



DIRETORIA DE  
PORTOS E COSTAS

# NORMAS DA AUTORIDADE MARÍTIMA PARA OPERAÇÃO DE EMBARCAÇÕES ESTRANGEIRAS EM ÁGUAS JURISDICIONAIS BRASILEIRAS

NORMAM-203/DPC



MARINHA  
DO BRASIL

INTENCIONALMENTE EM BRANCO

**NORMAM-203/DPC**

**NORMAS DA AUTORIDADE MARÍTIMA PARA OPERAÇÃO DE EMBARCAÇÕES ESTRANGEIRAS  
EM ÁGUAS JURISDICIONAIS BRASILEIRAS**

**MARINHA DO BRASIL**

**DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS**

**2023**

**TIPO: NORMA**

**FINALIDADE: NORMATIVA**

INTENCIONALMENTE EM BRANCO

**NORMAS DA AUTORIDADE MARÍTIMA PARA OPERAÇÃO DE EMBARCAÇÕES ESTRANGEIRAS  
EM ÁGUAS JURISDICIONAIS BRASILEIRAS****FOLHA DE REGISTRO DE MODIFICAÇÕES**

<b>NÚMERO DA MODIFICAÇÃO</b>	<b>EXPEDIENTE QUE A DETERMINOU E RESPECTIVA DATA</b>	<b>PÁGINAS AFETADAS</b>	<b>DATA DA ALTERAÇÃO</b>	<b>RUBRICA</b>
1	PORTARIA DPC/DGN/MB Nº 111, DE 30 DE NOVEMBRO DE 2023	VIII, 5-3, 5-4, 5-A-1 e 5-B-1	2 DE JANEIRO DE 2024	
2	PORTARIA DPC/DGN/MB Nº 134, DE 30 DE JULHO DE 2024	VIII, XIV, XVII, 1-1 a 1-3, 1-12 a 1-19, 2-1 a 2-7, 3-1 a 3-4, 1-B-1 e 1-B-2, 1-O-1, 3-A-1 e 3-A-2, e 3-B-1 a 3-B-8.	2 DE AGOSTO DE 2024	

INTENCIONALMENTE EM BRANCO

## GLOSSÁRIO

**ÁGUAS JURISDICIONAIS BRASILEIRAS (AJB)** - Compreendem as águas interiores e os espaços marítimos, nos quais o Brasil exerce jurisdição, em algum grau, sobre atividades, pessoas, instalações, embarcações e recursos naturais vivos e não vivos, encontrados na massa líquida, no leito ou no subsolo marinho, para os fins de controle e fiscalização, dentro dos limites da legislação internacional e nacional. Esses espaços marítimos compreendem a faixa de duzentas milhas marítimas contadas a partir das linhas de base, acrescida das águas sobrejacentes à extensão da Plataforma Continental além das duzentas milhas marítimas, onde ela ocorrer.

**AFRETAMENTO A CASCO NU (BAREBOAT CHARTER)** - É a modalidade de afretamento em que o afretador tem a posse, o uso e o controle da embarcação por tempo determinado, incluindo o direito de designar o comandante e a tripulação.

**AFRETAMENTO POR TEMPO (TIME CHARTER)** - É a modalidade de afretamento em que o afretador recebe a embarcação armada para operá-la por tempo determinado.

**AFRETAMENTO POR VIAGEM (VOYAGE CHARTER)** - É a modalidade de afretamento em que o fretador se obriga a colocar toda ou parte de uma embarcação armada à disposição do afretador para execução de serviços de transporte, em uma viagem.

**AQUISIÇÃO DE DADOS RELACIONADOS COM A ATIVIDADE DO PETRÓLEO E DO GÁS NATURAL** - É a operação de coleta de dados por métodos, procedimentos e tecnologias próprias ou de terceiros, para serem aplicados na exploração e na produção de petróleo e de gás natural.

**BALSAS OU BARCAÇAS** - São embarcações com ou sem propulsão empregadas no transporte de petróleo ou de seus derivados e embarcações sem propulsão empregadas como depósitos ou postos de abastecimento, independentemente do volume de carga ou de capacidade de armazenamento.

**BARGE SAFETY** - É o guia de Segurança para Barcaças editado pelo Fórum Marítimo Internacional das Empresas do Petróleo (*Oil Companies International Marine Forum - OCIMF*).

**CERTIFICADO DE AUTORIZAÇÃO DE AFRETAMENTO (CAA)** - É o documento emitido pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) que formaliza a autorização de afretamento de embarcação de bandeira estrangeira para operar nas navegações de cabotagem, apoio marítimo, apoio portuário e interior.

**CERTIFICADO ESTATUTÁRIO** - É o certificado emitido compulsoriamente para uma embarcação em cumprimento ao estabelecido em convenções e códigos internacionais e na regulamentação nacional aplicável.

**COMPRIMENTO** - É comprimento como definido na Convenção Internacional de Borda-Livre em vigor.

**CONTROLE DE NAVIOS PELO ESTADO DO PORTO (PORT STATE CONTROL - PSC)** - É a inspeção de embarcações de bandeira estrangeira que demandam portos nacionais, que tem por finalidade verificar se as condições da embarcação e seus equipamentos estão de acordo com os requisitos estabelecidos nas Convenções e Códigos Internacionais ratificados pelo Brasil.

**DECLARAÇÃO DE CONFORMIDADE PARA OPERAR EM AJB** - É o documento emitido pela Autoridade Marítima Brasileira após a realização da Perícia Técnica para Operação em AJB, que atesta que a embarcação cumpre com os requisitos estabelecidos nas convenções e códigos internacionais ratificados pelo Brasil e na regulamentação nacional aplicável.

**DECLARAÇÃO DE CONFORMIDADE PARA OPERAÇÃO DE PLATAFORMA** - É o documento que atesta a conformidade para operação em AJB de plataformas, navios sonda, FPSO e FSO, com os requisitos estabelecidos nas normas em vigor relativos à segurança da navegação, salvaguarda da vida humana no mar e prevenção da poluição no meio aquaviário.

**DECLARAÇÃO DE CONFORMIDADE PARA TRANSPORTE DE PETRÓLEO** - É o documento que atesta a conformidade da embarcação que transporta mais de 200m<sup>3</sup> de petróleo e seus derivados, como carga, com os requisitos estabelecidos nas normas em vigor aplicáveis ao transporte a granel de petróleo e seus derivados.

**DECLARAÇÃO PROVISÓRIA PARA OPERAÇÃO EM AJB** - É o documento, com validade de até noventa dias, que autoriza a operação da embarcação até a emissão da Declaração de Conformidade para Operação em AJB, em função de deficiências não-impeditivas verificadas quando da Perícia Técnica.

**DECLARAÇÃO PROVISÓRIA PARA OPERAÇÃO DE PLATAFORMA** - É o documento, com validade máxima de até noventa dias, que autoriza a operação da plataforma, navio sonda, FPSO e FSO até a emissão da Declaração de Conformidade para Operação de Plataforma.

**DECLARAÇÃO PROVISÓRIA PARA TRANSPORTE DE PETRÓLEO** - É o documento, com validade de até noventa dias, que autoriza a operação da embarcação até a emissão da Declaração de Conformidade para Transporte de Petróleo.

**EMBARCAÇÃO FORA DE OPERAÇÃO** - É a embarcação em situação especial, caracterizada pela paralisação de sua condição normal de operação comercial.

**EMBARCAÇÃO EM CONDIÇÃO “LAID-UP”** - É a embarcação temporariamente docada ou atracada em instalações portuárias ou estaleiros, parcialmente ou totalmente desguarnecida, que esteja aguardando o seu retorno às atividades comerciais.

**GRANEL PESADO** - É o minério ou outro produto similar com peso específico igual ou superior a 1,78 t/m<sup>3</sup>.

**GRANELEIRO** - É o navio destinado ao transporte de carga seca a granel como definido na Regra IX/1.6 da Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS) em vigor.

**IDADE DO NAVIO** - É contada a partir da data de batimento da quilha do navio (*keel laid*), conforme previsto no Capítulo V da Convenção SOLAS.

**INSCRIÇÃO TEMPORÁRIA (IT)** - É um ato administrativo da Autoridade Marítima que visa o controle de embarcação de bandeira estrangeira autorizada a operar em AJB. A IT é formalizada por meio da emissão do Atestado de Inscrição Temporária (AIT), emitido pelas Capitânicas dos Portos e suas Delegacias (CP/DL), documento sem o qual a embarcação não poderá operar em AJB.

**ISGOTT** - Guia Internacional de Segurança para Navios Tanques Petroleiros e Terminais (*International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals*).

**NAVIO-TANQUE PARA TRANSPORTE DE GÁS (GASEIROS)** - É o navio construído ou adaptado principalmente para o transporte de gases liquefeitos a granel.

**NAVIO-TANQUE PARA TRANSPORTE DE PETRÓLEO (PETROLEIRO)** - É o navio construído ou adaptado principalmente para transportar petróleo e seus derivados a granel em seus tanques de carga e inclui transportadores combinados (*ore-oil e ore-bulk-oil*) e qualquer navio-tanque construído ou adaptado principalmente para transportar produtos químicos ou substâncias líquidas nocivas a granel, quando transportando petróleo e seus derivados.

**NAVIO-TANQUE PARA TRANSPORTE DE PRODUTOS QUÍMICOS (NAVIO QUÍMICO)** - É o navio construído ou adaptado principalmente para transportar substâncias líquidas nocivas a granel e inclui navio-tanque petroleiro construído ou adaptado principalmente para transportar petróleo e seus derivados quando transportando produtos químicos ou substâncias líquidas nocivas a granel.

**OCIMF** - Fórum Marítimo Internacional das Empresas do Petróleo (*Oil Companies International Marine Forum*).

**PASSAGEM INOCENTE** - É a passagem efetuada sem prejuízo à paz, à boa ordem ou à segurança do Estado, devendo, ainda, ser feita em conformidade com a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar e com as demais normas de direito internacional.

A passagem de um navio estrangeiro será considerada prejudicial à paz, à boa ordem ou à segurança do Estado costeiro se esse navio realizar, no mar territorial, alguma das seguintes atividades:

- a) qualquer ameaça ou uso da força contra a soberania, a integridade territorial ou a independência política do Estado, ou qualquer outra ação em violação dos princípios de direito internacional enunciados na Carta das Nações Unidas;
- b) qualquer exercício ou manobra com armas de qualquer tipo;
- c) qualquer ato destinado a obter informações em prejuízo da defesa ou da segurança do Estado;
- d) qualquer ato de propaganda destinado a atentar contra a defesa ou a segurança do Estado;
- e) lançamento, pouso ou recebimento a bordo de qualquer aeronave ou dispositivo militar;
- f) o embarque ou desembarque de qualquer material, moeda, animal, vegetal ou pessoa, com violação das leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração, ambientais ou sanitários do Estado;
- g) qualquer ato intencional e grave de poluição;
- h) pesca;
- i) investigação ou levantamento hidrográfico;
- j) qualquer ato destinado a perturbar quaisquer sistemas de comunicação ou quaisquer outros serviços ou instalações do Estado; e
- k) qualquer outra atividade que não esteja diretamente relacionada com a passagem.

É reconhecido aos navios de todas as nacionalidades o direito de passagem inocente no mar territorial.

Embarcações que estejam efetuando a passagem inocente não necessitam de autorização especial de trânsito, de acordo com as regras de direito marítimo internacional, estando sujeitas apenas à verificação de praxe da documentação exigida por acordos, normas e convenções internacionais aplicáveis, ratificadas pelo governo brasileiro.

Embarcações de pesquisa ou investigação científica não autorizadas a efetuar essas atividades deverão comunicar ao governo brasileiro, por via diplomática, com antecedência mínima de noventa dias, qualquer visita às AJB e a portos brasileiros, conforme previsto no Decreto nº 96.000/1988, sendo vedadas quaisquer coletas de dados ou de informações científicas.

**PASSAGEM PELO MAR TERRITORIAL** - Significa a navegação pelo mar territorial com a finalidade de:

a) atravessar esse mar sem penetrar nas águas interiores nem fazer escala num ancoradouro ou instalação portuária situada fora das águas interiores; ou

b) dirigir-se para águas interiores ou delas sair, ou fazer escala num desses ancoradouros ou instalações portuárias.

A passagem deverá ser contínua e rápida. no entanto, a passagem compreende o parar e o fundear, mas apenas na medida em que os mesmos constituam incidentes comuns de navegação ou sejam impostos por motivos de força maior ou por dificuldade grave ou tenham por fim prestar auxílio a pessoas, navios ou aeronaves em perigo ou em dificuldade grave, devendo o responsável pela embarcação de bandeira estrangeira cumprir o previsto na NORMAM-204/DPC.

**PERFURAÇÃO CIENTÍFICA** - É a perfuração realizada no mar que visa a conhecer a coluna estratigráfica e obter outras informações geológicas de subsuperfície, executada com finalidade puramente científica. A perfuração científica não tem escopo exploratório econômico de recursos do mar e do seu substrato, de qualquer natureza, sendo a única forma dos cientistas amostrarem os sedimentos, a crosta e o manto superior da Terra.

**PERÍCIA TÉCNICA** - É uma ação técnico-administrativa de verificação da conformidade da embarcação com os requisitos estabelecidos em normas nacionais e internacionais, referentes à segurança da navegação, à salvaguarda da vida humana no mar e à prevenção da poluição.

**PESQUISA OU INVESTIGAÇÃO CIENTÍFICA** - É o conjunto de trabalhos executados com finalidade puramente científica, que incluem estudos oceanográficos, linográficos e de prospecção geofísica, empregando embarcações por meio de operações de gravação, filmagem, sondagem e outras.

**PETRÓLEO, SEUS DERIVADOS E BIOCOMBUSTÍVEIS** - É qualquer tipo ou forma de petróleo, como: soluções asfálticas, óleo cru e misturas contendo óleo cru, óleo diesel, óleos combustíveis, outros tipos de óleos (lubrificantes para transformadores, etc), betume para pavimentação, destilados, gasolinas e bases para gasolinas, combustíveis para aviação, querosene, naftas, gases liquefeitos, etanol, biodiesel etc.

Não estão incluídos na lista de produtos acima os petroquímicos, que são tratados como substâncias líquidas nocivas, de acordo com o Anexo II da Convenção MARPOL 73/78 ou tratados como produtos químicos perigosos de acordo com o Código Internacional para Construção e Equipamentos de Navios que Transportam Produtos Químicos Perigosos a Granel.

**SIGOTT** - Sociedade Internacional de Navios Tanques para Gás e Operadores de Terminais (*Society of International Gas Tankers and Terminals Operators*).

**SIRE** - É um Relatório de Inspeção de Navios (*Ship Inspection Report*) emitido pela OCIMF.

**SUSPENSÃO PROVISÓRIA DE BANDEIRA** - É o ato pelo qual o proprietário da embarcação suspende temporariamente o uso da bandeira de origem, a fim de que a embarcação seja inscrita em registro de outro país.

As embarcações de bandeira estrangeira afretadas a casco nu, com suspensão de bandeira, poderão ser inscritas no Registro Especial Brasileiro (REB), contudo, deverão efetuar também a IT.

Durante o período em que a embarcação estiver sob a bandeira brasileira, estará sujeita a toda regulamentação aplicável às embarcações nacionais.

**TRIPULAÇÃO DE SEGURANÇA** - É o número mínimo de tripulantes, associado a uma distribuição qualitativa, que permite a operação segura de uma embarcação.

A tripulação de segurança difere da lotação, que expressa o número máximo de pessoas autorizadas a embarcar, incluindo tripulação, passageiros e profissionais não tripulantes.

**VISTORIA DE CONDIÇÃO EM NAVIO GRANELEIRO** - É a perícia estrutural e documental, objetivando atestar se o navio apresenta condições estruturais satisfatórias para realizar carregamento de granel e se encontra com sua documentação estatutária e de classe em dia.

**VISTORIA DE CONDIÇÃO PARA CARREGAMENTO DE CARGA VIVA** - É a vistoria realizada para autorização do carregamento de carga viva.

a) Carga viva: considera-se carga viva os animais tais como bovinos, caprinos, equinos e suínos.

b) Facilidades para a carga viva - significa a disponibilidade a bordo dos seguintes meios:

- ventilação;
- suprimento de água potável;
- suprimento de ração;
- iluminação; e
- remoção de efluentes.

c) Material não combustível - são os materiais previstos na regra 3, do Capítulo II-2 da Convenção SOLAS.

## SUMÁRIO

	Páginas
FOLHA DE ROSTO.....	I
FOLHA DE REGISTRO DE MODIFICAÇÕES.....	III
GLOSSÁRIO.....	V
SUMÁRIO.....	XI
INTRODUÇÃO.....	XVII
<b>CAPÍTULO 1. PROCEDIMENTOS PARA OPERAÇÃO DE EMBARCAÇÕES DE BANDEIRA ESTRANGEIRA EM ÁGUAS JURISDICIONAIS BRASILEIRAS (AJB)</b>	
<b>SEÇÃO I. INSCRIÇÃO TEMPORÁRIA (IT)</b>	
1.1. PROCEDIMENTOS PARA IT.....	1-1
1.2. DISPENSA DE IT.....	1-1
1.3. DOCUMENTOS NECESSÁRIOS PARA A IT.....	1-2
1.4. PERÍCIA TÉCNICA PARA OPERAÇÃO EM AJB.....	1-3
1.5. DECLARAÇÃO DE CONFORMIDADE PARA OPERAÇÃO EM AJB.....	1-4
1.6. TRIPULAÇÃO DE SEGURANÇA.....	1-5
1.7. PERÍODO DE VALIDADE DO ATESTADO DE INSCRIÇÃO TEMPORÁRIA (AIT).....	1-5
1.8. PRORROGAÇÃO DE IT.....	1-6
1.9. CANCELAMENTO DE IT.....	1-6
1.10. PERMANÊNCIA EM AJB APÓS O TÉRMINO DA AUTORIZAÇÃO DE OPERAÇÃO.....	1-6
1.11. MUDANÇA DE NOME E BANDEIRA DA EMBARCAÇÃO QUANDO EM OPERAÇÃO EM AJB.....	1-8
1.12. CONTROLE DE EMBARCAÇÕES AUTORIZADAS A OPERAR EM AJB.....	1-8
1.13. LISTAGEM DE EMBARCAÇÕES AUTORIZADAS A OPERAR EM AJB.....	1-9
1.14. REQUISITOS PARA EMBARCAÇÃO OPERAR EM AJB.....	1-9

<b>SEÇÃO II.</b>	<b>PROCEDIMENTOS ESPECÍFICOS PARA OPERAR EM AJB CONFORME A ATIVIDADE DA EMBARCAÇÃO</b>	
1.15.	TRANSPORTE DE PETRÓLEO, SEUS DERIVADOS E BIOCOMBUSTÍVEIS.....	1-11
1.16.	TRANSPORTE DE CARGAS (QUE NÃO PETRÓLEO E DERIVADOS) .....	1-12
1.17.	APOIO MARÍTIMO.....	1-12
1.18.	PROSPECÇÃO, PERFURAÇÃO, PRODUÇÃO E ARMAZENAMENTO DE PETRÓLEO .....	1-13
1.19.	ATIVIDADES SUBAQUÁTICAS (APOIO A MERGULHO).....	1-13
1.20.	PESCA.....	1-14
1.21.	TRANSPORTE DE PASSAGEIROS NA NAVEGAÇÃO INTERIOR.....	1-14
1.22.	TRANSPORTE DE PASSAGEIROS NA NAVEGAÇÃO EM MAR ABERTO.....	1-14
1.23.	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE TURISMO NÁUTICO.....	1-15
1.24.	OBRA DE INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA, DRAGAGEM E/OU EXTRAÇÃO DE AREIA.....	1-15
1.25.	PESQUISA, EXPLORAÇÃO, REMOÇÃO E DEMOLIÇÃO DE COISAS OU BENS AFUNDADOS, SUBMERSOS, ENCALHADOS E PERDIDOS.....	1-15
1.26.	LEVANTAMENTO HIDROGRÁFICO.....	1-16
1.27.	OBRAS DE ENGENHARIA SUBMARINA.....	1-17
1.28.	AQUISIÇÃO DE DADOS RELACIONADOS A ATIVIDADE DO PETRÓLEO E DO GÁS NATURAL (LEVANTAMENTO SÍSMICO).....	1-17
<b>CAPÍTULO 2.</b>	<b>VISTORIA DE CONDIÇÃO</b>	
<b>SEÇÃO I.</b>	<b>VISTORIA DE CONDIÇÃO EM NAVIOS GRANELEIROS</b>	
2.1.	APLICAÇÃO.....	2-1
2.2.	SOLICITAÇÃO E AUTORIZAÇÃO PARA A VISTORIA.....	2-1
2.3.	ISENÇÃO DA VISTORIA DE CONDIÇÃO.....	2-1
2.4.	REALIZAÇÃO DAS VISTORIAS.....	2-2
2.5.	LOCAL DAS VISTORIAS.....	2-2

2.6.	ESCOPO DA VISTORIA.....	2-2
2.7.	AVALIAÇÃO DA ESTRUTURA E PENDÊNCIAS DA VISTORIA.....	2-3
2.8.	LIBERAÇÃO DO NAVIO PARA CARREGAMENTO.....	2-4
2.9.	RELATÓRIO DA VISTORIA DE CONDIÇÃO E OUTROS DOCUMENTOS NECESSÁRIOS.....	2-4
2.10.	RETIRADA DE DEFICIÊNCIAS.....	2-5
2.11.	VALIDADE DA VISTORIA E CONTROLE DE NAVIOS.....	2-5
SEÇÃO II.	VISTORIA DE CONDIÇÃO PARA CARREGAMENTO DE CARGA VIVA	
2.12.	DECLARAÇÃO DE VISTORIA DE CONDIÇÃO PARA CARREGAMENTO DE CARGA VIVA.....	2-5
2.13.	REQUISITOS.....	2-6
2.14.	PROCEDIMENTOS PARA REALIZAÇÃO DA VISTORIA DE CONDIÇÃO...	2-6
CAPÍTULO 3.	CONTROLE DE NAVIOS PELO ESTADO DO PORTO	
3.1.	APLICAÇÃO.....	3-1
3.2.	REALIZAÇÃO DAS INSPEÇÕES.....	3-1
3.3.	INSTRUMENTOS PERTINENTES.....	3-1
3.4.	SELEÇÃO DE NAVIOS.....	3-2
3.5.	DIRETRIZES PARA O INSPETOR NAVAL.....	3-2
3.6.	EXAME GERAL DO NAVIO.....	3-3
3.7.	CRITÉRIO PARA DETENÇÃO.....	3-4
3.8.	VERIFICAÇÃO DE DEFICIÊNCIA SANADAS.....	3-4
3.9.	SUBORDINAÇÃO DOS INSPETORES NAVAIS.....	3-4
CAPÍTULO 4.	PERÍCIA EM EMBARCAÇÃO UTILIZADAS NO TRANSPORTE A GRANEL DE PETRÓLEO, SEUS DERIVADOS E BIOCOMBUSTÍVEIS	
4.1.	APLICAÇÃO.....	4-1
4.2.	REALIZAÇÃO DAS PERÍCIAS.....	4-1
4.3.	PRÉ-REQUISITOS DA PERÍCIA.....	4-1

4.4.	ESCOPO DA PERÍCIA.....	4-2
4.5.	PROCEDIMENTO DE LIBERAÇÃO DO NAVIO PARA CARREGAMENTO.....	4-3
4.6.	DOCUMENTOS NECESSÁRIOS À SOLICITAÇÃO DE PERÍCIA DE EMBARCAÇÕES EMPREGADAS NO TRANSPORTE A GRANEL DE PETRÓLEO, SEUS DERIVADOS E BIOCOMBUSTÍVEIS.....	4-4
4.7.	PRAZO DE VALIDADE DA DECLARAÇÃO DE CONFORMIDADE E DA DECLARAÇÃO PROVISÓRIA PARA TRANSPORTE DE PETRÓLEO.....	4-4
4.8.	CONTROLE.....	4-4
<b>CAPÍTULO 5.</b>	<b>PERÍCIA EM PLATAFORMAS, NAVIOS SONDA, UNIDADES DE PRODUÇÃO E ARMAZENAMENTO (FPSO) E UNIDADE DE ARMAZENAMENTO DE PETRÓLEO (FSO)</b>	
5.1.	APLICAÇÃO.....	5-1
5.2.	REALIZAÇÃO DAS PERÍCIAS.....	5-1
5.3.	PRÉ-REQUISITOS DA PERÍCIA.....	5-1
5.4.	ESCOPO DA PERÍCIA.....	5-2
5.5.	DOCUMENTOS NECESSÁRIOS À SOLICITAÇÃO DE PERÍCIA DE CONFORMIDADE PARA OPERAÇÃO DE PLATAFORMAS.....	5-4
5.6.	CONTROLE.....	5-4
<b>ANEXOS</b>		
ANEXO 1-A	- ATESTADO DE INSCRIÇÃO TEMPORÁRIA DE EMBARCAÇÃO ESTRANGEIRA (AIT).....	1-A-1
ANEXO 1-B	- QUADRO DE DOCUMENTOS A SEREM APRESENTADOS QUANDO DA SOLICITAÇÃO DE AUTORIZAÇÃO PARA OPERAR EM AJB, CONFORME A ATIVIDADE DA EMBARCAÇÃO.....	1-B-1
ANEXO 1-C	- SOLICITAÇÃO DE PERÍCIA.....	1-C-1
ANEXO 1-D	- DECLARAÇÃO DE CONFORMIDADE PARA OPERAÇÃO EM AJB.....	1-D-1
ANEXO 1-E	- DECLARAÇÃO PROVISÓRIA PARA OPERAR EM AJB.....	1-E-1
ANEXO 1-F	- DOCUMENTOS QUE DEVEM PERMANECER A BORDO DA EMBARCAÇÃO E ESTAREM DISPONÍVEIS POR OCASIÃO DE INSPEÇÃO/VISTORIA/PERÍCIA.....	1-F-1

ANEXO 1-G	- REQUERIMENTO DE SOLICITAÇÃO DE AUTORIZAÇÃO PARA OPERAR EM AJB.....	1-G-1
ANEXO 1-H	- DECLARAÇÃO FORMAL DE RESPONSABILIDADE CIVIL.....	1-H-1
ANEXO 1-I	- DECLARAÇÃO DE ACESSO IRRESTRITO À EMBARCAÇÃO.....	1-I-1
ANEXO 1-J	- DECLARAÇÃO DE ADESÃO AO SISTEMA DE MONITORAMENTO MARÍTIMO DE APOIO ÀS ATIVIDADES DO PETRÓLEO.....	1-J-1
ANEXO 1-K	- INSTRUÇÕES PARA NAVIOS DE PESQUISA SÍSMICA ( <i>INSTRUCTIONS FOR SEISMIC SURVEY VESSEL</i> ).....	1-K-1
ANEXO 1-L	- INSTRUÇÕES PARA EMBARCAÇÕES DE PESQUISA OU INVESTIGAÇÃO CIENTÍFICA.....	1-L-1
ANEXO 1-M	- ATESTADO DE INSCRIÇÃO TEMPORÁRIA DE EMBARCAÇÃO ESTRANGEIRA (AIT) PARA OBTER O REGISTRO ESPECIAL BRASILEIRO.....	1-M-1
ANEXO 1-N	- AUTORIZAÇÃO DE PERMANÊNCIA EM AJB PARA EMBARCAÇÃO ESTRANGEIRA.....	1-N-1
ANEXO 1-O	- PORTARIA Nº 355/EMA - APROVA AS NORMAS DA AUTORIDADE MARÍTIMA PARA PERFURAÇÕES NO MAR.....	1-O-1
ANEXO 2-A	- SOLICITAÇÃO DE VISTORIA DE CONDIÇÃO.....	2-A-1
ANEXO 2-B	- DECLARAÇÃO DE VISTORIA DE CONDIÇÃO.....	2-B-1
ANEXO 2-C	- VISTORIA DE CONDIÇÃO PARA CARREGAMENTO DE CARGA VIVA....	2-C-1
ANEXO 2-D	- LISTA DE VERIFICAÇÃO PARA VISTORIA DE CONDIÇÃO PARA CARREGAMENTO DE CARGA VIVA.....	2-D-1
ANEXO 3-A	- NOVO REGIME DE INSPEÇÕES DO ACORDO DE VIÑA DEL MAR.....	3-A-1
ANEXO 3-B	- CRITÉRIOS DE PSC PARA DETENÇÃO DE NAVIOS.....	3-B-1
ANEXO 4-A	- DECLARAÇÃO DE CONFORMIDADE PARA TRANSPORTE DE PETRÓLEO.....	4-A-1
ANEXO 4-B	- DECLARAÇÃO PROVISÓRIA PARA TRANSPORTE DE PETRÓLEO.....	4-B-1

REFERÊNCIA

**NORMAM-203/DPC**

**INTENCIONALMENTE EM BRANCO**

## INTRODUÇÃO

### 1. PROPÓSITO

Estabelecer procedimentos administrativos para a operação de embarcações de bandeira estrangeira em Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), com exceção das empregadas em esporte e/ou recreio, visando à segurança da navegação, à salvaguarda da vida humana e à prevenção da poluição no meio aquaviário.

### 2. DESCRIÇÃO

Esta publicação está dividida em cinco capítulos e 22 anexos.

### 3. PRINCIPAIS MODIFICAÇÕES

Dentre as modificações implementadas, destacam-se:

a) Capítulo 1 (inciso 1.2.2): inclusão da exigência da Autorização de Afretamento (AA), emitida pela Antaq, para o processo de embarcações de bandeira estrangeira afretadas em regime de viagem (voyage charter);

b) Capítulo 1 (artigo 1.18): inclusão da atividade “Perfuração Científica” neste inciso;

c) Capítulo 1 (artigos 1.22 a 1.29): aprimoramento do processo de autorização de embarcações de bandeira estrangeira em AJB, no qual os processos atinentes à DPC possam ser recepcionados via correio eletrônico;

d) Capítulo 1 (artigo 1.27): substituição da atividade “Obras de Engenharia Submarina” por “Lançamento de Cabos Submarinos”;

e) Capítulo 1 (artigo 1.28): inclusão de inciso com exigência de informações de dados dos Navios de Pesquisa Sísmica que irão operar em AJB, assim como critérios para embarque de Oficiais Observadores da MB;

f) Capítulo 1 (artigo 1.29): inclusão da atividade de Unidade de Regaseificação e Armazenamento Flutuante (Floating Storage and Regasification Unit - FSRU);

g) Capítulo 2 (Vistoria de Condição): aprimorar e adaptar a Vistoria de Condição para inclusão no sistema Porto Sem Papel (PSP), de forma a agilizar esse processo da Autoridade Marítima via PSP;

h) Capítulo 3 (Controle de Navios pelo Estado do Porto - PSC): atualização de “Instrumentos Pertinentes” e de Seleção de Navios, conforme o Novo Regime de Inspeção (NIR) do Acordo de Viña del Mar (AVM); e

i) Anexo 1-B: atualização do Quadro de Documentos e orientações de procedimentos dos processos de solicitação de autorização para operar em AJB.

**4. CLASSIFICAÇÃO**

Esta publicação é classificada, de acordo com o EMA-411 – Manual do Sistema de Publicações da Marinha (PMB), não controlada, ostensiva, normativa e norma.

**5. SUBSTITUIÇÃO**

Esta publicação substitui a NORMAM-203/DPC – Normas da Autoridade Marítima para Operação de Embarcações Estrangeiras em Águas Jurisdicionais Brasileiras (1ª Modificação).

**CAPÍTULO 1**  
**PROCEDIMENTOS PARA OPERAÇÃO DE EMBARCAÇÕES DE**  
**BANDEIRA ESTRANGEIRA EM AJB**

**SEÇÃO I. INSCRIÇÃO TEMPORÁRIA (IT)**

**1.1. PROCEDIMENTOS PARA IT**

1.1.1. A DPC ou a CP/DL analisará o processo de solicitação para operação de embarcação estrangeira em AJB, conforme atividade da embarcação constante da Seção II;

1.1.2. O armador, o afretador ou o representante legal da embarcação de bandeira estrangeira deverá solicitar autorização para operar em AJB, antes da chegada da embarcação em AJB, por meio de requerimento à DPC ou à CP/DL, além dos documentos pertinentes, previstos no anexo 1-B conforme o caso;

1.1.3. Após deferido o processo pela DPC ou CP/DL, o armador, o afretador ou o representante legal da embarcação de bandeira estrangeira deverá solicitar o agendamento da Perícia Técnica na CP/DL, conforme o previsto no artigo 1.4;

1.1.4. Realizada a Perícia Técnica à bordo da embarcação, a CP/DL emitirá a Declaração de Conformidade e o respectivo AIT de Embarcação Estrangeira (anexo 1-A), documento sem o qual a embarcação não poderá operar em AJB; e

1.1.5. Compete ao requerente arcar com as despesas pertinentes ao serviço pretendido, inclusive aqueles relacionados a eventuais inspeções ou vistorias realizadas, no país ou no exterior, pela Comitiva de Inspetores/Vistoriadores designada pela Organização Militar (OM).

**1.2. DISPENSA DE IT**

Apesar de serem dispensadas da IT, as seguintes embarcações deverão cumprir os requisitos previstos no artigo 1.14:

1.2.1. Embarcação de Pesquisa ou Investigação Científica:

Embora seja dispensada de IT, deverá atender as instruções previstas no anexo 1-L. A embarcação será submetida à Perícia Técnica no primeiro porto nacional a que demandar.

1.2.2. Embarcação afretada por empresa brasileira de navegação para realizar uma ou mais viagens (*Voyage Charter*), quando operando na navegação de cabotagem:

O responsável pela embarcação deverá apresentar, à CP/DL, a Autorização de Afretamento (AA) ou o Certificado de Autorização de Afretamento (CAA), ambos emitidos pela Antaq.

Toda embarcação afretada pelo regime citado acima terá prioridade para ser submetida à inspeção do tipo *PSC*, devendo, sempre que possível, a referida inspeção ser realizada antes do início da operação dessas embarcações em AJB.

Ressalta-se que essas embarcações, ao serem submetidas à inspeção do tipo *PSC*, estão sujeitas, inclusive, a receberem “detenção” (código 30), caso seja constatado que apresentem “CONDIÇÕES SUBSTANDARS” de operação, além das outras sanções previstas na legislação nacional.

1.2.3. Embarcação afretada para operar em AJB por um período igual ou inferior a trinta dias a cada doze meses, excetuando-se embarcação destinada às atividades de levantamentos sísmico e hidrográfico:

Essa embarcação será submetida apenas à inspeção do tipo *PSC*.

1.2.4. Embarcação de passageiro em cruzeiro marítimo:

Está dispensada da IT, desde que não esteja afretada por empresa brasileira de navegação. Essa embarcação será submetida à inspeção do tipo *PSC*.

1.2.5. Embarcação que venha realizar reparo emergencial em cabos submarinos:

A empresa brasileira responsável pelo reparo deverá solicitar à DPC autorização para operação emergencial em AJB, encaminhando documento formal, para o seguinte e-mail: [dpc.ajb@marinha.mil.br](mailto:dpc.ajb@marinha.mil.br), informando os seguintes dados da embarcação e do serviço pretendido:

- a) nome da embarcação;
- b) bandeira;
- c) nº IMO;
- d) especificar o período de operação e o serviço que a embarcação irá realizar em AJB;
- e) coordenadas geográficas do local do reparo emergencial;
- f) autorização da Anatel, conforme o caso exija; e
- g) porto de procedência e o primeiro porto nacional que a embarcação demandará, onde esta será submetida à inspeção do tipo *PSC*.

1.2.6. Embarcação em atividade de salvamento:

A CP/DL responsável pela jurisdição da área autorizará a operação mediante conhecimento prévio do plano de salvamento. O requerente deverá manter a CP/DL informada de todo o desenvolvimento da faina, conforme previsto na NORMAM-221/DPC. Este tipo de embarcação será submetida à inspeção do tipo *PSC*.

1.2.7. Embarcação de Estado Estrangeira sem finalidade comercial:

Esse tipo de embarcação necessita de autorização específica da MB, mesmo em condições de passagem inocente. Essa operação é regulamentada por normas específicas do Estado-Maior da Armada (EMA).

**1.3. DOCUMENTOS NECESSÁRIOS PARA A IT**

1.3.1. O armador, o afretador ou o representante legal da embarcação de bandeira estrangeira, para obter a IT, deverá apresentar, à DPC ou à CP/DL (conforme o caso), os documentos relacionados no anexo 1-B, de acordo com a atividade da embarcação.

Em adição aos documentos citados acima, deverão estar disponíveis a bordo, por ocasião da Perícia Técnica os documentos relacionados no anexo 1-F.

Nos processos em que for necessária a apresentação à CP/DL de requerimento do interessado, deferido pelo DPC, para a realização da Perícia Técnica e, posteriormente, a emissão do AIT, não se faz necessária a reapresentação de todos os documentos relacionados no anexo 1-B, salvo aqueles previstos no anexo 1-C (Solicitação de Perícia).

1.3.2. no caso de IT para embarcações estrangeiras em processo de inscrição no REB, o armador, o afretador ou o representante legal, deverá solicitar a emissão de IT específica, por meio de requerimento à CP/DL juntamente com o Atestado de Tonelagem expedido pela Antaq. Caso a perícia técnica seja realizada no exterior, o requerimento deverá ser endereçado à DPC.

Após a análise pela DPC/CP/DL e a realização da perícia técnica, será emitido o "Atestado de Inscrição Temporária de Embarcação Estrangeira (AIT) para Obter o Registro Especial Brasileiro" (anexo 1-M), com validade de até 90 dias, não permitindo a embarcação operar nesse período.

**1.4. PERÍCIA TÉCNICA PARA OPERAÇÃO EM AJB**

1.4.1. Visando a emissão do AIT, as embarcações de bandeira estrangeira que forem operar em AJB serão cadastradas no Sistema de Gerenciamento de Vistorias, Inspeções e Perícias (SISGEVI).

1.4.2. Antes da emissão do AIT e do início da operação, a embarcação de bandeira estrangeira, por solicitação do interessado, deverá ser submetida à Perícia Técnica para Operação em AJB, a ser realizada por peritos navais da DPC/CP/DL, para verificação das condições materiais, dos equipamentos, da habilitação da tripulação e da documentação exigida pela legislação brasileira aplicável e por convenções internacionais ratificadas pelo governo brasileiro e para estabelecimento do Cartão de Tripulação de Segurança (CTS).

1.4.3. A solicitação de inscrição temporária compreende a solicitação da Perícia Técnica para Operação em AJB, do laudo para emissão do CTS e da Declaração de Conformidade para Operação em AJB, como aplicável, devendo ser empregado o modelo de requerimento constante do anexo 1-C.

1.4.4. Caso a embarcação venha ser empregada no transporte a granel de petróleo, seus derivados e biocombustíveis, deverá ser assinalado também o campo correspondente à solicitação de Declaração de Conformidade para o Transporte de Petróleo no modelo de solicitação de perícia (anexo 1-C). Nesses casos a perícia será única e incluirá o escopo de ambas as atividades.

1.4.5. Para emissão do AIT para plataforma, navio sonda, FPSO ou FSO, deverá ser assinalado também o campo correspondente à solicitação de declaração de conformidade aplicável a esse tipo de atividade no modelo de solicitação de perícia.

1.4.6. Para autorização do início das operações em AJB de embarcações que realizam pesquisa ou investigação científica, deverá ser solicitada a realização de perícia para emissão de Declaração de Conformidade para Operação em AJB. Essas embarcações, contudo, não estão sujeitas à emissão de AIT, conforme estabelecido no artigo 1.2.

1.4.7. Independentemente da emissão do AIT, as embarcações citadas abaixo deverão ser especificamente autorizadas pela DPC e atender aos requisitos estabelecidos nos Capítulos 1 e 3 desta norma, respectivamente:

1.4.8. Navio graneleiro e navio de transporte combinado *ore-oil* ou *ore-bulk-oil* com idade igual ou superior a dezoito anos, independentemente da bandeira ou do porte do navio, para carregamento de granel sólido, de peso específico igual ou maior do que 1,78 t/m<sup>3</sup>, tais como minério de ferro, bauxita, manganês e fosfato;

1.4.9. Navio para transporte de carga viva; e

1.4.10. Embarcação empregada no transporte de petróleo, seus derivados e biocombustíveis.

1.4.11. As embarcações para as quais é necessário o CAA serão periciadas após apresentação do citado certificado ou de documento emitido pelo órgão oficial competente, informando estar em andamento o processo para sua emissão. O AIT, contudo, somente será emitido pela CP/DL após a apresentação do CAA. A operação da embarcação só poderá ser iniciada após a emissão do AIT.

## **1.5. DECLARAÇÃO DE CONFORMIDADE PARA OPERAÇÃO EM AJB**

1.5.1. Caso a Perícia Técnica não apresente deficiências, será emitida pela CP/DL uma Declaração de Conformidade para Operação em AJB (*Statement of Compliance*), conforme o modelo do anexo 1-D.

1.5.2. A validade da Declaração de Conformidade será de dois anos a contar da data da realização da perícia.

1.5.3. A emissão e a validade das Declarações de Conformidade independem da validade do AIT.

1.5.4. caso as deficiências apontadas não representem risco para o navio ou plataforma, poderá ser emitida pela CP/DL uma Declaração Provisória para Operação em AJB. Esta declaração deverá ter anexo, uma lista com as exigências, contendo a natureza e o prazo para cumprimento das deficiências apontadas. Os modelos de Declaração Provisória para Operação em AJB constam dos anexos 1-E, 4-B ou 5-B, conforme o caso.

1.5.5. a validade da Declaração Provisória para Operação em AJB será de até noventa dias. O maior prazo concedido para cumprimento de uma exigência não deverá ser superior à validade da Declaração Provisória.

1.5.6. após a retirada de todas as deficiências, será emitida a Declaração de Conformidade. Essa Declaração terá validade de acordo com a alínea 1.5.2 acima e será emitida pela CP/DL que efetuar a retirada da última deficiência; contudo, no campo relativo à data e ao local da perícia constante na Declaração de Conformidade, fará referência à data e ao local no qual foi realizada a perícia inicial.

1.5.7. a retirada das deficiências apontadas na Perícia Técnica poderá ser solicitada em qualquer CP/DL, devendo ser acompanhada do respectivo comprovante de pagamento, estabelecido na aba “Tabela de Indenizações”, disponível no seguinte link da internet: <https://www.marinha.mil.br/dpc/normas-autoridade-maritima-brasileira>.

1.5.8. para renovar a Declaração de Conformidade a embarcação deverá ser submetida a nova Perícia Técnica.

## **1.6. TRIPULAÇÃO DE SEGURANÇA**

1.6.1. A tripulação de segurança da embarcação deverá ser estabelecida com base em laudo pericial a ser emitido pela CP/DL onde for feita a IT, com a consequente emissão do respectivo CTS pela CP/DL.

1.6.2. O CTS terá prazo de validade, constante no seu verso, idêntico ao estabelecido no AIT, podendo ser prorrogado de acordo com as alterações na validade do AIT.

1.6.3. Em caso de prorrogação do AIT sem que tenha havido modificação da atividade ou na área de operação da embarcação, não será necessário realizar nova perícia para emissão do CTS.

1.6.4. Caso o armador pretenda alterar a atividade ou a área de operação da embarcação, será necessário realizar nova perícia para emissão do CTS.

1.6.5. A solicitação de Laudo Pericial para Emissão do CTS está contida na respectiva solicitação de perícia para emissão de AIT, não sendo necessário efetuar requerimento em separado.

#### **1.7. PERÍODO DE VALIDADE DO AIT**

O período de validade do AIT será igual ao menor dos seguintes prazos de validade:

1.7.1. Do documento do órgão federal competente que autorizou o afretamento; e

1.7.2. Do contrato de afretamento.

O prazo de validade do AIT independe da validade da Declaração de Conformidade, documento emitido de acordo com o artigo 1.5 desta norma.

Ao término do prazo concedido para a IT, a embarcação deverá paralisar a sua operação.

Caso o interessado não pretenda paralisar a operação, deverá solicitar a prorrogação de IT, com a antecedência necessária, para cumprimento do estabelecido no artigo 1.8.

#### **1.8. PRORROGAÇÃO DE IT**

A prorrogação da IT poderá ser solicitada à DPC ou em qualquer CP/DL, conforme o caso, por meio de requerimento, que deverá ter como anexos os documentos que comprovem a prorrogação contratual (ex.: contratos de prestação de serviços e de afretamento da embarcação, etc), e dos documentos inicialmente apresentados que estejam com prazo de validade expirados.

Não será necessária a realização de nova Perícia Técnica para a prorrogação da IT, desde que a Declaração de Conformidade anteriormente emitida esteja válida.

#### **1.9. CANCELAMENTO DE IT**

A IT será cancelada nos seguintes casos:

1.9.1. Por término de validade: quando expirar a validade do AIT e não tiver sido solicitada sua prorrogação.

1.9.2. Por interrupção do afretamento ou arrendamento: quando o contrato de afretamento ou arrendamento for interrompido antes do prazo inicialmente acordado, a empresa responsável pelo afretamento/arrendamento deverá informar à CP/DL, que efetuará o cancelamento da IT.

1.9.3. Por poluição: quando a embarcação (proprietário, armador ou comandante) for julgada responsável por acidente que resulte em poluição ambiental;

1.9.4. Por responsabilidade em fato ou acidente da navegação: quando a embarcação (proprietário, armador ou comandante) for julgada responsável por fato ou acidente da navegação;

1.9.5. Por dificultar investigação de fato ou acidente da navegação: quando a embarcação (proprietário, armador ou comandante) dificultar a investigação de fato ou acidente da navegação no qual esteja envolvida ou substituir seus tripulantes sem autorização do encarregado da investigação;

1.9.6. Por causar problemas de fronteira marítima ou fluvial com país vizinho: quando a embarcação (proprietário, armador ou comandante) causar problemas de fronteira marítima com países limítrofes ao Brasil; e

1.9.7. Por não cumprimento da legislação brasileira: quando a embarcação (proprietário, armador ou comandante) descumprir a legislação brasileira em vigor.

#### **1.10. PERMANÊNCIA EM AJB APÓS O TÉRMINO DA AUTORIZAÇÃO DE OPERAÇÃO**

1.10.1. A embarcação de bandeira estrangeira, após o término da autorização de operação, poderá solicitar permanência em AJB, nas seguintes situações:

- a) aguardando contrato comercial;
- b) em processo de mudança de bandeira;
- c) em reparos;
- d) sub judice; e
- e) excepcionalmente, em condição *laid-up*, somente para embarcação de apoio marítimo.

Para as situações acima listadas, exceto para a condição *laid-up*, o armador, o afretador ou o representante da embarcação que necessite permanecer em AJB, deverá requerer autorização à CP/DL da área de jurisdição onde a embarcação intenciona permanecer, no prazo máximo de dez dias antes do término da validade do AIT, especificando a situação pretendida e sua motivação, cumprindo os seguintes procedimentos:

1.10.2. Apresentar os seguintes documentos comprobatórios:

- a) cópia do CNPJ da empresa requerente (armadora ou afretadora);
- b) cópia do Contrato Social da empresa armadora ou afretadora, registrado em Junta Comercial, e suas últimas alterações;
- c) contrato de afretamento, celebrado entre o proprietário e o afretador nacional;
- d) certificado de registro da embarcação, emitido pelo país de bandeira;
- e) certificado de classe da embarcação, emitido pelo país de bandeira;

- f) seguro P&I, com cláusula de remoção de destroços (*wreck removal*);
- g) cartão de tripulação de segurança (*Safe Manning Document*), emitido pelo país de bandeira;
- h) lista de tripulantes;
- i) contrato de reparo com estaleiro nacional, conforme o caso;
- j) documento oficial de procuração do armador ou afretador ao agente/representante da embarcação, no qual deverá constar, de forma explícita, a atribuição de poder outorgada a esse agente/representante; e
- k) demais documentos que a Autoridade Marítima julgar necessário.

1.10.3. A CP/DL, após análise da documentação apresentada, poderá autorizar a permanência da embarcação por um período de até noventa dias consecutivos, devendo informar à DPC. Após esse período, a embarcação somente poderá permanecer em AJB autorizada pela DPC. Para tanto, o interessado deverá encaminhar requerimento a DPC, via CP/DL, contendo as especificações técnicas que fundamentam o pedido, bem como documentos comprobatórios pertinentes. A CP/DL encaminhará o pedido à DPC, com a sua avaliação técnica sobre a solicitação de permanência.

Para todas as situações de permanência em AJB, a CP/DL poderá efetuar perícias antes da autorização de permanência, durante o período de concessão, e antes da embarcação retornar a sua condição normal de operação.

1.10.4. excepcionalmente, para o processo de condição *laid-up* de embarcações de apoio marítimo, devem ser observados os procedimentos previstos no Capítulo 3 da NORMAM-204/DPC. Para a requisição de condição *laid-up*, a embarcação de bandeira estrangeira deverá estar atracada em cais ou terminal devidamente legalizado. A autorização para uma embarcação de bandeira estrangeira permanecer na condição *laid-up* se restringe à competência da Autoridade Marítima Brasileira, não eximindo o responsável pela embarcação das obrigações perante os demais órgãos governamentais envolvidos com a atividade em questão, em especial a Receita Federal do Brasil.

1.10.5. após a análise do processo, a DPC ou a CP/DL emitirá a “Autorização de Permanência em AJB para Embarcação Estrangeira” conforme o anexo 1-N; e

1.10.6. expirado o prazo de permanência concedido, a CP/DL da área de jurisdição comunicará, por escrito, o fato ao Departamento de Polícia Federal e à Receita Federal do Brasil.

**1.11. MUDANÇA DE NOME E BANDEIRA DA EMBARCAÇÃO QUANDO EM OPERAÇÃO EM AJB**

1.11.1. A mudança de nome e bandeira não implicará em cancelamento da IT, sendo necessário apenas atualização dos dados cadastrais da embarcação e da emissão de novo AIT, devendo ser mantido o prazo de validade do AIT inicial;

1.11.2. A solicitação para as mudanças acima citadas deverá ser encaminhada por meio de requerimento a uma CP/DL acompanhado da cópia do Certificado de Registro da Embarcação com as alterações efetuadas, bem como dos demais documentos citados no anexo 1-C que tenham sofrido alteração; e

1.11.3. Para a mudança de nome e/ou de bandeira de embarcação afretada, não será necessária a realização de nova Perícia Técnica, devendo ser emitida nova Declaração de Conformidade com a atualização dos dados cadastrais alterados e ser mantido o prazo de validade da Declaração de Conformidade que estiver em vigor.

**1.12. CONTROLE DE EMBARCAÇÕES AUTORIZADAS A OPERAR EM AJB**

1.12.1. As embarcações de bandeira estrangeira autorizadas a operar em AJB, e para as quais tenha sido emitido um AIT, estarão sujeitas à Inspeção Naval e à todos os outros tipos de controle e fiscalização aplicáveis às embarcações de bandeira brasileira, não estando submetidas à sistemática de PSC;

1.12.2. As embarcações de bandeira estrangeira autorizadas a operar em AJB deverão manter a bordo os seguintes documentos relativos ao processo de autorização para operação em AJB, em adição àqueles estabelecidos na legislação em vigor:

- a) AIT e CTS emitidos pela CP/DL, como aplicável (documento original);
- b) Relatório da Perícia Técnica e registro da retirada das exigências observadas; e
- c) Declaração de Conformidade para Operação em AJB;

1.12.3. O despacho da embarcação é condicionado ao cumprimento das exigências apontadas nos Relatórios da Perícia Técnica ou de Inspeção, observados os respectivos prazos para seu cumprimento.

**1.13. LISTAGEM DE EMBARCAÇÕES AUTORIZADAS A OPERAR EM AJB**

A DPC disponibilizará em sua página na internet listagem das embarcações de bandeira estrangeira autorizadas a operar em AJB.

**1.14. REQUISITOS PARA EMBARCAÇÃO OPERAR EM AJB**

Toda embarcação de bandeira estrangeira, para obtenção de autorização para operar em AJB, deverá atender aos seguintes requisitos:

1.14.1. Cumprir todas as convenções e códigos internacionais ratificados pelo Brasil, bem como a legislação nacional aplicável à embarcação brasileira de mesmo tipo, atividade e área de navegação. Chama-se atenção especial ao cumprimento dos procedimentos sobre tráfego marítimo em AJB, trâmites de entrada, despacho e saída de embarcações nos portos brasileiros, previstos na NORMAM-204/DPC;

1.14.2. Ter a sua arqueação bruta (AB) calculada em conformidade com a Convenção Internacional para Medidas de Arqueação de Navios 1969 (*Tonnage 69*), constante do Certificado Internacional de Arqueação da embarcação, para efeito de aplicação dos requisitos das convenções e códigos internacionais ratificados pelo Brasil, em especial as Convenções SOLAS 74/78 e a MARPOL 73/78;

1.14.3. As embarcações de bandeira estrangeira afretadas para operar em AJB, sujeitas ao cumprimento da Convenção SOLAS 74-78 e/ou das Normas da Autoridade Marítima, com exigência de possuírem Certificados de Classe, deverão estar classificadas por Sociedade Classificadora de Navios, com representação no país, que tenha delegação de competência para atuar em nome da Autoridade Marítima Brasileira. Os certificados estatutários poderão ser emitidos pelas Sociedades Classificadoras reconhecidas pelo seu país de bandeira, desde que atendam às convenções e códigos ratificados pelo Brasil, além de atender a legislação nacional aplicável. Para efeito destas normas, a embarcação classificada é aquela que possui Certificados de Classe de Casco e de Máquinas, sem nenhuma condição de classe que comprometa a segurança da embarcação;

1.14.4. As embarcações de pesca e as demais embarcações não sujeitas ao cumprimento da Convenção SOLAS 74/78, poderão operar com os certificados estatutários exigidos pelo país de bandeira, desde que atendam os requisitos contidos nas Normas da Autoridade Marítima Brasileira.

A Perícia Técnica para Obtenção da Declaração de Conformidade para Operar em AJB verificara o cumprimento dos requisitos nacionais aplicáveis às embarcações brasileiras de mesmo tipo, atividade e área de navegação, constantes da lista de verificação para a vistoria flutuando para renovação do Certificado de Segurança da Navegação (CSN) - NORMAM-200 ou NORMAM-201/DPC;

1.14.5. As embarcações de pesca, para as quais o país de bandeira aplique a Convenção SOLAS 74/78 e que possuam certificados emitidos de acordo, deverão cumprir os requisitos estabelecidos naquela convenção;

1.14.6. Deverá, ainda, ser apresentado, por ocasião da Perícia Técnica, o relatório relativo à última docagem da embarcação. A data da docagem deverá ser registrada na Declaração de Conformidade, devendo ser exigido que a embarcação seja submetida à nova verificação em seco, em intervalo idêntico ao exigido para as embarcações brasileiras.

Para as embarcações de casco metálico com mais de quinze anos de idade, deverá ser apresentado Relatório de Medição de Espessura abrangendo, pelo menos, o chapeamento do casco e do convés principal, contendo o mínimo de dois pontos de medição para cada chapa, e uma declaração de um engenheiro naval que faça referência ao relatório em questão, atestando que a embarcação possui resistência estrutural satisfatória para a atividade na qual será empregada;

1.14.7. As embarcações de pesca e as demais embarcações não sujeitas ao cumprimento da Convenção Internacional de Linhas de Carga (*Load Lines 1966*), poderão operar com o Certificado de Borda-Livre, ou documento similar que ateste o calado máximo da embarcação, emitido pela Administração do país de bandeira. Essas embarcações deverão, ainda, apresentar no costado as marcas de borda-livre correspondentes ao calado máximo atribuído.

No caso da existência de Certificado de Borda-Livre, ou de documento similar emitido pelo país de bandeira, sem que a embarcação apresente a devida marcação no costado, deverão ser adotadas as marcas previstas nas NORMAM-200 ou 201/DPC, conforme o caso, considerando-se os limites estabelecidos na certificação emitida pelo país de bandeira. Caso a embarcação não possua documento que atribua sua borda-livre ou seu calado máximo de operação, deverá ser atribuída uma borda-livre nacional, devendo ser seguidos os procedimentos estabelecidos nas NORMAM-200 ou 201/DPC, como aplicável;

1.14.8. Nas situações constantes das alíneas 1.14.5 e 1.14.7 acima, nas quais está previsto a embarcação de bandeira estrangeira operar em AJB com os certificados emitidos pelo país de bandeira, mediante a realização de perícia baseada em requisitos estabelecidos para emissão de CSN ou de Certificado de Borda-Livre nacional, não serão emitidos Certificados de Segurança da Navegação ou de Borda-Livre para essas embarcações;

1.14.9. A certificação da embarcação emitida em cumprimento à regulamentação do país de bandeira e às Convenções e Códigos Internacionais ratificados pelo Brasil, deverá ser mantida válida durante todo o tempo em que a embarcação de bandeira estrangeira estiver operando em AJB; e

1.14.10. Eventuais isenções concedidas às embarcações de bandeira estrangeira, pelas suas respectivas bandeiras, somente serão válidas após terem sido submetidas e ratificadas, para sua aplicação em AJB, pela DPC.

As embarcações de bandeira estrangeira, contudo, poderão gozar das mesmas isenções concedidas às embarcações brasileiras, desde que obtenham a concordância das respectivas bandeiras.

## **SEÇÃO II. PROCEDIMENTOS ESPECÍFICOS PARA OPERAR EM AJB CONFORME A ATIVIDADE DA EMBARCAÇÃO**

Todas as embarcações das atividades abaixo relacionadas deverão cumprir os Requisitos Gerais constantes do artigo 1.14 desta norma e os procedimentos a seguir:

### **1.15. TRANSPORTE DE PETRÓLEO, SEUS DERIVADOS E BIOCOMBUSTÍVEIS**

1.15.1. Compete à CP/DL autorizar o processo de IT, mediante à apresentação do CAA emitido pela Antaq;

1.15.2. O interessado deverá apresentar à CP/DL requerimento de solicitação para operar em AJB, especificando o período pretendido, e demais documentos listados no anexo 1-B;

1.15.3. Após análise documental pela CP/DL, e caso o processo seja deferido, o requerente deverá agendar a Perícia Técnica, conforme previsto no artigo 1.4; e

1.15.4. Realizada a Perícia Técnica, à CP/DL emitirá as Declarações de Conformidade para Operação em AJB (anexo 1-D) e para Transporte de Petróleo (anexo 4-A) e o respectivo AIT.

1.15.5. Observação:

A embarcação deverá aderir, antes do início da operação em AJB, ao Sistema de Monitoramento Marítimo de Apoio às Atividades do Petróleo (SIMMAP), conforme previsto na NORMAM-204/DPC.

### **1.16. TRANSPORTE DE CARGAS (QUE NÃO PETRÓLEO E DERIVADOS)**

1.16.1. Compete à CP/DL autorizar o processo de IT, mediante à apresentação do CAA emitido pela Antaq;

1.16.2. O interessado deverá apresentar à CP/DL requerimento de solicitação para operar em AJB, especificando o período pretendido, e demais documentos listados no anexo 1-B;

1.16.3. Após análise documental pela CP/DL, e caso o processo seja deferido, o requerente deverá agendar a Perícia Técnica, conforme previsto no artigo 1.4;

1.16.4. Realizada a Perícia Técnica, a CP/DL emitirá a Declaração de Conformidade para Operação em AJB (anexo 1-D) e o respectivo AIT; e

1.16.5. Observação:

Os navios graneleiros e os de transporte combinado *ore-oil* ou *ore-bulk-oil* com idade igual ou superior a dezoito anos, independentemente da bandeira ou do porte do navio, para carregamento de granel sólido de peso específico igual ou maior do que 1,78 t/m<sup>3</sup>, tais como minério de ferro, bauxita, manganês e fosfato, deverão cumprir o estabelecido no Capítulo 2 desta norma.

**1.17. APOIO MARÍTIMO**

1.17.1 Compete à CP/DL autorizar o processo de IT, mediante à apresentação do CAA emitido pela Antaq;

1.17.2. O interessado deverá apresentar à CP/DL requerimento de solicitação para operar em AJB, especificando o período pretendido, e demais documentos listados no anexo 1-B;

1.17.3. Após análise documental pela CP/DL, e caso o processo seja deferido, o requerente deverá agendar a Perícia Técnica, conforme previsto no artigo 1.4;

1.17.4. Realizada a Perícia Técnica, a CP/DL emitirá a Declaração de Conformidade para Operação em AJB (anexo 1-D), assim como o respectivo AIT; e

1.17.5. Observação:

A embarcação deverá aderir, antes do início da operação em AJB, ao Sistema de Monitoramento Marítimo de Apoio às Atividades do Petróleo (SIMMAP), conforme previsto na NORMAM-204/DPC.

**1.18. PROSPECÇÃO, PERFURAÇÃO (CIENTÍFICA OU NÃO CIENTÍFICA), PRODUÇÃO E ARMAZENAMENTO DE PETRÓLEO (PLATAFORMAS, NAVIOS SONDA, FPSO e FSO)**

1.18.1. Compete à CP/DL autorizar o processo de IT, mediante a apresentação da Portaria de concessão da ANP para exploração, desenvolvimento e produção de petróleo e gás natural para blocos publicada no Diário Oficial da União (DOU). No caso específico de perfuração científica em AJB, o processo de IT deverá ser apresentado à CP/DL, mediante a apresentação da Portaria de autorização da Autoridade Marítima para a condução de perfurações científicas em AJB, emitida pelo Estado-Maior da Armada (EMA), publicada no DOU;

1.18.2. O interessado deverá apresentar à CP/DL requerimento de solicitação para operar em AJB, especificando o período pretendido, e demais documentos listados no anexo 1-B;

1.18.3. Após análise documental pela CP/DL, e caso o processo seja deferido, o requerente deverá agendar a Perícia Técnica, conforme previsto no artigo 1.4;

1.18.4. Realizada a Perícia Técnica, a CP/DL emitirá as Declarações de Conformidade para Operação em AJB (anexo 1-D) e para Operação de Plataformas (anexo 5-A) e o respectivo AIT; e.

1.18.5. Observações:

a) As plataformas, navios sonda, FPSO e FSO deverão atender aos requisitos do *MODU Code 79*, sendo que as unidades construídas após 1º de maio de 1991 deverão atender aos requisitos do *MODU Code 89*;

b) As plataformas de perfuração e os navios sonda deverão aderir, antes do início da operação em AJB, ao Sistema de Monitoramento Marítimo de Apoio às Atividades do Petróleo (SIMMAP), conforme previsto na NORMAM-204/DPC; e

c) Para os processos de Perfuração Científica, a empresa requerente deverá observar o contido nas Normas da Autoridade Marítima para Perfurações Científicas no Mar, constante no Anexo 1-O desta Norma.

## **1.19. ATIVIDADES SUBAQUÁTICAS (APOIO A MERGULHO)**

1.19.1. Compete à CP/DL autorizar o processo de IT, mediante à apresentação do CAA, emitido pela Antaq;

1.19.2. O interessado deverá apresentar à CP/DL requerimento de solicitação para operar em AJB, especificando o período pretendido, e demais documentos listados no anexo 1-B;

1.19.3. Após análise documental pela CP/DL, e caso o processo seja deferido, o requerente deverá agendar a Perícia Técnica, conforme previsto no artigo 1.4; e

1.19.4. Realizada a Perícia Técnica, a CP/DL emitirá a Declaração de Conformidade para Operação em AJB (anexo 1-D) e o respectivo AIT.

## **1.20. PESCA**

1.20.1. Compete à CP/DL autorizar o processo de IT, mediante a concessão de licença, permissão ou autorização de arrendamento de embarcação estrangeira para a pesca em AJB, concedida pelo Ministério da Pesca e Aquicultura, por meio de Portaria deste, publicada no DOU;

1.20.2. O interessado deverá apresentar à CP/DL requerimento de solicitação para operar em AJB, especificando o período pretendido, e os demais documentos listados no anexo 1-B;

1.20.3. Após análise documental pela CP/DL, e caso o processo seja deferido, o requerente deverá agendar a Perícia Técnica, conforme previsto no artigo 1.4; e

1.20.4. Realizada a Perícia Técnica, a CP/DL emitirá a Declaração de Conformidade para Operação em AJB (anexo 1-D) e o respectivo AIT.

1.20.5. Observações:

a) A embarcação autorizada a pescar em AJB, em decorrência de Acordos Intergovernamentais, não tem direito a tratamento diferenciado das demais embarcações de bandeira estrangeira contratadas para emprego na pesca.

b) A embarcação de pesca obrigada a participar do Programa Nacional de Rastreamento de Embarcações Pesqueiras por Satélite (PREPS) deverá aderir ao referido programa, antes do início da operação em AJB, conforme previsto na NORMAM-204/DPC.

**1.21. TRANSPORTE DE PASSAGEIROS NA NAVEGAÇÃO INTERIOR**

1.21.1. Compete à CP/DL autorizar o processo de IT, mediante à apresentação do CAA emitido pela Antaq;

1.21.2. O interessado deverá apresentar à CP/DL requerimento de solicitação para operar em AJB, especificando o período pretendido, e demais documentos listados no anexo 1-B;

1.21.3. Após análise documental pela CP/DL, e caso o processo seja deferido, o requerente deverá agendar a Perícia Técnica, conforme previsto no artigo 1.4; e

1.21.4. Realizada a Perícia Técnica, a CP/DL emitirá a Declaração de Conformidade para Operação em AJB (anexo 1-D) e o respectivo AIT.

**1.22. TRANSPORTE DE PASSAGEIROS NA NAVEGAÇÃO EM MAR ABERTO**

1.22.1. Compete à DPC autorizar o processo de IT;

1.22.2. O interessado deverá encaminhar à DPC requerimento de solicitação para operar em AJB, para o correio eletrônico "[dpc.ajb@marinha.mil.br](mailto:dpc.ajb@marinha.mil.br)", especificando o período pretendido, e demais documentos listados no anexo 1-B;

1.22.3. Após análise documental pela DPC, e caso o processo seja deferido, o requerente deverá agendar a Perícia Técnica, conforme previsto no artigo 1.4; e

1.22.4. Realizada a Perícia Técnica, a CP/DL emitirá a Declaração de Conformidade para Operação em AJB (anexo 1-D) e o respectivo AIT.

**1.23. PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE TURISMO NÁUTICO**

1.23.1. Compete à DPC autorizar o processo de IT, mediante apresentação do Certificado de Transportadora Turística (Cadastur), emitido pelo Ministério do Turismo;

1.23.2. O interessado deverá encaminhar à DPC requerimento de solicitação para operar em AJB, para o correio eletrônico "[dpc.ajb@marinha.mil.br](mailto:dpc.ajb@marinha.mil.br)", especificando o período pretendido, e demais documentos listados no anexo 1-B;

1.23.3. Após análise documental pela DPC, e caso o processo seja deferido, o requerente deverá agendar a Perícia Técnica, conforme previsto no artigo 1.4; e

1.23.4. Realizada a Perícia Técnica, a CP/DL emitirá a Declaração de Conformidade para Operação em AJB (anexo 1-D) e o respectivo AIT.

1.23.5. Observações:

a) para embarcações com AB inferior a 500, a solicitação de IT deverá ser requerida por empresa de navegação do ramo do turismo náutico, devidamente cadastrada no órgão federal responsável pela atividade de turismo.

b) as embarcações com AB superior a 500 serão consideradas como sendo empregadas no transporte de passageiros e cumprirão o previsto nos itens 1.21 e 1.22, conforme o caso.

#### **1.24. OBRA DE INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA, DRAGAGEM E/OU EXTRAÇÃO DE AREIA**

1.24.1. Compete à DPC autorizar o processo de IT;

1.24.2. O interessado deverá encaminhar à DPC requerimento de solicitação para operar em AJB, para o correio eletrônico "[dpc.ajb@marinha.mil.br](mailto:dpc.ajb@marinha.mil.br)", especificando o período pretendido, e demais documentos listados no anexo 1-B;

1.24.3. Após análise documental pela DPC, e caso o processo seja deferido, o requerente deverá agendar a Perícia Técnica, conforme previsto no artigo 1.4; e

1.24.4. Realizada a Perícia Técnica, a CP/DL emitirá a Declaração de Conformidade para Operação em AJB (anexo 1-D) e o respectivo AIT.

#### **1.25. PESQUISA, EXPLORAÇÃO, REMOÇÃO E DEMOLIÇÃO DE COISAS OU BENS AFUNDADOS, SUBMERSOS, ENCALHADOS E PERDIDOS**

1.25.1. Compete à DPC autorizar o processo de IT;

1.25.2. O interessado deverá encaminhar à DPC requerimento de solicitação para operar em AJB, para o correio eletrônico "[dpc.ajb@marinha.mil.br](mailto:dpc.ajb@marinha.mil.br)", especificando o período pretendido, tendo como anexo o deferimento do processo de autorização para realizar o serviço de pesquisa, exploração, remoção ou demolição de coisas ou bens afundados, submersos, encalhados ou perdidos, sob domínio ou não da União, conforme o caso (em acordo ao previsto na NORMAM-221/DPC), além dos demais documentos listados no anexo 1-B;

1.25.3. Após análise documental pela DPC, e caso o processo seja deferido, o requerente deverá agendar a Perícia Técnica, conforme previsto no artigo 1.4; e

1.25.4. Realizada a Perícia Técnica, a CP/DL emitirá a Declaração de Conformidade para Operação em AJB (anexo 1-D) e o respectivo AIT.

## **1.26. LEVANTAMENTO HIDROGRÁFICO**

1.26.1. Compete à DPC autorizar o processo de IT, mediante apresentação da autorização para execução de Levantamento Hidrográfico emitido pelo Centro de Hidrografia da Marinha (CHM);

1.26.2. O interessado deverá encaminhar à DPC requerimento de solicitação para operar em AJB, para o correio eletrônico "[dpc.ajb@marinha.mil.br](mailto:dpc.ajb@marinha.mil.br)", especificando o período pretendido, e demais documentos listados no anexo 1-B;

1.26.3. Após análise documental pela DPC, e caso o processo seja deferido, o requerente deverá agendar a Perícia Técnica, conforme previsto no artigo 1.4;

1.26.4. Realizada a Perícia Técnica, a CP/DL emitirá a Declaração de Conformidade para Operação em AJB (anexo 1-D) e o respectivo AIT; e

1.26.5. Observações:

Durante o período de operação, o responsável pela embarcação deverá cumprir as seguintes determinações:

a) alocar áreas compatíveis com a operação para um período máximo de três dias, renovar sempre que necessário e cancelar a área quando a operação tiver sido interrompida ou quando o navio encontrar-se no porto;

b) aderir ao Sistema de Informações sobre o Tráfego Marítimo (SISTRAM), quando determinado pela CP/DL, devendo enviar informação periódica da mensagem de posição e intenção de movimento, para as próximas vinte e quatro horas e suas alterações, dentro da área alocada; e

c) informar à CP em cuja jurisdição será realizada a operação as áreas a serem alocadas, incluindo os seguintes parâmetros:

- I) nome do navio;
- II) características do navio (cores do casco e superestrutura);
- III) comprimento do dispositivo de reboque (caso haja);
- IV) rumos e velocidade média de deslocamento durante os serviços;
- V) data do início e término dos serviços; e
- VI) área de trabalho delimitada (coordenadas geográficas-latITUDE/longITUDE).

Essas informações deverão ser encaminhadas à CP/DL com antecedência mínima de sete dias úteis, de modo a possibilitar divulgação em Aviso aos Navegantes.

### **1.27. LANÇAMENTO DE CABOS SUBMARINOS**

1.27.1. Compete à DPC autorizar o processo de IT, mediante apresentação da autorização da Anatel;

1.27.2. O interessado deverá encaminhar à DPC requerimento de solicitação para operar em AJB, para o correio eletrônico "[dpc.ajb@marinha.mil.br](mailto:dpc.ajb@marinha.mil.br)", especificando o período pretendido, e demais documentos listados no anexo 1-B;

1.27.3. Após análise documental pela DPC, e caso o processo seja deferido, o requerente deverá agendar a Perícia Técnica, conforme previsto no artigo 1.4; e

1.27.4. Realizada a Perícia Técnica, a CP/DL emitirá a Declaração de Conformidade para Operação em AJB (anexo 1-D) e o respectivo AIT.

### **1.28. AQUISIÇÃO DE DADOS RELACIONADOS A ATIVIDADE DO PETRÓLEO E DO GÁS NATURAL (LEVANTAMENTO SÍSMICO)**

1.28.1. Compete à DPC autorizar o processo de IT, mediante apresentação da Portaria de autorização da ANP para a realização da atividade de aquisição de dados sísmicos, publicada no DOU;

1.28.2. Previamente a entrada da embarcação nas AJB, a empresa afretadora do Navio de Pesquisa Sísmica (NPS) deverá informar à DPC, os seguintes dados da embarcação:

- a) nome do NPS;
- b) bandeira;
- c) nº IMO;
- d) especificar o serviço que o NPS irá realizar em AJB;
- e) autorização da ANP e sua publicação no DOU;
- f) último porto de procedência; e
- g) porto de chegada em AJB e sua data prevista.

1.28.3. O interessado deverá encaminhar à DPC requerimento de solicitação para operar em AJB, para o correio eletrônico "[dpc.ajb@marinha.mil.br](mailto:dpc.ajb@marinha.mil.br)", especificando o período pretendido, e demais documentos listados no anexo 1-B;

1.28.4. Após análise documental pela DPC, e caso o processo seja deferido, o requerente deverá agendar a Perícia Técnica, conforme previsto no artigo 1.4;

1.28.5. Realizada a Perícia Técnica, a CP/DL emitirá a Declaração de Conformidade para Operação em AJB (anexo 1-D) e o respectivo AIT; e

1.28.6. Observações:

A embarcação deverá aderir, antes do início da operação em AJB, ao Sistema de Monitoramento Marítimo de Apoio às Atividades do Petróleo (SIMMAP), conforme previsto na NORMAM-204/DPC.

A empresa responsável pela embarcação deverá cumprir as seguintes determinações, desde a chegada em AJB até o término da operação:

a) alocar áreas compatíveis com a pesquisa para um período máximo de três dias, renovar sempre que necessário e cancelar a área quando a operação tiver sido interrompida ou quando o navio encontrar-se no porto;

b) quando encaminhar à DPC o requerimento de solicitação para operar em AJB, e os documentos listados no anexo 1-B, devem também ser anexadas:

I) declaração da empresa detentora da autorização com as características do navio e de todo o instrumental utilizado na operação e das embarcações de apoio, quando aplicável;

II) frequências radioelétricas, tipos de emissão e potências de irradiação passíveis de serem empregadas nas comunicações;

III) datas previstas para o início e término da operação, bem como para a instalação e a retirada de equipamentos, quando aplicável;

IV) datas previstas para escalas em portos nacionais;

V) número de vagas reservadas a bordo dos navios, no mínimo duas para Oficiais observadores da MB, caso necessário;

VI) declaração de garantia de acesso amplo e irrestrito a todos os espaços, equipamentos, instrumentos e registros de bordo ao representante da MB designado para acompanhar os serviços (anexo 1-I);

VII) declaração de adesão ao SIMMAP (anexo 1-J); e

VIII) roteiro previsto para a execução da operação, apresentado em carta náutica de escala conveniente, destacando-se a área autorizada pela ANP para o levantamento sísmico, mencionando as áreas de manobra e de aquisição de dados sísmicos;

c) aderir ao SISTRAM, devendo enviar informação periódica da mensagem de posição e intenção de movimento, para as próximas vinte e quatro horas e suas alterações, dentro da área alocada;

d) informar à CP em cuja jurisdição será realizada a operação, as áreas a serem alocadas, incluindo os seguintes parâmetros:

I) nome do navio;

II) características do navio (cores do casco e superestrutura);

- III) comprimento do dispositivo de reboque (caso haja);
- IV) rumos e velocidade média de deslocamento durante os serviços;
- V) data do início e término dos serviços; e
- VI) área de trabalho delimitada (coordenadas geográficas-latitude/longitude).

Essas informações deverão ser encaminhadas à CP, com no mínimo sete dias úteis de antecedência de modo a possibilitar a divulgação em Aviso aos Navegantes;

e) o representante legal do armador/afretador da embarcação de bandeira estrangeira deverá entregar ao Comandante da embarcação as “*INSTRUCTIONS FOR SEISMIC SURVEY VESSEL*” (em inglês), constante do anexo 1-K, e orientar a cumpri-las; e

f) caso seja identificada pela Autoridade Marítima a necessidade de embarque de Oficiais Observadores, a empresa responsável pela embarcação deverá:

- I) informar o(s) porto(s) e as datas disponíveis para embarque/ desembarque, conforme as escalas do NPS;
- II) informar a disponibilidade para embarque/ desembarque por aeronave; e
- III) arcar com os custos/ despesas decorrentes do embarque dos Oficiais Observadores.

A Organização Militar do Oficial Observador indicado deverá conduzir e acompanhar todo o processo para o seu embarque, estadia e desembarque no NPS, junto à empresa responsável pela embarcação.

### **1.29. UNIDADE DE REGASEIFICAÇÃO E ARMAZENAMENTO FLUTUANTE (*FLOATING STORAGE AND REGASIFICATION UNIT - FSRU*)**

1.29.1. Compete à DPC autorizar o processo de IT, mediante a apresentação das respectivas autorizações da ANP e da Antaq publicadas no DOU.

1.29.2. O interessado deverá encaminhar à DPC requerimento de solicitação para operar em AJB, para o correio eletrônico “[dpc.ajb@marinha.mil.br](mailto:dpc.ajb@marinha.mil.br)”, especificando o período pretendido, e demais documentos listados no anexo 1-B;

1.29.3. Após análise documental pela DPC, e caso o processo seja deferido, o requerente deverá agendar a Perícia Técnica, conforme previsto no artigo 1.4; e

1.29.4. Realizada a Perícia Técnica, a CP/DL emitirá as Declarações de Conformidade para Operação em AJB (anexo 1-D) e o respectivo AIT.

## CAPÍTULO 2 VISTORIA DE CONDIÇÃO

### 2.1. APLICAÇÃO

Deverá ser realizada vistoria de condição em todo navio graneleiro e navio de transporte combinado (*ore-oil* ou *ore-bulk-oil*) com idade igual ou superior a dezoito anos, que demande porto nacional para carregamento de granéis sólidos de peso específico maior ou igual a 1,78 t/m<sup>3</sup>, tais como minério de ferro, bauxita, manganês e fosfato, assim como nos navios destinados ao carregamento de carga viva.

Deverá ser solicitada ao armador a apresentação da seguinte documentação:

- declaração que contenha a identificação técnica e peso específico da carga;
- Plano de Carregamento (*Cargo Stowage Plan*); e
- Planilha da Cálculo das Tensões durante o carregamento (*Stress Calculation*).

### SEÇÃO I. VISTORIA DE CONDIÇÃO EM NAVIOS GRANELEIROS

### 2.2. CONTRATAÇÃO DA VISTORIA

O representante da embarcação deverá contratar, antes da atracação no Porto ou Terminal Aquaviário, uma Organização Reconhecida pela Autoridade Marítima (OR – Sociedades Classificadoras e Certificadoras) para a realização da Vistoria de Condição (VC).

A OR deverá informar à DPC, com a devida antecedência, por meio de correio eletrônico ([dpc.gevi@marinha.mil.br](mailto:dpc.gevi@marinha.mil.br)), a realização da VC, com os seguintes dados:

- nome da embarcação;
- número IMO;
- data do agendamento da VC; e
- local da realização da VC.

### 2.3. ISENÇÃO DA VISTORIA DE CONDIÇÃO

Estarão isentos da vistoria de condição navios graneleiros, de qualquer idade, cuja carga total de granel pesado não ultrapasse trinta por cento da tonelagem de porte bruto (TPB) ou *deadweight* (dwt) do navio.

## **2.4. REALIZAÇÃO DAS VISTORIAS**

### **2.4.1. Período para Realização**

As vistorias serão realizadas no período diurno, por uma OR contratada pelo representante da embarcação, após a chegada do navio a qualquer porto nacional.

### **2.4.2. Organização Reconhecida (OR) - Sociedades Classificadoras e Certificadoras**

O representante da embarcação deverá contratar uma das OR autorizadas a atuar em nome do governo brasileiro, diferente da que mantém o navio em classe, para realizar a vistoria. Os vistoriadores dessas OR deverão ser exclusivos.

### **2.4.3. Condições do navio**

O navio deverá, antes do início da vistoria, estar fundeado em águas abrigadas ou atracado, totalmente descarregado, desgaseificado e sem lastro, observando-se as medidas de segurança aplicáveis.

### **2.4.4. Documentação**

Os Certificados Estatutários previstos nas Convenções Internacionais, das quais o governo brasileiro é signatário, os certificados de classe e de registro da embarcação, e os documentos que comprovem a razão social do armador, operador, do proprietário da carga, segurador do casco, seguradora da carga e seguradora do navio (*P&I Club*) deverão estar disponíveis a bordo por ocasião da vistoria. Deverão ser verificados o Plano de Carregamento estabelecido em comum acordo entre o Comandante do navio e o terminal de carregamento, e a Planilha de Cálculo das Tensões, visando assegurar que os esforços cortantes e os momentos fletores, previstos para atuar no navio durante o carregamento estejam dentro dos limites estipulados pela Sociedade Classificadora.

## **2.5. LOCAL DAS VISTORIAS**

As vistorias poderão ser realizadas, a pedido do representante da embarcação, em qualquer porto nacional, mesmo que não seja o de carregamento do navio.

## **2.6. ESCOPO DA VISTORIA**

### **2.6.1. Quanto à Documentação**

Deverá ser verificada a conformidade dos Certificados Estatutários com as Convenções Internacionais das quais o governo brasileiro é signatário, bem como dos certificados de classe e de registro da embarcação, dos documentos que comprovem a razão social do armador, operador e da seguradora do navio (*P&I Club*).

2.6.2. Quanto a Estrutura Interna

Os vistoriadores deverão realizar inspeção visual das estruturas internas dos porões de carga, tanques de lastro, duplo-fundo, tanques elevados de lastro (tanques de asa) e pique tanque de vante. Verificar as espessuras de pontos da estrutura e do chapeamento, aleatoriamente (*spot check*), com base no relatório da última docagem (*survey report*).

2.6.3. Quanto a Estanqueidade

Deverá, também, ser realizada inspeção visual e de estanqueidade dos porões/tanques no convés principal, com atenção especial às braçolas, tampas dos porões, seus atracadores e meios de vedação, agulheiros de acesso aos porões ou tanques do duplo-fundo, suas escotilhas, atracadores e meios de vedação.

**2.7. AVALIAÇÃO DA ESTRUTURA E PENDÊNCIAS DA VISTORIA**

2.7.1. Avaliação da Estrutura do Navio

Caberá única e exclusivamente ao representante da OR contratada para realização da vistoria a avaliação da estrutura do navio e sua capacidade para realizar o carregamento pretendido.

2.7.2. Pendências da Vistoria de Condição

O representante da OR que estiver realizando a vistoria deverá, mesmo que considere o navio apto para carregamento, anotar como pendência qualquer dos itens listados abaixo, mencionando-o em sua Declaração:

- a) furos ou trincas em elementos estruturais ou anteparas associados ou não à redução de espessura;
- b) avarias em elementos estruturais ou anteparas por excesso de esforço;
- c) flambagem em anteparas;
- d) toda e qualquer condição de classe referente a casco (*hull*) imposta pela Sociedade Classificadora do navio e ainda não atendida;
- e) todo e qualquer ponto encontrado na medição de espessura com redução de sua espessura original superior a 25%;
- f) perda de estanqueidade; e
- g) qualquer outro aspecto julgado relevante pelo representante da Sociedade Classificadora que estiver realizando a vistoria.

**2.8. LIBERAÇÃO DO NAVIO PARA CARREGAMENTO**

2.8.1. Para liberação do navio para carregamento deverão ser atendidos os seguintes quesitos:

a) o vistoriador da OR contratada, após a realização da vistoria, emitirá uma Declaração de Vistoria de Condição (DVC), de acordo com o modelo padronizado do anexo 2-B. No campo “reparos a serem realizados” deverá(ão) ser incluída(s) a(s) pendência(s) listada(s) no item 2.7.

b) logo após o término da Vistoria de Condição deverão ser adotados os seguintes procedimentos no sistema Porto Sem Papel (PSP):.

I) inserir a DVC e a Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) do vistoriador que a executou; e

II) comprovar o pagamento da Guia de Recolhimento da União (GRU), exceto para órgãos públicos.

A embarcação será liberada ou não para o carregamento, por meio do sistema PSP, de acordo com a conclusão contida no item 4 da DVC emitida pelo vistoriador responsável da OR.

Caso sejam constatadas, pelo vistoriador da OR contratada, avarias ou deficiências que requeiram análise aprofundada ou reparos estruturais de vulto, o navio não será aprovado para carregamento, devendo essa conclusão ser lançada pelo vistoriador no item 4 da DVC. Nesse caso, a CP/DL registrará no PSP que o navio está “IMPEDIDO DE CARREGAR”.

O representante da embarcação deverá acionar a SC do navio, que passará a acompanhar os reparos e/ou dar baixa nas exigências observadas. A liberação do navio ficará condicionada a análise e ratificação, pela DPC, do relatório da SC que mantém o navio em classe, atestando que as deficiências observadas foram sanadas e/ou que o navio possui condições seguras para a operação.

No primeiro dia útil após a vistoria, a OR deverá encaminhar à DPC cópia da DVC emitida pelos vistoriadores, por meio do correio eletrônico: [dpc.gevi@marinha.mil.br](mailto:dpc.gevi@marinha.mil.br).

## **2.9. RELATÓRIO DA VISTORIA DE CONDIÇÃO E OUTROS DOCUMENTOS NECESSÁRIOS**

Após realização da vistoria, o representante da embarcação deverá encaminhar à DPC cópias dos seguintes documentos:

2.9.1. Relatório detalhado e conclusivo do resultado da vistoria, emitido pela OR contratada, acompanhado do relatório de medição de espessuras e de registro fotográfico.

2.9.2. Certificados Estatutários previstos nas convenções internacionais das quais o governo brasileiro é signatário, bem como os certificados de classe e de registro da embarcação.

2.9.3. Documentos que comprovem a razão social do armador, operador, segurador do casco e segurador do navio.

## **2.10. RETIRADA DE DEFICIÊNCIAS**

Caso o Relatório de Vistoria de Condição aponte deficiências a serem sanadas, o representante da embarcação deverá apresentar à DPC o relatório detalhado da SC do navio, atestando que as pendências encontradas por ocasião da vistoria de condição foram sanadas e/ou que o navio possui condições seguras para a operação. Tal relatório deverá ser encaminhado à DPC com antecedência mínima de três dias úteis da data do regresso do navio para operação em porto nacional.

A vistoria do navio para verificar se os reparos foram executados e/ou se as deficiências foram sanadas deverá ser realizada, preferencialmente, pelo representante no Brasil da SC do navio. Caso essa vistoria tenha sido realizada no estrangeiro, há necessidade de o representante no Brasil manifestar-se sobre os relatórios emitidos pela SC do navio no exterior, emitindo documento que comprove à DPC que as deficiências encontradas pela SC executora da Vistoria de Condição foram sanadas. As SC que não tiverem representação no Brasil poderão indicar uma das SC reconhecidas pelo governo brasileiro para efetuar a vistoria e emitir o relatório.

## **2.11. VALIDADE DA VISTORIA E CONTROLE DE NAVIOS**

Após a análise do Relatório de Vistoria e da Verificação da inexistência de deficiências pendentes, serão atualizados os dados do navio na planilha dos navios graneleiros disponível na internet, liberando o navio para carregamento pelo período de um ano, a contar da data de realização da vistoria. Após o vencimento deste período, o navio deverá ser submetido a nova vistoria.

Os navios graneleiros com mais de dezoito anos de idade, autorizados a efetuar o carregamento de granéis sólidos de peso específico maior ou igual a  $1,78 \text{ t/m}^3$  deverão manter a bordo a DVC sempre que estiver efetuando esse tipo de carregamento em portos nacionais.

A DPC manterá permanentemente atualizada na internet listagem com os navios vistoriados.

## **SEÇÃO II. VISTORIA DE CONDIÇÃO PARA CARREGAMENTO DE CARGA VIVA**

### **2.12. DECLARAÇÃO DE VISTORIA DE CONDIÇÃO PARA CARREGAMENTO DE CARGA VIVA**

Após a realização da Vistoria de Condição será emitida a Declaração de Vistoria de Condição para Carregamento de Carga Viva, conforme modelo do anexo 2-C desta Norma, onde serão listadas as pendências encontradas, especificando aquelas que impeçam o carregamento.

Caso não haja pendências que impeçam o carregamento, o Vistoriador deverá declarar que a embarcação está apta para o carregamento, com o devido registro no sistema PSP.

Caso haja pendências para cumprimento antes da saída (A/S), a embarcação só será liberada para carregamento após o seu devido cumprimento. As demais pendências já deverão estar sanadas quando do retorno do navio para novo carregamento em portos ou terminais nas águas jurisdicionais brasileiras.

### **2.13. REQUISITOS**

Para a obtenção da Declaração de Vistoria de Condição para Carregamento de Carga Viva, deverá ser verificado o atendimento do seguinte:

2.13.1. as Convenções e Códigos internacionais em vigor para o Brasil; e

2.13.2. os itens da Lista de Verificação do anexo 2-D desta Norma.

### **2.14. PROCEDIMENTOS PARA A REALIZAÇÃO DA VISTORIA DE CONDIÇÃO**

#### **2.14.1. Solicitação da Vistoria**

O armador, seu preposto ou representante legal deverá requerer a Vistoria ao Capitão dos Portos ou Delegado, por meio do sistema PSP, com pelo menos cinco dias úteis de antecedência, com a comprovação do pagamento da Guia de Recolhimento da União (GRU), exceto para órgãos públicos.

#### **2.14.2. Realização da vistoria**

A vistoria deverá ser realizada no período diurno, após a chegada da embarcação no porto de carregamento, por uma equipe formada por pelo menos um Inspetor Naval e um Vistoriador Naval.

#### **2.14.3. Condições do navio**

A embarcação deverá, antes do início da vistoria, estar preferencialmente atracada, ou fundeada em águas abrigadas, totalmente descarregada, observando-se as medidas de segurança aplicáveis.

#### **2.14.4. Documentação**

Deverão estar disponíveis a bordo por ocasião da vistoria os Certificados previstos nas Convenções Internacionais, das quais o Estado Brasileiro é parte, os certificados de classe, os documentos que comprovem a propriedade marítima (Certificado de Registro - *Certificate of Registry*) e razão social do armador ou operador, bem como a existência de cobertura para riscos para atender à remoção de destroços e de poluição do meio ambiente marinho, prestando-se para esta finalidade a apresentação do Certificado de Entrada

(*Certificate of Entry*) de um Clube que seja membro do Grupo Internacional de Clubes P&I (IG). Para navios que não integram o Grupo Internacional de Clubes P&I, será exigido certificado de coberturas de riscos para remoção de destroços (*wreck removal*) e de qualquer tipo de poluição, incluindo carga viva (*pollution by livestock cargo*).

Os certificados que atestem o disposto nesta alínea deverão ser apresentados à Capitania dos Portos, Delegacia ou Agência da jurisdição, com antecedência mínima de 48 horas úteis para análise.

#### 2.14.5. Apoio

O solicitante deverá providenciar todo transporte e apoio necessário para realização da vistoria de condição.

#### 2.14.6. Liberação do navio para carregamento

Após o término da Vistoria de Condição a equipe de vistoria deverá entregar o original da Declaração ao Comandante da embarcação e uma cópia ao Capitão dos Portos ou Delegado.

De acordo com a conclusão contida na Declaração de Vistoria de Condição para Carregamento de Carga Viva, a CP/DL liberará, ou não, a embarcação para o carregamento, por meio do sistema PSP.

INTENCIONALMENTE EM BRANCO

### CAPÍTULO 3 CONTROLE DE NAVIOS PELO ESTADO DO PORTO

#### 3.1. APLICAÇÃO

Todos os navios de bandeira estrangeira que demandem portos nacionais, estarão sujeitos ao Controle de Navios pelo Estado do Porto (*Port State Control - PSC*).

#### 3.2. REALIZAÇÃO DAS INSPEÇÕES

3.2.1. As inspeções de PSC serão realizadas pelos Inspetores Navais lotados nas Capitânicas, devidamente qualificados e credenciados pela DPC. Essas inspeções serão realizadas sem ônus para o armador.

3.2.2. As retiradas de deficiências constatadas em inspeções de PSC deverão ser solicitadas pelo armador ou seu representante à CP, sendo indenizadas conforme estabelecido na aba “Tabela de Indenizações”, disponível no seguinte link da internet: <https://www.marinha.mil.br/dpc/normas-autoridade-maritima-brasileira>.

#### 3.3. INSTRUMENTOS PERTINENTES

Para execução das Inspeções de PSC, os Instrumentos Pertinentes são as seguintes convenções internacionais com suas respectivas emendas em vigor:

- 3.3.1. Convenção Internacional sobre Linhas de Carga, 1966 (LL 66);
- 3.3.2. Convenção Internacional sobre Medida de Arqueação de Embarcações, 1969;
- 3.3.3. Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, 1972 (RIPEAM-72);
- 3.3.4. Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios, 1973, como emendada pelo seu Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78);
- 3.3.5. Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974, como emendada pelos seus Protocolos de 1978 e 1988 (SOLAS 74/78/88); e
- 3.3.6. Convenção Internacional sobre Normas de Treinamento de Marítimos, Expedição de Certificados e Serviço de Quarto, 1978 (STCW-78);
- 3.3.7. Resolução A.1185 (33) da Organização Marítima Internacional “Procedimentos para *Port State Control*”, de 6 de dezembro de 2023;
- 3.3.8. Acordo Latino-Americano Sobre Controle de Navios pelo Estado do Porto (Acordo de Viña del Mar), de 05 de novembro de 1992;
- 3.3.9. Regras para Vistorias e Inspeções e Certificados de Segurança para Embarcações da Hidrovia Paraguai-Paraná;

3.3.10. Convenção Internacional sobre Controle de Sistemas Antiincrustantes Danosos em Embarcações, 2001 (AFS); e

3.3.11. Convenção Internacional para o Controle e Gerenciamento da Água de Lastro e Sedimentos dos Navios, 2004 (BWM).

#### **3.4. SELEÇÃO DE NAVIOS**

3.4.1. A seleção de navios a serem inspecionados pelo Inspetor Naval deverá seguir o Novo Regime de Inspeção (NIR) estipulado pelo Acordo de Viña del Mar, que classifica os navios em alto, médio e baixo risco, conforme o Anexo 3-A.

Deverá ser evitada a realização de inspeções em navios fora da janela de inspeção de acordo com o NIR. A seleção dos navios deverá ser feita sem discriminação quanto a bandeira e de modo a abranger o maior número possível de bandeiras.

O navio que seja alvo de denúncia por parte de outra Autoridade Marítima, de um informe ou denúncia do Comandante, de um membro da tripulação ou de qualquer pessoa ou organização que tenha interesse legítimo em manter a segurança na operação do navio ou na prevenção da poluição, e cujas deficiências apontadas estejam relacionadas com os instrumentos pertinentes listados nesta norma, deverá ter prioridade na seleção para inspeção. A denúncia deverá ser formalizada por escrito.

Quando da disponibilidade de mais de um navio para inspeção, o inspetor deverá ser escolher o de maior risco e de maior prioridade e, no caso de mais de um navio do mesmo risco e prioridade, o escolhido para ser inspecionado deverá ser o que apresentar pior aspecto externo.

#### **3.5. DIRETRIZES PARA O INSPETOR NAVAL**

Procurar inspecionar o navio, sempre que possível, no dia de sua chegada ao porto/terminal, à luz do dia, para que haja tempo hábil para sanar as possíveis deficiências. A realização da inspeção no dia da saída do navio deve ser evitada. No caso de navios que permanecerão poucas horas no porto/terminal, a entrada do Inspetor Naval a bordo deve se dar tão logo o navio tenha sido liberado pela saúde do Porto e pela Receita Federal do Brasil.

A inspeção consistirá na conferência dos certificados e dos documentos referentes aos instrumentos pertinentes e na verificação do estado geral de conservação, manutenção e funcionamento do navio e seus equipamentos e na verificação da capacidade da tripulação quanto aos procedimentos operacionais de bordo.

Na ausência de certificados ou documentos, ou se durante a inspeção inicial forem encontrados “claros indícios” de que o navio, seus equipamentos ou sua tripulação não

cumprem, no essencial, as prescrições de um dos Instrumentos Pertinentes deverá ser feita uma inspeção mais detalhada.

É importante ressaltar que navios que arvoem pavilhão de um Estado que não seja parte de um dos Instrumentos Pertinentes e, conseqüentemente, não possuam certificados que permitam pressupor sua condição satisfatória deverão ser objeto de uma inspeção minuciosa. O Inspetor Naval deverá seguir as mesmas diretrizes previstas para os navios sujeitos aos Instrumentos Pertinentes. O estado do navio e de seus equipamentos, a certificação, o número e a composição de sua tripulação deverão ser compatíveis com os objetivos das disposições dos Instrumentos Pertinentes. Caso contrário, deverão ser prescritas para o navio todas as medidas que lhe permitam atingir um nível de segurança equivalente.

Antes de embarcar, o Inspetor Naval deve verificar em que condições encontram-se as marcas de borda-livre e calado e guardar as iniciais da Sociedade Classificadora marcadas no disco de *Plimsoll*, para posterior comparação destas com as do Certificado Internacional de Linhas de Carga.

### **3.6. EXAME GERAL DO NAVIO**

Após a verificação dos certificados e demais documentos de bordo pertinentes, o Inspetor Naval deverá solicitar ao Comandante ou seu substituto eventual a designação de um Oficial de bordo para acompanhá-lo no exame geral do navio.

A verificação do estado geral do navio, do funcionamento dos principais equipamentos e das condições estruturais devem ser sempre realizadas pelo Inspetor Naval. O aprofundamento da inspeção dependerá do julgamento técnico de cada Inspetor Naval, em função do que for por ele observado durante o transcorrer da inspeção, a qual deve obedecer uma seqüência lógica a fim de evitar um desgaste desnecessário daqueles que dela participam.

3.6.1. No caso de a inspeção ser realizada por apenas um Inspetor Naval, sempre que possível, a seguinte seqüência deve ser seguida:

- a) documentação
- b) passadiço
- c) estação rádio
- d) convés das embarcações
- e) compartimento do gerador de emergência (se existir)
- f) compartimento da bomba de incêndio de emergência
- g) convés principal e porões de carga

- h) compartimento da máquina do leme
- i) praça de máquinas
- j) praça de bombas (petroleiros)

Após o término da inspeção deverá ser lido e entregue ao Comandante o respectivo relatório para que o mesmo possa imediatamente adotar as providências necessárias para sanar possíveis deficiências.

### **3.7. CRITÉRIOS PARA DETENÇÃO**

O Inspetor Naval, quando inspecionando, deve ser criterioso e cuidadoso para evitar que o navio seja indevidamente detido ou atrasado.

O Inspetor Naval deve ter em mente que o principal propósito do PSC é a segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana no mar e a prevenção da poluição no meio aquaviário.

As discrepâncias relacionadas no item 1 do anexo 3-B são consideradas como razões suficientes para que um navio seja detido. O item 2 do anexo descreve razões para que um navio seja detido, desde que, nas condições em que este se encontre, represente um risco evidente para a salvaguarda da vida humana no mar, para a segurança da navegação ou para o meio ambiente marinho.

### **3.8. VERIFICAÇÃO DE DEFICIÊNCIAS SANADAS**

A verificação do cumprimento das deficiências que foram pelo navio informadas como sanadas deverá ser realizada pelos Inspectores Navais lotados nas CP/DL. Os navios de bandeira brasileira só podem retificar suas deficiências de PSC em portos estrangeiros do Acordo de Viña del Mar.

Na CP/DL que não lota Inspetor Naval essa verificação deverá ser feita pelo Inspetor Naval que estiver presente na área ou, caso não haja nenhum, pelo Inspetor Naval Auxiliar daquela OM, devendo ser deixadas pelo Inspetor Naval responsável pela inspeção, instruções detalhadas, claras e precisas a respeito das deficiências descritas no Form-B de seu relatório, a fim de que o Inspetor Naval Auxiliar designado não venha a ter nenhuma dificuldade para a verificação de tais deficiências. O Inspetor Naval responsável pela inspeção também deverá deixar claro para o Inspetor Naval Auxiliar, qual é o procedimento a ser cumprido com relação ao preenchimento do Form-B.

### **3.9. SUBORDINAÇÃO DOS INSPETORES NAVAIS**

O Inspetor Naval exerce a fiscalização dos navios estrangeiros nos portos por delegação do Comandante do Distrito Naval da área de jurisdição.

Os Inspectores Navais lotados nas CP/DL estão diretamente subordinados ao Capitão dos Portos ou Delegado, sofrendo supervisão funcional da Gerência de Vistorias, Inspeções e Perícias Técnicas da Diretoria de Portos e Costas que os contrata e que exerce o acompanhamento e o controle de suas atividades quanto ao cumprimento das Normas da Autoridade Marítima em vigor. Quando exercendo suas atividades fora da sede da área de jurisdição da CP/DL onde estão lotados, ficarão diretamente subordinados ao titular da OM onde estiverem, o qual exercerá esse acompanhamento e controle.

O Inspetor Naval deve manter o titular da OM, da área de jurisdição em que estiverem atuando, informado de suas ações, principalmente, no que diz respeito a detenção e deficiências que devem ser sanadas antes da saída do navio.

INTENCIONALMENTE EM BRANCO

**CAPÍTULO 4**  
**PERÍCIA EM EMBARCAÇÕES UTILIZADAS NO TRANSPORTE A GRANEL DE PETRÓLEO,**  
**SEUS DERIVADOS E BIOCOMBUSTÍVEIS**

**4.1. APLICAÇÃO**

Deverá ser realizada perícia em todas as embarcações que transportem a granel petróleo, seus derivados e biocombustíveis, definidas no Capítulo 1, quando utilizadas na navegação interior.

**4.2. REALIZAÇÃO DAS PERÍCIAS**

As perícias serão realizadas no período diurno, por perito das CP/DL.

**4.3. PRÉ-REQUISITOS DA PERÍCIA**

**4.3.1. Classificação**

A embarcação estrangeira que for operar em AJB por período superior a trinta dias deverá ser mantida em classe e possuir os certificados estatutários atualizados emitidos por uma das SC autorizadas a atuar em nome do governo brasileiro.

**4.3.2. Condições do navio**

Além de cumprir os requisitos constantes da alínea anterior, as embarcações deverão estar fundeadas em águas abrigadas ou atracadas, observando-se as medidas de segurança aplicáveis.

A perícia poderá ser conduzida com a embarcação em operação de carregamento ou descarregamento, contudo, o perito deverá ser acompanhado todo o tempo pelo Comandante ou por pessoa designada por ele e com autoridade e conhecimentos necessários para atender todas as solicitações, especialmente quanto aos aspectos de segurança.

As embarcações não necessitam estar desgaseificadas, contudo, isto poderá ser solicitado caso haja indício de que a perícia deva ser aprofundada. Nesses casos deverão ser desgaseificados os tanques designados para inspeção como necessário, após o primeiro descarregamento desses tanques.

Nos casos em que seja necessário desgaseificar tanques para finalizar a perícia, a embarcação ficará impedida de efetuar qualquer carregamento até que a perícia seja concluída e emitida a correspondente Declaração de Conformidade.

#### 4.3.3. Solicitação da Perícia

a) Embarcações estrangeiras para as quais já tenha sido emitido AIT e para embarcações não sujeitas à sistemática de AIT:

O armador ou seu preposto deverá encaminhar à CP/DL do porto onde a perícia deva ser realizada uma Solicitação de Perícia de Petroleiro, formalizada em documento preenchido de acordo com o modelo constante do anexo 1-C, assinalando apenas a opção “Perícia de Conformidade para Transporte de Petróleo, seus Derivados e Biocombustíveis”, juntamente com os documentos do anexo 1-C, conforme o caso. A solicitação poderá ser encaminhada por meio postal ou telefax.

b) Embarcações estrangeiras para as quais ainda não tenha sido emitido o AIT:

O armador ou seu preposto deverá encaminhar à CP/DL do porto onde a perícia deva ser realizada, uma Solicitação de Perícia para Operação em AJB, e uma solicitação de Perícia Técnica de Conformidade para Transporte de Petróleo, seus Derivados e Biocombustíveis, formalizada em documento preenchido, de acordo com o modelo constante do anexo 1-C e seus documentos listados, conforme o caso.

A solicitação poderá ser encaminhada por meio postal ou telefax.

#### 4.3.4. Apoio

Os armadores ou seus prepostos deverão providenciar todo o apoio de material, transporte local, etc., necessários para realização da perícia. Deverá, também, haver o contato prévio com a CP/DL para o detalhamento necessário.

### 4.4. ESCOPO DA PERÍCIA

#### 4.4.1. Certificados

Deverão ser verificados os Certificados Estatutários previstos nas convenções internacionais das quais o governo brasileiro é signatário, os certificados de classe e de registro da embarcação e os documentos que comprovem a razão social do armador, operador, proprietário do navio e segurador P&I do navio (*P&I Club*).

#### 4.4.2. Estrutura

Os peritos deverão examinar o relatório da última docagem (*survey report*) e de programas de perícias intensificadas (*enhanced survey*).

#### 4.4.3. Sistemas

Deverá, também, ser realizada inspeção visual e testes operacionais aleatórios em sistemas de navegação, prevenção da poluição, carga e lastro, gás inerte e lavagem de tanques com óleo cru (COW), amarração, comunicações, propulsão e sistema de governo e condições gerais.

4.4.4. Procedimentos operacionais

Deverão ser verificados os sistemas de gerenciamento de segurança, carga e descarga, transbordo entre navios e demais instruções e procedimentos operacionais.

**4.5. PROCEDIMENTO DE LIBERAÇÃO DO NAVIO PARA CARREGAMENTO**

4.5.1. Navio sem deficiências

Após a realização da perícia, caso não sejam apontadas deficiências, será emitida uma Declaração de Conformidade para Transporte de Petróleo de acordo com o modelo contido no anexo 4-A, com validade de um ano.

4.5.2. Navio com deficiências menores

Uma Declaração Provisória para Transporte de Petróleo, de acordo com o modelo contido no anexo 4-B, poderá ser emitida pelo Capitão dos Portos ou Delegado, caso as deficiências apontadas não representem risco para o navio. Nesse caso, a declaração deverá possuir em anexo uma lista com as exigências, contendo a natureza e o prazo para o seu cumprimento. Após o atendimento de todas as exigências apontadas, deverá ser solicitada nova perícia para verificação do seu cumprimento. Em seguida será emitida a Declaração de Conformidade correspondente, com validade a partir da data da perícia inicial.

4.5.3. Navio com deficiências graves

Caso sejam constatadas pelo perito, deficiências que requeiram análise aprofundada, o navio não será autorizado a operar, devendo ser solicitado ao Armador que obtenha da SC do navio um parecer específico sobre a discrepância apontada. Somente após a análise desse parecer, o Capitão dos Portos ou o Delegado irá avaliar a conveniência de emitir a autorização correspondente e/ou determinar a correção das deficiências apontadas antes da emissão do citado documento.

Caso sejam constatadas pelo perito deficiências ou avarias estruturais graves, essas deficiências ou avarias deverão ser reparadas com o acompanhamento da SC do navio. A liberação do navio ficará condicionada a análise, pelo Capitão dos Portos ou Delegado, do relatório da SC que mantém o navio em classe, atestando que as deficiências observadas foram sanadas, bem como da sua confirmação a bordo pelo Perito.

**4.6. DOCUMENTOS NECESSÁRIOS À SOLICITAÇÃO DE PERÍCIA DE EMBARCAÇÕES EMPREGADAS NO TRANSPORTE A GRANEL DE PETRÓLEO, SEUS DERIVADOS E BIOCOMBUSTÍVEIS**

A solicitação à CP/DL da autorização para operação do navio para transporte a granel de petróleo, seus derivados e biocombustíveis, deverá conter os documentos listados no anexo 1-C.

**4.7. PRAZO DE VALIDADE DA DECLARAÇÃO DE CONFORMIDADE E DA DECLARAÇÃO PROVISÓRIA PARA TRANSPORTE DE PETRÓLEO**

Caso sejam apontadas deficiências que não representem risco para o navio, poderá ser emitida uma Declaração Provisória para Transporte de Petróleo (*Interin Statement for Oil Transportation*), com validade de até noventa dias. O modelo de Declaração Provisória para Transporte de Petróleo consta no anexo 4-B.

Após a análise dos documentos e da verificação da inexistência de deficiências, ou de que as deficiências observadas na perícia foram sanadas, a CP/DL emitirá a Declaração de Conformidade para Transporte de Petróleo (*Statement of Compliance*) para o navio, com validade de um ano a contar da data da perícia.

A renovação da Declaração de Conformidade deverá ser efetuada mediante a realização de nova perícia.

**4.8. CONTROLE**

A DPC divulgará e manterá atualizada na internet a listagem com navios autorizados para efetuar transporte de petróleo, seus derivados e biocombustíveis.

As CP/DL deverão manter todas as perícias efetuadas, atualizadas no Sistema de Gerenciamento de Vistorias Inspeções e Perícias (SISGEVI), de modo a possibilitar a atualização das informações divulgadas na Internet pela DPC.

A solicitação de perícia para retirada de exigências deverá ser encaminhada a qualquer CP/DL em cuja jurisdição o navio se encontre. Essa CP/DL, após efetuar a verificação do cumprimento das exigências, irá emitir a Declaração de Conformidade correspondente.

As embarcações autorizadas a efetuar o transporte de petróleo, seus derivados e biocombustíveis em AJB deverão manter a bordo a Declaração de Conformidade ou a Declaração Provisória para Transporte de Petróleo.

**CAPÍTULO 5**  
**PERÍCIA EM PLATAFORMAS, NAVIOS SONDA, UNIDADES DE PRODUÇÃO E**  
**ARMAZENAMENTO (FPSO) E UNIDADES DE ARMAZENAMENTO DE PETRÓLEO (FSO)**

**5.1. APLICAÇÃO**

Deverá ser realizada perícia de conformidade para verificação dos requisitos estabelecidos nas normas em vigor, aplicáveis às atividades de perfuração, produção e armazenamento de petróleo e gás natural, em toda plataforma, navio sonda, FPSO e FSO de bandeira estrangeira que for operar em AJB.

**5.2. REALIZAÇÃO DAS PERÍCIAS**

As perícias serão realizadas por perito das CP/DL antes do início de qualquer operação, inclusive aquelas destinadas ao posicionamento e comissionamento das unidades.

**5.3. PRÉ-REQUISITOS DA PERÍCIA**

**5.3.1. Classificação**

A plataforma, navio sonda, FPSO e FSO estrangeiro que for operar em AJB por período superior a trinta dias deverá ser mantida em classe e possuir os certificados estatutários atualizados, emitidos por uma das SC autorizadas a atuar em nome do Governo Brasileiro.

**5.3.2. Condições da unidade**

A plataforma, navio sonda, FPSO e FSO deverá, antes do início da perícia, estar fundeado ou em posicionamento dinâmico em águas abrigadas, observando-se as medidas de segurança aplicáveis.

Deverá ser examinado o relatório da última docagem ou de vistoria subaquática, emitido pela SC do navio, incluindo o resultado das medições de espessura efetuadas e do exame de equipamentos e sistemas auxiliares instalados dentro dos tanques de carga, tais como, sistema COW, sistema de aquecimento da carga e outros. As unidades não necessitam estar desgaseificadas, contudo, isto poderá ser solicitado caso haja indício de que a perícia deva ser aprofundada.

**5.3.3. Solicitação da Perícia**

- a) Unidades estrangeiras para as quais já tenha sido emitido AIT.

O armador ou seu preposto deverá encaminhar à CP/DL do porto onde a perícia deva ser realizada, uma Solicitação de Perícia de Conformidade de Plataforma (SPCP),

formalizada em documento preenchido de acordo com o modelo constante do anexo 1-C, assinalando apenas a opção “Perícia de Conformidade para Operação de Plataformas”. A SPCP, deverá ter como anexo a cópia do comprovante de pagamento da indenização prevista no item 4 da Introdução desta norma e dos documentos constantes do item 5.6, como aplicável. A solicitação de perícia poderá ser encaminhada por meio postal ou telefax.

b) Unidades estrangeiras para as quais ainda não tenha sido emitido o AIT

O armador ou seu preposto deverá encaminhar à CP/DL do porto onde a perícia deva ser realizada, uma Solicitação de Perícia Técnica para Operação em AJB e uma Solicitação de Perícia de Conformidade para Operação de Plataformas, formalizada em documento preenchido de acordo com o modelo constante do anexo 1-C. Esta solicitação deverá ter como anexo a cópia do comprovante de pagamento da indenização prevista no item 4 da Introdução desta norma, os documentos exigidos para a inscrição temporária da unidade e os constantes do item 5.6, como aplicável. A solicitação de perícia poderá ser encaminhada por meio postal ou telefax.

#### 5.3.4. Apoio

Os armadores ou seus prepostos deverão providenciar todo o apoio de material, transporte local, etc., necessários para realização da perícia de conformidade. Deverá, também, haver o contato prévio com a CP/DL para o detalhamento necessário.

### 5.4. ESCOPO DA PERÍCIA

#### 5.4.1. Quanto aos Certificados

Verificação dos Certificados Estatutários previstos nas convenções internacionais das quais o governo brasileiro é signatário, bem como os certificados de classe e de registro da embarcação.

#### 5.4.2. Quanto à Estrutura

A inspeção estrutural de plataformas, navios sonda, FPSO e FSO serão baseadas principalmente na análise do relatório da última docagem (*survey report*), bem como, da inspeção visual geral da unidade.

Poderá ser exigido, contudo, o aprofundamento da inspeção mediante solicitação de exames ou testes nos casos em que existam indícios que a estrutura não corresponda essencialmente ao apresentado no relatório.

#### 5.4.3. Quanto aos Sistemas

Inspeção visual e operacional de sistemas de navegação, prevenção da poluição, carga e lastro, gás inerte e lavagem de tanques com óleo cru (COW), amarração,

movimentação de pessoal e carga, comunicações, propulsão e sistema de governo e condições gerais.

5.4.4. Quanto aos Procedimentos operacionais

Deverão ser verificados os sistemas de gerenciamento de segurança, carga e descarga, transbordo de pessoal e carga e demais instruções e procedimentos operacionais.

**5.5. DOCUMENTOS NECESSÁRIOS À SOLICITAÇÃO DE PERÍCIA DE CONFORMIDADE PARA OPERAÇÃO DE PLATAFORMAS**

A solicitação à CP/DL da autorização para operação de plataforma, navio sonda, FPSO e FSO, deverá conter os documentos listados no anexo 1-C.

Nos casos de plataforma, navio sonda, FPSO e FSO de bandeira estrangeira para os quais ainda não tenha sido emitido o AIT, a solicitação de perícia de conformidade compreenderá também a solicitação de Perícia Técnica de Conformidade para Operação em AJB constante do anexo 1-C, não sendo necessário encaminhar solicitação em separado. Nesse caso, os documentos juntados a solicitação deverão atender às exigências aplicáveis de acordo com o Capítulo 1 desta Norma.

**5.6. CONTROLE**

5.6.1. Listagem de Plataformas, Navios Sonda, FPSO e FSO autorizados a operar em AJB

A DPC divulgará e manterá atualizada a listagem com as plataformas, navios sonda, FPSO e FSO, de bandeira nacional ou estrangeira, em conformidade com os requisitos aplicáveis às atividades de perfuração, produção e armazenamento de petróleo e gás natural, na página da Internet.

As CP/DL deverão manter o Sistema de Gerenciamento de Vistorias, Inspeções e Perícias (SISGEVI), atualizado com todas as informações das perícias realizadas, de modo a possibilitar a divulgação das mesmas via Internet pela DPC.

5.6.2. Retirada de exigências

A solicitação de perícia para retirada de exigências deverá ser encaminhada a qualquer CP/DL em cuja jurisdição o navio se encontre. Essa CP/DL, após efetuar a verificação do cumprimento das exigências, irá emitir a Declaração de Conformidade correspondente.

5.6.3. Controle de Posicionamento das Unidades

As plataformas, navios sonda, FPSO e FSO autorizados a operar em AJB deverão manter as CP/DL com jurisdição sobre à sua área de operação informadas continuamente sobre o seu posicionamento e intenção de movimento.

Essas informações deverão incluir a posição atual das unidades e, antecipadamente, a previsão de alteração de posição, na qual deverá constar a data prevista para início da movimentação e a nova posição pretendida. Deverá também ser confirmado o início da movimentação e a efetiva chegada à nova posição.

## ANEXO 1-A

(BRASÃO DA CP/DL)
----------------------

MARINHA DO BRASIL  
(Capitania dos Portos / Delegacia)

**ATESTADO DE INSCRIÇÃO TEMPORÁRIA DE EMBARCAÇÃO ESTRANGEIRA (AIT)**

Nº de inscrição: \_\_\_\_\_

Atesto que a embarcação \_\_\_\_\_, bandeira \_\_\_\_\_, foi inscrita em caráter temporário nesta Capitania dos Portos (ou Delegacia) sob o nº \_\_\_\_\_, em face da autorização para \_\_\_\_\_, em \_\_\_\_\_, no período de \_\_\_\_\_ a \_\_\_\_\_, conforme \_\_\_\_\_ expedido(a) pelo(a) \_\_\_\_\_.

CARACTERÍSTICAS E INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES	
Nº IMO:	
IRIN:	
Arqueação Bruta (AB):	
Local de Construção:	
Ano de Construção:	
Calado Máximo:	
Tipo de Navegação:	
Tipo de Embarcação:	
Comprimento Total:	
Porte Bruto (TPB):	
Velocidade Cruzeiro:	
Proprietário:	
Armador:	
Afretador:	
Operador:	
Concessionário:	
Seguradora para Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo:	
Seguradora do Navio:	
Sociedade Classificadora do Navio:	

ANEXO 1-A

Este atestado não desobriga o responsável do cumprimento dos demais dispositivos e de portar outros documentos e certificados previstos na legislação em vigor.

Emitido na \_\_\_\_\_, em \_\_\_\_\_.  
Válido até \_\_\_\_\_.

---

(Nome e Assinatura)  
Capitão dos Portos/Delegado

## ANEXO 1-B

**QUADRO DE DOCUMENTOS A SEREM APRESENTADOS QUANDO DA SOLICITAÇÃO DE AUTORIZAÇÃO PARA OPERAR EM AJB,  
CONFORME A ATIVIDADE DA EMBARCAÇÃO**

ORDEM	DOCUMENTOS EXIGIDOS	ORGANIZAÇÃO MILITAR RECEPTORA DO REQUERIMENTO E DO PROCESSO DE SOLICITAÇÃO DE OPERAÇÃO EM AJB, DE ACORDO COM A ATIVIDADE DA EMBARCAÇÃO														
		CP/ DL	CP/ DL	CP/ DL	CP/ DL	CP/ DL	CP/ DL	CP/ DL	DPC	DPC	DPC	DPC	DPC	DPC	DPC	DPC
		1.15	1.16	1.17	1.18	1.19	1.20	1.21	1.22	1.23	1.24	1.25	1.26	1.27	1.28	1.29
1	Requerimento solicitando autorização para operar em AJB (2 vias) - (ver Anexo 1-I)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2	Contrato(s) de Afretamento (entre o Proprietário e todos os envolvidos na operação)				X				X	X	X	X	X	X	X	X
3	Certificado de Autorização de Afretamento (CAA) - Antaq	X	X	X		X		X								
4	Parecer ou Portaria de Autorização do Órgão Federal responsável pela atividade, publicada no D.O.U. (Anatel, Antaq, ANP, MPA, MTUR etc). No caso de Perfuração Científica, deverá ser apresentada a Portaria de autorização da Autoridade Marítima para a condução de perfurações científicas em AJB, emitida pelo Estado-Maior da Armada (EMA), publicada no DOU.				ANP/ MB (EMA)		MPA			MTUR				Anatel	ANP	Antaq ANP
5	Contrato(s) de Prestação de Serviços				X				X	X	X	X	X	X	X	X
6	Comprovante de Inscrição e de Situação Cadastral (CNPJ) da empresa afretadora	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
7	Contrato Social da empresa afretadora	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
8	Declaração Formal de Responsabilidade Civil (ver Anexo 1-J)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
9	Declaração de adesão ao Sistema de Monitoramento Marítimo de Apoio às Atividades do Petróleo (SIMMAP) - (ver Anexo 1-L)	X		X	X(*7)										X	
10	Declaração de acesso irrestrito à embarcação (ver Anexo 1-K)												X		X	
11	Certificado de Registro da Embarcação (emitido pelo país da bandeira)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
12	Certificado de Seguro P&I com cláusula de remoção de destroços (wreck removal)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
13	Certificado de Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo ou outra garantia financeira equivalente	X			X											
14	Procuração do Armador, Afretador, Proprietário, Operador para o representante legal da embarcação (*8)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
15	Informações gerais e fotografia da embarcação, dados da empresa afretadora e do agente marítimo nomeado (CNPJ, endereço, telefone/fax, e-mail e responsável das empresas)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
16	Autorização para execução de Levantamento Hidrográfico, emitido pelo Centro de Hidrografia da Marinha (ver NORMAM-501/DHN)												X			

## ANEXO 1-B

## Observações:

## 1 - Lista de Atividades:

ARTIGO	ATIVIDADE DA EMBARCAÇÃO
1.15	Transporte de Petróleo, seus Derivados e Biocombustíveis
1.16	Transporte de Carga (que não petróleo e derivados)
1.17	Apoio Marítimo
1.18	Prospecção, Perfuração (Científica ou Não-Científica), Produção e Armazenamento de Petróleo (Plataformas, Navios-Sonda, FPSO e FSO)
1.19	Atividades Subaquáticas (Apoio a Mergulho)
1.20	Pesca
1.21	Transporte de Passageiros na Navegação Interior
1.22	Transporte de Passageiros na Navegação em Mar Aberto
1.23	Prestação de Serviços de Turismo Náutico
1.24	Obras de Infraestrutura Portuária, Dragagem e/ou Extração de Areia
1.25	Pesquisa, Exploração, Remoção e Demolição de Coisas ou Bens Afundados, Submersos, Encalhados e Perdidos
1.26	Levantamento Hidrográfico
1.27	Lançamento de Cabos Submarinos
1.28	Aquisição de Dados relacionados a atividade do Petróleo e Gás Natural (Levantamento Sísmico)
1.29	Unidade de Regaseificação e Armazenamento Flutuante ( <i>Floating Storage and Regasification Unit - FSRU</i> )

## 2 - Siglas:

Anatel - Agência Nacional de Telecomunicações  
 ANP - Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis  
 Antaq - Agência Nacional de Transportes Aquaviários  
 DHN - Diretoria de Hidrografia e Navegação  
 DPC - Diretoria de Portos e Costas  
 EMA - Estado-Maior da Armada  
 MB - Marinha do Brasil  
 MTUR - Ministério do Turismo  
 MPA - Ministério da Pesca e Aquicultura

## 3 - Procedimentos para encaminhar processos de solicitação de autorização para operar em AJB:

- os processos de incumbência da DPC deverão, preferencialmente, ser encaminhados para o seguinte e-mail: [dpc.ajb@marinha.mil.br](mailto:dpc.ajb@marinha.mil.br);
- não há a necessidade de autenticação em cartório, desde que haja o comprovante das assinaturas digitais das partes envolvidas;
- os arquivos a serem encaminhados deverão possuir tamanho máximo de 16MB;
- para dar celeridade na análise processual, os arquivos a serem encaminhados deverão estar numerados conforme a listagem do anexo 1-B, de acordo com a alínea correspondente à atividade da embarcação; e
- para dar celeridade na análise processual, os seguintes documentos devem estar grifados, como por exemplo:
  - Requerimento: agência marítima, empresa afretadora da embarcação, local de operação pretendido e período de operação;
  - Contrato de Afretamento: embarcação afretada, fretador e afretador, período do contrato e assinaturas das partes;
  - Contrato de Prestação de Serviços: número do contrato, contratante e contratado, objeto, vigência, data de assinatura e assinaturas das partes;
  - Certificado de Registro da Embarcação: embarcação, nº IMO, bandeira, proprietário e data de validade;
  - Certificado de Seguro P&I: embarcação, empresa segurada, período da cobertura e cláusula de remoção de destroços; e
  - Procurações: outorgante e outorgado, poderes de representação do outorgado, emissão e validade.

4 - Todos os documentos em língua estrangeira deverão constar a tradução juramentada, a fim de terem efeitos legais, conforme previsto no Art. 224 do Código Civil, Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002.

5 - Os documentos relacionados acima deverão permanecer a bordo e estar disponíveis por ocasião de uma inspeção/vistoria/perícia.

6 - A relação dos documentos acima não isenta a exigência de outros documentos obrigatórios por legislação, normas ou regulamentos que venham a ser adotados após a sua publicação.

7 - Para a atividade do artigo 1.18, somente as plataformas de perfuração e os navios-sonda deverão atender ao SIMMAP, conforme previsto na NORMAM-204/DPC.

8 - Documento oficial de procuração, no qual deverá constar, obrigatoriamente e de forma explícita, a atribuição de poder a esse procurador para receber, em nome do armador/afretador, notificação de infração, citação judicial e qualquer modalidade de comunicação oriunda de autoridade governamental brasileira.

9 - Para as perícias técnicas, apresentar às CP/DL, o comprovante de pagamento de indenização estabelecida na aba "Tabela de Indenizações", disponível no seguinte link da internet: <https://www.marinha.mil.br/dpc/normas-autoridade-maritima-brasileira>.

## ANEXO 1-C

## SOLICITAÇÃO DE PERÍCIA

.....(armador ou seu representante)..... participa a essa Capitania/Delegacia que o navio/embarcação, cujos dados estão a seguir discriminados, está com a previsão de chegada em .....(dd/mm/aaaa)....., no Porto ....., Estado ..... e, em conformidade com o que estabelece o Capítulo 1 da NORMAM-203/DPC, solicita:

( ) Perícia Técnica de Conformidade para Operação nas Águas Jurisdicionais Brasileiras.

( ) Perícia de Conformidade para Transporte de Petróleo, seus Derivados e Biocombustíveis.

( ) Perícia de Conformidade para Operação de Plataformas (Atividade de Perfuração, Produção e/ou Armazenamento de Petróleo).

( ) Perícia Técnica para emissão de Cartão de Tripulação de Segurança (CTS).

( ) Vistoria de Condição de Graneleiro com mais do que 18 anos.

(Assinalar os quadros acima como necessário)

O navio/embarcação estará pronto para ser periciado, de acordo com o contido na NORMAM-203/DPC, em .....(dd/mm/aaaa)....., no/em .....(local/estado)..... O navio/embarcação se engajará .....(no transporte ou outra atividade)..... em AJB no período de .....(dd/mm/aaaa)..... a .....(dd/mm/aaaa)....., afretada à empresa .....(discriminar a razão social da empresa)..... e/ou autorizada a operar ..... (área de operação)..... .

DADOS DA EMBARCAÇÃO	
Nome:	Número IMO:
Bandeira:	Porto de Registro:
AB(GT):	Tipo de embarcação:
Data de batimento da quilha:	Sociedade Classificadora:

DADOS DO PROPRIETÁRIO
Razão Social do Proprietário/CNPJ:
Nome(s):
Origem(País):
Escritório(Cidade/País):
Tel/Fax/Email:

## ANEXO 1-C

DADOS DO ARMADOR	
Razão Social do Armador/CNPJ:	
Nome(s):	
Origem(País):	
Escritório(Cidade/País):	
Tel/Fax/Email:	

DADOS DO AFRETADOR	
Razão Social do Afretador/CNPJ:	
Nome(s):	
Origem(País):	
Escritório(Cidade/País):	
Tel/Fax/Email:	

DADOS DO OPERADOR	
Razão Social do Operador/CNPJ:	
Nome(s):	
Origem(País):	
Escritório(Cidade/País):	
Tel/Fax/Email:	

DADOS DO CONCESSIONÁRIO	
Razão Social do Concessionário/CNPJ:	
Nome(s):	
Origem(País):	
Escritório(Cidade/País):	
Tel/Fax/Email:	

DADOS DO P&I CLUB	
P&I Club:	Tel/Fax/Email do escrit.:
Escritório(Cidade/País):	

## ANEXO 1-C

(Local e data) \_\_\_\_\_, \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ .

(Assinatura) \_\_\_\_\_

(Nome do Agente/Despachante): \_\_\_\_\_ .

(Agência/Despachante): \_\_\_\_\_ .

(Endereço completo/FAX/Tel/E-mail do Agente/Despachante):

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ .

**Lista de Documentos Anexos:**

- ( ) Requerimento ao DPC deferido ou ao CP/DL, conforme a atividade da embarcação prevista no Capítulo 1;
- ( ) Certificado de Autorização de Afretamento (CAA);
- ( ) Contrato de Afretamento para embarcações que não possuam CAA (somente para as plataformas móveis, navios sonda, FPSO e FSU);
- ( ) Certificado de Registro da Embarcação, emitido pelo país de bandeira;
- ( ) Portaria do Ministério da Pesca e Aquicultura, publicada no Diário Oficial da União, com a concessão de licença, permissão ou autorização de arrendamento de embarcação de bandeira estrangeira para a pesca em AJB (para o afretamento de embarcações de pesca);
- ( ) Certificado de Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo ou outra garantia financeira equivalente (para petroleiros, plataformas móveis, navios sonda, FPSO e FSU);
- ( ) Comprovante de Seguro P&I com cláusula de remoção de destroços (*wreck removal*);
- ( ) Portaria do Estado-Maior da Armada, publicada no Diário Oficial da União, autorizando a operação da embarcação de bandeira estrangeira a ser empregada nas atividades de pesquisa e investigação científica;

ANEXO 1-C

( ) Documento oficial de procuração do armador a seu agente/representante legal, na qual deverá constar, obrigatoriamente e de forma explícita, a atribuição de poder a esse procurador para receber, em nome do armador, notificação de infração, citação judicial e qualquer modalidade de comunicação oriunda de autoridade governamental brasileira;

( ) Cópia do Diário Oficial da União (DOU), com a publicação do extrato da Concessão emitida

pela ANP para realizar prospecção, perfuração, produção e armazenamento de petróleo; e

( ) Comprovante de pagamento da indenização estabelecida na aba “Tabela de Indenizações”, disponível no seguinte link da internet:

<https://www.marinha.mil.br/dpc/normas-autoridade-maritima-brasileira>.

## ANEXO 1-D

<b>(BRASÃO DA CP/DL)</b>
------------------------------

MARINHA DO BRASIL  
(Capitania dos Portos / Delegacia)

**DECLARAÇÃO DE CONFORMIDADE PARA OPERAÇÃO EM AJB**  
(STATEMENT OF COMPLIANCE FOR OPERATION IN BRAZILIAN WATERS)

Nº de inscrição: \_\_\_\_\_

Certifico que a embarcação \_\_\_\_\_, bandeira \_\_\_\_\_, nº IMO \_\_\_\_\_,

*This is to Certify that the vessel \_\_\_\_\_, flag \_\_\_\_\_, IMO Number \_\_\_\_\_,*

nº de inscrição \_\_\_\_\_, classificado pela \_\_\_\_\_, foi submetido à

*Registration Number \_\_\_\_\_, classified by \_\_\_\_\_, was submitted to*

PERÍCIA TÉCNICA para emissão de Atestado de Inscrição Temporária (AIT) em \_\_\_\_\_, *TECHNICAL INVESTIGATION for Temporary Registration Certificate (AIT), in \_\_\_\_\_,*

no Porto/Terminal \_\_\_\_\_, de acordo com o estabelecido nas Normas da Autoridade Marítima

*at Port/Terminal \_\_\_\_\_, in accordance with the requirements established in the Maritime Authority's*

para Operação de Embarcações Estrangeiras em Águas Jurisdicionais Brasileiras - NORMAM-203 - Capítulo 1.

*Regulation for foreign Vessels operation in Brazilian Jurisdictional Waters - NORMAM-203 - Chapter 1.*

A perícia constatou que o navio está em conformidade com os requisitos estabelecidos nas Convenções e Códigos Internacionais ratificados pelo Brasil e na Regulamentação Nacional aplicável para operar em Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB).

*The appraisal shows that the ship is in compliance with the requirements established at Conventions and Internationals Codes ratified by Brazilian Government and national applicable regulation to operate in Brazilian Jurisdictional Waters (AJB).*

ANEXO 1-D

Emitido na \_\_\_\_\_, em \_\_\_\_\_.  
*Issued at* \_\_\_\_\_, *in* \_\_\_\_\_.

Válido até \_\_\_\_\_.  
*Valid until* \_\_\_\_\_.

---

(Nome e Assinatura)  
(*Name and Signature*)  
Capitão dos Portos/Delegado  
(*Representative Authority*)

## ANEXO 1-E



MARINHA DO BRASIL  
(Capitania dos Portos / Delegacia)

**DECLARAÇÃO PROVISÓRIA PARA OPERAÇÃO EM AJB**  
(PROVISIONAL STATEMENT TO OPERATION IN BRAZILIAN WATERS)

Nº de inscrição: \_\_\_\_\_

Certifico que a embarcação \_\_\_\_\_, bandeira \_\_\_\_\_, nº IMO \_\_\_\_\_,

*This is to Certify that the vessel \_\_\_\_\_, flag \_\_\_\_\_, IMO Number \_\_\_\_\_,*

nº de inscrição \_\_\_\_\_, classificado pela \_\_\_\_\_, foi submetido à

*Registration Number \_\_\_\_\_, classified by \_\_\_\_\_, was submitted to*

PERÍCIA TÉCNICA para emissão de Atestado de Inscrição Temporária (AIT) em

\_\_\_\_\_,  
*TECHNICAL INVESTIGATION for Temporary Registration Certificate (AIT), in*  
\_\_\_\_\_

no Porto/Terminal \_\_\_\_\_, de acordo com o estabelecido nas Normas da Autoridade Marítima

*at Port/Terminal \_\_\_\_\_, in accordance with the requirements established in the Maritime Authority's*

para Operação de Embarcações Estrangeiras em Águas Jurisdicionais Brasileiras – NORMAM-203 - Capítulo 1.

*Regulation for foreign Vessels operation in Brazilian Jurisdictional Waters – NORMAM-203 - Chapter 1.*

A perícia constatou que o navio poderá operar em Águas Jurisdicionais Brasileiras até  
*The appraisal shows that the ship can operate in Brazilian Jurisdictional Waters until*

ANEXO 1-E

a data de validade desta Declaração, condicionada ao cumprimento das exigências do Relatório de Perícia em anexo.

*the validity date of this Statement, conditioned to compliance with the outstanding requirements noted in the attached Appraisal Report.*

Emitido na \_\_\_\_\_, em \_\_\_\_\_.  
*Issued at \_\_\_\_\_, in \_\_\_\_\_.*

Válido até \_\_\_\_\_.  
*Valid until \_\_\_\_\_.*

---

(Nome e Assinatura)  
*(Name and Signature)*  
Capitão dos Portos/Delegado  
*(Representative Authority)*

## ANEXO 1-F

**DOCUMENTOS QUE DEVEM PERMANECER A BORDO DA EMBARCAÇÃO E ESTAREM DISPONÍVEIS POR OCASIÃO DE INSPEÇÃO/VISTORIA/PERÍCIA**

- a) Certificado Internacional de Arqueação<sup>(1)</sup>;
- b) Certificado Internacional de Borda Livre<sup>(2)</sup>;
- c) Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Óleo;
- d) Certificados de Habilitação do Comandante, Imediato, oficiais de Náutica e oficiais de Máquinas;
- e) Bilhete de seguro obrigatório de danos pessoais causados por embarcações ou por sua carga (DPEM);
- f) Licença de Estação Rádio;
- g) Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Esgoto para embarcações que tiverem sua quilha batida após 04/03/1998;
- h) Certificado de Classe emitido por Sociedade Classificadora, com representação no país;
- i) Certificado de Segurança Rádio para Navios de Carga;
- j) Certificado de Segurança de Construção para Navios de carga;
- k) Certificado de Segurança de Equipamentos para Navios de Carga;
- l) Certificado de Habilitação Especial prevista no STCW/95 (para petroleiro);
- m) Certificado de Conformidade para o Transporte de Gases Liquefeitos a Granel (para gaseiro);
- n) Certificado de Habilitação Especial prevista no STCW/95 (para gaseiro);
- o) Certificado de Conformidade para o Transporte de Produtos Químicos a Granel (para quimiqueiro);
- p) Certificado de Habilitação Especial prevista no STCW/95 (para quimiqueiro);
- q) Certificado de Conformidade para o Transporte de Substâncias Líquidas Nocivas a Granel (navio que transporte substâncias líquidas nocivas a granel);
- r) Certificado de Habilitação Especial prevista no STCW/95 (navio que transporte substâncias líquidas nocivas a granel);
- s) Certificado de Segurança para Navios de Passageiros (navio de passageiros);
- t) Certificado de Segurança de Embarcações de Alta Velocidade - Código HSC (embarcações de alta velocidade);
- u) Certificado de Segurança de Sistemas de Mergulho - Resoluções A 831 (17) e A 692 (17) (navios de apoio a mergulho);

**ANEXO 1-F**

- v) Certificado de Segurança e Construção para navios de Posicionamento Dinâmico – Resolução A-373 (X);
- w) Certificado de Conformidade para Transporte de Substâncias Perigosas em Navios de Apoio Marítimo – MARPOL 73/78 Anexo II e Resolução A- 673 (16); e
- x) Certificado de Segurança para Navios Especiais – resolução A- 534 (13).

**Observações:**

<sup>(1)</sup> Somente para embarcações com mais de 24 metros de comprimento.

<sup>(2)</sup> Certificado de Borda-Livre ou documento similar emitido pelo país de inscrição da embarcação. No caso do país de bandeira não emitir esse documento, deverá ser atribuída uma Borda-Livre Nacional, de acordo com o estabelecido nas NORMAM- 200 ou 201/DPC, conforme o caso.

ANEXO 1-G

(timbre da empresa)

**REQUERIMENTO DE SOLICITAÇÃO PARA OPERAR EM AJB**

Exmº Sr. Diretor de Portos e Costas/Sr. Capitão dos Portos (conforme o caso)

(Empresa), (endereço completo), (CEP), (CNPJ), na qualidade de afretadora, requer a Vossa Excelência autorização para operar em Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), com a embarcação \_\_\_\_\_, de bandeira \_\_\_\_\_, de propriedade \_\_\_\_\_, contratada pela \_\_\_\_\_, conforme o contrato de prestação de serviço nº \_\_\_\_\_, pelo período de \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_ a \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_, para realizar serviço de \_\_\_\_\_, de acordo com o item \_\_\_\_\_ da NORMAM-203/DPC.

Nestes termos, pede deferimento.

(Local), (UF), em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_.

\_\_\_\_\_  
(Nome do Responsável)

(Cargo)

INTENCIONALMENTE EM BRANCO

ANEXO 1-H

(timbre da empresa)

Ao Exmo. Sr. Diretor de Portos e Costas/Sr. Capitão dos Portos (conforme o caso)

**DECLARAÇÃO FORMAL DE RESPONSABILIDADE CIVIL**

Vimos por meio desta declarar que a (empresa), inscrita no CNPJ sob o nº \_\_\_\_\_, representada por seu Diretor \_\_\_\_\_, é responsável civilmente pela operação da embarcação \_\_\_\_\_ em Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB).

(Local), (UF), em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_.

\_\_\_\_\_  
(nome do responsável)  
(Cargo)

INTENCIONALMENTE EM BRANCO

## ANEXO 1-I

(timbre da empresa)

**DECLARAÇÃO DE ACESSO IRRESTRITO À EMBARCAÇÃO**

A (empresa), inscrita no CNPJ sob o nº \_\_\_\_\_, representada por seu Diretor \_\_\_\_\_, declara que garante o acesso amplo e irrestrito a todos os espaços, equipamentos, instrumentos e registros de bordo da embarcação \_\_\_\_\_ ao(s) representante(s) da Marinha do Brasil designado(s) para acompanhar os serviços, de acordo com o previsto no item 1.26 ou 1.28 da NORMAM-203/DPC.

(Local), (UF), \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_.

---

(nome do responsável)  
(cargo)

INTENCIONALMENTE EM BRANCO

ANEXO 1-J

(timbre da empresa)

Ao Exmo. Sr. Diretor de Portos e Costas ou Sr. Capitão dos Portos (conforme o caso)

**DECLARAÇÃO DE ADESÃO AO SISTEMA DE MONITORAMENTO MARÍTIMO DE APOIO ÀS  
ATIVIDADES DO PETRÓLEO (SIMMAP)**

Declaro, que a embarcação \_\_\_\_\_, nº IMO \_\_\_\_\_, afretada pela empresa \_\_\_\_\_, irá aderir ao Sistema de Monitoramento Marítimo de Apoio às Atividades do Petróleo (SIMMAP), conforme previsto na NORMAM-204/DPC, antes do início da operação da embarcação em AJB.

(Local), (UF), em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_.

\_\_\_\_\_  
(nome do responsável)  
(Cargo)

INTENCIONALMENTE EM BRANCO

## ANEXO 1-K

**INSTRUÇÕES PARA NAVIOS DE PESQUISA SÍSMICA**  
(*INSTRUCTIONS FOR SEISMIC SURVEY VESSEL*)

1. The purpose of the present Instruction is to assure the safety of seismic operation inside Brazilian Search and Rescue (SAR) area for both Seismic Survey Vessels (SSV) and other ships in the vicinity. Due to the risk of collision, Brazilian Navy must broadcast a Maritime Safety Information Bulletin, named "Aviso aos Navegantes" (notice to mariners).

2. Therefore, all SSV are required to daily transmit, during the survey, a type 2 message from SISTRAM, informing the working area for the next six days. All your SISTRAM messages must contain the "Y" field filled. This field is used to provide information about the survey and coordinates of your working areas, separated in four parts (Y-1, Y-2, Y-3 and Y-4).

Y-1 - Working area for the first three days.

Y-2 - Working area for the three days following Y-1.

Y-3 - Working area (only used when the first working area is assigned for a period of 1 or 2 days)

Y-4 - Vessel and towed array characteristics with the following information:

One - Hull color.

Two - Superstructure color.

Three - Medium speed during surveys;

Four - Towed array characteristics;

Five - Signals used (buoys, lights, etc);

Six - Other relevant information.

Considering all maritime traffic implications, the 3-days survey area shall be as small as possible.

3. Examples on how to fill the "Y" field of a type 2 message from SISTRAM are shown below.

EXAMPLE Nº 1 (Suppose the day is april/20/2001)

Y - Comments

Y-1 - Working area for 21, 22 and 23 april (first three days).

Lat dd mm,m Long ddd mm,m

Lat dd mm,m Long ddd mm,m

Lat dd mm,m Long ddd mm,m

ANEXO 1-K

Lat dd mm,m Long ddd mm,m

Y-2 - Working area for 24, 25 and 26 april (following three days).

Lat dd mm,m Long ddd mm,m

Y-3 - xxx (not necessary, due to the 6 days information already provided).

Y-4 - One - Orange Hull.

Two - White superstructure.

Three - Medium speed during survey 4,0 knots.

Four - Towing 4 seismic cables 4 miles long.

Five - One white flashing light in each cable's extremity.

Six - Berth requested 2 nautical miles.

EXAMPLE N° 2 (Suppose the same situation but now on date april/21/2001

Y - Comments

Y-1 - Working area for april/22 and april/23

Lat dd mm,m Long ddd mm,m

Y-2 - Working area for 24, 25 and 26 april (following three days).

Lat dd mm,m Long ddd mm,m

Y-3 - Working area for april/27

Lat dd mm,m Long ddd mm,m

Y-4 - One - Orange Hull

Two - White superstructure.

Three - Medium speed during survey 4,0 knots.

ANEXO 1-K

Four - Towing 4 seismic cables 4 miles long.

Five - One white flashing light in each cable's extremity.

Six - Berth requested 2 nautical miles. After 27/april, this ship will be en route to Rio de Janeiro ETA april/30. Start next survey may/06.

4. All Seismic Survey Vessels are required to keep Brazilian Navy informed about working areas for a 6-days period. The area can be divided in two or three sub-areas. All these information is very important.

Complete SISTRAM procedures can be found in SISTRAM leaflet with your Agent or in any Naval District.

Any doubts can be cleared by Operation Sections of the 1<sup>st</sup>, 2<sup>nd</sup>, 3<sup>rd</sup>, 4<sup>th</sup> and 5<sup>th</sup> Naval District:

Phone - \_\_\_\_\_ (a ser preenchido por cada Distrito Naval)(\* )

Fax - \_\_\_\_\_ (a ser preenchido por cada Distrito Naval)(\* )

e-mail - \_\_\_\_\_ (a ser preenchido por cada Distrito Naval)(\* )

Thank you for your co-operation.

(\* ) to be completed by your Agent.

INTENCIONALMENTE EM BRANCO

## ANEXO 1-L

**INSTRUÇÕES PARA EMBARCAÇÕES DE PESQUISA OU INVESTIGAÇÃO CIENTÍFICA**

A empresa responsável pela embarcação de pesquisa ou investigação científica que for solicitar autorização para operar em AJB deverá cumprir o disposto no Decreto nº 96.000/1988, e possuir autorização especial da MB, emitida pelo Estado-Maior da Armada (EMA), mediante Portaria publicada no Diário Oficial da União (DOU), após cumprir os trâmites previstos no Decreto nº 96.000/1988.

a) O pedido de autorização para a realização da pesquisa ou investigação científica deverá ter como anexo documentos contendo as seguintes informações:

I) nome(s) da(s) pessoa(s) encarregada(s) da pesquisa e principais técnicos participantes, citando suas especialidades e respectivos *curriculum vitae*;

II) roteiro previsto para execução da pesquisa, indicando as áreas geográficas onde ocorrerá o desenvolvimento do projeto, que deve ser apresentado em carta náutica de escala conveniente a sua apreciação;

III) planos que regem a pesquisa, nos quais devem constar, claramente, sua natureza e seus objetivos, bem como os métodos e técnicas que serão utilizados;

IV) características da embarcação e de suas instalações de máquinas;

V) características de todo instrumental, científico ou não, que será empregado na pesquisa, assim como tipos, marcas e modelos dos sistemas de processamento de dados existentes a bordo e respectivos periféricos e agregados;

VI) frequências radioelétricas, tipos de emissão e potências de irradiação passíveis de serem empregadas nas comunicações durante o período da pesquisa;

VII) tipo de navegação que será adotado;

VIII) datas previstas para início e término da pesquisa, bem como para instalação e retirada de equipamentos;

IX) escalas previstas em portos nacionais;

X) data prevista para escala no último porto estrangeiro, antes do início dos trabalhos em AJB, e no primeiro porto estrangeiro após o seu término;

XI) particularidades técnico-científicas e estruturais da embarcação a ser utilizada, acompanhadas de fotografias elucidativas; e

XII) número de vagas reservadas a bordo para representantes da MB e de outros órgãos governamentais.

ANEXO 1-L

b) Procedimentos

I) o responsável pela operação deverá fornecer à Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), logo que possível, os relatórios preliminares ou parciais e, ao término da pesquisa, os resultados obtidos e as conclusões finais dos trabalhos, devendo encaminhar à DHN, até noventa dias após o término da pesquisa, todos os dados, informações e resultados obtidos, acompanhados de uma avaliação detalhada e completa.

II) o Comandante da embarcação deverá informar, diariamente, às 1100Z, ao Comando de Operações Navais, órgão da MB, a posição da embarcação em coordenadas geográficas, os rumos e as velocidades que adotarão nas próximas vinte e quatro horas; e

III) o responsável pela operação deverá retirar, tão logo termine a pesquisa ou investigação científica, todas as estruturas e equipamentos instalados em locais sob jurisdição brasileira que por ventura tenham sido utilizados durante as operações.

## ANEXO 1-M



MARINHA DO BRASIL  
(Capitania dos Portos / Delegacia)

**ATESTADO DE INSCRIÇÃO TEMPORÁRIA DE EMBARCAÇÃO ESTRANGEIRA (AIT)  
PARA OBTER O REGISTRO ESPECIAL BRASILEIRO**

Nº de inscrição: \_\_\_\_\_

Atesto que a embarcação abaixo discriminada, foi inscrita em caráter temporário nesta Capitania dos Portos (ou Delegacia), a fim de propiciar a obtenção do Registro Especial Brasileiro (REB) junto ao Tribunal Marítimo, conforme Ofício nº \_\_\_\_, de \_\_/\_\_/\_\_, expedido pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).

Este atestado está limitado à permanência em Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), **não permitindo a embarcação operar nesse período enquanto não obtiver o respectivo registro.**

Cabe ressaltar que a referida embarcação deverá manter condições satisfatórias de segurança da navegação, salvaguarda da vida humana e prevenção da poluição hídrica.

DADOS DA EMBARCAÇÃO	
Nome:	
Bandeira do País de Origem:	
Nº IMO:	
IRIN:	
Ano de Construção:	
Construtor:	
Local de Construção:	
Arqueação Bruta:	
Calado Máximo:	
Boca:	
Comprimento total:	
Porte Bruto (TPB):	
Nº / Modelo do Motor:	
Tipo de Embarcação:	
Área de Navegação:	
Proprietário:	
Armador:	
Afretador:	

## ANEXO 1-M

CNPJ do Afretador:	
Seguro P&I / Validade:	
Certificado de Classe / Validade:	

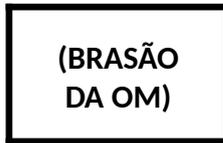
**INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES**

Este atestado não desobriga o responsável do cumprimento dos demais dispositivos legais e de portar outros documentos e certificados previstos na legislação em vigor.

Emitido na \_\_\_\_\_, em \_\_\_\_\_.  
Válido até \_\_\_\_\_.

\_\_\_\_\_  
(Nome e Assinatura)  
Capitão dos Portos/Delegado

## ANEXO 1-N



MARINHA DO BRASIL  
(DPC / Capitania dos Portos / Delegacia)

**AUTORIZAÇÃO DE PERMANÊNCIA EM AJB PARA EMBARCAÇÃO ESTRANGEIRA**

( ) DEFERIDO

( ) INDEFERIDO

Pelo presente instrumento, autorizo a permanência em Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB) da embarcação abaixo discriminada, no período de \_\_\_\_\_ a \_\_\_\_\_ para \_\_\_\_\_

(Motivo da permanência)

na área de jurisdição da (CP / DL / AG) \_\_\_\_\_.

Cabe ressaltar que a referida embarcação deverá manter condições satisfatórias de segurança da navegação, salvaguarda da vida humana e prevenção da poluição hídrica.

DADOS DA EMBARCAÇÃO	
Nome:	
Bandeira:	
Nº IMO:	
IRIN:	
Idade / Ano de Construção:	
Tipo de Embarcação:	
Proprietário:	
Afretador:	
Seguro P&I / Validade:	
Certificado de Classe / Validade:	
Local onde a embarcação se encontra:	

INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES

ANEXO 1-N

Esta autorização não desobriga o responsável do cumprimento dos demais dispositivos legais e de portar outros documentos e certificados previstos na legislação em vigor.

Emitido na \_\_\_\_\_, em \_\_\_\_\_.  
Válido até \_\_\_\_\_.

---

(Nome e Assinatura)  
Posto/Função

ANEXO 1-O



**MARINHA DO BRASIL**

**ESTADO-MAIOR DA ARMADA**

51/010.01

**PORTARIA Nº 355/EMA, DE 11 DE DEZEMBRO DE 2023.**

Aprova as Normas da Autoridade Marítima para Perfurações Científicas no Mar.

**O CHEFE DO ESTADO-MAIOR DA ARMADA**, no uso das atribuições que lhe são conferidas pela Portaria nº 37/MB/MD/2022, em consonância com o art. 5.5 da SGM-105 (6ª Revisão), resolve:

Art. 1º Aprovar as Normas da Autoridade Marítima para Perfurações Científicas no Mar, que a esta acompanham, com vistas a orientar o processo de análise, autorização e controle.

Art. 2º Esta Portaria entra em vigor na presente data.

JOSÉ AUGUSTO VIEIRA DA CUNHA DE MENEZES

Almirante de Esquadra

Chefe do Estado-Maior da Armada

DAVIDSON JUARÊZ DAVID

Capitão-Tenente (AA)

Chefe do Departamento de Comunicações e Documentação

**AUTENTICADO DIGITALMENTE**

Distribuição:  
DAdM (BoI MB)  
DGN  
DHN  
DPC  
GCM  
M-50  
Arquivo

61074.013114/2023-45

**ANEXO 1-O**

Anexo da Port nº 355/2023, do EMA.

**MARINHA DO BRASIL**

**ESTADO-MAIOR DA ARMADA**

**NORMAS DA AUTORIDADE MARÍTIMA PARA PERFURAÇÕES CIENTÍFICAS NO MAR**

**1. PROPÓSITO**

Estabelecer normas e procedimentos para autorização e controle de perfurações científicas no mar.

**2. LEGISLAÇÃO PERTINENTE**

2.1. Lei 8.617/1993, que dispõe sobre o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental brasileiros.

2.2. Lei Complementar nº 140, de 8 de dezembro de 2011 - Fixa normas, nos termos dos incisos III, VI e VII do caput e do parágrafo único do art. 23 da Constituição Federal, para a cooperação entre a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios nas ações administrativas decorrentes do exercício da competência comum relativas à proteção das paisagens naturais notáveis, à proteção do meio ambiente, ao combate à poluição em qualquer de suas formas e à preservação das florestas, da fauna e da flora; e altera a Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981.

2.3. Decreto nº 96.000, de 2 de maio de 1988 - Dispõe sobre a realização de pesquisa e investigação científica na plataforma continental e em águas sob jurisdição brasileira.

2.4. Decreto nº 98.145, de 15 de setembro de 1989 - Aprova o Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira, e dá outras providências.

2.5. Decreto nº 10.950, de 27 de janeiro de 2022 - Dispõe sobre o Plano Nacional de Contingência para Incidentes de Poluição por Óleo em Águas sob Jurisdição Nacional.

2.6. NORMAM-203/DPC - Normas da Autoridade Marítima para Operação de Embarcações Estrangeiras em Águas Jurisdicionais Brasileiras.

**3. DEFINIÇÕES**

3.1. Dados brutos: dados e registros, analógicos e digitais, ainda não processados, referentes aos parâmetros medidos ou coletados no decorrer das perfurações.

3.2. Instituição Acadêmica Proponente (IAP): entidade nacional responsável pela pesquisa cuja perfuração científica pretendida faz parte dos planos de trabalho do projeto de pesquisa. Em caso de participação de pesquisadores estrangeiros ou de instituições estrangeiras, a IAP é a instituição nacional designada conforme contrato, convênio ou acordo estabelecido com instituição estrangeira ou consórcio internacional, previamente à submissão do projeto de pesquisa. Somente serão concedidas autorizações para pesquisas e investigações científicas por estrangeiros (pessoa física ou jurídica, organização governamental ou privada) ou por organizações internacionais quando decorrentes de contratos, acordos ou convênios com instituições brasileiras na qualidade de Instituição Acadêmica Proponente, exceção feita aos casos em que nenhuma entidade do Brasil tenha demonstrado interesse em firmar esses compromissos.

## ANEXO 1-O

Continuação do anexo da Port nº355/2023, do EMA.

3.3. Perfurações científicas: são perfurações realizadas no mar que visam a conhecer a coluna estratigráfica e obter outras informações geológicas de subsuperfície, executadas com finalidade puramente científica. A perfuração científica não tem escopo exploratório econômico de recursos do mar e do seu substrato, de qualquer natureza, sendo a única forma dos cientistas amostrarem os sedimentos, a crosta e o manto superior da Terra.

3.4. Pesquisa científica: conjunto de trabalhos, executados com finalidade puramente científica, que incluam estudos oceanográficos, linográficos e de prospecção geofísica, empregando navios, aeronaves e outros meios, através de operações de gravação, filmagem, sondagem e outras.

3.5. Poço: estrutura de interligação da superfície marítima com as camadas subsuperficiais de interesse, construída com o intuito de conduzir fluidos de forma segura e eficiente e coletar amostras, com capacidade de suportar os esforços e agentes agressivos atuantes ao longo de sua vida útil. Os equipamentos utilizados para revisita, manutenção e segurança operacional do poço fazem parte da estrutura, além da instrumentação empregada para sua perfuração e monitoramento.

3.6. Prospecção geofísica: estudo científico da superfície terrestre por meio de métodos indiretos baseados em diferentes propriedades físicas (resistividade, condutividade elétrica, densidade e susceptibilidade magnética).

3.7. Sonda: plataforma (semissubmersível ou autoelevável) ou navio (Navio-Sonda - NS) responsável pela execução da perfuração científica no mar pretendida pelo Projeto de Pesquisa. Especificamente, NS é a plataforma especial projetada para uso na perfuração científica no mar e pode operar em águas rasas, profundas e ultraprofundas, sendo equipado com os mais recentes e avançados sistemas de posicionamento dinâmico e sistemas de sondagem, conferindo segurança e precisão na perfuração.

#### 4. COMPETÊNCIAS DA MARINHA DO BRASIL

No que concerne às perfurações científicas realizadas no mar, são definidas as seguintes atribuições:

4.1. Ao Estado-Maior da Armada (EMA) compete:

- a) analisar as propostas de Projeto de Pesquisa submetidos, à luz do Decreto nº 96.000/1988;
- b) consultar ministérios e autarquias vinculadas que, eventualmente, tenham aderência e realizem estudos específicos na área de conhecimento da pesquisa científica em questão; e
- c) autorizar e acompanhar pesquisas e investigações científicas no mar, ouvido o Conselho de Defesa Nacional (CDN), conforme estatuído nos §§ 1º, 2º e 3º do art. 11 do Decreto nº 96.000/1988.

4.2. À Diretoria-Geral de Navegação (DGN) compete:

- a) acompanhar a execução das perfurações científicas durante sua realização, solicitando apoio técnico do Serviço Geológico do Brasil (SGB), caso julgado pertinente ou caso solicitado pelo órgão/ ministério ao qual se vincula; e
- b) encaminhar os dados resultantes das perfurações científicas ao Serviço Geológico do Brasil (SGB), quando for o caso ou caso solicitado pelo órgão/ ministério ao qual se vincula, e, quando requerido, também encaminhar para outras entidades públicas em relação às matérias de sua respectiva atuação.

## ANEXO 1-O

Continuação do anexo da Port nº 355/2023, do EMA.

**5. PLANEJAMENTO E EXECUÇÃO DE PERFURAÇÕES CIENTÍFICAS****5.1. Contexto das Perfurações Científicas**

Os equipamentos e técnicas empregados para a condução de perfurações científicas são, em grande maioria, similares aos utilizados na fase inicial de pesquisas (conhecida também como fase de exploração) de jazidas de óleo e gás, ocasião em que são realizadas análises de potencial de exploração por meio de prospecção geofísica e perfurações de poços pioneiros e poços exploratórios estratigráficos.

Todavia, diferentemente das perfurações exploratórias, que visam a atingir os reservatórios para a extração de hidrocarbonetos e somente amostram pequenos intervalos de rocha, as perfurações científicas executam a recuperação contínua de rochas e sedimentos, na forma de testemunhos de sondagem minimamente deformados, para preservar suas estruturas e propriedades, alcançando profundidades máximas de perfuração de até 2.100 m abaixo do fundo marinho, o que requer o emprego de plataformas especiais capazes de atender a todos os requisitos de segurança que garantam o deslocamento dos cascalhos de forma mais eficaz no poço e o controle das pressões da formação, além da vedação de formações permeáveis e a manutenção da estabilidade do poço, auxiliando a avaliação da formação por meio de equipamento de perfilagem.

O diâmetro inicial da sonda de perfuração científica é de, no máximo, 40 cm, o qual diminui na medida em que a sonda de perfuração avança no substrato marinho. A própria água do mar é empregada, prioritariamente, como fluido de perfuração e, eventualmente, utiliza-se lama de perfuração com densidade relativa maior do que a da água do mar.

Os aspectos acima descritos denotam o caráter pioneiro e a complexidade envolvida na realização das perfurações científicas, o que requer estrito cumprimento das normas e arcabouço técnico que regulamentam os aspectos inerentes à segurança operacional e à proteção ambiental, tanto na fase de planejamento quanto durante a execução e o encerramento das atividades do poço, visando reduzir, controlar ou mitigar os riscos inerentes às perfurações.

**5.2. Normas de Licenciamento Ambiental aplicadas às Perfurações Científicas**

As atividades de perfuração conduzidas no mar necessitam cumprir as etapas de licenciamento ambiental determinadas pelo Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima (MMA), a quem compete o licenciamento ambiental de empreendimentos e atividades localizadas no mar territorial, na plataforma continental ou na zona econômica exclusiva, de acordo com a Lei Complementar nº 140/2011 e normas pertinentes.

A autorização para perfuração científica será analisada pela Marinha do Brasil apenas após a apresentação das licenças ambientais aplicáveis.

**5.3. Planejamento de Perfurações Científicas**

Qualquer pedido de autorização para execução de pesquisas ou investigação científica na plataforma continental e nas águas sob jurisdição brasileira, deverá ser enviado para análise da Marinha do Brasil com antecedência mínima de 120 (cento e vinte) dias, para interessadas brasileiras, e 180 (cento e oitenta) dias, para caso de pedido formulado por interessado estrangeiro, da data prevista para o início das atividades, conforme previsto nos art. 8º e 11 do Decreto nº 96.000/1988.

O planejamento requer análise de risco adequada da área em que serão realizadas as perfurações quanto à presença de hidrocarbonetos e gases altamente inflamáveis, bem como ações para manutenção do poço visando a garantia de sua segurança.

- 3 de 7 -

## ANEXO 1-O

Continuação do anexo da Port nº 355/2023, do EMA.

Conforme explicitado no item 4, há previsão, por parte da Marinha do Brasil, de consulta a órgãos da administração pública que guardem atuação em áreas de conhecimento afetas à pesquisa pretendida.

A Instituição Acadêmica Proponente deverá, ainda, satisfazer às seguintes condições complementares, não eximindo o atendimento dos requisitos para a realização de pesquisa científica previstos no Decreto nº 96.000/1988:

a) qualificação do projeto de pesquisa: apresentar dados das instituições patrocinadoras e cientistas responsáveis pelo projeto, incluindo os acordos e documentos formais de cooperação bilaterais e/ou multilaterais assinados por instituições de pesquisa e pesquisadores brasileiros, dentre elas, a própria Instituição Acadêmica Proponente;

b) natureza e objetivos científicos do projeto: demonstrar a importância do projeto de perfuração para o Brasil, do ponto de vista do conhecimento geológico, formação de pessoal e resultados esperados. Apresentar informações que instruem a análise quanto à ausência de conflito de interesse com a exploração econômica de recursos do mar vivos e não vivos. Discorrer sobre como serão utilizadas as amostras e dados gerados, garantindo que os testemunhos coletados sejam armazenados em repositórios adequados capazes de prover, após o período de confidencialidade (preferencialmente inferior a 5 anos, de acordo com o art. 7º, § 1º, complementado pelo art. 22 e inciso VI do art. 23 da Lei nº 12.527/2011), o acesso permanente a todos os dados e amostras de rochas e sedimentos coletados pelo projeto;

c) dados de planejamento: apresentar plano detalhado das perfurações, contendo a localização e informações sobre as sondagens previstas, a estimativa do número de poços, profundidade de lâmina d'água e profundidade dos poços, além do cronograma de execução das coletas. Os dados de planejamento apresentados no plano das perfurações científicas deverão ainda: demonstrar o prévio, abrangente e detalhado conhecimento batimétrico e geológico dos sítios de perfuração a partir dos dados geológicos e geofísicos disponíveis; descrever em detalhe o projeto das sondagens a serem realizadas, indicando as profundidades dos estratos de rochas a serem recuperados e os diâmetros dos poços desde a superfície do poço junto ao leito oceânico até a profundidade de perfuração máxima planejada; e informar se serão realizadas perfilagens geofísicas de poço e os métodos de perfilagem a serem empregados. O plano das perfurações científicas deverá descrever detalhadamente, no que compete à execução das perfurações, as técnicas, parâmetros operacionais e equipamentos a serem empregados para sua execução; e

d) gerenciamento de riscos da perfuração: no que concerne ao gerenciamento do risco operacional das perfurações, deverão ser detalhadas as técnicas, medidas de controle, equipamentos e meios utilizados, bem como planos que prevejam ações contingentes em caso de emergências. Para atividades de perfuração científica em áreas com potencial existência de hidrocarbonetos nas formações geológicas, observadas por ocasião de consulta formal da Marinha do Brasil ao Ministério de Minas e Energia (MME) e/ ou órgãos vinculados, o plano das perfurações científicas deverá prever ações contingentes em caso de emergências, tais como a ocorrência de volume de fluido de retorno maior do que o volume de fluido aplicado durante a perfuração (*kick*), no caso de saída descontrolada de fluido a partir do poço (*blowout*) ou, ainda, para evitar a ocorrência de colapso de estruturas adjacentes no solo e subsolo marinho e ações preventivas para a presença de hidrocarbonetos e gases inflamáveis ou tóxicos, observadas resoluções aplicáveis específicas da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis;

- 4 de 7 -

## ANEXO 1-O

Continuação do anexo da Port nº 355/2023, do EMA.

e) requisitos de segurança operacional: apresentar todos os dados da sonda a ser utilizada para as perfurações, incluindo nome, número IMO, deslocamento, tipo e classe da embarcação com descrição do equipamento científico. Detalhar os métodos e meios de operação da sonda, NS ou plataforma especial empregada para perfuração científica e seus protocolos de controle ambiental em conformidade com regras de segurança internacionais e em observância ao licenciamento ambiental nacional, conforme descrito no subitem 5.2. O plano detalhado das perfurações deverá conter toda a documentação e os procedimentos operacionais a serem conduzidos pela sonda, NS ou plataforma especial empregada, descrevendo os elementos críticos de segurança operacional a serem executados durante as perfurações sob responsabilidade da Instituição Acadêmica Proponente. Especificamente para atividades de perfuração científica em áreas com potencial existência de hidrocarbonetos nas formações geológicas, conforme reportado oficialmente após consulta ao Ministério de Minas e Energia (MME) e/ ou órgãos vinculados, o plano detalhado das perfurações deverá cumprir os requisitos previstos em resoluções da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis; e

f) Termo de Compromisso de Encerramento das Operações: a proposta de projeto submetida pela Instituição Acadêmica Proponente deverá conter instrumento jurídico que defina limites e responsabilidades das partes envolvidas na perfuração científica após o abandono definitivo dos poços científicos e o encerramento das atividades previstas na autorização.

#### 5.4. Cadastramento e Registro de Sondas

Caso a sonda a ser utilizada para a perfuração científica pretendida seja um NS de bandeira estrangeira, a Instituição Acadêmica Proponente deverá cumprir o item 1.18 das Normas da Autoridade Marítima para Operação de Embarcações Estrangeiras em Águas Jurisdicionais Brasileiras (NORMAM-203/DPC).

A Instituição Acadêmica Proponente deverá, ainda, providenciar o cadastramento da sonda a ser utilizada para a perfuração científica pretendida no Cadastro de Unidades Marítimas de Perfuração (CADUMP), conforme Nota Técnica nº 04/2012, do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), segundo a qual o órgão que executar a perfuração deverá apresentar informações técnicas sobre a plataforma e equipamentos utilizados pelas Unidades Marítimas de Perfuração (UMP) os quais serão analisados no processo de licenciamento citado no subitem 5.2 desta Norma.

#### 5.5. Comunicações durante a Perfuração Científica

Durante a execução das perfurações científicas autorizadas, as seguintes comunicações devem ser enviadas pela Instituição Acadêmica Proponente à DGN para cada poço perfurado, conforme previsto no planejamento apresentado:

a) Comunicação de Início da Perfuração: até 6 horas após o início da perfuração, individualmente para cada poço perfurado; e

b) Situação Operacional do Poço: diariamente entre 09:00Z e 15:00Z, enquanto os poços permanecerem em operação, contendo as seguintes informações referentes às operações realizadas no dia anterior:

I) identificação do poço (conforme nomenclatura prevista no plano de pesquisa);

II) profundidade máxima atingida no dia; e

III) caso tenha ocorrido necessidade de abandono do poço ou qualquer outra anormalidade, detalhamento do data-hora em que ocorreu o fato e as medidas de controle estabelecidas.

- 5 de 7 -

## ANEXO 1-O

Continuação do anexo da Port nº 355/2023, do EMA.

**5.6. Procedimentos de Emergência**

Quaisquer incidentes ocorridos durante a execução das perfurações deverão ser comunicados conforme previsto no Decreto nº 10.950/2022.

Especificamente para atividades de perfuração científica em áreas com potencial existência de hidrocarbonetos nas formações geológicas, a Instituição Acadêmica Proponente deverá prover periodicamente informações cuja comunicação tenha sido julgada necessária por órgão competente em sua análise de risco, bem como cumprir o previsto no artigo 10 do Decreto Legislativo nº 246/2001.

Ainda, conforme previsto no art. 19 do Decreto Legislativo nº 246/2001, as operações de perfuração deverão ser imediatamente interrompidas caso haja a iminência da ocorrência de acidente maior.

**5.7. Procedimentos de Verificação e Auditoria**

Os projetos científicos proponentes que tenham autorização extraordinária concedida para perfurações científicas deverão prover o acesso irrestrito à Marinha do Brasil e, eventualmente, caso demandado, extra-Marinha do Brasil, nas sondas empregadas e nas operações em curso em qualquer tempo, fim permitir a verificação das medidas de segurança operacional e de integridade dos poços previstas nas alíneas **d** e **e** do subitem 5.3.

Da mesma forma, as atividades de perfuração científica, quando realizadas com a participação de estrangeiros ou organizações internacionais, serão fiscalizadas *in loco* por meio do embarque de oficial especificamente indicado pela Marinha do Brasil e por observadores de outros ministérios e órgãos vinculados, mediante demanda, durante o período em que forem executadas as perfurações científicas previstas no projeto de pesquisa autorizado, conforme previsto no art. 22 do Decreto nº 96.000/1988.

**5.8. Ações após a conclusão das Perfurações Científicas**

A Instituição Acadêmica Proponente deverá garantir o acesso irrestrito da Marinha do Brasil e, caso oficialmente solicitado, à Marinha do Brasil, dos ministérios e órgãos vinculados a todos os dados brutos, amostras coletadas, relatórios técnicos e análises dos dados, em cumprimento à proposta de projeto submetida, conforme a alínea **b** do subitem 5.3, no prazo de até 12 meses após a conclusão das perfurações científicas, conforme estatuído no inciso IV do art. 6º do Decreto nº 96.000/1988.

O prazo acima se aplica também ao envio pela Instituição Acadêmica Proponente dos dados resultantes das perfurações científicas diretamente ao Sistema de Geociências do Serviço Geológico do Brasil (GeoSGB), órgão técnico responsável por gerir, promover e divulgar os resultados, os dados técnicos e as informações científicas obtidas, relacionados com estudos geológicos, em consonância com o inciso I do art. 5º de seu Estatuto<sup>1</sup>.

**5.9. Avaliação Estratégica das Perfurações Científicas**

Caberá à Marinha do Brasil a avaliação estratégica de áreas de perfuração que estejam localizadas em áreas que sejam objeto de estudo do Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (LEPLAC), estabelecido por meio do Decreto nº 98.145/1989, ou que estejam contidas em submissão de propostas à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) da Organização das Nações Unidas.

<sup>1</sup> O Estatuto Social da Companhia de Pesquisas de Recursos Minerais (CPRM) – Serviço Geológico do Brasil (SGB) está disponível em: [https://www.sgb.gov.br/publique/media/sobre/estatuto\\_social.pdf](https://www.sgb.gov.br/publique/media/sobre/estatuto_social.pdf)

**ANEXO 1-O**

Continuação do anexo da Port nº 355/2023, do EMA.

**6. DISPOSIÇÕES FINAIS**

Os casos omissos serão resolvidos pelo Chefe do Estado-Maior da Armada, ouvida a Diretoria-Geral de Navegação.

JOSÉ AUGUSTO VIEIRA DA CUNHA DE MENEZES

Almirante de Esquadra

Chefe do Estado-Maior da Armada

DAVIDSON JUARÉZ DAVID

Capitão-Tenente (AA)

Chefe do Departamento de Comunicações e Documentação

AUTENTICADO DIGITALMENTE

## ANEXO 2-A

## SOLICITAÇÃO DE VISTORIA DE CONDIÇÃO

..... (armador ou seu representante)..... participa a essa Capitania/Delegacia que o navio, cujos dados estão a seguir discriminados, está com a previsão de chegada na data .....(dd/mm/aaaa)....., no Porto ....., Estado ..... e solicita VISTORIA DE CONDIÇÃO, em conformidade com o que estabelece o Capítulo 2 da NORMAM-203/DPC.

O navio estará pronto para ser vistoriado, de acordo com o contido no item 2.4 (2.4.2) do Capítulo 2 da NORMAM-203/DPC, em .....(dd /mm/aaaa)....., no/em .....(local/estado)..... .

\*(O navio deverá carregar .....(quantidade)..... toneladas de .....(discriminar a carga)..... nos porões .....(discriminar os porões que serão carregados)..... no Porto/Terminal ..... Estado..... em .....(dd/mm/aaaa)....., com destino a .....(porto de descarga - país.....)\*

Declara que a presente vistoria é a .....(ordem da vistoria)..... vistoria de condição a que o navio será submetido.

Participa que a sociedade classificadora contratada para realizar a vistoria é \*(.....) e a empresa contratada para medição de espessuras é \*(.....)

Solicita, ainda, para efeito da indenização estabelecida na aba “Tabela de Indenizações” - disponível no seguinte link da internet: <https://www.marinha.mil.br/dpc/normas-autoridade-maritima-brasileira> - que seja informado se a vistoria será acompanhada por representante do GVI.

DADOS DO NAVIO	
Nome:	Número IMO:
Bandeira:	Porto de Registro:
AB (GT):	TPB (DWT):
Data de entrega (Date of Delivery):	Sociedade Classificadora:
Quantidade de porões:	Quantidade de tanques (por tipo):
Tipo: Graneleiro ( )                      Ore-Bulk- Oil ( )                      Ore-Oil ( )	

## ANEXO 2-A

DADOS DO ARMADOR	DADOS DO OPERADOR
Razão Social do Armador:	Razão Social do Operador:
Nome(s):	Nome(s):
Origem (País):	Origem (País):
Escritório (Cidade/País):	Escritório (Cidade/País):
Tel/Fax/e-mail do escritório:	Tel/Fax/e-mail:

DADOS DO P&I CLUB	
P&I Club:	Tel/Fax/e-mail:
Escritório (Cidade/País):	

(Local e data) \_\_\_\_\_, \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ .

(Assinatura) \_\_\_\_\_

(Nome do Agente/Despachante): \_\_\_\_\_

(Agência/Despachante): \_\_\_\_\_

(Endereço completo/FAX/TEL/E-mail do Agente/Despachante):

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ .

(\*) *suprimir o parágrafo caso se desconheça no momento da solicitação, devendo, no entanto, enviar a informação logo após conhecido.*

## ANEXO 2-B



MARINHA DO BRASIL  
DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS

**VISTORIA DE CONDIÇÃO**  
(Condition Survey)

Emitida em nome da Autoridade Marítima Brasileira, em conformidade com os requisitos estabelecidos no Capítulo 2 das Normas da Autoridade Marítima para Operação de Embarcações Estrangeiras em Águas Jurisdicionais Brasileiras (NORMAM-203), pela Sociedade Classificadora

*Issued on behalf of the Brazilian Maritime Authority, in pursuance to requirements established on Chapter 2 of the Maritime Authority Regulations to Foreign Ship's Operation in Waters of Brazilian Jurisdiction (NORMAM-203), by Classification Society*

---

(Nome da Sociedade Classificadora)

**DECLARAÇÃO DE VISTORIA DE CONDIÇÃO**  
(STATEMENT OF CONTIONING SURVEY)

Navio (ship):	_____	Número IMO (IMO number):	_____
Indicativo de Chamada (Call sign):	_____	Bandeira (Flag):	_____
Porto de Registro (Port of registry):	_____	Data da Entrega (date of delivery):	_____
P&I:	_____	Soc. Classificadora (Classification Society):	_____
Armador:	_____	Tel/Fax:	_____
Operador (Operator):	_____	Tel/Fax:	_____
Agente (Agent):	_____	Tel/Fax:	_____

## ANEXO 2-B

O abaixo assinado, vistoriador exclusivo da Sociedade Classificadora \_\_\_\_\_, atuando em nome Autoridade Marítima Brasileira, declara que realizou em \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_ uma Vistoria de Condição no .....(nome navio)....., em conformidade com os requisitos estabelecidos no Capítulo 2 da NORMAM-203 da Diretoria de Portos e Costas, e considerou o navio em questão:

*The undersigned surveyor, exclusive surveyor of the Classification Society \_\_\_\_\_, acting on behalf of Brazilian Maritime Authority, declares that conducted, in \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_ a Condition Survey on the ship .....(name of the ship)....., in compliance with the requirements established on Chapter 2 of the NORMAM-203 of the Directorate of Ports and Coasts and considered the ship examined:*

- ( ) em condições estruturais satisfatórias ( ) em condições estruturais não satisfatórias  
*(in satisfactory structural condition) (in structural conditions non satisfactory)*

O escopo da vistoria foi *(The scope of survey was):*

a) verificação de Certificados Estatutários *(verification of Statutory Certificates);*

b) inspeção visual das estruturas internas, incluindo medição aleatória de espessuras, dos porões de carga

nº \_\_\_\_\_, tanques de lastro dos duplo-fundo nº \_\_\_\_\_, tanques de lastro laterais nº \_\_\_\_\_ e piques tanques \_\_\_\_\_, e

*b) visual inspection of internal structures including random thickness measurements in the cargo holds*

*nº ..... , double bottom ballast tanks nº ....., laterals ballast tanks nº ..... and peak tank ....., and*

c) inspeção visual e de estanqueidade das tampas de escotilhas, agulheiros, escotilhões e braçolas, incluindo meios de atracação e de vedação.

*c) visual inspection and tightness of cargo hatch, scuttles and hatchcoamings including means to close and seal.*

Considerando-se a vistoria acima descrita, dentro das condições encontradas para efetuá-la, o vistoriador *(Considering that the survey above described, under the found conditions, the surveyor)*

declara que: *(marcar apenas uma das opções a seguir)*

*declares that: (mark only one of the options)*

1. ( ) não há reparos a serem recomendados.

*there is no recommended repairs.*

ANEXO 2-B

2. ( ) que as deficiências encontradas **NÃO IMPEDEM O CARREGAMENTO DO NAVIO**, e que  
*that the deficiencies found do NOT IMPENDING THE SHIP TO LOADING and*  
 os reparos a seguir especificados devem ser executados, com parecer da sociedade classificadora.  
*the following repairs should be done and the ship's Classification Society must issue an statement.*

3. ( ) que as deficiências encontradas **IMPEDEM O CARREGAMENTO DO NAVIO** por reduzir  
*that the deficiencies found IMPENDING THE SHIP TO LOADING by significantly reducing*  
 Significativamente sua resistência estrutural/estanqueidade, devendo os reparos a seguir  
 especificados serem executados, com parecer da sociedade classificadora.  
*Its structural resistance/tightness, being required to make the following repairs under the*  
*Classification Society assessment and statement.*

**Reparos a serem realizados (repairs to be carried on):**

---



---



---

O relatório detalhado da vistoria efetuada será apresentado ao Armador ou seu representante, e cópia encaminhada à Diretoria de Portos e Costas.

THE DETAILED SURVEY REPORT WILL BE PRESENTED TO THE OPERATOR OR HIS REPRESENTATIVE AND A COPY OF THIS WILL BE SEND TO DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS.

ANEXO 2-B

**CONCLUSÃO (CONCLUSION)**

<input type="checkbox"/> <b>NAVIO APROVADO PARA CARREGAMENTO</b> (SHIP APPROVED TO LOADING)	<input type="checkbox"/> <b>NAVIO NÃO APROVADO PARA CARREGAMENTO</b> (SHIP NOT APPROVED TO LOADING)
--	--

Local e data da vistoria (Place and date): ..... , ..... de ..... de ..... .  
 Assinatura (signature) .....  
 Nome do vistoriador (Name of Surveyor) .....

(carimbo da Sociedade Classificadora)  
 (Seal or stamp of the Classification Society)

**DESPACHO** (a ser preenchido pela CP/DL)  
 Despatch (to be fill it up by the CP/DL)

**EM FACE DA CONCLUSÃO DO VISTORIADOR,  
 O NAVIO ESTÁ:**

(carimbo da OM)  
 (seal or stamp of the CP/DL)

**LIBERADO PARA CARREGAMENTO**  
 (SHIP AUTHORIZED TO LOADING)

**IMPEDIDO DE CARREGAR**  
 (SHIP NOT AUTHORIZED TO LOADING)

Em ...../...../....., às .....h .....min

.....  
**(Nome e Assinatura)**  
 (Name and signature)  
**Capitão dos Portos/Delegado**  
 (Representative Authority)

## ANEXO 2-C



MARINHA DO BRASIL  
DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS

**VISTORIA DE CONDIÇÃO PARA CARREGAMENTO DE CARGA VIVA**

Emitida em conformidade com os requisitos estabelecidos no Capítulo 2 (Seção II) das Normas da Autoridade Marítima para Operação de Embarcações Estrangeiras em Águas Jurisdicionais Brasileiras (NORMAM-203/DPC), pela:

\_\_\_\_\_  
(Capitania/Delegacia)

**DECLARAÇÃO DE VISTORIA DE CONDIÇÃO PARA CARREGAMENTO DE CARGA VIVA**

Navio: _____	Número IMO: _____
Indicativo de Chamada: _____	Bandeira: _____
Porto de Registro: _____	Ano de Construção: _____
P&I: _____	Soc. Class.: _____
Armador: _____	Tel/Fax: _____
Operador: _____	Tel/Fax: _____
Agente: _____	Tel/Fax: _____

A equipe de vistoria declara que realizou em \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_ **Vistoria de Condição para Carregamento de Carga Viva** em conformidade com os requisitos estabelecidos no Capítulo 2 desta Norma, e considerou o navio em questão:

- ( ) em condições satisfatórias para carregamento.  
( ) em condições não satisfatórias para carregamento.

A vistoria teve como escopo:

- a) verificação de Certificados Estatutários;  
b) inspeção visual das estruturas internas, dos compartimentos para estivagem da carga viva;

ANEXO 2-C

- c) inspeção visual e de estanqueidade das tampas de escotilhas, agulheiros, escotilhões e braçolas, incluindo meios de atracação e de vedação; e
- d) verificação dos demais requisitos previstos no Anexo 2-D desta Norma.

Considerando-se a vistoria efetuada, a equipe de vistoria declara que:  
*(marcar apenas uma das opções a seguir)*

1.  não há deficiências.
  
2.  que as deficiências encontradas **NÃO IMPEDEM O CARREGAMENTO DO NAVIO**, devendo ser sanadas e aprovadas pela sociedade classificadora.  
 Deficiências a serem sanadas e prazos para atendimento: (listar as deficiências)
  
3.  que as deficiências encontradas **IMPEDEM O CARREGAMENTO DO NAVIO**, devendo ser sanadas e aprovadas pela sociedade classificadora, antes do carregamento.  
 Deficiências a serem sanadas antes do carregamento: (listar as deficiências)

**CONCLUSÃO:**

- NAVIO LIBERADO PARA CARREGAMENTO
- NAVIO NÃO LIBERADO PARA CARREGAMENTO

Local e data da vistoria: ..... , .....de ..... de .....

Inspetor Naval:

Assinatura.....

Nome do Inspetor Naval .....

Vistoriador Naval:

Assinatura.....

Nome do Vistoriador Naval .....

ANEXO 2-C

**DESPACHO** *(a ser preenchido pela CP/DL)*

EM FACE DA CONCLUSÃO DA EQUIPE DE VISTORIA, O NAVIO  
ESTÁ:

*(carimbo da OM)*

LIBERADO PARA CARREGAMENTO

IMPEDIDO DE CARREGAR

Em ...../...../....., às .....h:..... min

.....

*(Nome e Assinatura)*

*(Capitão dos Portos/Delegado)*

INTENCIONALMENTE EM BRANCO

## ANEXO 2-D

**LISTA DE VERIFICAÇÃO PARA VISTORIA DE CONDIÇÃO PARA  
CARREGAMENTO DE CARGA VIVA****1. DOCUMENTAÇÃO E ASPECTO GERAL DO NAVIO**

Deverão ser verificados se estão dentro da validade os seguintes documentos:

- os certificados previstos nas Convenções internacionais aplicáveis a embarcação; e
- a apólice do seguro P&I com cláusula de remoção de destroços (*wreck removal*) e cláusula de poluição por carga viva (*pollution by livestock cargo*).

Caso sejam observados claros indícios que indiquem que a embarcação não cumpre integralmente os requisitos dessas Convenções, a equipe da vistoria deverá realizar uma perícia na embarcação com enfoque principal nos seguintes aspectos:

- salvatagem;
- combate a incêndio;
- equipamentos de radiocomunicação;
- equipamentos de navegação;
- estanqueidade;
- sistema de governo; e
- sistema de geração de energia principal e de emergência.

**2. CONDIÇÕES DO NAVIO PARA CARREGAMENTO**

a) A estiva da carga viva e os equipamentos e dispositivos necessários para o embarque não poderão ser instalados e dispostos em locais onde possam interferir:

- no acesso às acomodações;
- com a segurança da navegação ou meio de acesso a qualquer porão ou convés;
- na utilização dos equipamentos de salvatagem e de combate a incêndio;
- com a sondagem de tanques;
- com a operação de dispositivos de fechamento;
- com a iluminação e ventilação de compartimentos habitáveis;
- com a operação da embarcação; e
- com as saídas d'água.

b) A carga viva deve ser carregada a bordo estivada em currais, baias ou estábulos.

c) A carga viva não deve ser estivada adjacente a compartimentos que armazenem cargas perigosas.

## ANEXO 2-D

d) Os compartimentos destinados ao transporte de carga viva devem ser construídos com materiais não combustíveis, exceto as tubulações de água e os dutos destinados à alimentação dos animais.

e) O acesso para as pessoas aos compartimentos para estiva da carga viva deve ser seguro e, se combinado com utilização da rampa para movimentação da carga entre conveses, deve ser separado por meio de balaustrada de proteção.

f) Os meios existentes de saída, de acesso e de passagem para pessoas nos compartimentos devem estar limpos e desobstruídos.

g) Por meio de inspeção visual deve ser verificada a estanqueidade das tampas de escotilhas, agulheiros, escotilhões e braçolas, incluindo meios de atracação e de vedação.

h) A equipe de vistoria deverá se assegurar que o Comandante verificou que a embarcação atende aos critérios de estabilidade aplicáveis, previstos no Código Internacional de Estabilidade Intacta da IMO, como emendado, levando em consideração o deslocamento da carga viva e da forragem (alimento) e o efeito do vento.

i) A embarcação deverá portar Certificado Internacional para a Prevenção da Poluição por Esgoto da Convenção MARPOL 73/78, como emendada, comprovando que a embarcação é dotada de sistema de esgoto que inclua os dejetos da carga viva, atendendo aos requisitos do Anexo IV.

ANEXO 3-A

**NOVO REGIME DE INSPEÇÕES DO ACORDO DE VIÑA DEL MAR**

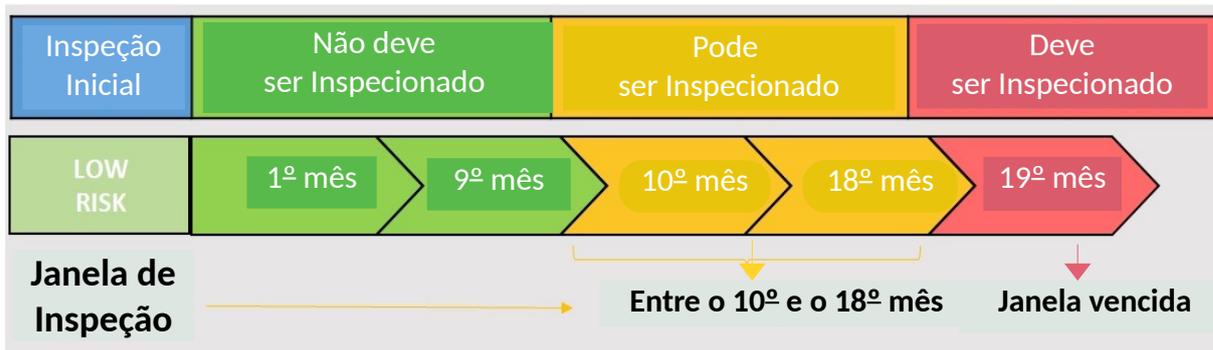
No processo de melhora contínua do sistema de organização de inspeções de Controle de Estado do Porto o Acordo de Viña del Mar implementou em sua home-page do CIALA o "Novo Regime de Inspeções (NIR)".

O novo NIR estabelece quando um navio "Não deve" ●, "Pode" ● ou "Deve" ● ser inspecionado com base em cálculos automáticos contemplando fatores como a idade do navio, tipo de navio, deficiências, detenções etc.

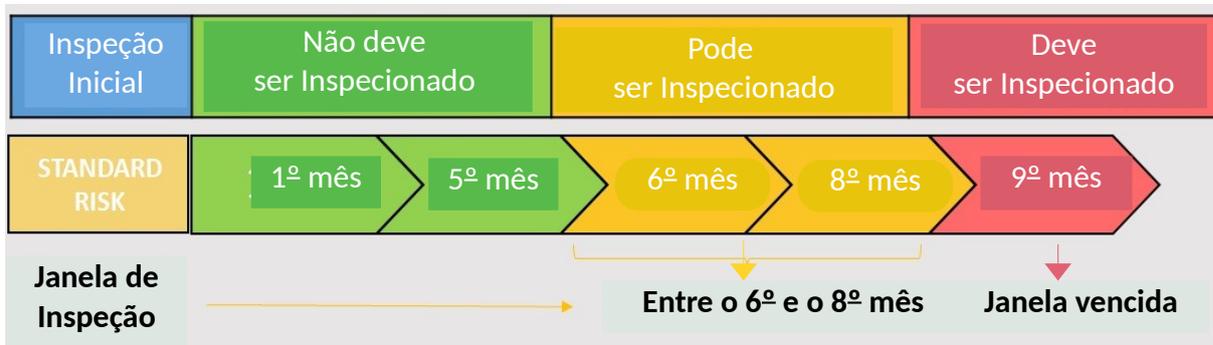
Do mesmo modo, os tipos de inspeções aplicáveis às inspeções periódicas responderão ao seguinte esquema:

**Perfis:**

Navio de Baixo Risco:

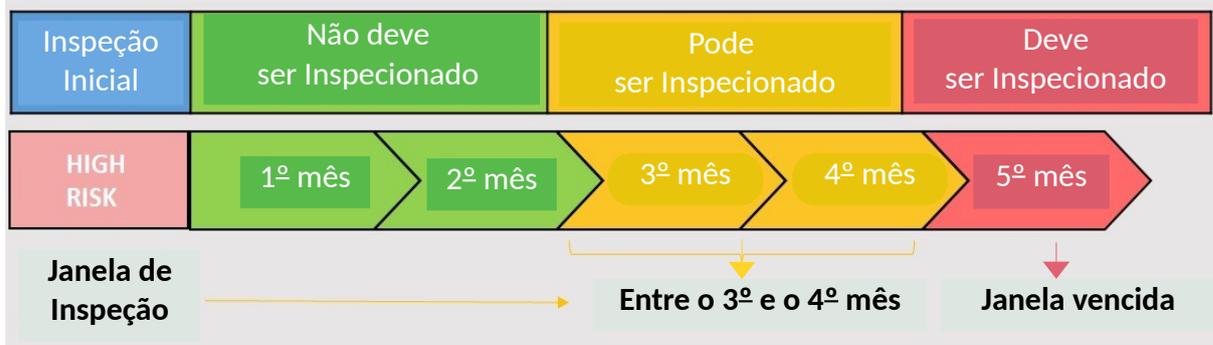


Navio de Médio Risco:



## ANEXO 3-A

Navio de Alto Risco:



**Prioridade I:** Sempre que possível, os navios **devem ser inspeccionados** quando a janela de tempo estiver fechada.

**Prioridade II:** Os navios **podem ser inspeccionados** porque estão dentro da janela de tempo de inspeção, se um navio de prioridade mais alta não estiver disponível para ser inspeccionado.

**Prioridades:**

1. Navio que não atingiu sua janela de inspeção "Não deve ser Inspeccionado" Navio sem Prioridade ●
2. Navio que está em sua janela de inspeção "Pode ser Inspeccionado" Navio Prioridade 2 ●
3. Navio que venceu sua janela de inspeção "Deve ser Inspeccionado" Navio Prioridade 1 ●

## ANEXO 3-B

## CRITÉRIOS DE PSC PARA DETENÇÃO DE NAVIOS

**1. PRINCÍPIOS QUE REGEM A RETIFICAÇÃO DE DEFICIÊNCIAS OU DETENÇÃO DE UM NAVIO**

Ao tomar uma decisão relativa à detenção de um navio, o Inspetor Naval (IN) deverá levar em consideração os resultados da inspeção mais detalhada e diretrizes contidos neste anexo.

O IN exercerá julgamento profissional para determinar se deve reter o navio até que as deficiências sejam corrigidas ou permitir que o navio navegue com certas deficiências sem perigo excessivo para a segurança, saúde ou meio ambiente, tendo também considerado as circunstâncias particulares da viagem pretendida.

**2. DETENÇÃO RELACIONADA À TRIPULAÇÃO MÍNIMA DE SEGURANÇA E CERTIFICAÇÃO STCW**

a) Antes de deter um navio por não operar com tripulação mínima de segurança adequada e certificação STCW, o seguinte deverá ser considerado, levando em consideração os pontos listados nas áreas sob STCW 1978:

- I) duração e natureza da viagem ou serviço pretendido;
- II) se a deficiência representa ou não um perigo para os navios, as pessoas a bordo ou o meio ambiente;
- III) se as horas de descanso adequadas para a tripulação foram registradas ou não e se há evidência de que as horas mínimas de descanso não foram repetidamente mantidas;
- IV) tamanho e tipo do navio e equipamentos fornecidos; e
- V) natureza da carga.

**3. PROCEDIMENTOS PARA A DETENÇÃO DE NAVIOS DE TODOS OS TAMANHOS**

a) Ao exercer julgamento profissional sobre se um navio deve ou não ser detido, o IN aplicará os seguintes critérios:

- I) tempo: os navios que não tiverem segurança para se fazer ao mar serão detidos na primeira inspeção, independentemente do tempo de permanência do navio no porto; e
- II) critério de reinspeção: o navio será detido se suas deficiências forem suficientemente graves para que o IN retorne ao mesmo para se certificar de que elas foram corrigidas antes que o navio zarpe.

A necessidade de retorno do IN ao navio classifica a gravidade das deficiências.

## ANEXO 3-B

b) Ao decidir se as deficiências encontradas em um navio são suficientemente graves para merecer detenção, o IN deve avaliar se:

- I) o navio possui a documentação relevantes válidas; e
- II) o navio possui a tripulação exigida no documento de tripulação mínima de segurança ou equivalente.

c) Durante a inspeção, o IN deve avaliar ainda se o navio e/ou tripulação, ao longo de sua próxima viagem, é capaz de:

- I) navegar com segurança;
- II) manusear, transportar e monitorar com segurança as condições da carga;
- III) operar a praça de máquinas com segurança;
- IV) manter a propulsão e o rumo adequados;
- V) combater incêndios efetivamente em qualquer parte do navio, se necessário;
- VI) abandonar o navio com rapidez e segurança e efetuar o resgate, se necessário;
- VII) prevenir a poluição do meio ambiente;
- VIII) manter a estabilidade adequada;
- IX) manter uma integridade estanque adequada;
- X) comunicar-se em situações de perigo, se necessário; e
- XI) proporcionar condições seguras e saudáveis a bordo.

Se o resultado de qualquer uma dessas avaliações for negativo, levando em consideração todas as deficiências encontradas, o navio deve ser fortemente considerado para detenção. Uma combinação de deficiências de natureza menos grave também pode justificar a detenção do navio.

#### 4. GERAL

A falta de certificados válidos conforme exigido pelas convenções pertinentes pode justificar a detenção de navios. No entanto, os navios que arvoram pavilhão de Estados que não sejam Partes de uma convenção ou que não tenham implementado outro instrumento relevante não estão habilitados a portar os certificados previstos pela convenção ou outro instrumento relevante. Portanto, a ausência dos certificados exigidos não deve, por si só, constituir motivo para detenção desses navios; no entanto, ao aplicar a cláusula de "não tratamento mais favorável", o cumprimento substancial das disposições e critérios especificados nos procedimentos da Res. A.1155(32) deve ser exigido antes da partida do navio.

## ANEXO 3-B

**5. DEFICIÊNCIAS PASSÍVEIS DE DETENÇÃO**

Para auxiliar o IN no uso destas Diretrizes, segue uma lista de deficiências, agrupadas em convenções e/ou códigos relevantes, que são consideradas de natureza tão grave que podem justificar a detenção do navio envolvido. Esta lista não é considerada exaustiva, mas pretende dar exemplos de itens relevantes. No entanto, as deficiências passíveis de detenção na área da STCW 1978, listadas abaixo, são os únicos motivos de detenção sob esta Convenção.

- a) Relativas ao SOLAS:
  - I) falha do sistema de propulsão ou outras máquinas essenciais, bem como de instalações elétricas.
  - II) excesso de sujeira na praça de máquinas, excesso de mistura de óleo-água no fundo, isolamento da tubulação da praça de máquinas contaminada por óleo, falha de operação do sistema de esgoto.
  - III) falha na operação do gerador de emergência, iluminação, baterias e ligações.
  - IV) falha na operação das máquinas do leme principal e auxiliar.
  - V) ausência, capacidade insuficiente ou deterioração acentuada dos equipamentos salva-vidas individuais, botes de resgate e sistemas de lançamentos.
  - VI) ausência, incompatibilidade ou deterioração acentuada dos sistemas de detecção de incêndio, alarmes e equipamentos de luta contra incêndios, sistema fixo de extinção de incêndio, válvulas de ventilação, "fire dampers".
  - VII) ausência, deterioração acentuada ou falha de operação do sistema de proteção contra incêndio na área de carga de navios-tanque.
  - VIII) ausência, incompatibilidade ou deterioração acentuada de luzes, marcas ou sinais sonoros
  - IX) ausência ou falha de operação dos equipamentos de rádio.
  - X) ausência ou falha na operação dos equipamentos de navegação, levando-se em consideração as disposições da regra V/12 (o) do Solas.
  - XI) ausência de cartas náuticas, e/ou todas as outras publicações náuticas importantes e necessárias à realização da viagem, levando-se em consideração que cartas eletrônicas podem substituir as convencionais.
  - XII) ausência de ventilação forçada anti centelha na praça de bombas de carga.
  - XIII) Número, composição ou certificação da tripulação que não corresponda ao documento de tripulação segura.
  - XIV) Não implementação ou falha em realizar o programa de vistoria aprimorado de acordo com o regulamento SOLAS 1974 XI-1/2 e o Código Internacional

## ANEXO 3-B

sobre o Programa Aprimorado de Inspeções durante Vistorias de Graneleiros e Petroleiros, 2011 (Código ESP de 2011), conforme alterado.

XV) Ausência ou falha de gravador de dados de viagem (VDR), quando seu uso for obrigatório.

b) Relativas ao IBC Code:

I) transporte de substância não mencionada no Certificado de Conformidade ou ausência de informação sobre a carga.

II) ausência ou avaria nos dispositivos de segurança de alta pressão.

III) instalações elétricas não intrinsecamente seguras ou que não correspondem aos requisitos do código.

IV) fontes de ignição em locais perigosos.

V) contravenções de requisitos especiais.

VI) excesso na quantidade máxima permitida de carga por tanque.

VII) insuficiente proteção térmica para produtos sensíveis ao calor.

VIII) alarmes de pressão nos tanques de carga inoperantes; e

IX) transporte de substâncias polimerizáveis sem o certificado de inibidor válido.

c) Relativas ao IGC Code:

I) transporte de substância não mencionada no Certificado de Conformidade ou ausência de informação sobre a carga.

II) ausência de dispositivos de fechamento para espaços de acomodações e serviços.

III) antepara não estanque a gás;

IV) "air locks" defeituosos;

V) ausência ou avaria nas válvulas de fechamento rápido;

VI) ausência ou avaria nas válvulas de segurança;

VII) instalações elétricas não intrinsecamente seguras ou que não correspondem aos requisitos do código;

VIII) ventiladores na área de carga inoperantes;

IX) alarmes de pressão nos tanques de carga inoperantes;

X) sistema de detecção de gás e/ou sistema de detecção de gás tóxico avariada; e

XI) transporte de substâncias polimerizáveis sem o certificado de inibição válido.

d) Relativas à Borda-Livre:

I) áreas de avaria ou corrosão importantes ou "pitting" do chapeamento e reforços associados, nos conveses e casco, afetando a navegabilidade ou

## ANEXO 3-B

resistência a cargas localizadas, a menos que reparos temporários para efetuar viagem até o porto de realização de reparos definitivos sejam feitos;

II) caso comprovado de estabilidade insuficiente;

III) ausência de informação suficiente e confiável devidamente aprovada, que de maneira simples e rápida, possibilita ao comandante efetuar distribuição do carregamento e do lastro do navio, de modo a garantir uma margem segura de estabilidade em todos os estágios e em várias condições de viagem, e que o surgimento de esforços demasiadamente altos na estrutura do navio seja evitado;

IV) ausência, deterioração acentuada ou falha nos dispositivos de fechamento, arranjos de fechamento de escotilhas e portas estanques;

V) excesso de carregamento;

VI) ausência de marca de calado ou com impossibilidade de leitura; e

VII) o meio de liberação de água do convés não está em condições satisfatórias ou operacionais.

e) Relativas à MARPOL, anexo I:

I) ausência, deterioração ou falha de operação do separador de água e óleo, sistema de controle e monitoramento de descarga de óleo ou alarme de 15 ppm.

II) capacidade residual do slop e/ou tanque de resíduos insuficiente para realizar viagem.

III) livro de registro de óleo não disponível a bordo.

IV) existência de "bypass" não autorizado para realização de descarga.

V) falha em atender aos requisitos da regra 20.4 ou requisitos alternativos especificados na regra 20.7.

VI) água de porão oleosa e/ou resíduos de óleo acumulados em compartimentos de máquinas.

f) Relativas à Marpol, anexo II:

I) ausência do P & A Manual;

II) carga não categorizada. - verificar existência de acordo tripartite sobre as condições de transporte da carga;

III) livro de registro de carga não disponível a bordo;

IV) transporte de substâncias oleosas (oil-like substances) que não satisfazem os regulamentos ou sem a autorização apropriada no respectivo certificado; e

V) existência de "bypass" não autorizado para realização de descarga.

g) Relativas à MARPOL, anexo III e requisitos de transporte de mercadorias perigosas

I) ausência de Documento de Conformidade válido para transporte de mercadorias perigosas (se necessário);

## ANEXO 3-B

- II) ausência de Manifesto de Carga Perigosa ou plano detalhado de estiva antes da partida do navio;
  - III) as disposições de estiva e segregação dos capítulos 7.1, 7.2, 7.4, 7.5 e 7.6 do Código IMDG não são atendidas;
  - IV) o navio está transportando mercadorias perigosas em desacordo com o Documento de Conformidade para transporte de mercadorias perigosas do navio;
  - V) o navio está carregando embalagens de mercadorias perigosas danificadas ou com vazamento; e
  - VI) o pessoal do navio afeto a funções específicas relacionadas com a carga não está familiarizado com essas funções, com os perigos da carga e com as medidas a tomar nesse contexto.
- h) Relativas à MARPOL, anexo IV
    - I) ausência de Certificado Internacional de Prevenção de Poluição por Esgoto válido;
    - II) estação de tratamento de esgoto não aprovada e certificada pela Administração;
    - III) falha da estação de tratamento de esgoto; e
    - IV) pessoal do navio não familiarizado com os requisitos de descarte/descarga de esgoto.
  - i) Relativas à MARPOL, anexo V
    - I) ausência de plano de gerenciamento de lixo;
    - II) não há livro de registro de lixo disponível; e
    - III) o pessoal do navio não está familiarizado com descarte/descarga do plano de gerenciamento de lixo.
  - j) Relativas à MARPOL, anexo VI
    - I) ausência de Certificado Internacional de Prevenção da Poluição do Ar (Certificado IAPP) válido e, quando relevante, Certificados Internacionais de Prevenção da Poluição do Ar do Motor (Certificados EIAPP) ou Arquivos Técnicos, se aplicável.
    - II) em relação à ausência de uma Declaração de Conformidade válida para:
      - a) Relatório de Consumo de Óleo Combustível de 2019 em diante de 1º de junho de cada ano seguinte (Regra 27), e/ou
      - b) Classificação de Intensidade de Carbono a partir de 2023 e em diante de cada ano seguinte (Regra 28);deverá ser aplicada uma abordagem pragmática se um navio tiver mudado de bandeira e/ou de empresa e há provas de que a Administração perdedora não agiu de acordo com regulamentos ou dados não foram fornecidos pela empresa anterior quando o navio foi transferido.

## ANEXO 3-B

III) um motor diesel marítimo com potência superior a 130 kW instalado a bordo de um navio construído em ou após 1º de Janeiro de 2000, ou um motor diesel marítimo que tenha sofrido uma grande conversão em ou após 1 de Janeiro de 2000 que não esteja em conformidade com seu Arquivo Técnico, ou onde os registros exigidos não tenham sido mantidos conforme necessário, ou quando não atendeu aos requisitos aplicáveis de determinada área de controle de emissões do Código Técnico NOx em que está operando.

IV) um motor diesel marítimo, com potência superior a 5.000 kW e uma cilindrada igual ou superior a 90 litros, instalado a bordo de um navio construído em ou após 1º de Janeiro de 1990, mas antes de 1º de Janeiro de 2000, e um método aprovado para esse motor foi certificado por uma Administração e estava disponível comercialmente, para o qual não foi instalado um método aprovado após a primeira vistoria de renovação especificada na Regra VI/13.7.2.

V) em navios não equipados com meios equivalentes de conformidade com SOx, com base na metodologia de análise de amostras de acordo com o apêndice VI do Anexo VI da MARPOL, o teor de enxofre de qualquer óleo combustível usado ou transportado para uso a bordo excede o limite aplicável exigido pela regra VI/14. Se o comandante alegar que não foi possível abastecer com óleo combustível compatível, o PSCO deverá levar em conta as disposições da regra VI/18.2.

VI) em navios equipados com meios equivalentes de conformidade com SOx:

a) ausência de uma aprovação adequada para os meios equivalentes, aplicável às unidades relevantes de queima de combustível a bordo;

b) Os sistemas EGCS instalados a bordo não proporcionam equivalência efetiva aos requisitos das regras VI/14 e 14.4; e

c) no que diz respeito às unidades de combustão não conectadas a um EGCS, o teor de enxofre de qualquer óleo combustível utilizado nessas unidades de combustão excede os limites estipulados na regra VI/14, levando em consideração as disposições da regra VI/18.2.

VII) um incinerador instalado a bordo do navio em ou após 1º de janeiro de 2000 não atende às especificações padrão para incineradores de bordo desenvolvidos pela Organização (resolução MEPC.76(40) emendada pela resolução MEPC.93(45), ou resolução MEPC.244(66) emendada pela resolução MEPC.368(79), conforme o apropriado).

VIII) o comandante e a tripulação do navio não está familiarizado com os procedimentos essenciais relativos aos equipamentos de prevenção da poluição do ar.

k) Relativas ao STCW:

l) tripulação não possui certificado, não possui o título pertinente, não possui uma isenção válida ou não apresenta provas documentais de que tenha encaminhado à Administração uma solicitação de endosso;

**ANEXO 3-B**

II) não cumprimento das prescrições aplicáveis da Administração a respeito da tripulação de segurança;

III) as disposições referentes aos serviços de quarto de navegação ou de máquinas não se ajustam às prescrições especificadas para o navio, pela Administração;

IV) ausência de guarda por pessoa competente para manejar o equipamento essencial para segurança da navegação, das radiocomunicações e da prevenção da contaminação do mar; e

V) para o primeiro serviço de quarto, no início da viagem, e para os serviços subsequentes não estão previstas pessoas que estejam descansadas o suficiente e sejam aptas para desempenhar suas obrigações.

I) Relativas à AFS 2001

I) ausência de um Certificado Internacional do Sistema Antiincrustante válido ou de uma Declaração sobre o Sistema Antiincrustante.

II) a amostragem comprova a não conformidade dentro da jurisdição do porto.

m) Áreas que podem não justificar uma detenção, mas onde, por exemplo, as operações de carga devem ser suspensas:

I) A falha na operação (ou manutenção) adequada do sistemas de gás inerte, equipamentos ou máquinas relacionadas à carga deve ser considerada motivo suficiente para interromper a operação da carga.

## ANEXO 4-A

(BRASÃO DA  
CP/DL)

MARINHA DO BRASIL  
(Capitania dos Portos / Delegacia)

**DECLARAÇÃO DE CONFORMIDADE PARA TRANSPORTE DE PETRÓLEO**  
(STATEMENT OF COMPLIANCE FOR OIL TRANSPORT)

Nº de inscrição: \_\_\_\_\_

Certifico que a embarcação \_\_\_\_\_ bandeira \_\_\_\_\_, nº IMO \_\_\_\_\_,  
*This is to Certify that the vessel \_\_\_\_\_, flag \_\_\_\_\_, IMO Number \_\_\_\_\_,*

nº de inscrição \_\_\_\_\_, classificado pela \_\_\_\_\_, foi submetido à  
*Registration Number \_\_\_\_\_, classified by \_\_\_\_\_, was submitted to*

PERÍCIA TÉCNICA para efetuar o transporte a granel de petróleo, seus derivados  
biocombustíveis em \_\_\_\_\_,  
*TECHNICAL INVESTIGATION to carry oil and products in bulk in \_\_\_\_\_,*

no Porto/Terminal \_\_\_\_\_, de acordo com o estabelecido nas Normas da  
Autoridade Marítima  
*at Port/Terminal \_\_\_\_\_, in accordance with the requirements established in the  
Maritime Authority's*

para Operação de Embarcações Empregadas na Navegação Interior - NORMAM-202 e está  
autorizado a transportar petróleo e seus derivados até a data de validade desta Declaração.  
*Regulation for Vessels Engaged in Inland Water Operations - NORMAM-202 and is  
authorized to carry oil and products in bulk until validity date of this Statement.*

Esta Declaração é emitida em nome da Autoridade Marítima Brasileira e do Órgão  
Regulador da Atividade do Petróleo com base no Termo de Cooperação firmado entre a  
Diretoria de Portos e Costas (DPC) e a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e  
Biocombustíveis (ANP) constituindo documento válido para transporte em Águas  
Jurisdicionais Brasileiras (AJB).

ANEXO 4-A

*This Statement is issued in the name of Brazilian Maritime Authority and National Petroleum Agency under the terms of cooperation signed by the Directorate of Ports and Coasts (DPC) and the National Petroleum Agency (ANP) and constitutes valid document for transport in Brazilian Jurisdictional Waters (AJB).*

Emitido na \_\_\_\_\_, em \_\_\_\_\_.

*Issued at* \_\_\_\_\_, *in* \_\_\_\_\_.

Válido até \_\_\_\_\_.

*Valid until* \_\_\_\_\_.

---

(Nome e Assinatura)  
(Name and Signature)  
Capitão dos Portos/Delegado  
(Representative Authority)

## ANEXO 4-B

<p>(BRASÃO DA CP/DL)</p>
------------------------------

MARINHA DO BRASIL  
(Capitania dos Portos / Delegacia)

**DECLARAÇÃO PROVISÓRIA PARA TRANSPORTE DE PETRÓLEO**  
(PROVISIONAL STATEMENT FOR OIL TRANSPORT)

Nº de inscrição: \_\_\_\_\_

Certifico que a embarcação \_\_\_\_\_, bandeira \_\_\_\_\_, nº IMO \_\_\_\_\_,  
*This is to Certify that the vessel \_\_\_\_\_, flag \_\_\_\_\_, IMO Number \_\_\_\_\_*

nº de inscrição \_\_\_\_\_, classificado pela \_\_\_\_\_, foi submetido à  
*Registration Number \_\_\_\_\_, classified by \_\_\_\_\_, was submitted to*

PERÍCIA TÉCNICA para efetuar o transporte a granel de petróleo, seus derivados e  
biocombustíveis em \_\_\_\_\_,

*TECHNICAL INVESTIGATION to carry oil and products in bulk in \_\_\_\_\_,*

no Porto/Terminal \_\_\_\_\_, de acordo com o estabelecido nas Normas da Autoridade  
Marítima

*at Port/Terminal \_\_\_\_\_, in accordance with the requirements established in the  
Maritime Authority's*

para Operação de Embarcações Empregadas na Navegação Interior - NORMAM-202 e está  
autorizado a transportar petróleo e seus derivados até a data de validade desta Declaração.  
*Regulation for Vessels Engaged in Inland Water Operations - NORMAM-202 and is  
authorized to carry oil and products in bulk until validity date of this Statement.*

Esta Declaração é emitida em nome da Autoridade Marítima Brasileira e do Órgão  
Regulador da Atividade do Petróleo com base no Termo de Cooperação firmado entre a  
Diretoria de Portos e Costas (DPC) e a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e  
Biocombustíveis (ANP) constituindo documento válido para transporte em Águas  
Jurisdicionais Brasileiras (AJB).

ANEXO 4-B

*This Statement is issued in the name of Brazilian Maritime Authority and National Petroleum Agency under the terms of cooperation signed by the Directorate of Ports and Coasts (DPC) and the National Petroleum Agency (ANP) and constitutes valid document for transport in Brazilian Jurisdictional Waters (AJB).*

Emitido na \_\_\_\_\_, em \_\_\_\_\_.  
Issued at \_\_\_\_\_, in \_\_\_\_\_.

Válido até \_\_\_\_\_.  
Valid until \_\_\_\_\_.

---

(Nome e Assinatura)  
(Name and Signature)  
Capitão dos Portos/Delegado  
(Representative Authority)

## REFERÊNCIA

- Lei nº 5.869, de 11 de janeiro de 1973, que institui o Código de Processo Civil;
- Lei nº 7.542, de 26 de setembro de 1986, que dispõe sobre pesquisa, exploração, remoção e demolição de coisas ou bens afundados, submersos, encalhados e perdidos, alterada pela Lei nº 10.166, de 27 de dezembro de 2000;
- Lei nº 8.374, de 30 de dezembro de 1991, que dispõe sobre o seguro obrigatório de danos pessoais causados por embarcações ou por sua carga;
- Lei nº 8.617, de 4 de janeiro de 1993, que dispõe sobre o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental brasileira;
- Lei nº 9.432, de 08 de janeiro de 1997, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário;
- Lei nº 9.478, de 06 de agosto de 1997, que dispõe sobre a política energética nacional, as atividades relativas ao monopólio do petróleo, institui o Conselho Nacional de Política Energética e a Agência Nacional do Petróleo;
- Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a Segurança do Tráfego Aquaviário em Águas sob Jurisdição Nacional;
- Lei nº 9.966, de 28 de abril de 2000, que dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências;
- Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002, que institui o Código Civil;
- Lei nº 11.380, de 01 de dezembro de 2006, que institui o registro temporário brasileiro para embarcações de pesca estrangeiras, arrendadas ou afretadas a casco nu, por empresas, armadores de pesca ou cooperativas de pesca brasileiras;
- Decreto nº 1.530, de 22 de junho de 1995, que declara a entrada em vigor da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, concluída em Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982;
- Decreto nº 2.256, de 17 de junho de 1997, que regulamenta o Registro Especial Brasileiro (REB), para as embarcações que trata a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997;
- Decreto nº 2.455, de 14 de janeiro de 1998, que implanta a Agência Nacional do Petróleo (ANP), autarquia sob regime especial, aprova sua estrutura regimental e o quadro demonstrativo dos cargos em comissão e funções de confiança;
- Decreto nº 2.508, de 4 de março de 1998, que promulga a Convenção Internacional para Prevenção da Poluição causada por Navios (MARPOL), concluída em Londres, em 17 de fevereiro de 1978, suas Emendas de 1984 e seus Anexos Opcionais III, IV e V;
- Decreto nº 2.596, de 18 de maio de 1998, que regulamenta a Lei nº 9.537, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional;

Decreto nº 2.670, de 15 de julho de 1998, que promulga a Convenção nº 166 da OIT, sobre a Repatriação dos Trabalhadores Marítimos (revisada), assinada em Genebra, em 09 de outubro de 1987;

Decreto nº 4.810, de 19 de agosto de 2003, que estabelece normas para operação de embarcações pesqueiras nas zonas brasileiras de pesca, alto-mar e por meio de acordos internacionais;

Decreto nº 6.514 de 22 de julho de 2008, que dispõe sobre as infrações e sanções administrativas ao meio ambiente, estabelece o processo administrativo federal para apuração destas infrações;

Decreto nº 96.000, de 2 de maio de 1988, que dispõe sobre a realização de pesquisa e investigação científica na plataforma continental e em águas sob jurisdição brasileira, e sobre navios e aeronaves de pesquisa estrangeiros em visita aos portos ou aeroportos nacionais, em trânsito nas águas jurisdicionais brasileiras ou no espaço aéreo sobrejacente;

Instrução Normativa nº 04, de 08 de outubro de 2003, da SEAP/PR, que dispõe sobre o arrendamento de embarcações de pesca estrangeiras por empresas brasileiras;

Resolução Normativa nº 71, de 05 de setembro de 2006, do CNIG, que disciplina a concessão de visto a marítimo estrangeiro empregado a bordo de embarcação de turismo estrangeira que opera em AJB;

Resolução Normativa nº 72, de 10 de outubro de 2006, do CNIG, que disciplina a chamada de profissionais estrangeiros para trabalho a bordo de embarcações ou plataformas estrangeiras;

Resolução Normativa nº 81, de 16 de outubro de 2008, do CNIG que disciplina a concessão de trabalho para a obtenção do visto temporário a tripulante de embarcação de pesca estrangeira arrendada por empresa brasileira;

Resolução Normativa nº 83, de 03 de dezembro de 2008, do CNIG, que disciplina a concessão de visto a profissional estrangeiro empregado a bordo de embarcação de turismo estrangeira que venha ao Brasil em viagem de longo curso;

Resolução ANP nº 889, de 7 de outubro de 2022, da Agência Nacional do Petróleo (ANP), que regulamenta as atividades de aquisição e processamento e reprocessamento de dados, elaboração de estudos e acesso aos dados técnicos de exploração, desenvolvimento e produção de petróleo e gás natural nas bacias sedimentares brasileiras;

Resolução nº 01-ANTAQ, de 13 de fevereiro de 2015, alterada pelas Resoluções nº 7.122-ANTAQ, de 20/08/2019, nº 7858-ANTAQ, de 06/07/2020 e nº 44-ANTAQ, de 19/04/2021, que aprova a norma que estabelece os procedimentos e critérios para o afretamento de embarcação por empresa brasileira de navegação nas navegações de apoio portuário, apoio marítimo, cabotagem e longo curso;

Portaria MB/MD nº 37, de 21 de fevereiro de 2022, que estabelece a estrutura da Autoridade Marítima e delega competência aos titulares dos Órgãos de Direção Geral, de Direção Setorial e de outras Organizações Militares da Marinha, para o exercício das atividades especificadas;

Portaria nº 40, de 1º de março de 2000, da Agência Nacional do Petróleo (ANP), que dispõe sobre a atividade de transporte a granel de petróleo e seus derivados por meio de navegação de cabotagem; e

Portaria nº 170, de 25/09/2002, da Agência Nacional do Petróleo (ANP), que regulamenta a atividade de transporte a granel de petróleo, seus derivados e gás natural por meio aquaviário, compreendendo as navegações de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário e interior.