

## CAPÍTULO 4

### PROCEDIMENTO PARA NAVIOS NOS PORTOS E TERMINAIS

#### 4.1. TRÁFEGO NOS PORTOS E TERMINAIS

O tráfego nos portos e terminais obedecerá à legislação vigente, bem como às regras previstas em convenções internacionais ratificadas pelo Brasil, além das normas estabelecidas pelas suas Administrações. Cabe à Autoridade Marítima, conforme legislação em vigor, coordenar o estabelecimento e a divulgação, a serem realizados pela Administração do Porto ou Terminal, do calado máximo de operação dos navios, do porte bruto máximo e das dimensões máximas dos navios que trafegam nos portos e terminais brasileiros, bem como a delimitação das áreas de fundeadouro, de fundeio para carga e descarga, de inspeção sanitária e de polícia marítima, bem como as destinadas a plataformas, demais embarcações especiais, navios de guerra e submarinos, navios em reparo ou aguardando atracação e navios com cargas inflamáveis e explosivos. A administração do Porto ou Terminal divulgará, através de site próprio da internet, as Normas de Tráfego do Porto ou Terminal, bem como os parâmetros operacionais, após ouvida a Autoridade Marítima.

Todas as embarcações que adentrarem nos Portos e Terminal, da jurisdição desta Capitania (CPM), da Delegacia da Capitania dos Portos em Cabo Frio (DelCFrio) e da Agência da Capitania dos Portos em São João da Barra (AgSJBarra), deverão fornecer dados completos sobre a embarcação, seus tripulantes e suas cargas, de acordo com os procedimentos para despacho de embarcações mercantes que demandam ou transitam nos portos ou terminais aquaviários brasileiros previstos na NORMAM-204/DPC.

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

É obrigatório o uso da Bandeira Nacional na popa, para embarcações com mais de 5 AB, na entrada e saída dos portos, quando trafegando a vista de outra embarcação ou de farol de guarnição e, quando no porto, no período das 08:00 horas ao pôr do sol. As embarcações estrangeiras, no porto, içarão a bandeira nacional no topo do mastro de vante.

As embarcações de pequeno porte poderão trafegar entre os navios e pontos de terra, para transporte de material e pessoal. O embarque e o desembarque em terra somente poderão ser efetuados em um dos pontos fiscais, em obediência à regulamentação da Polícia Federal, ANVISA e Receita Federal. A entrada e saída de material e/ou carga do navio, obedecerá, no

que couber, as normas fiscais vigentes no país.

É proibido aos navios atracados manterem escadas arriadas no bordo do mar. A escada de quebra-peito deverá permanecer rebatida em seu berço, durante toda a estadia do navio no porto. A escada de portaló, arriada para o cais, deverá ser provida de rede de proteção, podendo estar arriada ou içada no período noturno, a critério do Comandante. Aos navios fundeados é permitido arriar uma escada de portaló entre o nascer e o pôr do sol. No período noturno, a escada somente poderá ser arriada em caso de necessidade, devendo ser recolhida logo após o embarque/desembarque realizado.

É autorizado o tratamento e pintura nos conveses e costados, devendo o navio cercar-se das medidas necessárias para evitar a queda de pessoas e material no mar. Poderão ser arriadas pranchas e chalanas, sem licença prévia do Agente da Autoridade Marítima, as quais, entretanto, deverão ser recolhidas ao final da faina ou ao pôr do sol.

As embarcações de salvação poderão ser arriadas para treinamento da tripulação, independente de licença. Os exercícios deverão ser registrados no Diário de Navegação, nas datas em que foram realizados, constando os pormenores mais interessantes da faina realizada. O seu uso, para transporte de material e pessoal, só poderá ser feito mediante autorização específica da CPM/DelCFrio/AgSJBarra.

O costado do navio deverá ser iluminado no bordo do mar, para permitir melhor fiscalização das autoridades competentes. As chatas ou barças atracadas a contrabordo dos navios para fornecimento de combustíveis, limpeza de tanque ou qualquer outra finalidade, deverão estar devidamente iluminadas no período noturno.

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

Ao navio atracado é proibida a realização de reparos que o impossibilitem de manobrar, salvo em situação especial e desde que obtida a concordância da Administração do Porto ou Terminal e a Autoridade Marítima seja comunicada com antecedência. A movimentação de navios impossibilitados de manobrar com seus próprios recursos, de ou para a área de fundeio, deverá ser executada utilizando dispositivo especial de rebocadores, adequado à situação de rebocado sem propulsão.

É proibida a limpeza de casco nas áreas de jurisdição da CPM, DelCFrio e AgSJBarra. Qualquer serviço desse tipo somente poderá ser realizado em estaleiro devidamente licenciado para esse fim, conforme as normas do Órgão Ambiental e das demais autoridades competentes.

Os navios retidos por ordem judicial ou de outros órgãos competentes poderão movi-

mentar-se para a área de fundeio dentro da área portuária/terminal, mediante a autorização da autoridade que expediu a sentença/ordem, em entendimento com a Autoridade Portuária e mantendo a Autoridade Marítima informada.

#### **4.2. SERVIÇO DE TRÁFEGO DE EMBARCAÇÕES NO PORTO DO AÇU (VTS)**

O Serviço de Tráfego de Embarcações (VTS) é um auxílio eletrônico à navegação, com capacidade de prover monitorização ativa do tráfego aquaviário, cujo propósito é ampliar a segurança da vida humana no mar, a segurança da navegação e a proteção ao meio ambiente nas áreas em que haja intensa movimentação de embarcações ou risco de acidente de grandes proporções. O Centro VTS Açú, licenciado pela Portaria nº 208, de 3 de dezembro de 2015, da Diretoria de Hidrografia e Navegação, tem como missão prover o Porto do Açú de uma estrutura de monitoramento de tráfego marítimo para fornecer informações oportunas e relevantes sobre os fatores que possam influenciar a movimentação das embarcações; monitorar e gerenciar o tráfego de navios e embarcações; e responder ao desenvolvimento de situações inseguras para o tráfego marítimo, podendo incluir o fornecimento de auxílio para resposta a emergência ou apoio a serviços de emergência, além de auxílio para embarcações, conforme preconiza a nova resolução IMO A.1158(32), aprovada pela 32ª Assembleia, em 15 de dezembro de 2021.

O Serviço Informativo (INS) do Centro VTS Açú está disponível 24 horas, 7 dias por semana, nos idiomas português e inglês, mediante demanda, provendo informação para o navegante, quando solicitado ou quando julgado necessário pelo operador de VTS. Principais serviços disponibilizados na abrangência da área VTS:

- Informações de posição, identificação, intenções de movimento e restrições do tráfego nas proximidades;
- Contribuição na disseminação de Avisos aos Navegantes emitidos pela Autoridade Marítima;
- Divulgação da situação do balizamento, condições meteorológicas e qualquer alteração nas vias navegáveis que possa influenciar na segurança da navegação;
- Disponibilidades, dimensões e calados máximos dos berços; e
- Dados Meteoceanográficos: Vento, onda, maré, corrente e visibilidade.

#### **4.3. ÁREA DE MONITORAMENTO DO CENTRO VTS AÇU**

A área de monitoramento do Centro VTS do Porto do Açú está delimitada pelo polígono composto pelos pontos abaixo listados além dos canais internos e bacias de evolução e manobras.

Ponto	Latitude	Longitude
1	21° 41,847' S	041° 01,442' W
2	21° 45,437' S	040° 47,488' W
3	21° 55,623' S	040° 47,488' W
4	21° 55,623' S	040° 58,740' W

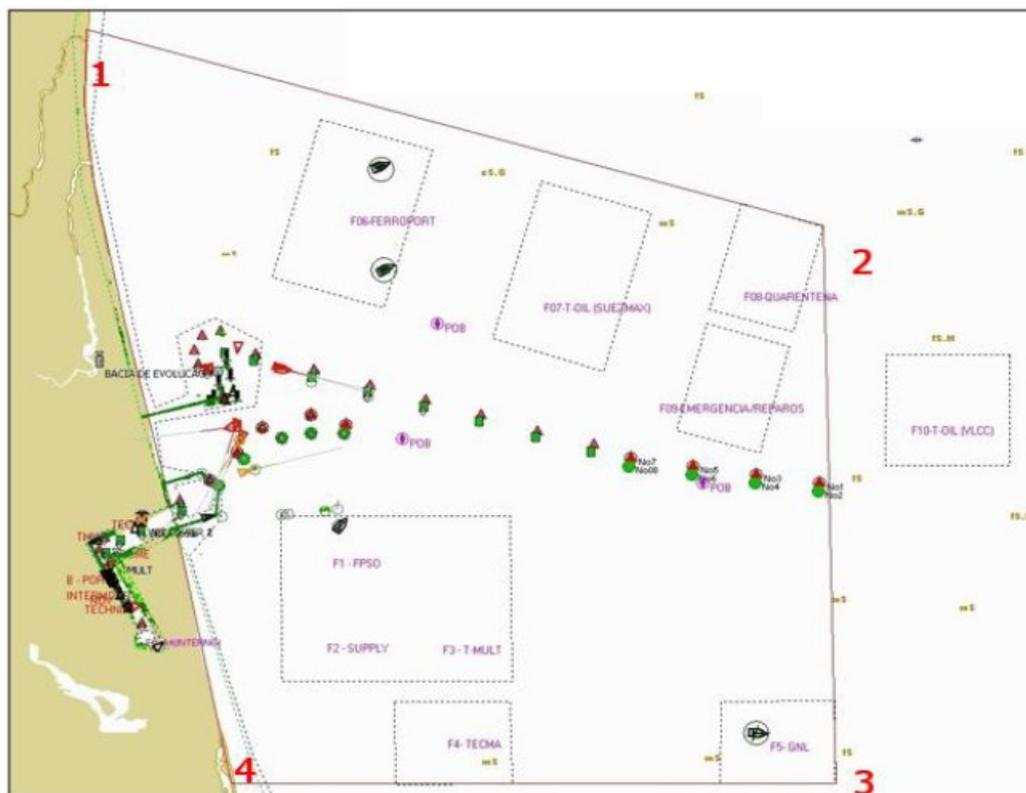


Figura 01: Polígono delimitador da área VTS

**Área VTS adjacente de adesão voluntária pelo navegante:**

A área adjacente de monitoramento VTS no Porto do Açu excede as 12 milhas náuticas da costa, acima do mar territorial, na qual o VTS mantém o monitoramento ativo do tráfego, aumentando a camada de segurança da navegação nessa região que é de interesse do Porto do Açu. Porém essa área é de participação voluntária pelo navegante sendo apenas recomendado que adote os procedimentos existentes nesse documento.

Ponto	Latitude	Longitude
1	21° 45,437' S	040° 47,488' W
2	21° 46,320' S	040° 44,220' W
3	21° 55,620' S	040° 44,220' W
4	21° 55,623' S	040° 47,488' W

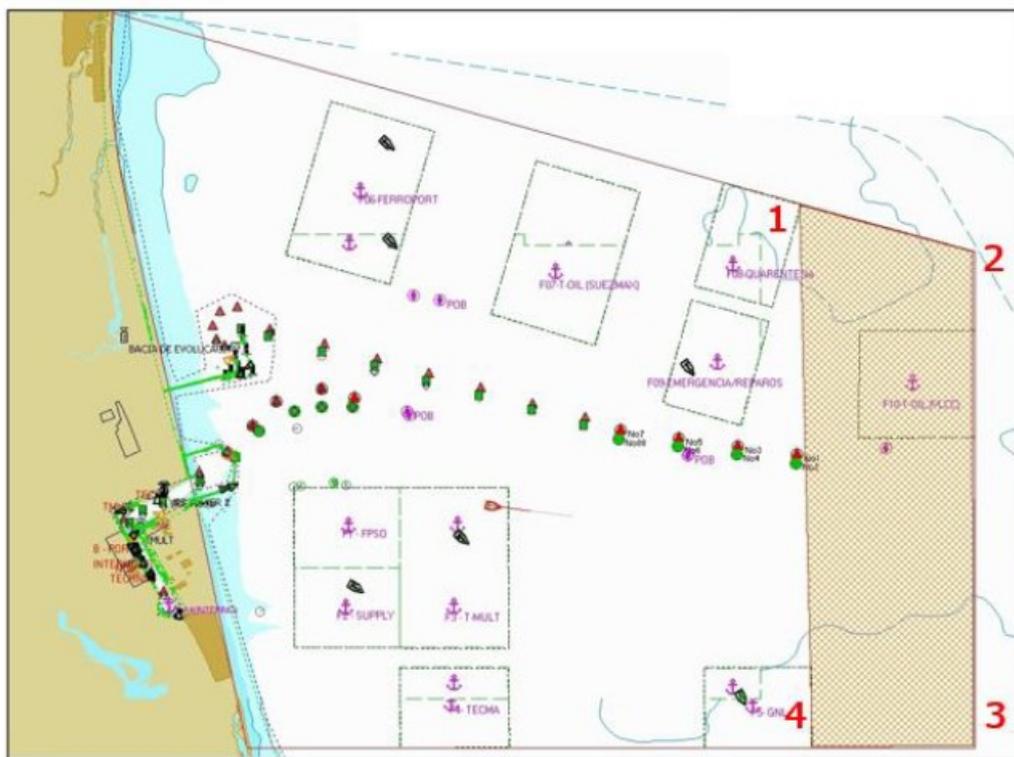


Figura 02: Polígono delimitador da área VTS adjacente

- Contatos

Rádio VHF: Canal 10 e 16;

Tel: +55 22 2133 1223 / +55 22 9-8118-3700;

e-mail: acu.vts@portodoacu.com.br

#### 4.4. EQUIPAMENTOS DE COMUNICAÇÃO DO PORTO DO AÇU

Todas as comunicações de rádio VHF, no interior da área VTS, devem ser objetivas, concisas e de acordo com os procedimentos de comunicação rádio padrão da IMO *Standard Marine Communication Phrases* (SMCP - Res. IMO A. 918(22)).

Ao adentrar ou deixar a Área VTS e ao fundear dentro e fora dos limites do porto, todos os navios devem guarnecer o canal VHF 16.

O indicativo de chamada fonía do Serviço do Tráfego de Embarcações do Porto do Açú é “CENTRO VTS PORTO DO AÇU” ou “AÇU VTS”. Esse indicativo deve ser utilizado por todos os participantes.

Na área VTS, o sistema AIS deve estar operativo, corretamente configurado e permanentemente enviando informações da embarcação. Recomenda-se atenção na configuração da posição do *transponder* AIS em relação às dimensões da embarcação (dimensões A, B, C e D), permitindo assim o correto acompanhamento das manobras pela estação AIS do Centro VTS.

O Centro VTS Açú deverá ser informado imediatamente da indisponibilidade dos equipamentos de comunicação por todos os meios alternativos disponíveis, inclusive por telefonia móvel.

#### 4.5. PRINCIPAIS ESTAÇÕES VHF DO PORTO DO AÇU

Estação	Canal VHF
Chamada e Emergência	16
Centro VTS Porto do Açú	10
Praticagem (Monitorado pela Atalaia ZP - 15)	12

#### 4.6. NAVEGAÇÃO NA ÁREA VTS DO PORTO DO AÇU

O navegante que demandar a área de monitoramento do VTS do Porto do Açú deverá entrar em contato com o Centro VTS Açú, informando suas intenções de manobra, respeitando uma antecedência mínima de 15 minutos, por meio do rádio VHF no canal 10, e sempre que cruzar as proximidades de qualquer dos pontos de notificação abaixo especificados:

Ponto	Ponto de Notificação	Lat	Long
A	Limite NORTE da área VTS	21° 43,87' S	040° 53,73' W
B	Limite LESTE da área VTS	21° 51,60' S	040° 47,48' W
C	Limite SUL da área VTS	21° 55,62' S	040° 51,55' W
D*	Ponto embarque/desembarque do Prático para o T1 (fora da área de VTS)	21° 50,34' S	040° 46,72' W
E	Ponto embarque/desembarque do Prático (alternativo) para T1	21° 47,17' S	040° 55,43' W
F	Ponto embarque/desembarque do Prático para o T2	21° 49,37' S	040° 55,52' W

\*Apesar do ponto D está fora da área de notificação compulsória, tendo em vista a relevância da informação para a segurança da navegação, recomenda-se que o embarque e o desembarque do prático sejam informados.

#### 4.7. ACESSO AO CANAL INTERNO DO T2 DO PORTO DO AÇU

A embarcação somente poderá acessar os terminais T2 com a autorização do Centro VTS Porto do Açú, em atendimento as situações abaixo:

- a) Prontidão do terminal (TUP) confirmada;
- b) Disponibilidade do cais confirmada; e
- c) Acesso seguro para a navegação.

Nas ocasiões em que o VTS avaliar que a quantidade de embarcações no canal pode degradar as condições de segurança da navegação e ordenamento do tráfego, não será autorizado o acesso aos terminais.

Não é permitido que a embarcação, dentro e fora do canal balizado:

- Realize qualquer tipo de teste na embarcação;
- Permaneça em DP ou reduza a velocidade com a finalidade de aguardar disponibilidade de cais; e
- Fundeie.

As emergências ou imprevistos, com potencial para desenvolvimento de situações inseguras para o tráfego marítimo, deverão ser comunicadas tempestivamente ao Centro VTS, para que o VTSO adote as providências necessárias em prol da segurança da navegação e proteção das instalações portuárias.

#### **4.8. VELOCIDADE DE SEGURANÇA NO CANAL T2 DO PORTO DO AÇU**

Conforme o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar (RIPEAM), define-se como velocidade de segurança: “velocidade segura, de forma a lhe possibilitar a ação apropriada e eficaz para evitar colisão, bem como para ser parada a uma distância apropriada às circunstâncias e condições predominantes.”

Toda embarcação em trânsito pelo Canal de Acesso e pelo Canal Interno do T2 deverá navegar permanentemente a uma velocidade segura, de forma a lhe possibilitar a ação apropriada para evitar colisão e permitir a sua manobrabilidade. A navegação deve ser realizada à velocidade de 6,0 (seis) nós, evitando-se velocidades acima de 8,0 (oito) nós, mesmo em condições de bom tempo e visibilidade.

Recomenda-se atenção à velocidade da embarcação quando em operação com rebocadores que naturalmente encontram restrições de manobrabilidade durante sua operação.

Fica claro que é responsabilidade do Comandante de uma embarcação o cuidado com a interação com as outras embarcações e infraestruturas portuárias sob o risco de acidentes.

Reforça-se a atenção à esteira formada após a passagem da lancha rápida, que pode fazer emborcarem embarcações miúdas ou mesmo danificar embarcações atracadas.

Caso a velocidade da embarcação esteja inadequada à via conforme as indicações acima, o Centro VTS Açu entrará em contato com o navegante para alertar sobre sua velocidade e a observância da segurança do tráfego e reportará o fato ao Agente Local da Autoridade Marítima para que sejam tomadas as medidas administrativas cabíveis.

Por motivos climatológicos e/ou de manobrabilidade do meio, o Comandante deverá informar ao Centro VTS do Porto do Açu a sua necessidade específica de não atender aos parâmetros de velocidade acima recomendados.

#### 4.9. ULTRAPASSAGEM E CRUZAMENTO NO CANAL DE ACESSO DO PORTO DO AÇU

As manobras de ultrapassagem e cruzamento deverão estar em conformidade com o RIPEAM.

As ultrapassagens e cruzamento nos canais do T2 são permitidas entre embarcações de apoio *offshore* e a coordenação será realizada entre os envolvidos, respeitando-se as recomendações de velocidade máxima informada no artigo anterior. Contudo, as embarcações de apoio portuário não possuem restrição para o cruzamento e ultrapassagem no canal interno do T2, desde que sejam observadas as regras previstas na RIPEAM e não haja obstrução/interferência nas manobras com embarcações de grande porte existentes no local.

O trecho de ultrapassagem e cruzamento estabelecido pelo Centro VTS do Porto do Açu está detalhado abaixo. Considerou-se o trecho compreendido entre o través dos espigões e o início do cais do TMULT, totalizando uma extensão de aproximadamente 1,3 MN.

PONTOS DE ULTRAPASSAGEM NO CANAL		
Descrição	Latitude	Longitude
Centro do canal no início do trecho (través dos espigões)	21° 50,672' S	040° 59,768' W
Centro do canal no través do TMULT	21° 51,295' S	041° 01,059' W

É proibido que uma Embarcação cruze ou ultrapasse outra ao longo do Canal de Navegação quando:

- Passando pelos quebra-mares;
- Passando pelo trecho compreendido entre o fim do cais do TMULT (curva do canal) até o fundeadouro interno (fim do canal);
- Sob condições de visibilidade restrita; e/ou
- Uma ou ambas são restritas devido ao seu Calado.

#### 4.10. PROCEDIMENTOS AOS USUÁRIOS PARA O SERVIÇO DE INFORMAÇÃO DO PORTO DO AÇU

Toda embarcação navegando dentro da área de cobertura do Centro VTS do Porto do Açú deve ter conhecimento dos procedimentos para os navegantes dessa área, disponível no site do Porto do Açú na internet, no endereço:

<https://portodoacu.com.br/administracao-portuaria/gerenciamento-de-trafego-maritimo-vts/>.

O Centro VTS do Porto do Açú mantém escuta permanente pelo VHF nos canais 16 e 10 para informações que auxiliam o Comandante da embarcação nas tomadas de decisões a bordo, a fim de contribuir para a segurança da navegação.

#### 4.11. INFORMAÇÃO PRÉ-CHEGADA NO PORTO DO AÇU

As embarcações com destino ao Terminal 2 do Porto do Açú deverão informar ao Centro VTS Açú, com pelo menos seis (6) horas de antecedência, por meio do sistema *PMIS*, os seguintes dados:

- Nome, prefixo e bandeira;
- Posição em coordenadas geográficas;
- Porto de origem;
- ETA de entrada na área externa do VTS;
- Terminal de destino;
- Calado Máximo;
- Carga: Petroleiros e navios com cargas perigosas devem usar o código IMDG;
- Atualização das eventuais avarias ou deficiências de material relevantes para a navegação;
- Tipo, dimensões e arqueação bruta; e
- Nível de segurança ISPS.

A embarcação deverá atualizar estas informações no sistema sempre que houver uma alteração de mais de 2 horas no ETA.

Sempre que houver alterações nas informações de pré-chegada, o Comandante deverá atualizar e repassar os itens do seu plano de viagem ao Centro VTS Açú.

#### 4.12. EMBARCAÇÃO ENTRANDO NA ÁREA VTS AÇU

O navegante que demandar na área de monitoramento do VTS do Porto do Açú deverá entrar em contato com o Centro VTS do Porto do Açú informando suas intenções de manobra, por meio do rádio VHF no canal 10.

As embarcações deverão entrar em contato com o Centro VTS Açú passando as seguintes informações e intenções de manobra:

- Nome da embarcação;
- Horário do evento;
- Posição;
- Rumo;
- Velocidade;
- Calado Máximo; e
- Qualquer outra informação considerada relevante pelo Comandante.

O Centro VTS Açú passará para o navegante a programação de atracação, caso o Terminal designado tenha passado essa informação. Caso não haja a informação do Terminal, será informada a área de fundeio adequada para a embarcação aguardar a disponibilidade do Terminal, respeitando-se o artigo 4.7 - Acesso ao Canal Interno do T2.

#### **4.13. EMBARCAÇÃO PASSANDO PELOS PONTOS DE NOTIFICAÇÃO**

Sempre que cruzarem as proximidades de qualquer do ponto de notificação, dentro da área de abrangência do VTS, as embarcações deverão também entrar em contato com o Centro VTS Açú passando as seguintes informações e intenções de manobra:

- Nome da embarcação;
- Posição;
- Prático: Apenas para os Pontos de embarque do T1 e T2; e
- Velocidade.

#### **4.14. EMBARCAÇÃO SAINDO DA ÁREA VTS AÇU**

Toda embarcação ao sair da área VTS, deverá entrar em contato com o Centro VTS Açú passando as seguintes informações:

- Nome da embarcação;
- Horário do evento; e
- Posição.

#### **4.15. EMBARCAÇÃO APROXIMANDO DAS ÁREAS DE FUNDEIO DO PORTO DO AÇU**

As embarcações que não possuem cais designado para atracação deverão proceder para as áreas de fundeio, conforme estabelecidas em carta náutica ou Aviso aos Navegantes. Ao fundear, a embarcação deverá informar os seguintes dados ao Centro VTS Açú:

- Nome da embarcação;
- Horário do término da manobra de fundeio; e
- Posição em coordenadas geográficas.

#### **4.16. EMBARCAÇÃO SUSPENDENDO DAS ÁREAS DE FUNDEIO DO PORTO DO AÇU**

Ao suspender o ferro, as embarcações deverão informar ao Centro VTS Açú, os seguintes dados:

- Nome da embarcação;
- Horário previsto para o início da manobra de suspender;
- Destino; e
- Calado máximo.

Na ocorrência de qualquer avaria que impeça o suspender, as embarcações deverão comunicar o fato ao Centro VTS Açú e informar a previsão de tempo para realização do reparo.

Caberá a Autoridade Portuária ou os Terminais de Uso Privado (TUP) por ele designado, estabelecer a nova data e hora para o início da manobra de atracação.

#### **4.17. ATRACAÇÃO NO PORTO DO AÇU**

Quando as embarcações, aguardando a programação no Porto do Açú, receberem a informação do Centro VTS Açú da prontidão do Terminal e cais disponível, o navegante terá a liberação da Administração Portuária para atracação, respeitando-se o artigo 4.7 – Acesso ao Canal Interno do T2. Devendo realizar a consulta junto ao Centro VTS Açú da situação atual do tráfego e fornecer os seguintes dados:

- Nome da embarcação;
- Calado da embarcação;
- Horário do término da atracação;
- Posição; e
- Informar se existe alguma restrição na embarcação que comprometa a manobra.

Durante o período atracado, a embarcação deverá manter o AIS ligado, bem como guarnecido os canais VHF 10 e 16 para comunicação com o Centro VTS Açú.

#### **4.18. MUDANÇA DE BERÇO DE ATRACAÇÃO NO PORTO DO AÇU**

Nas movimentações de embarcações dentro do mesmo Terminal ou Terminais distintos, com ou sem assessoria de Prático, desde que tenha a prontidão do Terminal e cais disponível, o Centro VTS Açú deverá ser contactado 15 minutos antes do início da manobra, sendo necessário informar os dados abaixo, para consulta da situação atual do tráfego:

- Nome da embarcação;
- Terminal/Cais pretendido;
- Horário previsto da desatracação e atracação no novo berço;

- Prático;
- Calado máximo; e
- Informar se existe alguma restrição na embarcação que comprometa a manobra.

#### **4.19. DESATRACAÇÃO DO PORTO DO AÇU**

O Comandante da embarcação deverá informar ao Centro VTS Açú 15 minutos antes do início da manobra de desatracação. Os seguintes dados devem ser informados:

- Nome da embarcação; e
- Horário do embarque do Prático e do início da manobra de desatracação;
- Destino e ETA;
- Calado Máximo;
- Carga: Petroleiros e navios com cargas perigosas devem usar o código IMDG;
- Atualização das eventuais avarias ou deficiências de material relevantes para a navegação; e
- Informar se existe alguma restrição na embarcação que comprometa a manobra.

#### **4.20. INFORMAÇÃO DE ACIDENTES E FATOS DA NAVEGAÇÃO NO PORTO DO AÇU**

Quaisquer tipos de acidentes e fatos da navegação - conforme definidos No artigo 1.6 da NORMAM-302/DPC - ou qualquer tipo de incidente que possa impactar na segurança da navegação e do meio ambiente, devem ser imediatamente informados via VHF canal 10 ao Centro VTS Açú. Detalhes completos da ocorrência devem ser fornecidos.

Caso apropriado, deve-se enviar os relatórios de Cargas Perigosas, Substâncias Nocivas ou Poluição Hídrica para o endereço eletrônico: [acu.vts@portodoacu.com.br](mailto:acu.vts@portodoacu.com.br).

A comunicação à Administração do Porto não exime o Armador, Proprietário ou Representante Legal da embarcação de realizar as comunicações à Autoridade Marítima.

#### **4.21. EMBARCAÇÃO TRANSPORTANDO CARGA PERIGOSA NO PORTO DO AÇU**

Os navios que estejam com cargas explosivas e/ou radioativas deverão cumprir os seguintes procedimentos para manobras no Porto do Açú:

- Informar a Autoridade Marítima, Autoridade Portuária e Praticagem, 48 horas antes da entrada/saída no porto acerca da carga perigosa;
- Não poderão cruzar com outros navios ao longo de todo o seu trânsito no canal de acesso ao porto;
- Navegarão no canal com, pelo menos, um rebocador azimutal com cabo passado na popa; e
- Somente manobrarão no período diurno.

Estão isentos dos procedimentos, citados neste artigo, os navios transportando a seguinte carga:

- Minérios radioativos que não requeiram embalagens especiais.

#### **4.22. DEVERES E SANÇÕES**

Além do previsto no artigo 4.1 das Normas da Autoridade Marítima para Aquaviários - NORMAM-101/DPC é dever de todos os comandantes das embarcações cumprir e fazer cumprir a Legislação nacional e internacional ratificadas pelo Brasil, principalmente no tocante à segurança da navegação, salvaguarda da vida humana no mar e prevenção da poluição hídrica. O disposto nestas normas não exime o proprietário, condutor, comandante ou mestre das embarcações da responsabilidade pela verificação dos avisos aos navegantes, do roteiro (*Sailing Directions*), dos boletins meteorológicos, dos avisos de mau tempo, publicados e emitidos pela Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha do Brasil (disponível em [www.mar.mil.br/dhn/chm](http://www.mar.mil.br/dhn/chm)), e da avaliação do estado do mar nas áreas em que empreenderá a navegação, de modo a auxiliá-lo na decisão de permanecer no porto ou retornar as águas abrigadas.

#### **4.23. CANAL DE ACESSO E SISTEMA DE BALIZAMENTO**

A navegação nos canais de acesso das áreas de jurisdição da CPM, DelCFrio e AgSJBarra, em seus portos e terminais, é balizada com sinais luminosos permitindo a navegação diuturna conforme estabelecido pela Associação Internacional de Autoridades em Auxílios à Navegação e Faróis (AISM/IALA). O Brasil, como país-membro da AISM/IALA adotou, para as Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), por meio do Decreto 92.267/86, o Sistema de Balizamento Marítimo - Região "B" recomendado por aquele organismo. O navegante deverá observar o Roteiro Costa Leste, Lista de Faróis, Avisos aos Navegantes e demais documentos náuticos emitidos pela Diretoria de Hidrografia e Navegação e Centro de Hidrografia da Marinha.

#### **4.24. ENTRADA, DESPACHO E SAÍDA DE EMBARCAÇÕES**

##### **a) Obrigatoriedade**

As seguintes embarcações são obrigadas a efetuar despacho:

- de bandeira estrangeira;
- de bandeira brasileira com Arqueação Bruta (AB) igual ou superior a vinte; e
- PREPS.

##### **b) Tramitação de Documentos do Despacho**

A tramitação de informações sobre despacho de embarcações, entre o representante da embarcação e o Órgão Despachante deverá ocorrer:

- via Porto Sem Papel (PSP);

- diretamente nas CP/DL/AG; ou
- e-mail, quando não houver disponibilidade do PSP ou quando ele não for aplicável.

c) Entrada e Saída

Na chegada de uma embarcação em fundeadouro, área portuária ou terminal, deverá ser comunicada ou remetida a Declaração Geral de Entrada ou Aviso de Entrada, de acordo com modelo constante da NORMAM-204/DPC ao Órgão de Despacho (OD) em até no máximo 4 (quatro) horas após a atracação ou fundeio da embarcação.

O Despacho deverá ser realizado, preferencialmente, na rotina de expediente estabelecida no Capítulo 01 destas Normas, pela Capitania, Delegacia ou Agência de sua respectiva área de jurisdição, devendo ser solicitada a permissão para saída da embarcação, através do Pedido de Despacho. Para obter tal autorização, deverá ser cumprido o estabelecido na NORMAM-204/DPC e outras solicitações que o Órgão do Despacho (OD) da jurisdição entenda que seja relevante para segurança da navegação, salvaguarda da vida humana no mar e prevenção da poluição hídrica.

Quando uma embarcação for despachada num OD e, no decurso da viagem, ocorrer alteração no destino, tal fato deverá ser comunicado pelo representante legal da embarcação, da seguinte forma:

- alteração para outro porto nacional: comunicar ao OD da jurisdição do novo porto de destino; e

- alteração para porto estrangeiro: comunicar ao OD da jurisdição do porto de saída.

Essa comunicação do interessado ao OD é realizada por meio do Registro de Alteração de Destino, de acordo com o anexo previsto na NORMAM-204/DPC.

Cumpridas as exigências do despacho, a embarcação será liberada, recebendo o "PASSE DE SAÍDA".

O embarque e desembarque de familiares de tripulantes, de pessoal envolvido em reparos e manutenção, bem como de passageiros (em navio não destinado ao transporte de passageiros), serão feitos mediante inclusão dos respectivos nomes, na Lista de passageiros, apresentada por ocasião do despacho, observados sempre os números máximos de pessoas que compõe a lotação, as acomodações e o material de salvatagem disponível.

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

#### **4.25. FERROS E AMARRAÇÃO**

As embarcações, quando em movimento nos canais de acesso aos portos, deverão manter, ao menos um dos ferros pronto para ser largado em caso de emergência.

#### **4.26. CONDIÇÕES DE USO E EMPREGO DE REBOCADORES**

O emprego de rebocadores pode ser obrigatório ou facultativo, de acordo com o estabelecido para cada Porto/Terminal da jurisdição.

A CPM orienta a consulta à publicação “*TUG USE IN PORT*”, do *Captain Henk Hensen - The Nautical Institute*, que poderá servir como subsídio aos cálculos que determinam a potência necessária e a quantidade de rebocadores. No entanto, é importante ressaltar que a decisão final quanto ao método de utilização dos rebocadores caberá ao Comandante da embarcação assistida, ouvido o Prático, assim como o número de rebocadores empregados.

#### **4.27. SITUAÇÕES DE MAIOR RISCO**

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

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

Caso haja situações que envolvam maior risco à segurança, deverão ser apresentadas recomendações sobre o uso e emprego de rebocadores, pelos representantes das instalações portuárias/Terminalis que serão devidamente avaliadas pela CPM, DelCFrio ou AgSJBarra. Caso haja a necessidade, serão estabelecidos e divulgados no site da Autoridade Portuária/Terminal tais situações, bem como o tipo, o método de utilização dos rebocadores e o número mínimo de rebocadores para atendimento da situação considerada de maior risco por manobra.

Nas manobras de rebocadores, junto à proa dos navios, é proibida a passagem do cabo de reboque arriando-o pela proa para ser apanhado com croque pela guarnição do rebocador. A passagem do cabo deverá ser feita através de retinida, lançada a partir do castelo de proa em direção ao convés do rebocador, de modo a evitar a excessiva aproximação rebocador/navio, reduzindo os efeitos da interação hidrodinâmica entre as embarcações.

#### **4.28. RECOMENDAÇÕES SOBRE TIPO E MÉTODO DE EMPREGO DE REBOCADORES**

A Administração do Porto ou Terminal deverá estabelecer, subsidiada pela praticagem, Comandante da Embarcação e Mestres dos rebocadores, os tipos, potências e quantidade míni-

ma de rebocadores a serem utilizadas nas manobras portuárias e terminais. Após obtido o consenso da Autoridade Marítima, a Administração do Porto ou Terminal divulgará tais informações através de Instrução Normativa, no contexto dos parâmetros operacionais definidos para as manobras de navios no porto.

Por ocasião da manobra, o Comandante da embarcação poderá solicitar o acréscimo de rebocadores acima do número previsto nas normas portuárias, se assim entender, sendo recomendável ouvir a sugestão do práctico. É recomendável que o dispositivo para reboque também seja definido pelo Prático, considerando sua familiarização com a frota de rebocadores e suas características.

Os cabos de reboque e outros materiais a serem utilizados nas manobras com os rebocadores deverão ser adequados aos requisitos de segurança para a manobra.

Ao Comandante do navio caberá a decisão final quanto à utilização dos materiais adequados à manobra e dispositivos, desde que não estejam em conflito com as normas portuárias.

#### **4.29. SITUAÇÕES DE FORÇA MAIOR**

Em casos de força maior, o Capitão dos Portos, ouvido o representante da Praticagem se necessário, poderá autorizar manobras fora das regras estabelecidas por esta NPCP, por meio de requerimento do Armador ou responsável pela embarcação, com a concordância do Comandante. A autorização a ser concedida terá sempre em vista os requisitos de segurança da navegação, e não eximirá seu requerente, Armador e/ou Agência Marítima, e seu executante, o Comandante, das suas devidas responsabilidades legais.

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

#### **4.30. AUTORIZAÇÃO DE FAINAS DE REBOQUE**

Para Autorização de fainas de reboque, com o devido lançamento em “Aviso aos Navegantes”, os Representantes das Agências Marítimas e das embarcações deverão solicitar o despacho do comboio com antecedência mínima de 3 dias, nos casos de reboques em AJB, e 10 dias para os reboques para o exterior. Os seguintes documentos deverão ser apresentados ao Agente da autoridade Marítima para a aprovação do Reboque:

- a) Plano de reboque, contendo:

I) Descrição dos rebocadores e da embarcação rebocada, mencionando o comprimento, a boca, a arqueação bruta (AB) e a arqueação líquida (AL) de todas as embarcações envolvidas no plano;

II) Descrição das características do conjunto, mencionando o comprimento do cabo de reboque, a velocidade média, a distância a ser navegada e o tempo estimado de faina;

III) Descrição do período da operação, das datas previstas de partida e local e datas previstas de chegada no destino e local;

IV) Descrição do Peso e dimensões do material a ser rebocado; e

V) Seguintes documentos do Engenheiro Naval responsável pelo Plano de Reboque: cópia de cédula de identidade; original da ART preenchida e assinada pelo engenheiro; e original do comprovante de pagamento da taxa ao Conselho Regional de Engenharia e Arquitetura - CREA, com as assinaturas do engenheiro e do contratante.

b) Memorial descritivo do sistema de reboque, o mais detalhado possível, contendo o sistema de reboque utilizado, descrição dos cabos e amarras utilizados e devidamente assinado pelo responsável técnico;

c) Plano de Contingência, abrangendo as situações de risco para o reboque;

d) Croqui do dispositivo de reboque, em folha de impressão A1 ou A2;

e) Cópia dos certificados de tração estática dos rebocadores;

f) Cópia do Seguro P&I das embarcações envolvidas no reboque e dos rebocadores, caso aplicável;

g) Cópias dos documentos de propriedade das embarcações e rebocadores, dos certificados de classe, borda livre, Arqueação, CTS, CSN e demais documentos estatutários;

h) Cópia da Autorização da Autoridade Portuária/Terminal; e

i) Demais documentos necessários à realização do Despacho, constantes da NORMAM-204/DPC.

**OBS:** Em caso de reboque de casco ou embarcações avariadas, deverá ser cumprido o previsto no artigo 1.13 da NORMAM-204/DPC.

Em caso de exportação de casco/sucata para o exterior, deverá ser observado pelo exportador, o cumprimento do previsto na **Convenção sobre o controle de movimentos transfronteiriços de resíduos perigosos e seu depósito** (Convenção de Basiléia).

#### 4.31. DISPOSIÇÕES COMPLEMENTARES

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

Todas as embarcações classificadas quanto ao serviço e/ou atividades como rebocadores, com potência instalada superior a 300HP, deverão possuir o Certificado de Tração Estática Longitudinal, homologado pela DPC, de acordo com instruções específicas. Os rebocadores serão reconhecidos pelos valores nominais constantes desse Certificado.

Os rebocadores com potência instalada igual ou inferior a 300HP não terão necessidade de possuir o Certificado de Tração Estática Longitudinal. Eles serão reconhecidos pelo “*BOLLARD PULL*” estimado, isto é, utilizando a regra prática de correspondência de uma tonelada métrica de força de tração para cada 100HP de potência do motor.

Para efeito de segurança da navegação, os rebocadores citados no artigo anterior somente poderão ser empregados em operação de reboque caso possuam o referido Certificado de Tração Estática, homologado pela DPC.

#### **4.32. PROPÓSITO DO SERVIÇO DE PRATICAGEM**

Estabelecer os procedimentos complementares às Normas da Autoridade Marítima para o Serviço de Praticagem (NORMAM-311/DPC), bem como dar conhecimento das características da Zona de Praticagem pertencente às áreas de jurisdição da CPM, DelCFrio e AgSJBarra.

#### **4.33. SERVIÇO DE PRATICAGEM**

É o conjunto de atividades profissionais de assessoria ao Comandante, requeridas por força de peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação. É constituído de Prático, de Lancha de Prático e de Atalaia. A Lancha de Prático poderá ser substituída pelo uso de helicóptero, devendo ser observadas as instruções contidas nas NORMAM-223/DPC, em especial no tocante a operações em “helideque adaptado à meia-nau e na lateral de navios” e “área de *pick-up* de helicópteros em embarcações”.

#### **4.34. CARACTERÍSTICAS, ORGANIZAÇÃO DO SERVIÇO DA ZP DA ÁREA DE JURISDIÇÃO E NÚMERO DE PRÁTICOS NECESSÁRIOS PARA EXECUÇÃO DAS FAINAS DE PRATICAGEM**

Zona de Praticagem (ZP) é a área geográfica delimitada por força de peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação de embarcações, exigindo a constituição e funcionamento ininterrupto de Serviço de Praticagem para essa área. Na área de jurisdição da CPM e OM subordinadas, o Porto do Açú e o Porto do Forno compõem a ZP-15. Os demais portos da ZP-15 estão sob a área de jurisdição da Capitania dos Portos do Rio de Janeiro.

O trânsito de navio mercante em ZP, sem a presença de Prático a bordo, constitui Fato da Navegação caracterizado pela exposição a riscos. Recomenda-se aos Agentes Marítimos fornecerem informações necessárias aos navios estrangeiros em operações nas Áreas de Jurisdição desta Capitania.

**4.35. SERVIÇO DE PRATICAGEM NO PORTO DO FORNO**

O serviço de Praticagem é obrigatório para as embarcações que acessam o Porto do Forno. Essa obrigatoriedade ocorre a partir da entrada da embarcação no primeiro par de boias, entrada do canal de acesso, exceto para aquelas embarcações previstas no artigo 4.4 da NORMAM-311/DPC, que versa sobre “Praticagem de Caráter Obrigatório ou Facultativo”.

**4.36. PONTO DE ESPERA PARA PRÁTICO NO PORTO DO FORNO**

Os pontos de espera de embarque e desembarque de Prático para as embarcações que acessam o Porto do Forno localiza-se na seguinte posição:

Quadro das Coordenadas do Ponto de Espera de Prático - DATUM WGS 84		
Descrição	Latitude (S)	Longitude (W)
Ponto embarque/desembarque do Prático	22° 58' 24" S	041°59' 06" W

**4.37. SERVIÇO DE PRATICAGEM NO PORTO DO AÇU**

O serviço de Praticagem é obrigatório para as embarcações que acessam o Porto do Açú. Essa obrigatoriedade ocorre a partir da entrada da embarcação no primeiro par de boias de entrada do canal de acesso, tanto ao T1 quanto ao T2, exceto para aquelas embarcações previstas no artigo 4.4, “Praticagem de Caráter Obrigatório ou Facultativo”, da NORMAM-311/DPC.

O quadro abaixo apresenta a delimitação da Zona de Praticagem Obrigatória no Porto do Açú:

Quadro das Coordenadas da Zona de Praticagem Obrigatória “Z” - DATUM WGS 84			
Ponto	Descrição	Latitude (S)	Longitude (W)
Z1	Zona de Praticagem Obrigatória	21° 46,627'	041° 00,752'
Z2		21° 49,616'	040° 49,945'
Z3		21° 50,591'	040° 50,242'
Z4		21° 49,201'	040° 55,519'
Z5		21° 51,470'	040° 59,625'

O serviço de Praticagem encontra-se disponível 24 (vinte e quatro) horas por dia, 7 (sete) dias por semana, e pode ser agendado pelo agente marítimo ou armador diretamente com a atalaia da ZP-15.

**4.38. PONTO DE ESPERA PARA PRÁTICO NO PORTO DO AÇU**

Os pontos de espera de embarque e desembarque de Prático para as embarcações que acessam o Porto do Açú localizam-se nas seguintes posições, devendo observar as restrições e

profundidades descritas nas Cartas Náuticas 1405, 1406 e 1550/DHN:

Quadro das Coordenadas do Ponto de Espera de Prático - DATUM WGS 84			
Ponto	Descrição	Latitude (S)	Longitude (W)
P1	Ponto embarque/desembarque do Prático para o T1	21° 50,34' S	040° 46,72' W
P2	Ponto embarque/desembarque do Prático (secundário) para o T1	21° 47,17' S	040° 55,43' W
P3	Ponto embarque/desembarque do Prático para o T2	21° 49,37' S	040° 55,52' W

#### 4.39. ESCALA DE RODÍZIO ÚNICA DE PRÁTICOS (ERU)

A escala de rodízio única de Serviço Prático da ZP-15 segue as determinações constantes da NORMAM-311/DPC.

#### 4.40. OBRIGAÇÕES DO COMANDANTE

Os deveres do Comandante da embarcação com relação ao Prático estão previstos no artigo 2.30 da NORMAM-311/DPC.

#### 4.41. OBRIGAÇÕES DO PRÁTICO E DO PRATICANTE DE PRÁTICO

Os deveres do Prático estão previstos nos artigos 2.28 e 2.29 da NORMAM-311/DPC.

#### 4.42. IMPRATICABILIDADE

É competência da CPM, DelCFrio ou AgSJBarra declarar a impraticabilidade da barra.

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

a) Quando o prático, ao constatar condições desfavoráveis (de acordo com parâmetros abaixo relacionados) de mar, vento e visibilidade, deverá entrar em contato com a CPM, DelCFrio ou AGSJBarra, a fim de que possa ser analisada a necessidade de ser declarada a impraticabilidade da barra, suspendendo total ou parcialmente a realização de manobras.

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

Mar e vento no ponto de espera de prático - superior 6;

Mar e vento na bacia de evolução - superior a 6;

Visibilidade - inferior a 0,5 milhas náuticas (NM).

b) Quando a Atalaia receber da CPM, DelCFrio ou AGsJBarra a declaração da impraticabilidade da barra, deverá informar imediatamente à Administração dos Portos e Terminal, Operadores/Agentes de Navegação e demais órgãos envolvidos, para que seja disseminada tal decisão aos navios que estejam fundeados ao largo, aguardando entrada no porto, e aqueles que estejam aguardando saída do porto, suspendendo todas as manobras.

c) Quando as condições meteorológicas e/ou estado do mar impedirem o embarque do Prático com segurança, o Comandante da embarcação, sob sua exclusiva responsabilidade e mediante prévia autorização da CPM, DelCFrio ou AGsJBarra, poderá demandar a ZP até um local abrigado que permita o embarque do Prático, observando orientações transmitidas pelo Prático de bordo da Lancha de Prático. A autorização da CPM, DelCFrio ou AGsJBarra deverá ser solicitada, preferencialmente, por intermédio da Atalaia.

d) Quando as condições meteorológicas e/ou estado do mar impedirem o desembarque do Prático com segurança, o Comandante da embarcação, sob sua exclusiva responsabilidade e mediante prévia autorização do CPM, DelCFrio ou AGsJBarra, poderá desembarcar o Prático em local abrigado e prosseguir a singradura, observando os sinais e orientações transmitidas pelo Prático, que ficará a bordo da Lancha de Prático.

Caso, antecipadamente, fique configurada a possibilidade de falta de segurança no desembarque do Prático e que a segurança da navegação desaconselhe o seu desembarque antes do Ponto de Espera de Prático, tal situação deverá ser apresentada ao Comandante da embarcação, devendo o Prático estar pronto para seguir viagem até o próximo porto, com documentos, passaporte, roupas, caso seja a decisão do Comandante e mediante prévia autorização da CPM, DelCFrio ou AGsJBarra. Caso o Prático e o Comandante da embarcação sejam surpreendidos pela necessidade de seguir viagem, pela impossibilidade do desembarque do Prático com segurança, caberá ao Comandante da embarcação prover os meios necessários para a permanência a bordo do Prático e o seu retorno ao porto de sua ZP. Tal fato deverá ser comunicado, imediatamente, à CPM, DelCFrio ou AGsJBarra.

O meio de comunicação com o Agente da Autoridade Marítima, nos casos previstos nas alíneas anteriores, será preferencialmente o correio eletrônico (e-mail), seguido do telefone ou canal 16 (VHF).

#### **4.43. QUALIFICAÇÃO DO PRATICANTE DE PRÁTICO**

Os procedimentos para a qualificação do praticante de prático estão descritos nas NORMAM-311/DPC.

**4.44. EXAME DE HABILITAÇÃO PARA PRÁTICO**

Os procedimentos para o exame de habilitação para prático estão descritos nas NORMAM-311/DPC.

**4.45. MANUTENÇÃO DA HABILITAÇÃO DO PRÁTICO**

Os procedimentos a manutenção da habilitação do prático estão descritos nas NORMAM-311/DPC.

**4.46. DISPENSA DO SERVIÇO DE PRATICAGEM**

De acordo com o contido nas NORMAM-311/DPC, as seguintes embarcações estão dispensadas do Serviço de Praticagem (praticagem facultativa):

a) As classificadas, exclusivamente, para operar na navegação interior e que arvoem bandeira brasileira;

b) As de bandeira brasileira com AB até 2000, de qualquer tipo;

c) As de bandeira estrangeira com AB até 2000, desde que atendam aos seguintes requisitos:

I) Sejam contratadas por empresa brasileira que tenha sua sede e administração no país; e

II) Sejam comandadas por marítimo brasileiro.

d) As empregadas em navegação de apoio marítimo, conforme definido no art. 3º Inciso I, alínea c) da RLESTA, com AB até 3000, desde que atendam aos seguintes requisitos:

I) Sejam de bandeira brasileira. Se de bandeira estrangeira, desde que contratadas por empresa brasileira que tenha a sua sede e administração no País e comandadas por marítimos brasileiros;

II) Possuam equipamento auxiliar de manobra, tais como: “*bow thruster*”, “*stern thruster*”, propulsão azimutal ou similares;

III) Possuam DGPS; e

IV) Estejam com o AIS ativo.

e) As empregadas em navegação de apoio marítimo, conforme definido no art. 3º Inciso I, alínea C da RLESTA, com AB maior que 3000 e menor ou igual a 5000, desde que atendam aos requisitos listados na alínea d) e que constem nominalmente em Portaria do Diretor de Portos e Costas, especificando o Porto ou Terminal de Uso Privativo (TUP) válido para essa concessão. Em complemento, deverão ser fornecidos para verificação da DPC:

I) Certificado(s) de Competência(s) do(s) comandante(s) da embarcação;

II) características técnicas da embarcação, conforme previstas nas subalíneas II) e III)

da alínea d), da alínea c) deste artigo; e

III) cópia de, no mínimo, quatro (4) Comprovantes de Faina de Praticagem (Anexo 2-G da NORMAM-311/DPC), para confirmação de que o(s) comandante(s) da embarcação indicado(s) foi(ram) assessorado(s) pela praticagem e está(ão) familiarizado(s) com a navegação e atracação/desatracação no local solicitado.

f) As embarcações com AB maior que 2000 engajadas em operação de dragagem, desde que atendam aos seguintes requisitos:

I) Sejam de bandeira brasileira. Se de bandeira estrangeira, desde que contratadas por empresa brasileira que tenha a sua sede e administração no País e comandadas por marítimos brasileiros;

II) O trajeto esteja compreendido entre a área de dragagem e a área de despejo, tendo sido realizado adestramento com Prático a bordo de, no mínimo, cinco navegações de praticagem entre a área de dragagem e área de despejo e cinco navegações de praticagem entre a área de despejo e área de dragagem no supracitado trajeto (nesta situação a autorização para dispensa do Serviço de Praticagem será concedida pela CP);

III) Para o fundeio, atracação ou desatracação no Porto ou TUP de operação, as embarcações com AB até 5000 deverão cumprir as mesmas instruções preconizadas nas alíneas d e e, do inciso 4.4.3, do artigo 4.4, da NORMAM-311/DPC; e

IV) Que seja efetuada consulta obrigatória à Estação de Praticagem e/ou Serviço de Tráfego de Embarcações (VTS), quanto à sequência a ser observada nas manobras de entrada e saída do porto e dentro da ZP.

g) As embarcações classificadas como Petroleiro, com AB até 3000, desde que atendam aos seguintes requisitos:

I) Sejam de bandeira brasileira. Se de bandeira estrangeira, desde que contratadas por empresa brasileira que tenha a sua sede e administração no país e comandadas por marítimos brasileiros;

II) Possuam equipamento auxiliar de manobra, tais como: “*bow thruster*”, “*stern thruster*”, propulsão azimutal ou similares;

III) Possuam DGPS; e

IV) Estejam com o AIS ativo.

h) As embarcações com arqueação bruta (AB) maior que 5000, com praticagem facultativa, devem, obrigatoriamente, comunicar suas movimentações dentro da ZP à Estação de Praticagem, visando o controle e a segurança do tráfego aquaviário.

Para o Terminal 2 do Porto do Açu (subzona 4 da ZP-15), para confirmação de que os comandantes das embarcações com AB maior que 3000 e menor ou igual a 5000 foram assessorados pela Praticagem e estão familiarizados com a navegação e com a entrada/saída do referido Terminal, deverão ser fornecidas cópias de 4 (quatro) comprovantes de Fainas de Praticagem, sendo dois de manobras diurnas e dois de manobras noturnas no referido Terminal, para poderem ser dispensadas do Serviço de Praticagem (Anexo 2-G das NORMAM-311/DPC).

#### **4.47. SEGURANÇA DAS EMBARCAÇÕES CONTRA ASSALTOS, ROUBOS E SIMILARES**

Os navegantes devem estar atentos à possibilidade de ocorrência de atos de assalto e roubo a mão armada a bordo das embarcações, quando fundeadas ou atracadas. Além dos Planos de Segurança instituídos pelo Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias (ISPS CODE), de uso obrigatório para os navios definidos nas NORMAM-201/DPC, o “Decálogo de Segurança”, constante do Anexo D, sugere precauções a fim de evitar prejuízos aos navios.

a) **Providências do Responsável**

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

b) **Obrigatoriedade de Vigilância por Tripulante**

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

c) **Competência**

A Polícia Federal é a autoridade competente para investigar e coibir ilícitos penais a bordo.

d) **Obrigatoriedade de Comunicação**

Na ocorrência de um assalto ou roubo a mão armada, o Comandante deverá informar as autoridades da Polícia Federal e fazer um relatório circunstanciado dos acontecimentos e dos procedimentos preventivos adotados, o mais detalhado possível, no prazo máximo de doze (12) horas após a ocorrência, contendo a descrição dos ladrões, número e tipo de embarcações usadas e meios utilizados para atingirem o convés. O relatório deverá ser

encaminhado à Capitania dos Portos, Delegacia ou Agência com jurisdição sobre o porto, para instauração de Inquérito Administrativo.

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

#### **4.48. PRESERVAÇÃO AMBIENTAL**

A Lei 9.966/2000, cuja regulamentação é o Decreto 4.136/2002, ampliou a proteção ao meio ambiente marinho no que diz respeito à prevenção, controle e fiscalização nas Águas Jurisdicionais Brasileiras.

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

De acordo com o parágrafo único do artigo 32 do Decreto 4.136/2002, cabe à Autoridade Marítima autuar e multar como infratores os navios e plataformas com suas instalações de apoio que efetuem descarga de substâncias classificadas nas categorias B, C e D da Lei 9.966/2000, bem como outras misturas que as contenham, salvo se atendidas as seguintes condições:

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

##### **a) Meio Ambiente Marinho**

Os navios deverão observar as regras de convivência harmônica e preservação do meio ambiente marinho descritas na legislação pertinente, durante sua estadia no Porto. Serviços de mergulho que tratam de limpeza no casco, caixas de mar ou hélices não são permitidos.

##### **b) Esgoto Sanitário**

A descarga de esgoto sanitário diretamente para o mar é proibida pela Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA). O sistema de tratamento de efluentes deverá ser mantido operante durante a estadia do navio no Porto e suas áreas de fundeio.

## c) Comunicação Ambiental

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

## d) Plano De Emergência

Os navios, na ocorrência de derramamento de óleo, darão início à execução de seu “Plano de resposta para emergência marinha”, conforme previsto na convenção MARPOL 73/78.

## e) Cuidados para Evitar Poluição

As embarcações deverão recolher o lixo em recipientes adequados, mantendo-os tampados até a retirada de bordo.

Não é permitido que recipientes de lixo fiquem dependurados pela borda da embarcação ou acumulados no convés principal, onde possam vir a cair para o mar.

É proibido efetuar qualquer tipo de esgoto, com descarga direta para o mar, durante a permanência no porto.

A retirada de objetos contendo produtos químicos poderá ser feita empregando-se chata, caminhão ou outro meio, desde que executada por firma legalmente habilitada e com consentimento da Administração do Porto e da Capitania dos Portos/Delegacia ou Agência.

Não estão autorizados a realização de serviços de pintura no costado, nem atirar ao mar lixo, entulho, cinzas e objeto ou substância, que possam prejudicar a biota marinha local ou causar poluição ambiental.

## f) Recebimento e Transferência de Combustível

Os procedimentos para as operações de transferência de óleo e seus derivados entre embarcações, sejam de abastecimento (*bunkering*) ou de carga (*Ship to Ship e Ship to Barge*), em áreas portuárias ou em mar aberto, deverão atender o preconizado no Capítulo 6 da NORMAM-204/DPC.

## g) Limpeza de Tanques, Porões e Recolhimento de Lixo

Os serviços disponíveis são os especificados para cada Porto ou Terminal.

## h) Base de Prontidão para Atendimento às Emergências do Porto do Açu (BPAE)

Em conformidade com a legislação ambiental em vigor, o Porto do Açu possui uma Base de Emergência para contenção de possível vazamento de hidrocarbonetos provocados pelas embarcações ou pelos terminais.

#### 4.49. CARGA OU DESCARGA DE PETRÓLEO E SEUS DERIVADOS, PRODUTOS QUÍMICOS A GRANEL E GÁS LIQUEFEITO

##### a) Prontidão

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

Para tanto, durante todo o período de carga ou descarga, deverão ser mantidos a postos, no convés, tripulantes qualificados e conhecedores das manobras de modo a poderem, rapidamente, interromper a operação em caso de acidente ou avaria nos equipamentos.

Da mesma forma, os terminais deverão manter operadores qualificados e atentos à faina, em tal posição que possam paralisar a operação imediatamente em caso de vazamento ou derramamento do produto.

##### b) Habilitação

Serão considerados qualificados os Oficiais e tripulantes que, além de seus cursos de formação e decorrentes, possuam habilitações específicas para exercerem atividades em navios-tanque petroleiros, navios-tanque para produtos químicos e navios transportadores de gás liquefeito, previstas em Resoluções da Conferência Internacional sobre a Formação de Marítimos e Expedição de Certificados (STCW-78).

##### c) Abastecimento (*Bunkering*)

Em áreas portuárias, cumprir o previsto no Capítulo 6 das NORMAM-204/DPC.

#### 4.50. MERCADORIAS PERIGOSAS

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

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

##### a) Requisitos para o Transporte

O transporte de mercadorias perigosas obedecerá às normas contidas na Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS-74/78), no *Internacional*

*Maritime Dangerous Goods Code* - IMDG-Code e nas demais normas previstas na legislação vigente.

b) Embarcações que chegam ao Porto

A Capitania dos Portos, Delegacia e Agência deverão ser informadas pelo Comandante da embarcação ou seus agentes marítimos de toda carga perigosa que chegar ao Porto/Terminal, seja para descarga ou em trânsito. Esta informação deverá ser feita de acordo com o Anexo 1-C das NORMAM-201/DPC.

c) Embarcações que deixam o Porto

Deverão ser entregues até 24 horas antes da saída da embarcação à Capitania dos Portos, Delegacia ou Agência, o Manifesto de Carga, conforme previsto no Anexo 1-B das NORMAM-201/DPC, Para os navios de bandeira brasileira, classificados para o transporte de carga e/ou passageiros, deverá ser emitido o Termo de Responsabilidade previsto no Anexo 1-C das NORMAM-201/DPC.

d) Regras

As mercadorias perigosas, para serem transportadas a bordo de embarcação, deverão estar:

- com embalagem correta e em bom estado;
- com os recipientes marcados e etiquetados com o nome técnico exato, sendo que o nome comercial não é admitido, e com uma etiqueta ou marca contendo o símbolo indicando claramente a natureza perigosa do seu conteúdo;
- documentadas na origem por seus expedidores, contendo, além do manifesto de carga, um certificado ou declaração atestando que a mercadoria está corretamente embalada, marcada e etiquetada e que atende às condições exigidas para seu transporte; e
- estivadas de maneira apropriada e segura, conforme sua natureza; as mercadorias incompatíveis devem ser separadas umas das outras; o transporte de explosivos a bordo de navios de passageiros atenderá às restrições especiais previstas na Regra 7, do Capítulo VII, da Convenção SOLAS-74/78.

e) Irregularidades

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

f) Sinalização de Carga Perigosa

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

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

g) Comunicado De Poluição

De acordo com o Art. 22. da Lei nº 9966/2000, qualquer incidente ocorrido em portos organizados, instalações portuárias, dutos, navios, plataformas e suas instalações de apoio, que possa provocar poluição das águas sob jurisdição nacional, deverá ser imediatamente comunicado ao órgão ambiental competente, à Capitania dos Portos, Delegacia ou Agência da jurisdição e ao órgão regulador da indústria do petróleo, independentemente das medidas tomadas para seu controle.

A comunicação de forma clara e objetiva, contemplando o maior número de informações a respeito do incidente, deverá ser feita com a máxima brevidade à OM da jurisdição em que a embarcação se encontra, além dos Órgãos Ambientais (IBAMA ou INEA), conforme o caso.

#### **4.51. ENTRADA DA EMBARCAÇÃO**

A visita das autoridades do porto, constituída por fiscais da saúde dos portos, de aduana e imigração, é a primeira exigência a ser atendida pelas embarcações que demandam o porto. Competem aos representantes do armador (Agência de Navegação) as providências necessárias para sua realização, antes de ser a embarcação liberada para as operações de carga e descarga, de embarque e desembarque de passageiros.

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

#### **4.52. LIVRE PRÁTICA**

É a autorização emitida pela ANVISA para que uma embarcação procedente ou não do exterior, atraque ou inicie as operações de embarque ou desembarque de cargas e viajantes.

Quando as condições sanitárias da embarcação não forem consideradas satisfatórias (não tiver sido obtida a Livre Prática), o navio deverá fundear na área de quarentena até sua liberação. O navio deverá manter içada a bandeira adequada do Código Internacional de Sinais, ficando proibida a descida de qualquer pessoa da embarcação.

#### 4.53. QUARENTENA

A visita das autoridades do porto, constituída por fiscais de aduana, saúde dos portos e imigração, é a primeira exigência a ser atendida pelas embarcações que demandam o porto.

Compete ao representante local do Armador as providências necessárias para sua realização, antes de ser a embarcação liberada para as operações de carga e descarga, de embarque e desembarque de passageiros.

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

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 ou áreas de quarentena até a liberação pela Agência Nacional de Vigilância Sanitária. O fundeio na zona de quarentena dependerá ainda de que as embarcações possuam “tanques de retenção”.

Os Comandantes deverão apresentar, 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 ANVISA sujeitará a retirada da embarcação para área costeira afastada, sem prejuízo de outras penalidades previstas.

Os Agentes Marítimos, Armadores e Comandantes deverão disseminar, de 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.

#### 4.54. PORT STATE CONTROL E FLAG STATE CONTROL

Os navios estrangeiros estarão sujeitos ao Controle do Navio pelo Estado do Porto (PSC), de acordo com as Convenções Internacionais ratificadas pelo País e com as Normas da Autoridade Marítima para Operação de Embarcações Estrangeiras em Águas Jurisdicionais Brasileiras - NORMAM-203/DPC.

Especial atenção deve ser observada pelos navios que operam nos terminais e portos da jurisdição da CPM e suas Organizações Militares subordinadas em relação às orientações contidas nas NORMAM-401/DPC, devendo, as Agências de Navegação ou os prepostos dos armadores, encaminhar à OM da jurisdição, o formulário de água de lastro, previsto na citada

norma, que deverá ser reproduzido, preenchido e encaminhado 24 horas antes da chegada do navio.

Os navios e plataformas que operam na jurisdição da Capitania e suas Organizações Militares subordinadas que desejarem os serviços prestados pelo Grupo de Vistorias e Inspeções (GVI) deverão requerer por escrito as suas necessidades, juntando ao processo o comprovante de pagamento da respectiva taxa de serviço (GRU). Se a fizer por meio de preposto (agente), este deverá comprovar o credenciamento por meio de procuração juntada ao processo.

Os requerimentos com a solicitação de prestação de serviços, seja perícia, verificação de deficiências sanadas (VDS), prorrogação de itens de plataformas e navios ou quaisquer outros serviços, deverão ser encaminhados a esta Capitania ou às suas Organizações Militares subordinadas, preferencialmente no Grupo de Atendimento ao Público (GAP), com pelo menos, cinco dias úteis de antecedência à data solicitada para a execução do serviço.

#### **4.55. ACESSO AOS CANAIS DO PORTO DE IMBETIBA**

A embarcação somente poderá acessar os canais Norte e Sul com a autorização da Autoridade Portuária, em atendimento as situações abaixo:

- a) Uma embarcação por vez;
- b) Disponibilidade do cais confirmada; e
- c) Acesso seguro para a navegação.

Não é permitido que a embarcação, dentro e/ou fora do canal balizado:

- Realize qualquer tipo de teste na embarcação;
- Permaneça em DP, utilize piloto automático ou reduza a velocidade com a finalidade de aguardar disponibilidade de cais; e
- Fundeie.

As emergências ou imprevistos, com potencial para desenvolvimento de situações inseguras para o tráfego marítimo, deverão ser comunicadas tempestivamente ao "DELTA", para que sejam adotadas as providências necessárias em prol da segurança da navegação e proteção das instalações portuárias.