Porto Organizado do Rio de Janeiro obtiveram parecer favorável da Autoridade Marítima consignado no Ofício nº 1422/CPRJ-MB de 07/10/2011;

1- FUNDEIOS FORA DO PORTO ORGANIZADO

a) **Área Especial de Fundeio na Ilha Rasa (13):** destinada ao fundeio de navios quando houver congestionamento no porto ou terminais, de navios cujos calados os impeçam de entrar à barra, ou de navios que façam uma arribada por motivo de avaria ou que demandem o porto em condições materiais degradadas, potencialmente capazes de causar danos ao meio ambiente ou a terceiros. A área é delimitada por um círculo de raio igual a 0,5 milha náutica, centrado no ponto acima mencionado.

O Comandante de navios mercantes que utilizarem o fundeadouro deverá comunicar-se com a Capitania dos Portos tão logo atinjam os pontos de fundeio. A comunicação poderá ser feita através de VHF ou pelo FAX 2104-5319, como também pelo Representante/Agente do navio, pessoalmente na Divisão de Inspeção Naval e Vistorias, durante o expediente, e na Sala de Estado da Capitania dos Portos, a qualquer hora, inclusive nos finais de semana. De forma alguma o navio poderá ficar fundeado sem o conhecimento da Capitania dos Portos.

Está autorizada a permanência nessa área por um período máximo de 48 (quarenta e oito) horas, podendo tal período ser prorrogado, por solicitação do Armador/Agente Marítimo/Comandante, a ser analisada pela Capitania dos Portos em função das necessidades apresentadas e da quantidade de navios na área.

b) **Fundeadoiro para navios de quarentena (15)** - 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, localizado fora da Baía de Guanabara, nas coordenadas acima, até liberação pela ANVISA. O fundeio na zona de quarentena dependerá ainda de que as embarcações possuam “tanques de retenção.”

Os Comandantes deverão apresentar à Capitania dos Portos, 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 destas Normas ou de qualquer outra estabelecida pela Saúde 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.

Se ocorrerem casos de 2 (dois) ou mais navios, em quarentena, a Capitania dos Portos estabelecerá uma área compatível com o número de navios.

c) **As áreas de fundeio fora de barra para plataformas e embarcações similares – (14 à 14 C).**

Plataformas ou navios similares que desejarem fundear nessa área, deverão solicitar autorização a Capitania dos Portos do Rio de Janeiro e, sendo autorizado, deverão permanecer com no mínimo 02 (dois) rebocadores de apoio marítimo, com mais de 01 (um) eixo e no mínimo 40 toneladas de tração estática (tte), guarnecendo 24 horas junto a plataforma ou embarcação, condicionado a previsão meteorológica no período solicitado, Não podendo este fundeio ser superior a 30 (trinta) dias, demais casos deverão ser autorizados pela Capitania dos Portos do Rio de Janeiro.

0403.3 - EMPREGO DE REBOCADORES

Nos demais terminais, o emprego de rebocadores é obrigatório nas manobras de atracação e desatracação. O anexo E poderá ser usado como parâmetro para estabelecimento do número de rebocadores a serem usados, cabendo a decisão final ao Comandante do navio.

A passagem sob a Ponte Presidente Costa e Silva deve ser de acordo com as seguintes orientações:

1) A passagem de embarcação com arqueação bruta (AB) maior ou igual a 40.000 e de plataformas de petróleo de qualquer AB, mesmo sem restrição ou limitação operacional, será obrigatoriamente feita pelo vão central, usando rebocadores com o cabo passado. O anexo E poderá ser usado como parâmetro para estabelecimento do número de rebocadores a serem usados, cabendo a decisão final ao Comandante da embarcação.

2) A passagem de navios petroleiros, propaneiros e químicos, ou qualquer outra embarcação com AB superior a 5.000 e inferior a 30.000 transportando carga perigosa, mesmo sem restrições ou limitação operacional

3) Qualquer embarcação com arqueação acima de 2.000 AB, que apresente restrições ou limitações operacionais em seus sistemas de governo e/ou propulsão, deverá passar sob a ponte a reboque.

4) Os rebocadores deverão receber e largar os cabos de reboque, respectivamente, numa distância aproximada de 1.200 (mil e duzentos) metros antes e depois de ultrapassarem a ponte.

0403.4 - OUTRAS RESTRIÇÕES, NORMAS E RECOMENDAÇÕES ESPECIAIS DE MANOBRA E TRÁFEGO

a) Acesso ao Porto de Niterói e adjacências - As embarcações que transitarem pelo canal de acesso ao Porto de Niterói deverão observar a distância mínima de 100 (cem) metros do cais de atracação da Base Almirante Castro e Silva.

b) Condições meteorológicas - Os navegantes deverão ter cautela especial nas ocasiões de passagens de frentes frias e do vento de NW (“caju”), pois há sempre dentro da baía muitos navios fundeados.

c) Chamada em VHF ao entrar e sair da Barra – Todos os Comandantes, inclusive os de navios de bandeira brasileira, deverão antes de entrar ou sair da barra do Porto do Rio de Janeiro estabelecer contato com a Autoridade Marítima (via PWZ88 – canal 16 – VHF).

d) Preferência para navios carregados - Os navios carregados, navegando nos canais de acesso, entrando ou saindo do porto, terão preferência; esta preferência não exime os Comandantes do cumprimento do previsto no “RIPEAM-72”.

e) Barcas e demais embarcações, de Concessionárias, que fazem o transporte de passageiros- As barcas, aerobarcos e catamarãs, ao cruzarem com outras embarcações, deverão manobrar obrigatoriamente.

f) Estaleiro Mauá - Navios com comprimento maior do que 130 metros, em manobra de atracação no Estaleiro Mauá por bombordo, deverão realizar o giro antes de entrar na bacia de

manobra, entrando naquela área de popa, já em posição para a atracação. Deverá ser observada a corrente da maré a fim de evitar que a manobra se desenvolva em frente à Base Almirante Castro e Silva, onde há risco de colisão com os submarinos atracados.

g) Cais da Equipamento Marítimo Indústria S/A (CEC) - é limitada a apenas uma embarcação.

h) Estaleiro da Saveiros Camuynanos - é limitada a 2 (dois) rebocadores.

i) Estaleiro das Barcas – atracação a contrabordo uma da outra só deverá acontecer numa linha única, cujo comprimento não deverá exceder ao comprimento máximo da maior das embarcações.

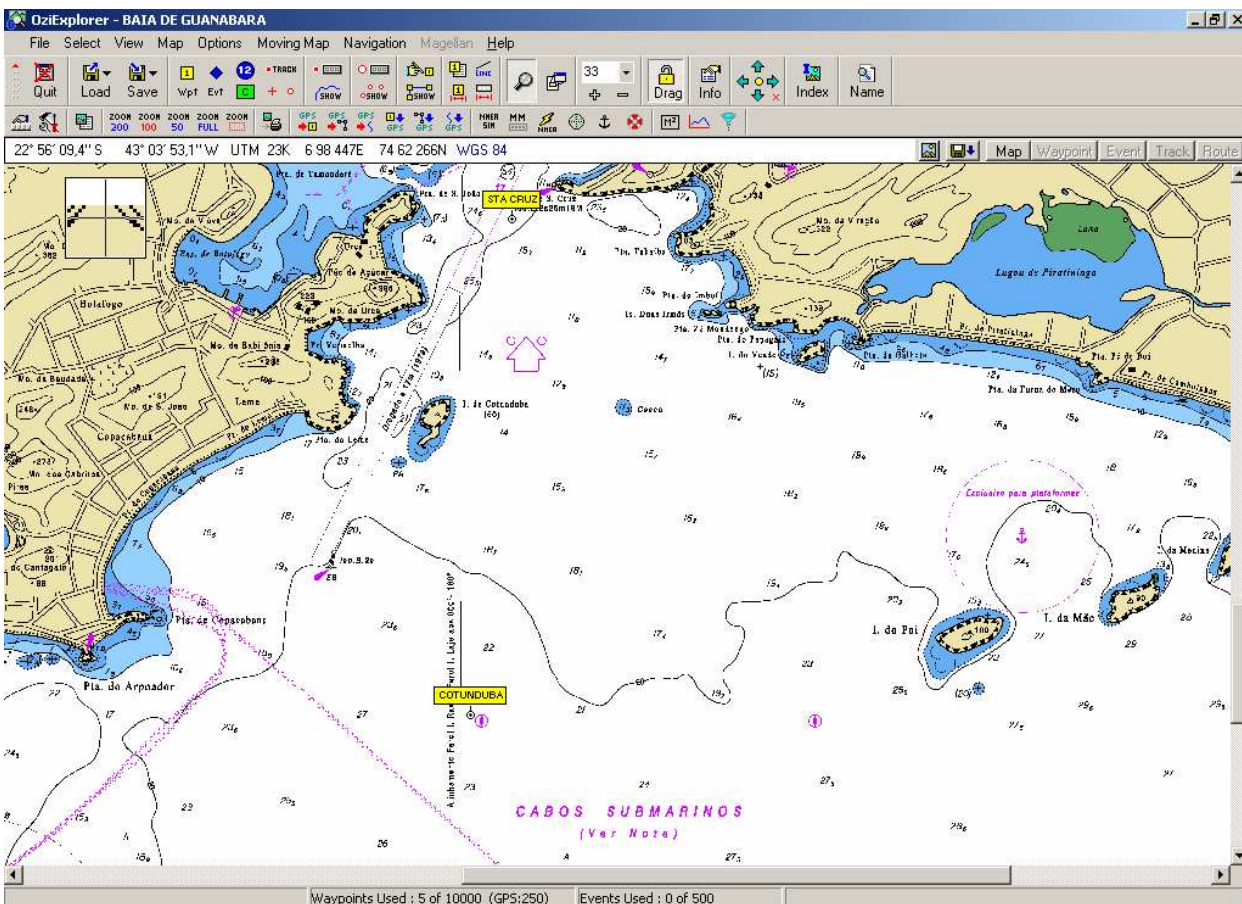
0403.5 - PONTO DE ESPERA PARA PRÁTICO

ALFA - NAVIOS QUE DEMANDAM O CANAL DE SANTA CRUZ (CALADO INFERIOR A 12,5M):

LAT: 22° 56' 30" S
 LONG: 043° 08' 24" W

BRAVO - NAVIOS QUE DEMANDAM O CANAL DE CONTUDUBA:

LAT: 22° 59' 48" S
 LONG: 043° 08' 42" W



Está proibida a aproximação das lanchas de praticagem nos navios, antes da chegada nos pontos de recebimento de práctico, isso se deve a evitar incidentes devido a restrição de manobrabilidade dos navios quando da aproximação da lancha de praticagem no costado das embarcações.

0404 - BAIAS DE ILHA GRANDE E SEPETIBA; SEUS PORTOS E TERMINAIS

0404.1 - CALADOS MÁXIMOS RECOMENDADOS E CARACTERÍSTICAS DOS CANAIS DE ACESSO; RESTRIÇÕES DE VELOCIDADE, CRUZAMENTO E ULTRAPASSAGEM; RESTRIÇÕES DE HORÁRIO E PORTE DAS EMBARCAÇÕES

a) Porto de Angra dos Reis

Conforme estabelecido pela Autoridade Portuária, através da Ordem de Serviço DIRPRE Nº 009/98 de 18/12/2000, os parâmetros recomendados são os seguintes:

- Nas regiões próximas aos canais de acesso ao Porto de Angra dos Reis, as profundidades são acima de 12 (doze) metros; no entanto, os navegantes devem ter muita atenção às diversas ilhas e perigos próximos as áreas usuais de navegação.

- Nas proximidades do porto, existem profundidades menores; manobras com navios de calado superior a 28 pés (8,53 m) devem, necessariamente, considerar o horário e a altura das marés.

- A área de manobra de atracação e desatracação tem profundidade de 28 pés (8,53 m); abrange todo o cais, com extensão de 350 (trezentos e cinquenta) metros, com cerca de 300 (trezentos) metros de largura.

Somente um navio de cada vez pode navegar nos canais balizados. A velocidade é limitada, no máximo, a 3 (três) nós, nos canais e bacias de evolução. Não há restrições de horário para entrada e saída no porto

As restrições de porte são:

- Berço 01 – DWT até 45.000t; e

- Berço 02 – DWT até 35.000t

A demanda poderá ser realizada tanto pela barra oeste quanto pela barra leste da Ilha Grande, observado o disposto no Roteiro.

Não há restrições de horário no porto

b) Porto de Paraty

Canal de acesso: demarcado na carta náutica DHN 1633, com cerca de 4 (quatro) milhas de comprimento e 300 (trezentos) metros de largura e com uma profundidade média de 5 (cinco) metros, diminuindo para 2 (dois) metros próximo à ponte. O canal é crítico devido à presença de lajes, ilhas e pontas da costa que estreitam o mesmo para 100 (cem) metros de largura em determinadas posições. O calado máximo na cabeceira da ponte é de cerca de 2 (dois) metros.

A velocidade máxima no canal de acesso ao cais de Parati, a partir da Ilha da Bexiga, bem como dentro do Saco de Tarituba e parte interna da Ilha do Araújo é de 5 nós. Dentro dos Sacos de Parati Mirim e Mamanguá,, e a partir da Ilha do Mantimento até a Ilha da Bexiga, a velocidade máxima é de 8 nós.

Não há restrições de horário para entrada e saída no porto

A atracação no cais está limitada a embarcações de até 30 (trinta) metros, com calado máximo de 2 metros

As atracações a contrabordo estão limitadas a 4 (quatro) embarcações, sendo, porém, somente permitida essa atracação durante o tempo necessário para reabastecimento, embarque e desembarque de carga e passageiros. Nos bordos do trapiche é permitida a livre atracação e permanência de popa ou proa, variando o calado de acordo com a maré de 0,5 (meio) metro a 2 (dois) metros.

c) Porto de Itaguaí

Os parâmetros abaixo relacionados são os estabelecidos pela Autoridade Portuária, conforme Ordem de Serviço DIRPRE nº 014/2007, datada de 30/05/07, daquela Autoridade Portuária e ATA da reunião realizada em 02/08/07 com a Companhia Docas, INPH e a Praticagem do Rio de Janeiro. Os calados de operação dos navios dos diversos trechos de cais acostáveis colocados à disposição dos usuários do Porto de Itaguaí, são os seguintes:

BERÇO	PÉS	CALADO
101 CSN face Sul	59'05"	18,10 metros
102 CSN face Sul	59'05"	18,10 metros
202 CSN face Norte	34'09"	10,60 metros
201 Vale Sul face Norte	34'05"	10,50 metros
301 Sepetiba Tecon	44'03"	13,50 metros
302 Sepetiba Tecon	46'11"	14,30 metros
303 Sepetiba Tecon	46'11"	14,30 metros
401 CBPS	59'05"	18,10 metros

O calado de operação dos navios no canal de acesso principal é de 17,80 m. No Canal Derivativo e Canal "Y", o calado máximo é 13 metros. O quadro abaixo estabelece os calados e velocidades máximas para o tráfego:

Trecho	Calado
Canal Derivativo	13,00 metros
Canal Principal 1 e 2	17,80 metros
Canal Principal 3 e 4	17,80 metros
Canal "Y"	13,00 metros

A navegação no canal de acesso ao Complexo Portuário de Itaguaí deverá obedecer as seguintes condições:

- A navegação utilizando o canal de acesso principal, ao sul da Ilha do Martins (trecho compreendido desde o par de bóias 17 e 18 até a bacia de evolução do Terminal de minérios), deverá ocorrer com o apoio de rebocador, para navios com boca igual ou superior a 42 m;

- A navegação somente será permitida em uma via, com preferência para navios partindo do Porto;

- Na navegação entre os terminais de minério e de carvão (CSN – berços nºs 101 e 102) afastada em pelo menos 80 m dos berços, o calado máximo é de 56' pés e 01" polegada (17,10), acrescido da altura da maré referida ao nível da baixa-mar média de sizígia, no momento da manobra, limitada a 1,0 (um) metro.

- Após o Terminal da Ilha Guaíba, tem início o acesso ao Porto de Itaguaí propriamente dito, pelo canal com 200 (duzentos) metros de largura, entre as bóias 01 e 13 e, de 150 (cento e cinquenta) metros de largura, entre as bóias 14 e 21. O Porto está situado na Ilha Madeira, numa área de 10.000 (dez mil) metros quadrados.

- Os navios percorrendo o canal navegável terão preferência sobre as embarcações menores, tais como lanchas, rebocadores, embarcações de recreio, exceto quando exibindo sinal ou luz especificada nas regras 3 e 4 do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar - RIPEAM/72.

- Na navegação no canal alternativo a demanda é feita de modo obrigatório pela barra leste da Baía da Ilha Grande. Inicialmente deve ser navegado o mesmo canal de acesso ao Terminal da Ilha Guaíba; logo após a bóia luminosa nº 18 deste canal começa o que vai até o porto de Itaguaí, que é um canal natural, com margens balizadas por bóias luminosas de boreste e bombordo, até as instalações do Terminal de Minérios. No canal alternativo, ajustado para sua integração ao canal principal, a profundidade disponível é de 13,00 metros. Os navios que saem de Itaguaí descarregados podem navegar no trecho do canal principal, que é balizado por bóias luminosas de boreste e bombordo e 1 (um) farolete.

d) Terminal da Ilha Guaíba (Vale do Rio Doce)

O Canal de acesso tem uma extensão, de aproximadamente, 09 milhas com profundidades de 22,50m. A bacia de evolução compreende uma área de 1 milha por 0,5 milha possuindo 24,00 m de profundidade. O canal de acesso possui dois alinhamentos balizados, a saber:

Entrada 328,5 / 069; e
Saída 249 / 148,5.

Limites operacionais e condições restritivas de acordo com as normas de operação do terminal:

a) CALADOS MÁXIMOS:

CANAL DE ACESSO – 20,40 m mais a amplitude da maré;
BERÇO SUL – 20,40 mais a amplitude da maré; e
BERÇO NORTE – 18,50 m sem a amplitude de maré.

b) VENTOS:

Canal - limitado a ventos ≤ 22 nós;
Berço Sul - limitado a ventos ≤ 20 nós; e
Berço Norte - limitado a ventos ≤ 15 nós (corrente limitada em 1,5 nós).

c) CARACTERÍSTICAS DOS NAVIOS:

- NO BERÇO SUL:

Limitado a navios com DWT – 350.000;
Limitado a navios com comprimento máximo – 340 m; e
Limitado a navios com boca máxima – 62 m.

- NO BERÇO NORTE:

Limitado a navios com DWT – 152.500, podendo chegar a 180.000,
cumprindo os seguintes requisitos para os navios de DWT ≥ 152.500 :

- aliviado;
- Atracação e desatracação por quaisquer bordos (BB/BE), com calado
- e ausência de vagalhões;
- Manobras de atracação e desatracação deverão ser diurnas;
 - Boas condições meteorológicas no início da manobra, ventos \leq que 15 nós
- 01(um) rebocador atracado ao costado do navio ou fundeadouro nas proximidades do mesmo;
- Limitado a navios com comprimento máximo –295 m; e
 - Limitado a navios com boca máxima – 47m.
 - Visibilidade limitada a 1 Milha Náutica;
- d) Calado \geq 18,50 m – Manobras somente no período diurno;
 - e) Corrente limitada a 1,5 nós;
Limite da velocidade lateral de aproximação deverá ser de até 0,25 m/s na acostagem;
 - f) Atracação noturna no BERÇO SUL limitada a um calado máximo de 14 m;
 - g) Atracação noturna no BERÇO NORTE limitada a um calado máximo de 11 m;
 - h) Nas manobras em ambos os BERÇOS, o hélice deverá estar submerso;
 - i) Velocidade máxima de aproximação de 04 nós para passagem de cabos na proa ao rebocador;
 - j) A navegação no canal de acesso deverá ser realizada na espécie mono via; e
 - k) A análise dos fatores: corrente, situação do balizamento, condições de visibilidade, estado do mar e recursos disponíveis (número e estado dos rebocadores a serem empregado na manobra), juntos ou isoladamente, poderá condicionar a viabilidade da manobra.

e) Terminal Alte. Maximiano Eduardo Fonseca (Baía da Ilha Grande)

Os parâmetros abaixo relacionados foram estabelecidos pela carta DTSE/GEBIG-20.114/2001, datada de 11/12/2001:

Canal de acesso: o canal varrido que leva do fundeadouro à bacia de evoluções, próxima ao píer, tem cerca de 8,75 milhas, desenvolvendo-se de SW para NE, com uma largura de 350 (trezentos e cinqüenta) metros e demarcado por 19 (dezenove) bóias luminosas, sendo sua profundidade de 25 metros;

A bacia de evolução nas proximidades do píer, mede cerca de 0,6 milha na direção N - S e 1,3 milhas na direção E - W, com profundidade superior a 30 (trinta) metros;

O calado máximo para ambos os berços é de 22,5 metros (74 pés), face a profundidade de 22,5 metros do canal de acesso;

Somente um navio de cada vez pode navegar nos canais balizados;

Não há restrições de horário para entrada e saída no terminal;

Limites dos portes das embarcações:

- Berço interno - até 350.000 TPB;

- Berço externo - até 300.000 TPB de deslocamento máximo;

- Comprimento máximo dos navios para atracação - 450 metros.

Os navios que demandem ao Terminal da Ilha Grande (TEBIG) deverão fazê-lo pela barra oeste da Ilha Grande; e

Deve-se evitar que o navio toque as defensas com segmento avante ou a ré, a fim de não avariar as correntes que as sustentam.

f) Terminal da Brasfels (Baía de Jacuecanga)

Canal de acesso: o canal varrido que leva do fundeadouro à bacia de evoluções, desde a laje de Saracura até próximo ao píer, tem cerca de 3,6 milhas, com uma largura de 300 (trezentos) metros e demarcado por 06 (seis) bóias luminosas, sendo sua profundidade de 11,5 metros no estofo de preamar. As embarcações deverão ser de calado mais a variação de maré de no máximo 11,0 metros. Somente uma plataforma de cada vez pode navegar nos canais balizados.

g) Terminal da Thyssenkrupp – CSA - Companhia Siderúrgica do Atlântico – TKCSA (Baía de Sepetiba)

- Calado Operacional máximo: 14,0 (quatorze) metros, mais a variação da maré limitada a 1(um) metro.

- Navio tipo máximo: Comprimento de 256 (duzentos e cinquenta e seis) metros, Boca de 43 (quarenta e três metros) e Dead Weight Maximo 120.000 toneladas.

I. HORÁRIO DAS MANOBRAS:

A atracação e a desatracação dos navios poderão ser realizadas em qualquer horário, em boas condições meteorológicas, e com ventos de intensidade máxima de 20 nós.

II. REBOCADORES:

NA ATRACAÇÃO: Deverão ser usados no mínimo 04 (quatro) rebocadores, azimutais ou Tubulão de Kort Móvel com mais de um eixo com pelo menos 45 TBP. Os rebocadores serão tomados quando o navio passar pelo par de bóias 20/21 do canal Sul da Ilha do Martins.

NA DESATRACAÇÃO: 03 (três) rebocadores, azimutais ou Tubulão de Kort Móvel com mais de um eixo com pelo menos 45 TBP. A quantidade de rebocadores poderá ser flexibilizada, caso o Comandante do navio e o práctico da manobra estejam em comum acordo.

Para qualquer manobra de atracação ou desatracação, com navios cheios ou vazios, em casos específicos de condições adversas, o práctico responsável pela manobra poderá pedir quantos rebocadores forem necessários para realizar a manobra dentro dos parâmetros de segurança necessários.

Para manobra de atracação, com navios vazios, o práctico responsável pela manobra poderá pedir para reduzir o número de rebocadores para realizar a manobra dentro dos parâmetros de segurança necessários.

III. DEMANDA DO CANAL E MANOBRA DE ATRACAÇÃO:

A demanda do canal da CSA deverá ser efetuada com velocidade mínima que permita um bom governo. O contato do costado do navio com a linha de defesa do cais deverá ser efetuada paralelamente, com deslocamento lateral mínimo e navio sem segmento. Os cabos de amarração poderão ser passados por retinidas.

IV. DESATRACAÇÃO E DEMANDA DO CANAL:

Com o auxílio dos rebocadores o navio afasta-se do cais e efetua giro na bacia de evolução se for o caso, aproando ao canal.

h) Canal de Itacuruçá (entre a Ilha de Itacuruçá e o Continente)

Os navegantes deverão ter atenção redobrada, velocidade reduzida a 6,0 nós e evitar manobras bruscas ao navegarem neste canal, tendo em vista o auto índice de embarcações miúdas de passageiros cruzando o canal, de modo a não comprometer a segurança da navegação e a salvaguarda da vida humana no mar.

0404.2 - RESTRIÇÕES DE FUNDEIO – FUNDEADOUROS

a) Porto de Angra dos Reis

Além das áreas já delimitadas na Carta 1607, ficam estabelecidos os seguintes pontos para o fundeio de navios, em especial para os navios de transporte de passageiros, mediante autorização da Delegacia da Capitania dos Portos em Angra dos Reis.

<u>LOCAL</u>	<u>COORDENADAS</u>
PRÓX. LOPES MEDES (1)	23° 10' 46" S e 044° 08' 27" W
ENSEADA ABRAÃO (2)	23° 07' 16" S e 044° 09' 37" W
PRÓX. A PALMAS (3)	23° 08' 54" S e 044° 07' 36" W

Os comandantes dos navios de cruzeiro deverão avaliar a segurança do transbordo e transporte de pessoal para os terminais de embarque/desembarque, considerando as condições do mar e vento e demais aspectos ligados ao traslado, podendo não autorizá-lo. Os comandantes podem ser responsabilizados caso autorizem esta manobra em situação de risco ou em caso de acidentes por ela ocasionados.

As demais embarcações em trânsito na área devem evitar cruzar a proa dos navios de cruzeiro, durante a travessia dos mesmos entre o ponto de passagem inicial e os pontos de fundeio e vice-versa. No entanto, em caso de dúvida, prevalecem sempre as regras do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar (RIPEAM).

Observações especiais:

1) Navios aguardando atracação deverão fundear nas proximidades da Ponta dos Micos (Ilha Grande), na área delimitada na carta com o centro na posição Lat. 23°09', 0S Long. 044° 23', 8W; fundo de lama e 30 (trinta) metros de profundidade;

2) Navios de quarentena deverão fundear nas proximidades da Laje do Coronel, com o centro na posição Lat. 23°06', 3S Long. 044°27', 0W; fundo de lama e 27 (vinte e sete) metros de profundidade; o fundeio na zona de quarentena dependerá ainda de que as embarcações possuam “tanques de retenção”

Os Comandantes deverão apresentar à Capitania dos Portos, 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 destas Normas ou de qualquer outra estabelecida pela Saúde 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.

3) Navios em litígio, em grandes reparos ou em lastro e plataformas em reparo deverão fundear nas proximidades da Ponta do Bananal (Ilha Grande), na área delimitada na carta com o centro na posição Lat. 23°06', 0S Long. 044°16', 2W e no quadrante delimitado pelas posições LAT: 23° 08' 00”S LONG 044° 19' 50”W, LAT 23° 07' 00”S LONG 044° 20' 27”W, 23° 07' 30”S 044° 18' 47” e LAT 23° 06' 27”S LONG 044° 19' 20W”; fundo de lama e 21 (vinte e um) metros de profundidade.

b) Porto de Paraty

Canal de acesso: demarcado na carta náutica DHN 1633, com cerca de 4 (quatro) milhas de comprimento e 300 (trezentos) metros de largura e com uma profundidade média de 5 (cinco) metros, diminuindo para 2 (dois) metros próximo à ponte. O canal é crítico devido à presença de lajes, ilhas e pontas da costa que estreitam o mesmo para 100 (cem) metros de largura em determinadas posições. O calado máximo na cabeceira da ponte é de cerca de 2 (dois) metros.

A velocidade máxima no canal de acesso ao cais de Parati, a partir da Ilha da Bexiga, bem como dentro do Saco de Tarituba e parte interna da Ilha do Araújo é de aproximadamente 5 nós, velocidade acima da qual poderão ser formadas marolas que poderão colocar em risco outras embarcações e a biota marinha. Dentro dos Sacos de Parati Mirim e Mamanguá, a velocidade máxima é de 8 nós, velocidade acima da qual poderão ser formadas marolas que poderão colocar em risco outras embarcações e a biota marinha.

Não há restrições de horário para entrada e saída no porto

A atracação no cais está limitada a embarcações de até 30 (trinta) metros, com calado máximo de 2 metros

As atracções a contrabordo, na cabeceira do cais, estão limitadas a 3 (três) embarcações, sendo, porém, somente permitida essa atracção durante o tempo necessário para reabastecimento, embarque e desembarque de carga e passageiros, **sendo proibido o pernoite**. Nos bordos do trapiche é permitida a livre atracção e permanência de popa ou proa, variando o calado de acordo com a maré de 0,5 (meio) metro a 2 (dois) metros.

O fundeadouro situado próximo ao cais (quadrante), delimitado pelas coordenadas abaixo, com profundidade de 3 metros, é destinado, preferencialmente, às embarcações de pequeno e médio porte que utilizam o cais como local de permanência, cujos proprietários possuem poitas cadastradas:

LAT 23° 13',24S/ LONG 44° 42',32W

LAT 23° 13',40S/ LONG 44° 42',45W

LAT 23° 13',40S/ LONG 44° 42',23W

LAT 23° 13',46S/ LONG 44° 42',37W

Os fundeadouros localizados no Saco do Jurumirim, Enseada do Paratimirim e Enseada do Pouso da Cajaíba podem ser utilizados por embarcações de maior porte:

- Fundeadouro no Saco Jurumirim, na posição 23°12', 1S / 044°39',6W, profundidade 7m.
- Fundeadouro no Saco da Velha, na posição 23°12',7S / 044°37',2W, profundidade 5m.
- Fundeadouro na Enseada de Paratimirim, na posição 23°13',6S / 044°37',5W, profundidade 10m.
- Fundeadouro no Saco de Mamanguá, na posição 23°14',6S / 044°36',5W, profundidade 6m.
- Fundeadouro na Enseada do Pouso, na posição 23°14',8S / 044°33,5W, profundidade 15m.
- Fundeadouro entre a Ilha Comprida e Ilha do Breu, na posição 23° 03',5S / 044° 36',6W, profundidade 5 m.
- Fundeadouro próximo a Ilha do Mantimento, na posição 23° 10',5S / 44° 39',32W

c) Porto de Itaguaí e terminal da Ilha Guaíba

1) Navios em quarentena

Poderão usar o fundeadouro junto à Ponta de Castelhanos (carta náutica DHN 1601) no ponto de coordenadas 23°08',6S e 044°04',6W. O fundeio na zona de quarentena dependerá ainda de que as embarcações possuam “tanques de retenção”.

Os Comandantes deverão apresentar à Capitania dos Portos, 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 destas Normas ou de qualquer outra estabelecida pela Saúde 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

2) Áreas de fundeio externas

Os navios que demandam o porto ou terminal podem usar os fundeadouros da barra leste da Baía da Ilha Grande (carta náutica DHN 1601), no ponto de coordenadas 23°03',5S e 044° 04',0W e no ponto de coordenadas 23°08',6S e 044°04',6W, este último mais desabrigado, embora mais profundo.

3) Áreas de fundeio internas do Porto de Itaguaí

Os navios que necessitem permanecer fundeados por tempo maior, por avaria, litígio ou espera de atracação, poderão fundear nas áreas limitadas pelos seguintes pontos:

Área A:

22° 59.25'S/043° 57.40'W
22° 59.71'S/043° 57.10'W
22° 59.83'S/043° 58.42'W e
23° 00.31'S/043° 58.09'W.

Área B:

22° 57'.75'S/043° 58'.00W
22° 57'.75'S/043° 56'.45W
22° 57'.50'S/043° 56'.45W
22° 57'.50'S/043° 55'.80W
22° 58'.15'S/043° 55'.80W
22° 58'.18'S/043° 56'.47W e
22° 59'.00'S/043° 58'.00W

Área C:

22° 56.85'S/043° 50.02'W
22° 57.28'S/043° 49.69'W
22° 57.90'S/043° 50.68'W e
22° 57.45'S/043° 51.02'W.

Área D (área circular com raio de 500m):

22° 56.50'S/043° 49.16'W

Área "E":

23° 00.16'S/043° 59.53'W
23° 00.16'S/043° 58.36'W
23° 00.70'S/043° 58.36'W e
23° 00.70'S/043° 59.53'W.

Área "F" (destinado preferencialmente para navios de passageiros):

22° 58.84'S/043° 56.74'W
22° 59.17'S/043° 57.31'W
22° 59.38'S/043° 56.38'W e
22° 59.73'S/043° 56.95'W."

O comprimento dos navios e as respectivos limites de calado estão inseridos na atualização da Carta Náutica nº 1623.

4) Fundeadouro interno da terminal da Ilha Guaiba

- A - 23°00',0S/044°03',3W
- B - 23°01',2S/044°03',3W
- C - 22°02',0S/044°05',8W
- D - 23°01',3S/044°05',8W
- E - 23°00',9S/044°05',4W
- F - 23°00',9S/044°04',3W
- G - 23°00',0S/044°04',3W

d) Terminal Alte Maximiano Eduardo Fonseca (TEBIG)

O fundeadouro é um círculo com uma milha de raio, cujo centro fica distante 2,8 milhas da Ponta da Acaia na marcação verdadeira 075° da laje branca. Suas coordenadas são latitude 23° 09'48"S e longitude 044°23'48"W, assinaladas nas cartas DHN 1600, 1607, 1631, 1632 e 1636.

Não há fundeadouro estabelecido para visita. A liberação do navio pelas autoridades portuárias se fará imediatamente após a atracação.

0404.3 - EMPREGO DE REBOCADORES

a) Porto de Angra dos Reis

O emprego de rebocadores é obrigatório nas manobras de atracação e desatracação. A tabela constante do anexo E poderá ser usada como parâmetro para ser estabelecido o número de rebocadores a serem usados na manobra, cabendo a decisão final ao Comandante do navio.

b) Porto de Paraty

X X X

c) Porto de Itaguaí

O emprego de rebocadores deverá obedecer aos parâmetros operacionais descritos na tabela a seguir:

TERMINAL	ATRACAÇÃO	DESATRACAÇÃO	OBS
CPBS CSN 102	3 REBOCADORES com no mínimo 40 Toneladas de Tração Estática (Bollard Pull), Azimutal ou com Tubulão de Kort Móvel com mais de um eixo	3 REBOCADORES com no mínimo 40 Toneladas de Tração Estática (Bollard Pull), Azimutal ou com Tubulão de Kort Móvel com mais de um eixo	NAVIOS COM CALADO > 17,10 m: • DEVERÃO UTILIZAR 3 REBOCADORES (40 Toneladas de Tração Estática (Bollard Pull), Azimutal ou com Tubulão de Kort Móvel com mais de um eixo)
CSN 101	3 REBOCADORES com no mínimo 40 Toneladas de Tração Estática (Bollard Pull), Azimutal ou com Tubulão de Kort	2 REBOCADORES com no mínimo 40 Toneladas de Tração Estática (Bollard Pull), Azimutal ou com Tubulão de Kort Móvel	NAVIOS COM CALADO > 17,10 m: • DEVERÃO UTILIZAR 3 REBOCARORES (com no mínimo 40 Toneladas de Tração Estática (Bollard Pull), Azimutal ou com Tubulão de Kort Móvel com mais de um eixo)

	Móvel com mais de um eixo	com mais de um eixo	
CSN 201 CSN 202	2 REBOCADORES com no mínimo 40 Toneladas de Tração Estática (Bollard Pull), Azimutal ou com Tubulão de Kort Móvel com mais de um eixo	2 REBOCADORES com no mínimo 40 Toneladas de Tração Estática (Bollard Pull), Azimutal ou com Tubulão de Kort Móvel com mais de um eixo	X X X
TECON 301 TECON 302 TECON 303	2 REBOCADORES com no mínimo 40 Toneladas de Tração Estática (Bollard Pull), Azimutal ou com Tubulão de Kort Móvel com mais de um eixo	2 REBOCADORES com no mínimo 40 Toneladas de Tração Estática (Bollard Pull), Azimutal ou com Tubulão de Kort Móvel com mais de um eixo	

Obs: todos os rebocadores com no mínimo dois eixos.

d) Terminal da Ilha Guaíba

O emprego de rebocadores nas manobras de atracação/desatracação é obrigatório, inclusive para manobras de giro dos navios, cumprindo o seguinte:

TERMINAL	ATRACAÇÃO	DESATRACAÇÃO	OBS
TIG - BS	4 REBOCADORES com no mínimo 40 Toneladas de Tração Estática (Bollard Pull), Azimutal ou com Tubulão de Kort Móvel com mais de um eixo	4 REBOCADORES com no mínimo 40 Toneladas de Tração Estática (Bollard Pull), Azimutal ou com Tubulão de Kort Móvel com mais de um eixo	NAVIOS ATRACADOS POR (BB): ACRESCENTAR MAIS 1(UM) REBOCADOR PARA DESATRACAÇÃO (MIN 40 Toneladas de Tração Estática (Bollard Pull), Azimutal ou com Tubulão de Kort Móvel com mais de um eixo)
TIG -BN	4 REBOCADORES com no mínimo 40 Toneladas de Tração Estática (Bollard Pull), Azimutal ou com Tubulão de Kort Móvel com mais de um eixo	4 REBOCADORES com no mínimo 40 Toneladas de Tração Estática (Bollard Pull), Azimutal ou com Tubulão de Kort Móvel com mais de um eixo	NAVIOS COM DWT >152.500: PARA ATRACAÇÃO ACRESCENTAR MAIS 1(UM) REBOCADOR (MIN 40 Toneladas de Tração Estática (Bollard Pull), Azimutal ou com Tubulão de Kort Móvel com mais de um eixo •) PARA DESATRACAÇÃO ACRESCENTAR MAIS 1(UM) REBOCADOR (MIN 40 Toneladas de Tração Estática (Bollard Pull), Azimutal ou com Tubulão de Kort Móvel com mais de um eixo •)

e) Terminal da Thyssenkrupp – CSA - Companhia Siderúrgica do Atlântico – TKCSA (Baía de Sepetiba)

TERMINAL	ATRACAÇÃO	DESATRACAÇÃO	OBS
TK-CSA	4 REBOCADORES com no mínimo 45 Toneladas de Tração Estática (Bollard Pull), Azimutal ou com Tubulão de Kort Móvel com mais de um eixo	3 REBOCADORES com no mínimo 45 Toneladas de Tração Estática (Bollard Pull), Azimutal ou com Tubulão de Kort Móvel com mais de um eixo	Para qualquer manobra de atracação ou desatracação, com navios cheios ou vazios, em casos específicos de condições adversas, o prático responsável pela manobra poderá pedir quantos

	eixo		<p>rebocadores forem necessários para realizar a manobra dentro dos parâmetros de segurança necessários, em comum acordo com o comandante do navio.</p> <p>Para manobra de atracação, com navios vazios, o práctico responsável pela manobra poderá pedir para reduzir o número de rebocadores para realizar a manobra dentro dos parâmetros de segurança necessários em comum acordo com o comandante do navio.</p>
--	------	--	--

f) Terminal Alte Maximiano Eduardo Fonseca “TEBIG”

O emprego de rebocadores é obrigatório nas manobras de atracação e desatracação. Navios com porte até 100.000 TON, em qualquer condição de carga, nas manobras de atracação, deverão ser operados com um mínimo de dois rebocadores. Navios com porte entre 100.000 e 200.000 TON devem manobrar, para atracação, sempre com um número mínimo de três rebocadores. Os navios com porte acima de 200.000 TON serão operados sempre com um mínimo de quatro rebocadores para atracação.

0404.4 - OUTRAS RESTRIÇÕES, NORMAS E RECOMENDAÇÕES ESPECIAIS DE MANOBRA E TRÁFEGO

a) Áreas proibidas à navegação:

- a Enseada Batista das Neves, próxima ao Colégio Naval, em distância inferior a 300 (trezentos) metros da praia.
- na área próxima ao Sistema de Furnas, em distância inferior a 300 (trezentos) metros da praia e do costão.
- os limites em torno do Terminal da Ilha Grande, em distância inferior a 200 metros.

b) Áreas exclusivas para embarque/desembarque de passageiros nas praias da jurisdição.

<p>Praia da Estopa (I. de Jaguanum) 22°59',458S 043°55',334W 22°59',451S 043°55',314W</p>	<p>Praia da Pitangueira(I. de Jaguanum) 22°59',594S 043°55',084W 22°59',611W 043°55',081W</p>	<p>Praia do Araçá 22°59',798S 043°55',936W 22°59',784S 043°55',928W</p>
<p>Praia Grande de Itacuruçá (I. de Itacuruçá) Ponto 01 22°56',706S 043°54',518W 22°56',660S 043°54',480W</p>	<p>Praia Grande de Itacuruçá (I. de Itacuruçá) Ponto 02 22°56',753S 043°54',464W 22°56',760S 043°54',455W</p>	<p>Praia Grande de Itacuruçá (I. de Itacuruçá) Ponto 03 22°56',790S 043°54',439W 22°56',800S 043°54',420W</p>

Praia Grande de Itacuruçá (I. de Itacuruçá) Ponto 04 22°56',857S 043°54',376W 22°56',866S 043°54',372W	Praia de Itacuruçá 22°55',781S 043°54',431W 22°55',804S 043°54',499W	Praia de Muriquí 22°55',619S 043°56',930W 22°55',614S 043°56',976W
Praia Grande 01 22°55',888S 043°58',540W 22°55',892S 043°58',512W	Praia Grande 02 22°55',971S 043°58',104W 22°55',963S 043°58',127W	Praia da Reserva do Sahy 22°56',161S 043°58',352W 22°56',204S 043°58',401W
Praia Brava 22°56',069S 043°58',887W 22°56',075S 043°58',911W	Praia de Ibicuí 22°57',726S 044°01',528W 22°57',727S 044°01',519W	Praia da Junqueira 22°59',007S 044°02',491W 22°59',000S 044°02',424W
Praia da Ribeira 22°58',126S 044°02',761W 22°58',144S 044°02',772W	Praia do Saco Ponto 01 22°57',000S 044°02',394W 22°56',969S 044°02',403W	Praia do Saco Ponto 02 22°56',533S 044°02',814W 22°56',554S 044°02',790W

0405 - PORTO DO FORNO E ÁREAS ADJACENTES, INCLUSIVE CABO FRIO E BÚZIOS

0405.1 - CALADOS MÁXIMOS RECOMENDADOS E CARACTERÍSTICAS DOS CANAIS DE ACESSO; RESTRIÇÕES DE VELOCIDADE, CRUZAMENTO E ULTRAPASSAGEM; RESTRIÇÕES DE HORÁRIO E PORTE DAS EMBARCAÇÕES

Conforme estabelecido pela Autoridade Portuária, os parâmetros recomendados são:

- Canal de acesso: o acesso marítimo ao porto é franco e é feito através do canal com 3.000m (três mil metros) de extensão, com largura mínima de 1.000m (mil metros), oferecendo profundidades mínimas de 10m (dez metros), já próximo ao molhe de proteção;

- Cais acostável: o calado de operação de navios, referido ao nível de baixa-mar média de sizígia, do cais do Porto do Forno, é de 30 (trinta) pés (9,14 m), de acordo com a Ordem de Serviço DIRPRE NR. 001/01 da Companhia Municipal de Administração Portuária, datada de 18/06/01;

- A área de manobra, situada entre os dois berços de 100 (cem) metros cada, no cais do Sal, lançados paralelamente à linha da costa, e o berço de 100 (cem) metros no cais do Duque d'Alba para carga e descarga de líquido e granel, lançado transversalmente à linha da

costa, é ampla e oferece profundidades mínimas de 10 (dez) metros, tanto no píer de líquidos a granel, quanto no cais do Sal;

- A faixa destinada à manobra dos navios para atracação ou desatracação tem a largura máxima de 500 (quinhentos) metros em toda a extensão dos cais (o do Sal e dos Duques d'Alba).

As restrições de horário para atracação e desatracação em Forno, ficam condicionadas a situação do clima, visibilidade noturna, vento e mar.

0405.2 - RESTRIÇÕES DE FUNDEIO – FUNDEADOUROS

O fundeadouro está situado na Enseada dos Anjos, na posição:

LAT.: 22°58',37S LONG.: 042°00',45W

Ao largo da Ilha dos Porcos, o fundeio é autorizado para navios em reparo, litígio e de “Quarentena”.

O fundeio na zona de quarentena dependerá ainda de que as embarcações possuam “tanques de retenção”. Os Comandantes deverão apresentar à Capitania dos Portos, 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 destas Normas ou de qualquer outra estabelecida pela Saúde 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

É proibido o fundeio na área de manobra situada entre os dois berços de 100 (cem) metros cada, no cais do Sal, lançados paralelamente à linha da costa, e o berço de 100 (cem) metros no cais dos Duques d'Alba para carga e descarga de líquido e granel, lançado transversalmente à linha da costa, é ampla e oferece profundidades mínimas de 10 (dez) metros, tanto no píer de líquidos a granel, quanto no cais do Sal.

0405.3 - EMPREGO DE REBOCADORES

Obrigatório nas manobras de atracação e desatracação, não havendo no porto disponibilidade de rebocadores para pronto-emprego. O anexo E poderá ser usado como parâmetro para ser estabelecido o número de rebocadores a serem usados na manobra, cabendo a decisão final ao Comandante do navio. A manobra somente poderá ser executada após a confirmação junto a Atalaia da disponibilidade de rebocados no local.

0405.4 - TRÁFEGO E FUNDEIO DE NAVIOS DE CRUZEIRO EM ARMAÇÃO DOS BÚZIOS E CABO FRIO

Em Armação dos Búzios os navios deverão adotar a posição 22°42'48”S e 041°53'24”W como ponto de referência para aproximação aos pontos de fundeio, devendo utilizá-lo, obrigatoriamente como ponto de passagem inicial por ocasião da investida para os pontos de fundeio; do ponto de passagem inicial em direção aos pontos de fundeio deverá ser adotado o rumo base de 180° por ocasião da entrada e 000° para a saída. Nesta travessia a velocidade dos navios de cruzeiro não poderá ultrapassar 08 nós e o navio que se dirige ao ponto alfa deve passar safo do ponto bravo e do navio nele fundeado.

Os pontos de fundeio são os de coordenadas:

A - Lat 22° 44.60' S e Long 041° 53.40' W

B - Lat 22° 44.27' S e Long 041° 53.45' W

Deverão ser instaladas boias de amarração após a temporada 2011/2012, para os pontos de fundeio A e B em Armação dos Búzios.

Em Cabo Frio os pontos de fundeio são os de coordenadas:

A - 22°54',20"S e 042°00',47"W;

B - 22°54',05"S e 041°59',38"W;

C - 22°54',27"S e 042°00',09"W; e

D - 22°53' 52,8"S e 042°00' 21,6"W .

Os comandantes dos navios de cruzeiro deverão avaliar a segurança do transbordo e transporte de pessoal para os terminais de embarque/desembarque, considerando as condições do mar e vento e demais aspectos ligados ao traslado, podendo não autorizá-lo. Os comandantes podem ser responsabilizados caso autorizem esta manobra em situação de risco ou em caso de acidentes por ela ocasionados.

As demais embarcações em trânsito na área devem evitar cruzar a proa dos navios de cruzeiro, durante a travessia dos mesmos entre o ponto de passagem inicial e os pontos de fundeio e vice-versa. No entanto, em caso de dúvida, prevalecem sempre as regras do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar (RIPEAM). O deslocamento dos tenders dos navios de passageiros nos pontos de fundeio em Cabo Frio e Búzios estão condicionados à ventos até 10 nós e ondas de até 50 cm.

0405.5 - OUTRAS RESTRIÇÕES, NORMAS E RECOMENDAÇÕES ESPECIAIS DE MANOBRA E TRÁFEGO.

- a) No porto do Forno deverá ser dada a máxima atenção, quando da utilização do berço dos Duques d' Alba, às fortes rajadas dos ventos de NE, ou dos que sopram de SW, pois alcançam os navios de través, obliquamente, ocasionando-lhes pequenas derivações durante a atracação.
- b) A velocidade máxima no Canal do Itajuru (entrada da boca da barra, Canal da Ogiva até a ponta do Ambrósio e Canal Palmer inclusive), em Cabo Frio, é de 05 nós.
- c) A velocidade máxima no Canal de acesso das Marinas Clube Porto Búzios e Azul Marina na praia Rasa, em Armação dos Búzios, é de 5 nós.
- d) Fica proibido o tráfego e permanência de embarcações a motor nas proximidades da Ilha do Japonês, no Município de Cabo Frio, na área compreendida entre as seguintes coordenadas:

LATITUDE	LONGITUDE
22 52,870	042 00,251
22 52,830	042 00,169
22 52,941	042 00,242
22 52,989	042 00,217
22 52,889	042 00,116

e) É proibido o fundeio de qualquer tipo de embarcação:

- 1) A menos de 200 metros da linha de base nas praias de:
 - Município de Cabo Frio: Praia do Forte, do Foguete, das Conchas e do Peró;
 - Município de Arraial do Cabo: Praia do Pontal, Prainha, Praia Grande; e
 - Município de Armação dos Búzios: Tucuns, Geribá, da Ferradura, Manguinhos.

- 2) A menos de 100 metros da linha de base nas praias de:
 - Município de Arraial do Cabo: Praia dos Anjos, do Forno, do Farol e Prainha da Atalaia; e
 - Município de Armação dos Búzios: Praia de João Fernandes, de João Fernandinho, do Canto, da Tartaruga, da Ferradurinha e Brava; e
 - Em todas as praias dos municípios banhados pelas Lagoas de Araruama, Saquarema e Juturnaíba.

- 3) A menos de 80 metros da linha de base nas praias de:
 - Município de Armação dos Búzios: Azeda e Azedinha.

0406 - TERMINAL DE IMBETIBA (MACAÉ)

0406.1 - CALADOS MÁXIMOS RECOMENDADOS E CARACTERÍSTICAS DOS CANAIS DE ACESSO; RESTRIÇÕES DE VELOCIDADE, CRUZAMENTO E ULTRAPASSAGEM; RESTRIÇÕES DE HORÁRIO E PORTE DAS EMBARCAÇÕES

Conforme estabelecido pela Administração do Terminal, são os seguintes os calados máximos recomendados:

- Canal de acesso: 7,5 metros
- Bacia de evolução: 7,5 metros
- Berço dos píeres: 7,5 metros

As restrições de porte e deslocamento máximo para atracação são:

Comprimento de navios para atracarem nos píeres 1, 2 e 3 = 90 metros.

Píeres 1 e 2 = 1.500 toneladas.

Píer 3 = 3.000 toneladas

Não há restrição de horário para atracação e desatracação

0406.2 - RESTRIÇÕES DE FUNDEIO – FUNDEADOUROS**1) Área Alfa**

Utilizada principalmente pelos navios afretados à PETROBRÁS aguardando atracação no Terminal de Imbetiba, com calado máximo de 9 (nove) metros e limitada pelo polígono formado pelos pontos de coordenadas:

A - 22°21',9S e 041°45',5W

B - 22°21',9S e 041°44',5W

C - 22°22',8S e 041°44',5W

D - 22°22',8S e 041°45',5W

2) Área Bravo

Utilizada para navios em litígio e/ou de “Quarentena” e plataformas fora de contrato com a PETROBRÁS, com calado máximo de 20 (vinte) metros e limitada pelo polígono formado pelos pontos de coordenadas:

A - 22°23',2S e 041°43',0W

B - 22°23',8S e 041°42',2W

C - 22°24',5S e 041°43',25W

D - 22°24',2S e 041°44',0W

O fundeio na zona de quarentena dependerá ainda de que as embarcações possuam “tanques de retenção”

Os Comandantes deverão apresentar à Delegacia da Capitania dos Portos em Macaé, 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 destas Normas ou de qualquer outra estabelecida pela Saúde 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

3) Área Charlie

Destinada a navios de calado superior a 20 (vinte) metros, limitada pelo polígono formado pelos pontos de coordenadas:

A - 22°24',5S e 041°41',0W

B - 22°24',5S e 041°40',0W

C - 22°25',5S e 041°40',0W

D - 22°25',5S e 041°41',0W

4) Área Delta

Utilizada preferencialmente por navios afretados à PETROBRÁS aguardando atracação no Terminal de Imbetiba, com calado máximo de 9 (nove) metros e limitada pelo polígono formado pelos pontos de coordenadas:

- A - 22°23,9'S e 041°45,7W
- B - 22°24,8'S e 041°45,2'W
- C - 22°25,2'S e 041°46,2'W
- D - 22°24,4'S e 041°46,7'W

SEÇÃO II

PLATAFORMAS E BÓIAS DE GRANDE PORTE

0407 - PLATAFORMAS E BACIAS PETROLÍFERAS

O estabelecimento de plataformas de prospecção e produção de petróleo ou gás, de navios-sonda, navios-cisterna, além de gerador de tráfego adicional, constitui obstáculo à navegação, sendo necessário o conhecimento de sua posição exata para divulgação aos navegantes. O mesmo cuidado deve-se ter para o posicionamento de monobóias, poitas e dutos submarinos, a fim de se obter uma navegação segura.

I – REQUERIMENTO

Os operadores de plataformas, navio sonda e bóias de grande porte, deverão solicitar à Capitania dos Portos, Delegacias ou Agências da Jurisdição, com antecedência mínima de 10 (dez) dias, autorização para:

1) fixação de plataforma de prospecção 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 pela NORMAM-11/DPC;

2) deslocamentos de plataformas de prospecção, ou produção de petróleo ou gás, navios-sonda, navio-cisterna e plataformas de apoio; o pedido de autorização deverá ser feito com informação para o Centro de Hidrografia da Marinha (CHM) e deverá constar o seguinte no requerimento:

- Nome
- Número de inscrição
- Comprimento
- LAT/LONG de origem
- LAT/LONG de destino
- Previsão de Permanência
- ETD
- ETA
- Velocidade
- Características da plataforma (ex. casco/colunas pretas, superestrutura amarela)
- Nome e telefone do responsável para contato

- Nome, número de inscrição e Peso Máximo de Carga (PMC) da embarcação de apoio que efetuará o transporte de passageiros e carga (se for o caso);

- Quando a movimentação utilizar rebocador, deverá ser informado também:

- Nome do rebocador
- Número do rebocador
- Comprimento do dispositivo de reboque

- Comprimento do rebocador
- Comprimento total do reboque
- Características do rebocador (ex. casco preto, superestrutura branca);
- LAT/LONG de origem
- LAT/LONG de destino
- ETD
- ETA
- Velocidade

Após a chegada na posição deverá informar a Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, Delegacia ou Agência subordinada por onde tenha dado entrada na solicitação.

2.1) Quando a movimentação de plataforma ocorrer dentro do quadrilátero da Baía de Campos, a empresa responsável pela unidade, deverá solicitar autorização e divulgação em Aviso Rádio à Delegacia da Capitania dos Portos em Macaé, com antecedência mínima de 72 horas.

2.2) Quando a movimentação de plataforma tiver como destino, a área de fundeio “Charlie” (Proximidades da Ilha de Santana – Macaé – RJ), a empresa responsável pela unidade, deverá solicitar autorização de fundeio à Delegacia da Capitania dos Portos em Macaé, com antecedência mínima de 10 dias.

2.3) Para publicação em Aviso Rádio de obstáculos à navegação (bóias de sinalização de sistemas de pré-lançamento), no quadrilátero da baía de Campos, deverá ser solicitado à Delegacia da Capitania dos Portos em Macaé, com 72 horas de antecedência contendo as seguintes informações:

- Tipo
- Cor
- Comprimento
- Diâmetro
- Quantidade
- Tipo de sinalização
- Coordenadas Geográficas (LAT/LONG)
- Raio de ação a ser considerado
- Data da Instalação
- Data de Retirada
- Finalidade (ex: desenvolvimento de trabalho para prospecção de petróleo)

II - ATRACAÇÃO OU FUNDEIO DE PLATAFORMAS EM ÁREAS ABRIGADAS E SEMI ABRIGADAS DA JURISDIÇÃO DA CPRJ, DELEGACIAS E AGENCIAS SUBORDINADAS.

1) As plataformas, que desejarem fundear em águas interiores abrigadas, não atracadas, deverão ser apoiadas por dois rebocadores, com no mínimo dois eixos e 30 TBP, visando manter a posição da mesma ou utilização em caso de emergência, com barreira de contenção instalada, de forma que possa cobrir toda a área em torno da plataforma.

2) As plataformas que desejarem fundear em águas interiores, semi-abrigadas, deverão ser apoiadas por dois rebocadores de “apoio marítimo”, com no mínimo dois eixos e 40 TBP, visando manter a posição da mesma ou utilização em caso de emergência, com barreira de contenção instalada ou pronta para instalar imediatamente em caso de necessidade, de forma que possa cobrir toda a área entorno da plataforma.

3) As plataformas que necessitem atracar, deverão permanecer atracadas apoiadas por um rebocador, com no mínimo dois eixos e 30 TBP e outro pronto para atender em até 30 minutos e barreira de contenção instalada.

4) Quando a plataforma não for propulsada ou for rebocada por conveniência ou segurança, deverá apresentar Plano de Reboque assinado por engenheiro naval com a respectiva anotação de responsabilidade técnica.

5) Dependendo da complexidade da manobra, poderá ser exigido pelo Capitão dos Portos, Delegado ou Agente a apresentação de um parecer do conselho técnico do Serviço de Praticagem, devidamente assinado por seus representantes ou Gerente da Atalaia.

6) São expressamente proibidas as movimentações de plataformas, sem a prévia anuência da Capitania, Delegacia ou Agência.

7) Quando a entrada/saída, movimentação ou fundeio ser der em área do Porto Organizado, deverá ser apresentada a autorização da Autoridade Portuária.

8) Verificar se a infraestrutura portuária suporta as dimensões da unidade que irá trafegar no canal e bacia de manobra.

9) Verificar, mediante laudo de engenheiro e teste de tração estática dos cabeços, se o cais suporta receber a unidade.

10) Caso seja aplicável exigir consulta à Autoridade Aeronáutica em função do calado aéreo da unidade quando nas proximidades de aeroportos.

11) Exigir plano de fundeio ou plano de amarração, conforme o caso, com Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) ou aprovado pela Classificadora.

12) A CP/DL/AG deverá ser informada de suas entradas no porto, com pelo menos 20 (vinte) dias de antecedência.

13) O tempo máximo de fundeio nas áreas de fundeio fora do Porto Organizado é de 30 (trinta) dias, podendo ser prorrogado pela Capitania dos Portos, caso não haja previsão de entrada de outras plataformas.

14) As plataformas, quando fundeadas em áreas abrigadas e semi-abrigadas, deverão ostentar iluminação tipo “Árvore de Natal” e devem suas âncoras ter uma bóia de arinque, compatível para uma situação de Emergência iluminados a noite e cabresteira pronta.

15) As plataformas atracadas em estaleiros poderão manter uma iluminação reduzida, sendo obrigatória a manutenção da “LUZ DE TOPE”.

Caso necessário o Capitão dos Portos poderá alterar os parâmetros de quantidade e potência dos rebocadores, a bem da segurança da navegação, como também orientar a permanência de agente de manobra ou práctico durante a estadia da plataforma. Dependendo das características de cada região, essas exigências poderão ser flexibilizadas mediante autorização do Capitão dos Portos.

III- OPERAÇÕES DE HELICÓPTEROS A BORDO DE PLATAFORMAS E EMBARCAÇÕES.

a) REQUISITO

Cumprir o capítulo 6 da NORMAM-01/DPC.

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 se deslocando para outro posicionamento, deverão ser apresentadas, com a antecedência mínima de 12 (doze) dias, à Capitania dos Portos. A solicitação será retransmitida ao Centro de Hidrografia da Marinha e ao Comando do Primeiro Distrito Naval.

c) Tripulação da Embarcação para Resgate

Cumprir o disposto no item 0620 (c) da NORMAM-01/DPC.

0408 - BÓIAS DE GRANDE PORTE**1) CONCEITUAÇÃO**

Consideram-se bóias de grande porte aquelas com volume superior a 2m³ (dois metros cúbicos).

As bóias de grande porte têm sido geralmente posicionadas em mar aberto, em apoio a diversas atividades, especialmente aquelas ligadas à prospecção e exploração de petróleo ou gás.

Tais bóias representam riscos ao navegante, não somente pelo seu posicionamento, mas também por garrarem, ficando à deriva.

2) 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 Capitania dos Portos.

3) LANÇAMENTO

O lançamento desses artefatos obedecerá normas específicas, emitidas pela Diretoria de Portos e Costas. As bóias lançadas deverão ser vistoriadas periodicamente por seus proprietários, especialmente no que diz respeito ao aparelho de fundeio, a fim de se evitar que garrem; é responsabilidade do proprietário a conservação e a manutenção das condições adequadas para o perfeito posicionamento das bóias.

4) PROVIDÊNCIAS NO CASO DE UMA BÓIA GARRAR

O navegante, ao encontrar uma bóia à deriva, deverá notificar imediatamente ao Comando do Distrito Naval ou à Capitania dos Portos, Delegacia ou Agência com jurisdição sobre a área, para divulgação em Avisos aos Navegantes.

As bóias de grande porte encontradas à deriva, que forem recuperadas pela Marinha do Brasil, serão restituídas ao proprietário, mediante o ressarcimento das despesas realizadas com o seu reboque, conservação e guarda; o proprietário será notificado para retirar a bóia no prazo de 15 (quinze) dias e, caso não o faça, a bóia será leiloadada, conforme legislação vigente.

SEÇÃO III**DIVERSOS****0409 - AVISO AOS NAVEGANTES**

As informações que envolvam segurança marítima devem ser enviadas diretamente ao Comando do 1º Distrito Naval e à Autoridade Marítima Local, que após apreciá-las, as enviam à DHN para divulgação aos navegantes.

As informações sobre dragagens, reboques, eventos esportivos, movimentações de plataformas de petróleo e obras sobre/sob as águas devem dar entrada na DHN com antecedência mínima de 72 horas e as informações de interdição de área/ativação de área perigosa à navegação, com 5 dias de antecedência.

As informações enviadas à DHN para divulgação por meio de “AVISO AOS NAVEGANTES” devem ser atualizadas pela CP, DL e AG, a fim de que as informações divulgadas sejam o reflexo da situação atual.

As ocorrências de derelitos de grande porte (como, por exemplo, monobóias a deriva), por oferecerem perigo ao tráfego marítimo, devem ser monitoradas pelos Agentes da Autoridade Marítima, que tomarão as medidas necessárias ao restabelecimento da segurança do tráfego marítimo no local, inclusive junto ao proprietário do derelito, caso este seja identificado.

0410 - DRAGAGEM

A Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, observada a NORMAM-11/DPC, autorizará a atividade de dragagem, após a obtenção, pelo empreendedor, do respectivo licenciamento ambiental junto ao órgão ambiental competente.

0411 - EMBARCAÇÕES DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS EMPREGADAS NO TURISMO NÁUTICO E NO TRANSPORTE DE TRAVESSIA QUE NÃO EM LINHAS REGULARES, NÃO PROVIDOS POR CONCESSIONÁRIA AUTORIZADA

As seguintes normas e restrições, adicionais às NORMAM em vigor, se aplicam às escunas, saveiros e embarcações similares de transporte de passageiros empregadas no turismo náutico ou no transporte de travessia, na jurisdição da CPRJ.

1. As saídas noturnas devem ser comunicadas previamente aos agentes da Autoridade Marítima da área.
2. O embarque inicial e desembarque final dos passageiros devem ser sempre em cais, pier ou terminal, não podendo ser realizado em praias ou empregando botes de apoio.
3. As embarcações devem sofrer vistorias/inspeções conforme as normas em vigor, a serem passadas por Agente da Autoridade Marítima
4. Em embarcações que desenvolvam alta velocidade (lanchas-rápidas), todos os tripulantes e passageiros cobertos acima durante a singradura devem portar o colete salva-vidas obrigatoriamente.
5. É proibido que os coletes salva-vidas da dotação de bordo sejam utilizados para outros fins que não para salvamento (caso necessário para recreação dos turistas, a embarcação deverá dispor de coletes ou dispositivos para flutuação específica)

6. Deve ser feita uma preleção sucinta sobre normas de segurança, de utilização dos equipamentos de salvatagem, e locais de abandono da embarcação, por ocasião do suspender da embarcação.
7. As movimentações de passageiros “embarcação – praia” que se fizerem necessárias ao longo dos passeios turísticos deve ser realizada por embarcações/botes de apoio adequado, tendo especial atenção ao porte das embarcações.
8. Deverá ser afixado, em local de fácil visualização dos passageiros, aviso que a embarcação está autorizada a transportar passageiro e cópia da folha de identificação do Comandante da embarcação, constante da sua Caderneta de Inscrição e Registro (CIR) do aquaviário, além da lotação autorizada da embarcação por convés e os telefones da Capitania/Delegacia/Agência da área de jurisdição.
- g) As embarcações, cujo eixo propulsor possa vir a ser acessível aos passageiros, deverão ser providas com proteção do eixo propulsor, a fim de impedir contatos acidentais com o mesmo.
- h) É proibido o transporte de passageiros fora dos locais adequados e aprovados para esse fim, bem como não é permitido o transporte de carga, juntamente com passageiros, no mesmo convés.
- i) A prancha de acesso às embarcações de passageiros deve ser provida de balaustres, com pelo menos um metro de altura, para prover a necessária segurança aos passageiros e tripulantes.
- j) A tripulação de embarcação de transporte de passageiros deverá estar devidamente uniformizada e portando crachá de identificação com foto, nome e função.
- k) Apenas as embarcações homologadas para mar aberto ou área 2 podem trafegar nas áreas 2 definidas no item 0102, restrito aos períodos diurnos, devendo os Comandantes dessas embarcações observarem atentamente as recomendações previstas o item 0639 da NORMAM 02 (Precauções contra emborcamentos).
- l) As embarcações de turismo náutico e transporte de pessoal, com mais de 20 passageiros e singraduras superiores a duas horas devem relacionar todos os passageiros, nominalmente, com identidade e telefone para contato, mantendo uma cópia a bordo e outra em terra.

0412 - PRECAUÇÕES QUANDO AVISTAR EMBARCAÇÕES EXIBINDO A BANDEIRA ALFA OU BANDEIRA ENCARNADA COM DIAGONAL BRANCA

Embarcações exibindo esses sinais estão operando com mergulhadores. As demais embarcações devem manter-se afastadas para evitar acidentes com os mergulhadores que, muitas vezes, não podem ser avistados.

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

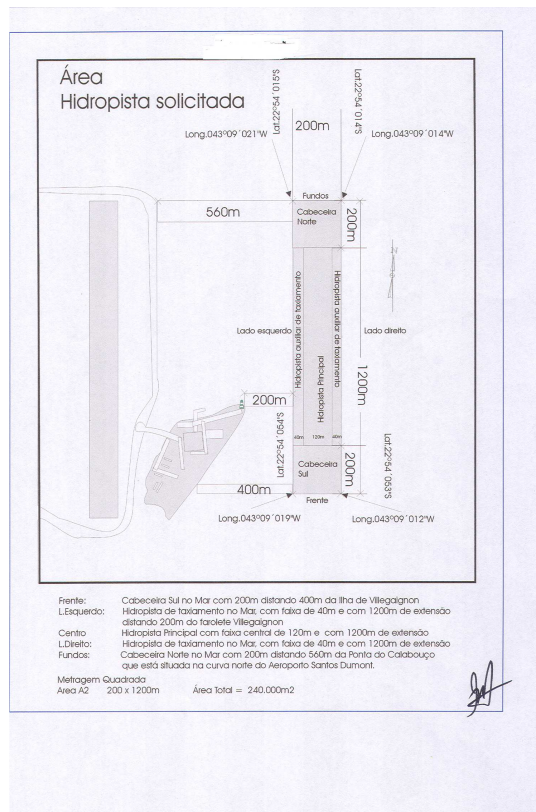
0413 – PISTA DE POUSO PARA HIDROAVIÕES

Na Baía de Guanabara, a área de pouso e decolagem para hidroaviões está compreendida entre os paralelos LAT 22° 54,2' S E 22° 55'S e entre os meridianos LONG 043°09,8'W E 043°09,9'W. A CPRJ necessita das seguintes informações para autorizar o pouso ou decolagem:

- A) informar com antecedência de pelo menos 72 horas a intenção de pouso ou decolagem, com informações do dia de chegada ou partida, hora do pouso ou decolagem e última procedência e destino;
- B) informar o número da carteira de habilitação de amador ou de aquaviário do piloto;
- C) informar onde o hidroavião permanecerá atracado ou o período que ficará na Baía de Guanabara; e
- D) apresentar o nada a opor da Autoridade Aeronáutica quanto ao local e horário do pouso ou decolagem.

Após a autorização para o pouso, a CPRJ providenciará:

- 1) lançamento em aviso aos navegantes com no mínimo de 48 horas de antecedência o pouso ou decolagem da aeronave;
- 2) manter no local pelo menos uma embarcação para limpeza de área e garantir a segurança da navegação e a salvaguarda da vida humana no mar; e
- 3) alertar aos navegantes utilizando canal VHF canal 16 o pouso do hidroavião na área prevista, por ocasião do pouso ou da decolagem.



0414 – INSTRUÇÕES PARA A QUEIMA DE FOGOS NO MAR

A Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, no uso das atribuições como agente da autoridade marítima, autoriza o fundeio de dispositivos flutuantes, balsas, chatas e outras embarcações para servirem como base de apoio de um conjunto de fogos, exclusivamente com relação à segurança da navegação, salvaguarda da vida humana no mar e prevenção da poluição causada por embarcações, condicionada ao cumprimento das normas abaixo e a apresentação dos seguintes documentos e:

- 1- Cumprimento das regras estabelecidas no item 0113 da NORMAM-03;
- 2- Inspeção nos flutuantes e embarcações de apoio pela CPRJ;
- 3- Memorial descritivo assinado por técnico competente, com firma reconhecida e cópia autenticada do documento de identidade, em duas vias;
- 4- Permissão da Divisão de Fiscalização de Armas e Explosivos (DFAE);
- 5- Certificado de Registro da empresa diretamente responsável pela queima de fogos, junto ao Exército Brasileiro, caso importe ou fabrique fogos.
- 6- Documento do responsável pelo evento declarando a contratação da Empresa de Queima de Fogos para realização do espetáculo;
- 7- Autorização da Secretaria do Meio Ambiente da Prefeitura local;
- 8- Autorização do Serviço de Proteção ao Vôo do Comando da Aeronáutica;
- 9- Autorização do Corpo de Bombeiros;
- 10- Atestado do Responsável pelo show de pirotecnia;
- 11- Memorial Descritivo do Evento (constar, dentre outros itens, evacuação médica de acidentados para um local preestabelecido em terra, extrato da carta náutica com as posições sugeridas para os flutuantes e balsas, o número e características dos rebocadores, que devem obrigatoriamente possuir canhão de combate a incêndio e embarcações de apoio);
- 12- Procuração do Proprietário das balsas, para o Representante;
- 13- Procuração do Responsável pelo evento, para o Representante;
- 14- Termo de responsabilidade assinado pela empresa responsável pelo evento;
- 15- A distância da praia proposta pelos organizadores do evento deverá ser aprovada pela CPRJ, normalmente, 450 metros. A distância é estabelecida em função da potência dos fogos de artifício empregados; e
- 16- Antes do início da queima de fogos, embarcações da CPRJ confirmarão o ponto das balsas na posição correta, especialmente no tocante à distância da terra.
- 17 - As CP/DL/AG realizarão Inspeção Inicial no local pretendido para fundeio das balsas, e avaliará se as condições geográficas que circunscrevem a área marítima reúnem as condições mínimas de segurança para queima de fogos quanto ao estado do mar, vento e demais condições meteorológicas reinantes na região;
- 18 - Poderão ser feitas exigências quanto a pré-posicionamento, raio de exclusão e características de bóias para marcação dos pontos de fundeio e área de exclusão em volta dos dispositivos de queima de fogos;
- 19 – O número de rebocadores, e embarcações de apoio (transporte de passageiros e carga), serão estabelecidos pelo Agente da Autoridade Marítima em reunião prévia; e
- 20 – Em função de eventos concorrentes, poderá ser exigido que a organização do evento coloque embarcações de apoio (transporte de passageiros e carga), devidamente tripuladas e com sirene e estrobo de luz amarela a disposição do Agente da Autoridade Marítima.

0415 – INSTRUÇÕES COMPLEMENTARES PARA EMPRESAS QUE TRABALHAM COM ALUGUEL DE PEDALINHOS E EMBARCAÇÕES, INCLUSIVE PARA RAFTING

As empresas que atuam no aluguel de embarcações, inclusive pedalinhos e rafting, devem tomar todas as providências no tocante ao provimento de todo o material de salvatagem, bem como toda a segurança necessária para aqueles que irão conduzir embarcações, além de providenciar todas as autorizações e licenças exigidas pelas demais autoridades das esferas federal, estadual e municipal. As seguintes normas deverão ser seguidas:

- a) embarcações propulsadas a motor, inclusive jetski, só poderão ser alugadas a pessoas que comprovem sua habilitação;
- b) no aluguel de pedalinhos, as seguintes normas deverão ser seguidas:
 - o uso de coletes salva-vidas é recomendado para todos e obrigatório para menores de doze anos;
 - a empresa deverá manter uma embarcação de apoio para prestar socorro aos passageiros dos pedalinhos em caso de avaria ou emergências;
 - os pedalinhos só poderão ser utilizados em lagos, lagoas, represas ou águas interiores em que a corrente marítima seja inferior a 0,5 nó.
 - os pedalinhos só poderão ser utilizados no período noturno, se possuírem iluminação.
- c) é obrigatório o uso de coletes salva-vidas nas embarcações empregadas nas atividades de rafting.

0416 – INSTRUÇÕES PARA EVENTOS TIPO CARNAMAR E PROCISSÕES MARÍTIMAS, ESPECIALMENTE, A DE ANGRA DOS REIS (1º de JANEIRO)

Os organizadores deverão solicitar à Capitania, Delegacia ou Agência, com até 45 dias de antecedência permissão para a realização do evento. Serão realizadas pela CP/DL/AG reuniões de coordenação, no mínimo de três, devendo a última a ser realizada até cinco dias antes da data prevista para o evento. Casos especiais serão decididos pelo Agente da Autoridade Marítima. Deverão ser definidos os seguintes aspectos:

- 1) O responsável pelo evento;
- 2) Dados das embarcações de apoio, tendo especial atenção para os detalhes que facilitarão a identificação das mesmas
- 3) Estimativa de participantes;
- 4) Embarcações inscritas, apresentando as cópias dos respectivos TIE;
- 5) Horários (início do evento, concentração, largada e previsão de chegada);
- 6) Anúncio das embarcações que a Delegacia disponibilizará para apoiar o evento;
- 7) Atribuição dos órgãos e meios que cada um disponibilizará;
- 8) Definição dos meios de comunicação e divulgação (canal VHF e número dos telefones de contato – celulares e fixos);
- 9) Divulgação dos principais aspectos relacionados à segurança da navegação, com especial atenção ao contra-fluxo e excesso de passageiros;
- 10) Apoio de outras instituições especialmente Corpo de Bombeiros e Polícia Militar;
- 11) Os organizadores deverão apresentar o plano de evacuação médica para o evento.

417 – REBOQUES, LAVAGEM DE PORÃO E FAINA DE MERGULHO**a) REBOQUES**

Procedimentos para Autorização de Planos de Reboque - Para a realização de fainas de reboque, com o devido lançamento em “Aviso aos Navegantes”, o Órgão de Despacho (OD) da Jurisdição em que se deseja realizar a operação, deverá enviar Mensagem (MSG) de solicitação endereçada ao Centro Hidrográfico da Marinha (CHM) para posterior lançamento na referida publicação. Para tal, os Representantes das Empresas de Navegação e das embarcações (RE), deverão solicitar o despacho do comboio com antecedência mínima de 72 horas. O Requerimento deverá conter um Plano de Reboque, descrevendo resumidamente os dados relativos à sua execução conforme abaixo:

- I) O rebocador e a embarcação rebocada, mencionando o comprimento, a boca, a arqueação bruta (AB) e a arqueação líquida (AL) de todas as embarcações envolvidas no plano;
- II) As características do conjunto, mencionando o comprimento do cabo de reboque, a velocidade média, as milhas a serem navegadas e o tempo estimado de faina;
- III) O período da operação;
- IV) As datas previstas de partida e local;
- V) As datas previstas de chegada no destino e local;
- VI) Peso e dimensões do material a ser rebocado;
- VII) O rebocador de apoio, quando houver;
- VIII) Documentos e Certificados (conforme cada caso) das embarcações envolvidas;
- IX) Documentos dos Tripulantes das embarcações
- X) Em relação ao Engenheiro Naval responsável pelo Plano de Reboque:
 - cópia de cédula de identidade;
 - original da Anotação de Responsabilidade Técnica – ART preenchido e assinado pelo engenheiro; e
 - original do comprovante de pagamento da taxa ao Conselho Regional de Engenharia e Arquitetura – CREA, com as respectivas assinaturas, isto é, engenheiro e contratante.
- XI) Demais documentos necessários à realização do Despacho, constantes das Normas da Autoridade Marítima nº 08, da Diretoria de Portos da Marinha (NORMAM-08/DPC).

Deverão ser observados também todos os aspectos com relação a transporte de cargas previstos no capítulo 05 das Normam-01 e Normam-02.

b) LAVAGEM DE PORÃO

Procedimentos para Autorização de Lavagem de Porão - Para a realização de fainas de lavagem de porão em navios mercantes que descarregaram carvão, para posterior carregamento de carga granel alimentício, o Órgão de Despacho (OD) da Autoridade Marítima da Jurisdição em que se deseja realizar a faina exigirá dos Representantes das Empresas (RE) um Requerimento descrevendo resumidamente os dados relativos à sua execução, devendo o requerente se responsabilizar pelo cumprimento da Convenção MARPOL 73/78 e seus Anexos, notadamente os Anexos II e V.

Adicionalmente, o RE deverá encaminhar, previamente, a respectiva CP/DL/AG da área as seguintes informações:

- local da descarga da mistura com os resíduos de carvão, detergente biodegradável e água;
- volume de resíduos de carvão;
- volume de detergentes;
- latitude e longitude do local de lançamento; e
- data /hora do início e término da faina.

Cópias dos seguintes documentos:

- Cédula de identidade e CPF de todos os envolvidos na faina;
- Páginas de identificação e registros de trabalhos dos mergulhadores mencionados (Carteira de Trabalho e Previdência Social) ou Contrato de Prestação dos Serviços;
- Documentos das embarcações de apoio envolvidas na faina;

No caso dos funcionários da empresa de limpeza suspenderem com o navio, o RE deverá comprovar, por ocasião do Despacho, dotação de material de salvatagem em quantidade suficiente, e os mesmos deverão constar em Lista de Passageiros.

c) FAINA DE MERGULHO

Procedimentos para Autorização de Fainas de Mergulho - Para a realização de fainas de mergulho o Órgão de Despacho (OD) da Autoridade Marítima da Jurisdição em que se deseja realizar a operação exigirá dos Representantes das Empresas (RE) de Mergulho, com antecedência mínima de 72 horas do pretendido início de faina, um Requerimento contendo o seguinte:

- a) O planejamento das operações de mergulho, as embarcações envolvidas;
- b) O Plano de Ação de Emergência da empresa atestado e aprovado por Classificadora credenciada;
- c) Indicação da Unidade de Saúde para encaminhamento de acidentados;
- d) Identificação do Supervisor de Mergulho, dos mergulhadores e ajudantes de mergulho envolvidos na faina, bem como os seguintes dados:
 - I) Data, horário de início e período da operação;
 - II) Local da realização da faina, citando as coordenadas;
 - III) O ciente da autoridade portuária (no caso de ser em área pertencente ao Porto Organizado); e
 - IV) Motivos da realização da faina.
- V) Também, deverão ser apresentados cópias dos seguintes documentos:
- VI) Carteira de Inscrição e Registro - CIR (na validade), Cédula de identidade e CPF de todos os envolvidos na faina;
- VII) Páginas de identificação do Livro Registro de Mergulho (LRM) de cada mergulhador, devidamente preenchidos e assinados;
- VIII) Atestado de Saúde Ocupacional de cada mergulhador na validade de um ano, assinado por médico credenciado com identificação do CRM;
- IX) Páginas de identificação e registros de trabalhos dos mergulhadores mencionados (Carteira de Trabalho e Previdência Social) ou Contrato de Prestação dos Serviços;
- X) Cadastro da Empresa de mergulho na DPC (autenticada);

- XI) Certificado de Vistoria de Equipamentos de Mergulho, com convalidação anual em dia;
- XII) Termo de prestação de serviços; e
- XIII) Documentos e Certificados (conforme cada caso) das embarcações envolvidas na faina.

Observação: As partes envolvidas nas operações de mergulho deverão observar os procedimentos contidos nas Normas da Autoridade Marítima nº 15, da Diretoria de Portos da Marinha (NORMAM-15/DPC), as quais poderão ser encontradas no sítio: www.dpc.mar.mil.br.

0418 – MANOBRAS OU EVENTOS ESPECIAIS

São consideradas manobras ou eventos especiais os que por sua complexidade envolvam a aprovação por mais de uma entidade. Nesse caso, os requerimentos deverão ser encaminhados já com a autorização ou “nada a opor” dessas entidades.

A Capitania dos Portos do Rio de Janeiro poderá condicionar à autorização a apresentação por parte do requerente, do “nada a opor” da manobra ou evento fornecido por essas entidades. Cada entidade autoriza de acordo com sua competência. (Autoridade Portuária, Órgão Ambiental, Autoridade Aeronáutica, Autoridade Policial, Corpo de Bombeiros e Autoridade Municipal, etc).

0419 – ABASTECIMENTO NO FUNDEADOURO DAS ILHAS DO PAI E MÃE

1) Não é permitida a realização de faina de abastecimento quando as condições de vento na área de transferência forem superiores à 10 nós e vagas superiores a 0,50 metro. O abastecimento deverá ocorrer à luz do dia.

2) Qualquer irregularidade, acidente ou fato da navegação ocorrido durante a faina deve ser imediatamente comunicado à CPRJ pelos Comandantes das embarcações envolvidas.

3) Requisitos a serem atendidos durante a faina de abastecimento:

I - presença permanente de um Inspetor de Segurança de Operação de Abastecimento (profissional não tripulante extra-rol) no local da faina;

II - na tripulação do abastecedor deverá haver um homem com fluência na língua inglesa;

III - cumprimento, pelo Inspetor de Segurança de Operação de Abastecimento, em conjunto com o tripulante designado pelo recebedor, da “Lista de Verificação” do navio abastecedor e do navio recebedor, elaborada pela empresa responsável pela faina, antes do início dos procedimentos operacionais para o abastecimento;

IV - guarnecimento permanente, por pessoa devidamente habilitada, para efetuar parada de emergência do abastecimento:

- (a) no abastecedor: da estação de transferência; e

(b) no receptor: da tomada de recebimento, da área de manobra com mangotes e do suspiro do tanque que estiver sendo abastecido.

V - tripulantes do abastecedor e do receptor, envolvidos na faina, deverão dispor, permanentemente, de comunicação entre si por VHF;

VI - as redes de incêndio das embarcações envolvidas deverão estar pressurizadas;

VII - lançar barreiras de contenção em volta do dispositivo, a fim de prevenir uma eventual emergência por derramamento;

VIII - para combate imediato a incêndio: disponibilidade de recursos humanos, materiais e equipamentos adequados, conforme previsto no plano de emergência elaborado pela empresa fornecedora do produto e aprovado pela Autoridade Marítima; e

IX - durante o período noturno, além das medidas anteriormente mencionadas, a embarcação abastecedora deverá manter toda a área de manobra dos mangotes utilizados na transferência adequadamente iluminada para a execução da faina.

- 4) Utilizar 03 rebocadores de apoio marítimo;
- 5) Cumprir rigorosamente o plano de contingência apresentado;
- 6) Cumprir o previsto na Normam-08 Cap 3 item 0308; e
- 7) O início e o final da faina de abastecimento deverão ser informados a Capitania.

Tanto o abastecedor quanto o receptor **não estão isentos de cumprir as normas em vigor dos demais órgãos federais, estaduais e municipais**, pois estas instruções restringem-se a competência da Autoridade Marítima no tocante a segurança da navegação, salvaguarda da vida humana no mar e prevenção a poluição hídrica por embarcações.