

DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO

Publicado em: 01/12/2021 | Edição: 225-A | Seção: 1 - Extra A | Página: 1

Órgão: Ministério da Defesa/Comando da Marinha/Diretoria-Geral de Navegação/Diretoria de Portos e Costas

PORTARIA DPC/DGN/MB Nº 30, DE 9 DE NOVEMBRO DE 2021

Aprovar a modificação das Normas da Autoridade Marítima para Embarcações Empregadas na Navegação em Mar Aberto - NORMAM-01/DPC.

O DIRETOR DE PORTOS E COSTAS, no uso das atribuições que lhe são conferidas pela Portaria nº156, do Comandante da Marinha, de 3 de junho de 2004, e de acordo com o contido no artigo 4º da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, resolve:

Art. 1º Aprovar a modificação das Normas da Autoridade Marítima para Embarcações Empregadas na Navegação em Mar Aberto (NORMAM-01/DPC), que a esta acompanha. Esta modificação é denominada Mod. 45.

Art.2º Esta Portaria entra em vigor em 1º de dezembro de 2021.

VICE-ALMIRANTE ALEXANDRE CURSINO DE OLIVEIRA

ANEXO

MARINHA DO BRASIL DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS



NORMAM-01/DPC

INTRODUÇÃO

1 -PROPÓSITO

Estabelecer normas da Autoridade Marítima para embarcações destinadas à operação em mar aberto.

2 -APLICAÇÃO

a)Estas normas aplicam-se a todas as embarcações de bandeira brasileira destinadas à navegação em mar aberto, com exceção de:

1)embarcações de esporte e/ou recreio, a menos onde previsto nas Normas específicas para tais embarcações (NORMAM-03); e

2)embarcações da Marinha do Brasil.

3.-DEFINIÇÕES

a)Embarcação - qualquer construção, inclusive as plataformas flutuantes e, quando rebocadas, as fixas, sujeita à inscrição na Autoridade Marítima e suscetível de se locomover na água, por meios próprios ou não, transportando pessoas ou cargas;

b)Navegação em mar aberto - a realizada em águas marítimas consideradas desabrigadas; e

c)Aplicam-se as definições constantes do Artigo 2º da Lei nº 9.537 de 11/12/1997 que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário (LESTA) e sua regulamentação (Decreto nº 2.596 de 18/05/1998 - RLESTA).

4 -PENALIDADES

As infrações a estas normas, sejam constatadas no ato da ocorrência ou mediante apuração posterior, estão sujeitas às penalidades previstas na Lei nº 9.537 de 11/12/97, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário (LESTA) e sua regulamentação (Decreto nº 2.596 de 18/05/1998 - RLESTA).

5 -INDENIZACÕES

a)As despesas com os serviços a serem prestados pela Autoridade Marítima, em decorrência da aplicação destas normas, tais como vistorias, análise de planos, testes e homologação de equipamentos, pareceres, perícias, emissão de certificados e outros, serão indenizados pelos interessados de acordo com os valores constantes no Anexo 10-D e deverão ser pagos no ato da solicitação do serviço.

b)As embarcações pertencentes a órgãos públicos federais, estaduais e municipais (por ex.: Exército, Aeronáutica, Corpo de Bombeiros, Polícia Federal, Receita Federal, IBAMA, Fiscalização da Pesca, Vigilância Sanitária, prefeituras etc) estão isentas do pagamento de indenizações.

6 -DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

As embarcações classe 1(EC1) e classe 2 (EC2), definidas adiante no Capítulo 3 destas normas, podem ser certificadas por Entidades Certificadoras. As Sociedades Classificadoras estão autorizadas a certificarem essas embarcações, SEM OBRIGATORIEDADE DE POSSUIR UM CERTIFICADO DE CLASSE.

Os processos para obtenção dos Certificados Estatutários, em andamento, na data de entrada em vigor das presentes normas, poderão continuar a ser certificados pelo GVI das Capitânicas dos Portos (CP), Delegacia (DL) ou Agência (AG) subordinada.

De acordo com as necessidades e, a critério da DPC, o GVI continuará a prestar os serviços de certificação dessas embarcações.

7 -ARQUIVAMENTO E ELIMINAÇÃO DE DOCUMENTOS

Os documentos que forem protocolados nas Capitânicas, Delegacias e Agências para compor processos nas respectivas Organizações Militares (OM), e que apresentem exigências a cumprir pelo interessado, serão mantidos arquivados por um período máximo de 360 dias, para que no decorrer deste período as exigências possam ser sanadas.

Caso as exigências não sejam sanadas neste período, em virtude da falta de interesse, de providências ou de manifestação formal por parte dos requerentes, ou não sejam retirados, os documentos serão eliminados pelas OM.

Os processos que tenham sido concluídos, com os respectivos documentos emitidos, porém não retirados pelo interessado, ficarão mantidos a disposição por um prazo máximo de 360 dias. Após este prazo, os documentos poderão ser eliminados.

8 -NORMAS E PROCEDIMENTOS DAS CAPITANIAS DOS PORTOS (NPCP / NPCF)

As NORMAM/DPC possuem abrangência nacional. As especificidades regionais, em virtude das características existentes nas jurisdições das Capitânicas, Delegacias e Agências, são complementarmente regulamentadas por meio das respectivas NPCP/NPCF, com vistas à salvaguarda da vida humana, à segurança da navegação no mar aberto e nas hidrovias interiores e à prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas e suas instalações de apoio

9 -EMPREGO DE AERONAVES REMOTAMENTE PILOTADAS (RPA) A BORDO DE EMBARCAÇÕES

As aeronaves remotamente pilotadas (RPA), que compreendem os sistemas de aeronaves remotamente pilotadas e aeronaves totalmente autônomas, se enquadram na definição de "aeronave" presente no Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer (Lei nº 7.565/1986) e, portanto, são objeto de regulação e fiscalização da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), no caso de aeronaves civis.

A autorização da ANAC é condição necessária, mas não suficiente para a operação de sistemas de aeronaves civis remotamente pilotadas no Brasil. Também é preciso que o operador obtenha autorização do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) e verifique junto à Agência Nacional de Telecomunicações (ANATEL) se sua frequência de controle é segura.

As competências da ANAC e do DECEA são complementares e, portanto, ambas as autorizações são necessárias para a operação de aeronaves civis remotamente pilotadas no Brasil.

Não é permitida a sua utilização em embarcações/plataformas que tenham helideques, simultaneamente com as operações de pouso e decolagem de helicópteros, a exceção se daria nos casos de emprego de RPA em área interna das embarcações/plataformas, como tanques, reservatórios, espaços confinados, ou para inspeções estruturais, em caráter excepcional, que envolvam aspectos de segurança das mesmas, quando deve haver uma coordenação com a tripulação do helicóptero e sem possibilidade de interferência mútua.

O descumprimento desta regra está passível de autuação por parte da Autoridade Marítima.

10 -ALTERAÇÕES INTRODUZIDAS PELA PORTARIA DPC/DGN/MB Nº 30, de 9 de novembro de 2021

Em relação à versão anterior da NORMAM-01/DPC, publicada pela Portaria DPC/DGN/MB Nº 17, de 24 de maio de 2021, foram efetuadas as seguintes alterações:

I -No Capítulo 2, item 0202, alterada a definição de "navegação costeira", que passa a ter o seguinte texto: "Navegação costeira: é aquela realizada em mar aberto, dentro de 50 milhas náuticas da costa ou do limite de 200 metros de profundidade, o que ocorrer primeiro. Para o apoio marítimo estende-se a navegação costeira até o limite de 200 (duzentas) milhas náuticas da costa."

II -No Capítulo 3, item 0302 - APLICAÇÃO DE CONVENÇÕES E CÓDIGOS INTERNACIONAIS, introduzida a alínea h), com o seguinte texto:

h) Convenção do Trabalho Marítimo - MLC-2006, como emendada. A Convenção MLC-2006 é aplicável às embarcações de bandeira brasileira de uso comercial (exceto embarcações de pesca), classificadas para a navegação de mar aberto, com arqueação bruta maior que 500.

III -No Capítulo 5, a SEÇÃO I - TRANSPORTE DE CARGAS PERIGOSAS, passa a ter a seguinte redação:

0500 - PROPÓSITO

Estabelecer procedimentos e critérios para que o transporte de produtos perigosos e sua arrumação a bordo possa ocorrer visando à segurança das pessoas, à integridade da embarcação e a minimizar os riscos de danos ao meio ambiente. São especialmente focalizados os produtos perigosos embalados ou a granel, a sua classificação e os procedimentos especiais a que estas cargas deverão ser submetidas quando transportadas.

0501 - DEFINIÇÕES

Para efeitos exclusivamente de aplicação deste capítulo, são adotadas as seguintes definições:

a) Cargas Perigosas - são cargas que, em virtude de serem explosivas, gases comprimidos ou liquefeitos, inflamáveis, oxidantes, venenosas, infectantes, radioativas, corrosivas ou substâncias contaminantes, possam apresentar perigos à tripulação, ao navio, às instalações portuárias ou ao ambiente aquático. As cargas perigosas aqui definidas encontram-se relacionadas nos códigos e convenções internacionais publicados pela Organização Marítima Internacional - IMO.

b) Contentores Intermediários para Granéis (Intermediate Bulk Container - IBC) - são embalagens portáteis rígidas, semirrígidas ou flexíveis que não se enquadram como embalagens mencionadas na alínea c) e que têm capacidade igual ou inferior a 3m³ (3000 litros). São projetadas para serem manuseadas mecanicamente e resistirem aos esforços provocados pelo manuseio e pelo transporte, requisito este que deve ser comprovado por meio de testes específicos (homologação).

c)Embalagens - são invólucros ou recipientes de tipo homologado para conter cargas perigosas, tratadas pelo Código IMDG.

d)Explosão em Massa - é aquela que afeta instantaneamente quase toda a carga.

e)Número ONU (UN) - número atribuído pelo Comitê de Peritos em Transportes de Produtos Perigosos das Nações Unidas a cada produto ou substância, visando à sua identificação.

f)Unidade de Transporte de Carga (Cargo Transport Unit) - significa um veículo rodoviário de carga, vagão ferroviário de carga, contêiner de carga, veículo rodoviário tanque e vagão ferroviário tanque.

g)Substâncias Danosas (Harmful Substances) - são aquelas substâncias que estão identificadas como poluentes marinhos (marine pollutants), conforme apresentadas nas convenções e códigos publicados pela IMO, tais como Código IMDG, Código IGC ou que atendam aos critérios apresentados na Convenção MARPOL 73/78, como emendados.

h)Embarcações SOLAS - são todas as embarcações mercantes de bandeira brasileira empregadas em viagens marítimas internacionais ou empregadas no tráfego marítimo mercantil entre portos brasileiros, Ilhas oceânicas, terminais e plataformas marítimas, com exceção de:

-embarcações de carga com arqueação bruta (AB) inferior a 500;

-embarcações que transportem mais de 12 passageiros, com arqueação bruta inferior a 500 e que não efetuem viagens internacionais;

-embarcações de madeira de construção primitiva;

-embarcações sem meios de propulsão mecânica; e

-embarcações de pesca.

0502 - CLASSIFICAÇÃO DOS PRODUTOS PERIGOSOS

Para efeitos de aplicação deste Capítulo, as cargas perigosas se dividem em classes, de acordo com suas características, como se segue:

a)CLASSE 1 - Explosivos

A Classe 1 se caracteriza pelo fato de que o tipo de embalagem/invólucro é, em muitos dos casos, um fator determinante do perigo e, portanto, depende da divisão em que a substância se enquadrar. Essa classe tem cinco subdivisões, que correspondem ao distinto perigo que apresentam:

1)Divisão 1.1 - Substâncias ou produtos que apresentam perigo de explosão em massa.

2)Divisão 1.2 - Substâncias ou produtos que apresentam perigo de projeção, mas não apresentam perigo de explosão em massa.

3)Divisão 1.3 - Substâncias ou produtos que apresentam perigo de incêndio e perigo de produção de pequenos efeitos de onda de choque, ou projeção, ou ambos os efeitos, mas que não apresentam perigo de explosão em massa. Compreende substâncias ou artigos que:

I)inflamam com grande irradiação de calor, e

II)queimam sequencialmente, mas sem perigo de projeções ou choque.

4)Divisão 1.4 - Substâncias ou produtos que não apresentam perigo considerável. Os efeitos são confinados à embalagem, sem projeções de fragmentos a distâncias consideráveis. O fogo externo à mesma não deve causar qualquer explosão.

5)Divisão 1.5 - Substâncias muito insensíveis, mas que apresentam perigo de explosão em massa. As substâncias desta divisão representam perigo de explosão em massa, mas são tão insensíveis que, nas condições normais de transporte, possuem pouca probabilidade de iniciar uma combustão ou que de sua combustão venha a dar origem a uma detonação.

Nota: É mais provável que a combustão dê início a uma detonação quando se transportam no navio grandes quantidades dessas substâncias. Nesses casos, considera-se a substância como pertencente à Divisão 1.1 no que diz respeito à estiva.

6)Divisão 1.6 - Substâncias extremamente insensíveis que não apresentam perigo de explosão em massa.

b)CLASSE 2 - Gases comprimidos, liquefeitos ou dissolvidos sob pressão

1)Classe 2.1 - Gases inflamáveis;

2)Classe 2.2 - Gases não inflamáveis e gases não tóxicos; e

3)Classe 2.3 - Gases tóxicos.

c)CLASSE 3 - Líquidos Inflamáveis

São misturas de líquidos ou líquidos contendo sólidos em solução ou suspensão (ex: tintas e vernizes) que desprendem vapores inflamáveis em temperaturas inferiores a 61° C (em prova de cadinho fechado) ou 65,6° C (em prova de cadinho aberto) normalmente referido como "ponto de fulgor".

d)CLASSE 4 - Sólidos Inflamáveis

1)Classe 4.1 - Sólidos inflamáveis;

2)Classe 4.2 - Substâncias sujeitas à combustão espontânea; e

3)Classe 4.3 - Substâncias que, em contato com água, emitem gases inflamáveis.

e)CLASSE 5 - Substâncias Oxidantes e Peróxidos Orgânicos

1)Classe 5.1 - Substâncias oxidantes - substâncias que, sozinhas, não são necessariamente combustíveis e podem causar ou contribuir para a combustão de outros materiais; e

2)Classe 5.2 - Peróxidos Orgânicos - são substâncias termicamente instáveis que podem produzir auto decomposição exotérmica.

f)CLASSE 6 - Substâncias Tóxicas ou Infectantes

1)Classe 6.1 - Substâncias tóxicas - são capazes de causar a morte, sérios ferimentos ou danos à saúde humana quando inalados, ingeridos ou colocados em contato com a pele; e

2)Classe 6.2 - Substâncias infectantes - são as substâncias contendo micro-organismos vivos ou suas toxinas que causam ou são passíveis de causar doenças em animais ou no homem.

g)CLASSE 7 - Substâncias Radioativas

São substâncias que emitem radiação. Seu transporte deverá estar de acordo com as normas da Comissão Nacional de Energia Nuclear (CNEN).

h)CLASSE 8 - Substâncias Corrosivas

São as substâncias que, por ação química, causam danos quando em contato com tecido vivo ou, quando derramadas, causam danos ao navio ou à outras cargas.

i)CLASSE 9 - Substâncias e Materiais Perigosos Diversos

São as substâncias ou materiais perigosos que não se enquadram nas demais classes.

Incluem-se, também, os produtos classificados como "poluentes do mar", que representam perigo à vida no meio aquático, caso ocorra derramamento.

0503 - REQUISITOS PARA O TRANSPORTE DE CARGAS PERIGOSAS EMBALADAS

As cargas perigosas embaladas são regidas pelo Código IMDG, que estabelece requisitos para o tipo de embalagem, segregação, marcação, etiquetagem e rotulação.

a)Homologação das Embalagens

1)As embalagens nacionais deverão estar homologadas e certificadas pela DPC, que expedirá o competente Certificado de Homologação. Nesse certificado constará a marcação "UN" a ser feita nas embalagens.

2)O Catálogo de Embalagens Homologadas publica todas as embalagens que se encontram homologadas. Essa listagem encontra-se disponível na página da DPC na internet, no endereço: <https://www.marinha.mil.br/dpc/embalagens-homologadas>.

3)Os produtos perigosos importados deverão estar contidos em embalagens comprovadamente homologadas pelo respectivo país de origem, de acordo com o Código IMDG, conseqüentemente, com a respectiva marcação "UN".

4)Empresas no Brasil que tiverem a intenção de envasar e expedir produtos ou artigos perigosos com a utilização de embalagens que tenham sido fabricadas e homologadas no exterior, de acordo com o Código IMDG, deverão ser validadas pela DPC. Tal validação deverá seguir os preceitos contidos nas Normas da Autoridade Marítima para a Homologação de Material - NORMAM-05/DPC. Uma vez concluído o processo de validação, a embalagem receberá um Certificado de Conformidade da DPC, que conterà a marcação UN da Autoridade Marítima Brasileira a ser utilizada nas embalagens.

b)Exportação de produtos perigosos embalados procedentes do exterior

Esta alínea trata da situação das embalagens de empresas que tenham recebido no Brasil produtos perigosos, devidamente embalados conforme o Código IMDG e que necessitem encaminhar as mesmas embalagens para outro país, exatamente conforme foram recebidas, ou seja, sem que essas embalagens tenham sido abertas ou sofrido qualquer alteração. As embalagens que estejam nessa condição de integridade deverão possuir o respectivo Certificado de Homologação, que esteja dentro da validade e emitido pela Autoridade Marítima do país de origem, que certifica que a embalagem foi homologada de acordo com o Código IMDG. Essa documentação de homologação da embalagem deverá estar disponível em uma plataforma digital, que permita pronto acesso, tanto pela Autoridade Marítima, quanto pelas autoridades portuárias, para verificação e monitoramento da conformidade dessas embalagens.

c)Declaração de Cargas Perigosas

O expedidor de carga perigosa deverá disponibilizar a bordo a Declaração de Cargas Perigosas, de acordo com o modelo constante do Anexo 5-A, onde o expedidor assegura que a carga, como oferecida para o transporte, encontra-se apropriadamente embalada, marcada, etiquetada e sinalizada, em conformidade com os requisitos aplicáveis. O expedidor é o responsável pela compatibilidade do produto envasado à embalagem homologada que o contém.

A embarcação não poderá receber nem transportar a carga sem o atendimento deste requisito pelo expedidor.

Quando a carga embarcada for procedente de veículos ou contentores, o responsável por sua arrumação também deverá assinar a declaração constante no campo apropriado do modelo do Anexo 5-A.

d)Cargas Radioativas

1)As embarcações transportando cargas radioativas deverão apresentar, para a admissão no porto, a documentação prevista nas normas CNEN-NE 5.01/88 e alterações posteriores, emitidas pela Comissão Nacional de Energia Nuclear - CNEN.

2)As cargas deverão obedecer às normas de segregação desses materiais, constantes no IMDG, com as distâncias de afastamento aplicáveis;

3)Para a atracação ou liberação da embarcação com produtos da Classe 7 - cargas radioativas, por parte da Capitania dos Portos (CP), Delegacia (DL) ou Agência (AG) deverá ser apresentada a respectiva autorização emitida pela CNEN. O carregamento ou descarregamento de tais produtos deve ser precedido da adoção de medidas de segurança indicadas por pessoa competente em proteção radiológica. Entende-se por pessoa competente, neste caso, o Supervisor de Proteção Radiológica - SPR qualificado de acordo com as normas de Certificação da Qualificação de Supervisores de Proteção Radiológica da CNEN e alterações posteriores;

4)Observar o Código Internacional para o Transporte Seguro de Combustível Nuclear Irradiado Embalado, Plutônio e Resíduos com Elevado Nível de Radioatividade a Bordo de Navios - Código INF, quando aplicável e sob coordenação dos especialistas da CNEN.

e)Manifesto de Cargas Perigosas (Manifesto de Carga)

A embarcação que estiver transportando produtos perigosos embalados deverá possuir cópias dos Manifestos de Cargas Perigosas para verificação em vistorias, sendo uma cópia a bordo e outra com o representante da embarcação do porto de estadia, conforme o modelo do Anexo 5-B. O representante da embarcação deverá preencher, nos campos apropriados do Anexo 5-B, as informações sobre transporte de cargas perigosas das classes 1 e 7.

Um plano de estiva detalhado, que identifique por classe e indique a localização de todas as cargas perigosas a bordo, pode ser aceito em substituição ao Manifesto de Carga.

As embarcações despachadas por período como, por exemplo, as empregadas na navegação de apoio marítimo, deverão manter a bordo um Plano de Estivagem de Carga Perigosa ou o Manifesto de Carga devidamente atualizado. Tal documento não necessita ser apresentado à CP, DL ou AG, permanecendo válido durante o período de validade do despacho da embarcação.

f) Termo de Responsabilidade para o Transporte de Cargas Perigosas

O Comandante da embarcação deverá disponibilizar a bordo o Termo de Responsabilidade para o Transporte de Cargas Perigosas Embaladas conforme o Anexo 5-C, onde declara que todos os requisitos de embalagem, documentação, marcação, etiquetagem, amarração e segregação referentes às cargas perigosas transportadas encontram-se cumpridos.

Quando o transporte for efetuado em uma "embarcação SOLAS", conforme definido na alínea h) do item 0102, deverá ser disponibilizado o "Documento de Conformidade" (Document of Compliance) relativo aos requisitos especiais para o transporte de carga perigosa, exigido pela Convenção SOLAS-74, como emendada, exceto para cargas perigosas das classes 6.2 e 7, e para o transporte de cargas perigosas em quantidades limitadas de acordo com o disposto no Código IMDG.

Para as embarcações despachadas por período como, por exemplo, as empregadas na navegação de apoio marítimo, tal documento permanecerá válido durante o período de validade do despacho da embarcação devendo, contudo, ser mantido atualizado o Manifesto de Carga conforme estabelecido na alínea e) deste item.

g) Denominação das Cargas Perigosas

Em todos os documentos relativos ao transporte das cargas perigosas embaladas deverá ser usado o "Nome Adequado para Embarque" (Proper Shipping Name) e a correta descrição dada, de acordo com a classificação estabelecida no Código IMDG. Não é permitida a denominação da carga apenas pelo nome comercial.

h) Manual de Peação da Carga (Cargo Securing Manual)

Nas embarcações SOLAS, tal como definido na alínea h) do item 0102 a carga, unidades de carga e unidades de transporte de carga, deverão ser carregadas, estivadas e peadas durante toda a viagem, de acordo com o Manual de Peação da Carga aprovado, o qual deverá atender, no mínimo, ao padrão contido nas orientações publicadas pela IMO (MSC/Circ.745 ou outra que venha substituí-la).

i) Ficha de Informações de Segurança de Produtos Químicos - FISPQ (Material Safety Data Sheet - MSDS)

Os navios transportando cargas perigosas em embalagens deverão possuir, para cada tipo de carga, uma Ficha de Informações de Segurança de Produtos Químicos - FISPQ (Material Safety Data Sheet - MSDS).

j) Transporte de cargas perigosas consideradas "substâncias danosas"

O transporte de substâncias danosas deverá atender ao contido na Convenção MARPOL 73/78, como emenda, além das demais disposições aplicáveis deste Capítulo.

k) Documento de Conformidade para o transporte de carga perigosa

As embarcações SOLAS deverão portar um documento de conformidade para transporte de carga perigosa, evidenciando que a embarcação cumpre com os requisitos especiais de construção e equipamento contidos no Capítulo II-2 da SOLAS 74 como emendada, exceto para cargas perigosas das classes 6.2 e 7, e para o transporte de cargas perigosas em quantidades limitadas de acordo com o disposto no Código IMDG.

0504 -REQUISITOS OPERACIONAIS ADICIONAIS

a) Acesso à Embarcação

O acesso à embarcação deverá estar desimpedido, seja na situação de fundeio ou de atracação.

b) Facilidade para Reboque

Toda embarcação com carga perigosa a bordo, que se encontre atracada ou fundeada, deverá dispor de cabos de reboque de dimensões adequadas na proa e na popa, prontos para uso imediato. Deverá também providenciar facilidades para largar as espias rapidamente, sem auxílio do pessoal de terra.

c) Sinalização

Toda embarcação que esteja efetuando operações de carga ou descarga de produtos inflamáveis ou explosivos deverá exibir, durante o dia, a bandeira BRAVO do Código Internacional de Sinais e, durante a noite, uma luz circular encarnada com alcance de, no mínimo, três milhas para embarcações com AB maior que 50 e de duas milhas para embarcações com AB menor ou igual a 50.

d) Condições Meteorológicas Adversas

Não será permitida a movimentação de cargas perigosas quando as condições meteorológicas implicarem em aumento do perigo às respectivas cargas, à embarcação ou à integridade das embalagens.

e) Tripulação

1) Os tripulantes responsáveis pelas operações de carregamento e descarregamento ou aqueles envolvidos no manuseio de cargas perigosas deverão estar qualificados e certificados por meio do Curso Especial de Operações com Cargas Perigosas no Trabalho Aquaviário (EOCA), conforme especificado na NORMAM-30/DPC.

Os Oficiais formados nos cursos discriminados a seguir, a partir das datas mencionadas, estão dispensados de se qualificarem pelo curso EOCA, requerido no parágrafo anterior:

-Curso de Adaptação para 2º Oficial de Náutica (ASON), a partir de Junho/2011;

-Curso Especial de Acesso a 2º Oficial de Náutica (ACON-B), a partir de Abril/2012; e

-Curso de Formação de Oficial de Náutica da Marinha Mercante (FONT), a partir de Janeiro/2013.

2) Os tripulantes responsáveis pelas operações de carregamento e descarregamento ou manuseio de cargas perigosas deverão ser treinados, regular e periodicamente, pelas empresas responsáveis para as operações com cargas perigosas.

0505 -REQUISITOS TÉCNICOS PARA MERCADORIAS PERIGOSAS EMBALADAS

Neste item são destacados alguns requisitos técnicos contidos no Código IMDG, a título de orientação. O atendimento somente destes requisitos não é suficiente e nem eximem do atendimento na íntegra do contido no referido código.

a) Acondicionamento

1) As embalagens ou unidades de carga para o acondicionamento de cargas perigosas deverão estar com sua integridade garantida, sem sinais de violação do fechamento ou do lacre. As embalagens que apresentem sinais de vazamento deverão ser rejeitadas.

2) Os arranjos de embalagens ou unidades de carga deverão ser feitos de maneira a preservar a integridade e segurança da carga e do pessoal que trabalhe ou transite nas imediações.

3) A altura de empilhamento de embalagens não deverá ser superior a três metros, salvo no caso de serem empregados dispositivos que permitam alcançar uma altura superior, sem sobrecarregar as embalagens e que evitem o comprometimento da segurança.

4) A arrumação das embalagens deverá ser feita de modo a permitir que uma face marcada e rotulada fique à vista para facilitar a identificação.

5) O fechamento das embalagens contendo substâncias umedecidas ou diluídas deve ser tal que não haja liberação de vapor e/ou vazamento.

6) As embalagens deverão atender os requisitos descritos no Código IMDG, quanto aos tipos e limites, assim como serem compatíveis com o produto embalado.

b) Grupos de Embalagem

As cargas perigosas, exceto das classes 1, 2, 6.2 e 7, são divididas em três grupos, de acordo com a periculosidade do produto envasado:

- Grupo I -Cargas que representam alta periculosidade;
- Grupo II -Cargas que representam média periculosidade; e
- Grupo III -Cargas que representam baixa periculosidade.

Isto influencia em todas as disposições relativas à construção e à prova de idoneidade dos diferentes tipos de embalagem/envasamentos normalizados e os invólucros que poderão ser aceitos para o transporte.

c)Homologação para o Transporte de Cargas Perigosas

1)As cargas perigosas embaladas procedentes do exterior deverão estar em embalagens, contentores intermediários e tanques devidamente homologadas pela Autoridade Marítima do país de origem, de acordo com o Código IMDG.

As embalagens para expedição de produtos perigosos embalados, a partir de portos brasileiros deverão estar homologadas ou validadas pela DPC.

Quando se tratar de devolução ou redistribuição de produtos perigosos embalados procedentes do exterior, recomenda-se atenção especial ao item 0503 alínea b).

2)O expedidor deverá apresentar uma cópia do Certificado de Homologação relativo à embalagem ou unidade de transporte, emitido pela DPC, dentro da validade.

d)Marcação das Embalagens

As embalagens contendo cargas perigosas deverão estar marcadas de modo duradouro, que permita que elas permaneçam por, no mínimo, três meses quando imersas em água. Elas deverão estar com o nome técnico correto. Não serão aceitos apenas nomes comerciais.

Deverão constar, também, o número "UN" correspondente e os caracteres que retratem a homologação da embalagem de acordo com o Código IMDG.

A marcação deverá conter o símbolo das Nações Unidas "UN", seguido de duas linhas contendo códigos.

1)A primeira linha conterà:

I)O código do tipo da embalagem, conforme o contido no Código IMDG;

II)A designação X (alto perigo), Y (médio perigo) ou Z (baixo perigo), sendo:

- X para produtos dos grupos de embalagem I, II e III;
- Y para produtos dos grupos de embalagem II e III; e
- Z para produto do grupo de embalagem III.

Depois desses caracteres (X, Y ou Z) deverá constar a densidade relativa do líquido usado para teste, caso a embalagem seja para líquidos. Este dado poderá ser omitido se a densidade for inferior a 1,2. No caso de sólidos, deverá constar a massa bruta em kg;

III)A letra "S", quando a embalagem for testada para o transporte de sólidos. Para o caso de líquidos, o valor da pressão hidráulica em kPa, arredondado para o múltiplo de 10 kPa mais próximo, quando a embalagem for aprovada nesse teste; e

IV)Os dois dígitos do ano de fabricação da embalagem.

Quando a embalagem for recondicionada, deverá conter a letra "R" e o ano do recondicionamento.

2)A segunda linha conterà:

I)A sigla do país que emitiu o Certificado de Homologação;

II)A sigla do fabricante da embalagem; e

III)O código da autoridade competente responsável pela homologação, seguida do número do certificado de homologação da embalagem.

0506 - CONTENTORES INTERMEDIÁRIOS PARA GRANÉIS (IBC)

Normalmente estes contentores se aplicam ao transporte de produtos dos grupos de embalagem II e III. São comumente conhecidos pela sigla IBC, em inglês, que será adotada daqui por diante.

a)Homologação

Os IBC que derem entrada no Brasil contendo produtos perigosos deverão estar homologados em conformidade com as prescrições do Código IMDG, pela Autoridade Marítima do país de origem. Os IBC fabricados no Brasil serão homologados pela DPC.

b)Marcação

Os IBC deverão estar codificados com a marcação estabelecida pelo respectivo Certificado de Homologação da DPC, que pode ser verificado no Catálogo de Embalagens Homologadas, disponível na página da DPC na internet.

0507 - RECOMENDAÇÕES ESPECIAIS PARA PRODUTOS PERIGOSOS EM QUANTIDADES LIMITADAS

Produtos de determinadas classes em pequenos recipientes são dispensados do cumprimento de algumas exigências (marcação, rotulação, segregação) para o transporte. Essas dispensas encontram-se detalhadas no Código IMDG, em sua edição mais recente.

0508 - TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS EMBALADOS CLASSIFICADOS COMO POLUENTES

Aplica-se integralmente o Código IMDG ao transporte de produtos com a classificação "poluentes marinhos", independente do porte da embarcação.

0509 - INFORMAÇÕES EM CASO DE ACIDENTES

Quando da ocorrência de um incidente envolvendo a perda ou a probabilidade de perda de uma carga perigosa, tal fato deverá ser informado imediatamente à CP, DL ou AG de jurisdição da área onde tenha ocorrido o incidente, bem como às demais autoridades competentes, conforme as seguintes situações:

- quando se tratar de material radioativo deverá ser informado à CNEN e ao órgão ambiental; e
- quando não se tratar de material radioativo, deverá ser informado apenas ao órgão ambiental.

Deverão ser seguidos os procedimentos previstos nas Guidelines for reporting incidents involving dangerous goods, harmful substances and/or marine pollutants - Resolução A.851(20) da IMO, ou outra que venha substituí-la.

0510 - NORMAS INTERNACIONAIS APLICÁVEIS

Os requisitos para construção e armação das embarcações destinadas ao transporte de cargas perigosas deverão estar em conformidade com as normas internacionais relativas ao tipo de produto transportado.

A referência a convenções e códigos emitidos pela IMO inclui as respectivas emendas em vigor. As normas internacionais aplicáveis a cada tipo de carga perigosa encontram-se relacionadas, conforme cada caso, no item 0302.

0511 - EMBARCAÇÕES DE BANDEIRA ESTRANGEIRA

a)As embarcações de bandeira estrangeira, quando transportando cargas perigosas embaladas, deverão apresentar a seguinte documentação:

1)Documento de Conformidade (Document of Compliance) para transporte de cargas perigosas, conforme previsto na Convenção SOLAS 74, como emendada, exceto para cargas das classes 6.2 e 7 e para cargas perigosas em quantidades limitadas, conforme definido no Código IMDG;

2) Certificado ou declaração acerca da carga a ser embarcada, conforme previsto na Convenção SOLAS 74 e no Anexo III da Convenção MARPOL 73/78, como emendadas.

3) A documentação prevista no Regulamento para o Transporte com Segurança de Materiais Radioativos da Agência Internacional de Energia Atômica - AIEA. A referida documentação deverá ser analisada por representante da CNEN.

4) Os navios transportando cargas perigosas em embalagens deverão possuir, para cada tipo de carga, uma Material Safety Data Sheet - MSDS.

5) Deverá ser mantida a bordo, com uma cópia disponível com o representante da embarcação no seu porto de estadia, o Manifesto ou Lista especial de carga, conforme previsto na Convenção SOLAS 74 e Anexo III da Convenção MARPOL 73/78, como emendadas. Esse documento poderá ser substituído por um plano detalhado de estivagem.

b) Os documentos listados nos incisos 1), 2), 3) e 5) deverão ser verificados, nos modelos previstos pela Autoridade Marítima do país de bandeira.

c) Os documentos mencionados nos incisos 2) e 3) da alínea a) previstos na Convenção SOLAS 74 e no Anexo III da MARPOL 73/78, como emendadas, poderão ser combinados em um único documento. Neste caso, deverá ser feita distinção clara entre as cargas perigosas e as substâncias danosas (marine pollutants).

0512 - EMBARCAÇÕES TRANSPORTANDO COMBUSTÍVEIS

As embarcações que transportem álcool, petróleo e seus derivados, somente poderão realizá-lo em tanques apropriados, que não sejam os tanques de colisão à vante ou à ré, dotados dos dispositivos de segurança, transferência e controle necessários, conforme previsto na Seção III deste capítulo.

0513 - CASOS NÃO PREVISTOS

Os casos não previstos serão analisados pela DPC.

IV - No Capítulo 9, item 0903 - CONVENÇÕES E CÓDIGOS INTERNACIONAIS E CERTIFICAÇÃO APLICÁVEIS ÀS PLATAFORMAS, na alínea a), sub alínea 3) acrescentar o último parágrafo com a seguinte redação:

"As plataformas desabilitadas estão dispensadas de cumprir o Código ISM. A operação remota deste tipo de plataforma deverá ser considerada na avaliação do Gerenciamento de Segurança da plataforma responsável pela operação remota da desabilitada."

No item 0928 foram atualizadas as publicações que podem ser aceitas em meio eletrônico.

V - Incluir o Capítulo 17 - CADASTRAMENTO DE PERITOS EM COMPENSAÇÃO DE AGULHAS MAGNÉTICAS, com a seguinte redação:

1701 - PROPÓSITO

Estabelecer normas para o cadastramento de peritos em compensação de agulhas magnéticas, junto às Capitânicas dos Portos, Delegacias e Agências (CP/DL/AG).

1702 - APLICAÇÃO

Aplica-se aos profissionais habilitados e cadastrados para realizar serviços de compensação de agulhas magnéticas, de acordo com as normas e procedimentos estabelecidos pela Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN) para este fim.

1703 - DEFINIÇÃO

Perito em Compensação de Agulha Magnética - para efeito de aplicação destas Normas, é o profissional habilitado pela DHN e cadastrado nas CP/DL/AG, para realização de serviços de compensação em agulhas magnéticas.

1704 - REQUISITOS MÍNIMOS PARA O CADASTRAMENTO

A fim de possibilitar o seu cadastramento junto às CP/DL/AG, o requerente deverá atender a pelo menos um dos requisitos abaixo relacionados:

a) ser Oficial (reserva/reformado) da Marinha do Brasil (MB) que tenha concluído, com aproveitamento, o Curso de Aperfeiçoamento de Hidrografia e Navegação (CAHO), a partir do ano de 2009;

b) possuir o diploma do Curso Expedito de Compensação de Agulha Magnética (C-Exp-Ag-Mag), ministrado pela DHN a partir de 2009; ou

c) possuir o certificado de habilitação expedido pela Diretoria de Portos e Costas (DPC), modelo DPC-5024.

1705 - PROCEDIMENTO PARA O CADASTRAMENTO

Os profissionais enquadrados em uma das alíneas do item 1704 acima, que desejarem se cadastrar como Perito em Compensação de Agulha Magnética, deverão encaminhar requerimento à CP/DL/AG da área de jurisdição de sua residência, anexando os seguintes documentos:

a) documento comprobatório do cumprimento de um dos requisitos do item 1704;

b) a comprovação de residência poderá ser realizada por meio da apresentação dos seguintes documentos, de acordo com a Lei no 6.629, de 16 de abril de 1979: contrato de locação em que figure como locatário e conta de luz, água, gás ou telefone (fixo ou celular) correspondente ao último mês. Se o interessado for menor de 21 anos bastará a comprovação de residência do pai ou responsável legal. Caso o interessado não tenha como comprovar endereço, ele poderá apresentar uma Declaração de Residência, firmada pelo próprio ou por procurador bastante, conforme prescrito na Lei nº 7.115, de 29 de agosto de 1983. Esta declaração presume-se verdadeira sob as penas da Lei. A Declaração de Residência encontra-se no Anexo 2-P;

c) documento oficial de identificação, dentro da validade, com foto (se pessoa física) ou Declaração de Registro na Junta Comercial, estatuto ou contrato social (se pessoa jurídica) (cópia autenticada ou cópia simples com apresentação do original), CPF para pessoa física e CNPJ, quando se tratar de pessoa jurídica (cópia autenticada ou cópia simples com apresentação do original para ambos os documentos); e

d) Guia de Recolhimento da União (GRU) com o devido comprovante de pagamento referente ao serviço de cadastramento de perito de compensação de agulha magnética, conforme Anexo 10-D.

Caso haja dúvida quanto à veracidade dos documentos apresentados, os órgãos responsáveis pela sua emissão deverão ser consultados.

1706 - FICHA DE CADASTRAMENTO DE PERITO

Após análise da documentação apresentada, a CP/DL/AG deferirá o requerimento e emitirá a Ficha de Cadastramento de Perito (Anexo 17-A), cuja validade será de 5 (cinco) anos.

Uma cópia da Ficha de Cadastramento será encaminhada à DPC pela CP/DL/AG, para inclusão em banco de dados e divulgação em seu sítio na Intranet/Internet.

1707 - RENOVAÇÃO DA FICHA DE CADASTRAMENTO DE PERITO

Para renovação da Ficha de Cadastramento de Perito, o interessado deverá encaminhar requerimento à CP/DL/AG, anexando os documentos relacionados no item 1705.

Também será necessária a apresentação do Certificado de Compensação de Agulha Magnética mais recente, emitido pelo requerente nos últimos cinco (5) anos, a fim de comprovar que o profissional vem exercendo a função de Perito.

Caso a última compensação realizada tenha ocorrido há mais de cinco (5) anos, o Perito não terá seu cadastramento renovado. Nesse caso, o requerente deverá realizar um novo curso C-Exp-Ag-Mag na DHN.

1708 - CANCELAMENTO DO CADASTRAMENTO

O cadastramento poderá ser cancelado diretamente pela DPC ou pela CP/DL/AG responsável pela emissão da Ficha de Cadastramento do Perito quando:

a) for solicitado pelo próprio Perito;

b) o Perito descumprir disposições legais ou regulamentares concernentes;

c) o Perito não renovar seu cadastramento junto à CP/DL/AG, após o vencimento da Ficha de Cadastramento; e

d) o Perito deixar de cumprir os padrões técnicos mínimos, definidos no C-Exp- Ag-Mag como necessários à compensação de agulha magnética.

Tornado público o cancelamento, não resultará ao Poder Público qualquer espécie de responsabilidade em relação aos encargos, ônus, obrigações ou compromissos com terceiros assumidos pelo Perito.

Após o cancelamento do cadastramento, a DPC deverá atualizar a relação de Peritos cadastrados.

1709 - CURSO EXPEDITO DE COMPENSAÇÃO DE AGULHAS MAGNÉTICAS (C- Exp-Ag-Mag)

O C-Exp-Ag-Mag será ministrado pela DHN, que disponibilizará parte das vagas à DPC, a qual efetuará a seleção dos candidatos.

Poderão ser inscritos:

a) o Oficial de Náutica, o Mestre de Cabotagem ou o Contramestre da Marinha Mercante, inclusive aposentados; e

b) o Oficial ou a praça da Reserva Remunerada ou Reformados da Marinha do Brasil.

Todas as despesas relativas ao transporte, alimentação e hospedagem, durante todas as fases do curso, serão de responsabilidade do aluno, não cabendo à administração naval qualquer ônus decorrente de possíveis reprovações ou desistências.

1710 - ASPECTOS TÉCNICOS DA COMPENSAÇÃO DE AGULHA MAGNÉTICA

A compensação de agulha magnética é a operação que tem por fim anular ou reduzir a valores muito pequenos os desvios da agulha magnética com relação ao Norte magnético esperado em uma determinada área;

Algumas circunstâncias podem determinar a necessidade de uma compensação para posterior confecção da curva de desvios, dentre as quais se destacam:

a) grandes reparos ou alterações na estrutura do navio;

b) instalação ou alterações de instrumentos elétricos ou de ferro nas imediações da agulha;

c) transporte de carga de natureza magnética; e

d) prolongada permanência na mesma proa (longo tempo atracado em um mesmo cais, por exemplo).

Uma agulha magnética deve ser compensada sempre que seus desvios excederem a três graus.

Basicamente, a compensação consiste em aproar o navio aos rumos magnéticos, usualmente defasados de 45 graus e fazendo por meio dos corretores, com que a agulha magnética indique os rumos, ficando sem desvios ou apresentando valores de desvios aceitáveis - menor ou igual a três graus.

Demais aspectos técnicos e procedimentos definidos no C-Exp-Ag-Mag deverão ser observados pelo perito durante a compensação das agulhas magnéticas.

1711 - EMISSÃO DO CERTIFICADO DE COMPENSAÇÃO DE AGULHA MAGNÉTICA

a) Emissão:

Após a realização do serviço de compensação de Agulha Magnética, o perito emitirá o Certificado de Compensação de Agulha Magnética em três vias (modelo DHN-01-081, constante do Anexo 17-B), no qual deverá constar o nome completo e a assinatura do perito e do Comandante do navio onde houve a compensação.

b) Distribuição das vias do Certificado de Compensação de Agulha Magnética:

As vias devidamente preenchidas e assinadas deverão ser distribuídas da seguinte forma:

-a 1ª via do Certificado deverá ficar a bordo do navio; e

-a 2ª via ficará em posse do perito.

Poderão ser aceitos para fins de revalidação do cadastramento junto à CP/DL/AG os Certificados de conclusão com aproveitamento no Curso de Compensação de Agulha Magnética, ministrado na Diretoria de Hidrografia e Navegação, expedidos antes 2009 e Certificado emitido pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA) e Centro de Instrução Braz de Aguiar (CIABA) habilitando a realizar a compensação da agulha magnética de conforme preconizava a PORTOMARINST nº 507301, datada de 12/10/1997 ou os que possuírem o certificado de habilitação expedido pela Diretoria de Portos e Costas (DPC).

VI -Substituir o Anexo 1-D - "TABELA DE TRIPULANTES PARA EMBARCAÇÕES DE APOIO MARÍTIMO", pelo que a esta acompanha.

VII -Incluir o Anexo 5-A - "DECLARAÇÃO DE CARGAS PERIGOSAS", que a esta acompanha.

VIII -Incluir o Anexo 5-B - "MANIFESTO DE CARGAS PERIGOSAS", que a esta acompanha.

IX -Incluir o Anexo 5-C - "TERMO DE RESPONSABILIDADE PARA TRANSPORTE DE CARGAS PERIGOSAS", que a esta acompanha.

XI -Substituir o Anexo 9-E - "LISTA DE VERIFICAÇÃO PARA PLATAFORMAS FIXAS HABITADAS, que a esta acompanha.

XII -Substituir o Anexo 10-A - "LISTA DE VERIFICAÇÃO PARA EMBARCAÇÕES SOLAS, pelo que a esta acompanha.

XIII -Substituir o Anexo 10-B - "LISTAS DE VERIFICAÇÃO PARA VISTORIA INICIAL, ANUAL, INTERMEDIÁRIA E DE RENOVAÇÃO PARA EMBARCAÇÕES NÃO "SOLAS" EMPREGADAS NA NAVEGAÇÃO EM MAR ABERTO", pelo que a esta acompanha.

XIV -Incluir o Anexo 17-A - "FICHA DE CADASTRAMENTO DE PERITO EM COMPENSAÇÃO DE AGULHA MAGNÉTICA", que a esta acompanha.

XV -Incluir o Anexo 17-B - "CERTIFICADO DE COMPENSAÇÃO DE AGULHA MAGNÉTICA", que a esta acompanha.

CAPÍTULO 1

ESTABELECIMENTO DAS TRIPULAÇÕES DE SEGURANÇA DAS EMBARCAÇÕES

0101 -APLICAÇÃO

Toda embarcação ou plataforma, para sua operação segura, deverá ser guarnecida por um número mínimo de tripulantes, associado a uma distribuição qualitativa, denominado tripulação de segurança cujo modelo consta do Anexo 1-A.

A tripulação de segurança difere da lotação. Lotação é o número máximo de pessoas autorizadas a embarcar, incluindo tripulação de segurança, demais tripulantes, passageiros e profissionais não-tripulantes.

SEÇÃO I

CARTÃO DE TRIPULAÇÃO DE SEGURANÇA - CTS

0102 -EMBARCAÇÕES ISENTAS DO CTS

As embarcações com arqueação bruta (AB) menor ou igual a 10 estão isentas da emissão do CTS, devendo a tripulação de segurança ser estabelecida conforme descrito no item 0104. A quantidade dos tripulantes estabelecida como tripulação de segurança deve ser registrada no campo "Tripulação de Segurança" e suas respectivas categorias no campo "Observações" do Título de Inscrição da Embarcação (TIE).

0103 -SOLICITAÇÃO DE PERÍCIA PARA EMISSÃO DO CTS

Caberá à empresa, proprietário, armador ou seu representante legal solicitar à Capitania, Delegacia ou Agência (CP, DL ou AG) de sua conveniência, a emissão do CTS nos casos a seguir relacionados:

a) Por ocasião do pedido da Licença de Construção, a CP, DL ou AG emitirá um CTS provisório com base nos planos da embarcação e na sugestão de tripulação de segurança feita por parte do interessado, antes da emissão da Licença de Construção. Para tanto, serão considerados, dentre outros fatores, os parâmetros listados no item 0104;

b) Para a entrada em operação da embarcação, ocasião em que o CTS provisório será cancelado e substituído pelo definitivo;

c) Nos casos de reclassificação ou alteração da embarcação, ou quando ocorrer variação de qualquer dos parâmetros obtidos no Laudo Pericial, conforme item 0104; e

d) Em grau de recurso, nos casos em que uma das partes interessadas não concordar com a tripulação de segurança.

Por ocasião da solicitação da perícia, a empresa, proprietário, armador ou seu representante legal deverá entregar a seguinte documentação:

1) Requerimento do interessado;

2) Uma proposta de CTS feita pelo interessado, de acordo com o modelo de Laudo Pericial (Anexo 1-B) na qual deverá ser demonstrada por meio de documentação que comprove a adequação da composição da tripulação mínima sugerida;

3) Documento que contenha informações relacionadas nas Diretrizes Específicas para Elaboração do CTS (Anexo 1-C), relativas ao serviço de quarto em viagem (embarcações com AB maior que 10); e

4) Guia de Recolhimento da União (GRU) com o devido comprovante de pagamento (cópia simples), referente ao serviço de perícia para emissão do laudo pericial (Anexo 10-D), exceto para órgãos públicos.

OBSERVAÇÕES:

a) O CTS é obtido após a realização de perícia na embarcação pela CP/DL/AG;

b) Caso ocorra uma pendência impeditiva (antes da saída - A/S) nessa perícia, o prosseguimento do processo dependerá da prontificação da embarcação sanando a pendência; e

c) O documento constante no inciso "3)" acima permitirá ao inspetor/vistoriador obter elementos para análise dos critérios para o serviço na embarcação, os quais irão contribuir para se determinar o quantitativo mínimo de tripulantes.

0104 -LAUDO PERICIAL PARA EMISSÃO DO CTS

a) A tripulação de segurança será estabelecida de acordo com o Laudo Pericial (Anexo 1-B), elaborado pela CP, DL ou AG, utilizando a cópia encaminhada pelo interessado (item 0103) como referência;

b) Na elaboração do Laudo Pericial serão considerados parâmetros, tais como: porte da embarcação, tipo de navegação, potência total das máquinas, serviço ou atividade em que será empregada, os diversos sistemas de bordo e sua manutenção, peculiaridades do trecho a navegar e aspectos da operação propriamente dita. Em função desses parâmetros, serão estabelecidos os níveis, categorias e quantidades dos tripulantes, de acordo com suas habilitações;

c) Os seguintes princípios deverão ser observados na determinação da tripulação de segurança de um navio:

1) A capacidade de:

I) manter serviço de quarto de navegação, propulsão e radiocomunicações, de acordo com a Regra VIII/2 da Convenção STCW 78/95 e também para manter a vigilância geral do navio;

II) atracação e desatracação;

III) gerenciamento das funções de segurança do navio quando empregado de modo estacionário ou posicionado dinamicamente no mar;

IV) realizar as operações, como apropriado, para prevenir danos ao meio ambiente marinho;

V)manter os dispositivos de segurança e a limpeza de todos os espaços acessíveis para minimizar os riscos de incêndio;

VI)prover cuidados médicos a bordo;

VII)garantir a segurança da carga durante o trânsito;

VIII)inspecionar e manter, como apropriado, a integridade estrutural do navio; e

IX)manter a embarcação em posicionamento dinâmico (DP).

2)Atividades não relacionadas diretamente com a operação da embarcação:

As atividades de operação de ROV, sísmica, lançamento de cabos e dutos, manuseio de âncoras, operações de mergulho e outros, não enquadrados nas capacidades listadas acima, não serão computadas para efeito da determinação da tripulação de segurança da embarcação; contudo, determinarão o embarque de outros tripulantes ou profissionais não tripulantes sempre que a embarcação for realizar aqueles serviços.

A determinação do número de pessoas necessárias à realização dessas atividades é da responsabilidade do armador.

Se qualquer componente da tripulação de segurança exercer acumulativamente qualquer das atividades descritas neste item, tal fato deverá ser considerado na carga de atividades do tripulante.

3)A habilidade para:

I)operar todos os arranjos para fechamento estanque e mantê-los em condições efetivas, bem como, participar dos grupos de controle de avarias;

II)operar os equipamentos de emergência, de combate a incêndio e de salvatagem, realizando a manutenção de tais equipamentos previstas para serem executadas a bordo, reunir e evacuar todas as pessoas de bordo; e

III)operar as máquinas principais de propulsão e auxiliares, mantendo-as em condições seguras para permitir ao navio superar os riscos previsíveis durante a viagem.

4)Período de descanso:

I)a partir de 1º de janeiro de 2012 deverão ser atendidos períodos de descanso para todo o tripulante para o qual for designada a atribuição de oficial encarregado de quarto de serviço, ou de subalterno que faça parte de quarto de serviço, e àquele cujas tarefas envolvam atribuições de segurança, de prevenção da poluição e de proteção do navio. Os períodos de descanso não devem ser inferiores a:

(a)um mínimo de 10 horas de descanso em qualquer período de 24 horas; e

(b)77 horas em qualquer período de 7 dias.

II)As horas de descanso podem ser divididas em até dois períodos, um dos quais deverá ter uma duração de pelo menos 6 horas, e os intervalos entre períodos de descanso consecutivos não deverão ser superiores a 14 horas.

III)As exigências relativas aos períodos de descanso estabelecidas em I) e II) não precisam ser mantidas no caso de uma emergência ou de outras condições operacionais que se sobreponham a elas. Os exercícios de reunião, de combate a incêndio e envolvendo embarcações salva-vidas, e os exercícios estabelecidos por leis e regulamentos nacionais e por instrumentos internacionais deverão ser realizados de uma maneira que minimize a perturbação dos períodos de descanso e que não leve à fadiga.

IV)Exceções:

São permitidas exceções quanto às horas de descanso exigidas na sublinha I) (b), desde que o período de descanso não seja inferior a 70 horas em qualquer período de 7 dias.

As exceções quanto ao período de descanso semanal estabelecido na sublinha I) (b) não são permitidas por mais de duas semanas consecutivas.

As horas de descanso estabelecidas na sublinha I) (a) podem ser divididas em até três períodos, um dos quais deverá ter uma duração de pelo menos 6 horas, e nenhum dos outros dois períodos deverá ter uma duração inferior a uma hora. Os intervalos entre períodos de descanso

consecutivos não deverão ser superiores a 14 horas. As exceções não deverão ir além de dois períodos de 24 horas em qualquer período de 7 dias.

V)Escalas de Serviço e de Descanso

A escala de serviço de quarto e a escala de descanso devem ser afixadas onde sejam facilmente acessíveis. As escalas deverão ser elaboradas no idioma de trabalho, ou idiomas, do navio e em inglês (em inglês apenas para as embarcações SOLAS).

Os marítimos deverão receber uma cópia dos registros relativos a eles, que deverão ser endossados pelo comandante, ou por uma pessoa autorizada por ele, e pelos marítimos.

5)Regulamentação em vigor:

Na aplicação desses princípios deverá ser levada em consideração a legislação em vigor, com especial atenção a:

- I)serviço de quarto;
- II)horas de trabalho e de descanso;
- III)gerenciamento da segurança;
- IV)certificação dos aquaviários;
- V)treinamento do aquaviários;
- VI)higiene e saúde ocupacional; e
- VII)acomodações para a tripulação.

d)Deverão ser levantados a bordo os elementos necessários à determinação dos níveis, categorias e quantidade de tripulantes para operar a embarcação com segurança. Preferencialmente, a perícia deve ser procedida com a embarcação navegando e operando na atividade para a qual se destina(rá), para que se possa conhecer as tarefas a realizar e quais as que podem ocorrer simultaneamente;

e)Ao final da perícia, os dados constantes do Laudo Pericial deverão ser suficientes para permitir a emissão do CTS;

f)No caso de embarcação em construção, esses dados serão levantados nos planos, antes da emissão da Licença de Construção;

g)Para embarcações classificadas (em classe), deverão ser levadas em conta as Notações para Grau de Automação para a Praça de Máquinas (NGAPM), emitidas pelas Sociedades Classificadoras reconhecidas;

h)Nas embarcações e plataformas dotadas de sistema de posicionamento dinâmico, inclusive as embarcações classificadas para a navegação de apoio marítimo, deverá ser considerado:

1)a classe 1, 2 ou 3 do equipamento da embarcação DP, de acordo com o declarado no Certificado de Classe da embarcação ou no Documento de Verificação e Aceitação de Navios com Posicionamento Dinâmico (Anexo 4-A-15 da NORMAM-06/DPC), para possibilitar o estabelecimento da qualificação do operador do sistema de posicionamento dinâmico;

2)que o tripulante operador do sistema de posicionamento dinâmico possua a Qualificação e Certificação de Operador de Sistema de Posicionamento Dinâmico (DPO) conforme previsto no Capítulo 1 da NORMAM-13/DPC; e

3)que a operação do Sistema de Posicionamento Dinâmico de embarcações DP deverá ser exercida por tripulante empregado, exclusivamente, nesta função, salvo quando o acúmulo de outras funções não resultar em prejuízo para a segurança da embarcação, das pessoas a bordo ou não acarretar em excesso de funções para o operador de DP.

i)O CTS deverá ser emitido pela CP, DL ou AG;

j)As diretrizes específicas para elaboração do CTS, quanto aos sistemas de navegação, de convés, de máquinas e as tripulações básicas de segurança, estão contidas no Anexo 1-C;

l) No ato da perícia para emissão do Laudo Pericial, a empresa de navegação deverá apresentar por escrito ao(s) vistoriador(es) as suas diretrizes relativas ao serviço de quarto em viagem, de acordo com o previsto na Parte 3 da Seção B-VIII/2 do Código Internacional sobre Normas de Treinamento de Marítimos, Expedição de Certificados e Serviços de Quarto, 1978, emendada em 1995 (STCW-95). Se as diretrizes estiverem satisfatórias, o vistoriador deverá carimbar e assinar a folha de rosto, rubricar as demais e enviar para a CP, DL ou AG junto com o Laudo Pericial. A folha de rosto deverá conter, obrigatoriamente, o nome do documento "Diretrizes Relativas ao Serviço de Quarto em Viagem", o nome da embarcação, o nome do armador, a data e o número de páginas do documento. Em embarcações que se engajem em viagens internacionais, deverão, também, ser apresentadas as diretrizes em versão na língua inglesa;

m) Sempre que julgar necessário, a DPC poderá executar ou auditar a elaboração do Laudo Pericial de uma embarcação; e

n) Para as embarcações sujeitas ao Código ISPS, deverá ser observada a designação, pela Companhia ou pelo Comandante, de um tripulante para a função de Oficial de Proteção do Navio (SSO - Ship Security Officer). Nas plataformas, de acordo com a tripulação e rotina, deverá ser designado um funcionário habilitado para coordenar as tarefas relativas ao Código ISPS, nos moldes do Oficial de Proteção de Navio.

0105 -VALIDADE DO CTS

O CTS terá validade por prazo indeterminado, sujeito à manutenção das condições de segurança observadas por ocasião da emissão do Laudo Pericial. Sempre que ocorrerem alterações/reclassificações que afetem as condições de segurança, a embarcação deverá ser reavaliada.

As embarcações dotadas de automação na praça de máquinas deverão manter a respectiva Notação de Grau de Automação, dentro da validade, anexa ao CTS.

0106 -ELEVAÇÃO OU REDUÇÃO DO NÍVEL DE HABILITAÇÃO NO CTS

Se as condições de operação de uma determinada embarcação indicarem a necessidade de elevação ou redução do nível de habilitação de seu Comandante e/ou de outros tripulantes no Laudo Pericial, tornando imprescindíveis alterações em relação aos critérios estabelecidos nas presentes normas, a CP, DL ou AG deverá fazê-lo por meio de inclusão nas Normas e Procedimentos para as Capitânicas (NPCP ou NPCF). Os CTS que forem emitidos com variação do nível de habilitação deverão conter uma observação informando a área para a qual esta variação está sendo concedida, quando se tratar de uma concessão feita apenas para uma área específica.

0107 -REVISÃO DO CTS

O proprietário, armador ou seu preposto poderá solicitar revisão do CTS, por meio de requerimento. Se a revisão for requerida em CP, DL ou AG que não a de inscrição da embarcação, tal Organização Militar (OM) deverá solicitar à respectiva OM de inscrição da embarcação o Laudo Pericial relativo ao CTS a ser revisto, a NGAPM (caso pertinente) e qualquer outro tipo de informação/documento julgado necessário para a elaboração do novo Laudo Pericial. Deverá ser enviada uma cópia do novo CTS para arquivo na OM de Inscrição da embarcação, juntamente com o respectivo Laudo Pericial.

0108 -RECURSO

O interessado poderá apresentar recurso à DPC, em última instância administrativa da decisão da CP, DL ou AG, quanto à revisão do CTS.

Para tal, deverá dar entrada de requerimento ao DPC na CP, DL ou AG que efetuou a revisão, apresentando a argumentação considerada cabível.

A CP, DL ou AG encaminhará o requerimento à DPC, devidamente instruído contendo parecer, a fim de subsidiar a decisão.

0109 -DIREITO AO EXERCÍCIO DE FUNÇÕES A BORDO EXERCIDAS ANTES DE 09/06/1998 (COMANDO, CHEFIA DE MÁQUINAS ETC)

O aquaviário deverá cumprir o previsto no Capítulo 2 da NORMAM-13/DPC.

SEÇÃO II

FIXAÇÃO DA TRIPULAÇÃO DE SEGURANÇA

0110 - DETERMINAÇÃO DAS QUANTIDADES MÍNIMAS DAS TRIPULAÇÕES DE SEGURANÇA PARA SERVIÇO DE CONVÉS E MÁQUINAS (OFICIAIS)

As quantidades mínimas de tripulantes para cada função na tripulação de segurança estão contidas nas tabelas a seguir, sendo que o nível e a categoria do tripulante a ser embarcado deverão estar em conformidade com o preconizado na NORMAM-13/DPC.

a) Embarcações Empregadas na Navegação de Longo Curso:

Seção	Função	AB - qualquer
Convés	Comandante	01
	Imediato	01
	Encarregado do serviço de quarto de navegação	02
	Oficial de Radiocomunicações (*1)	01

Seção	Função	Potência Total Propulsora (kW) qualquer
Máquinas	Chefe de Máquinas	01
	Subchefe de Máquinas	01
	Encarregado do serviço de quarto de máquinas (*2)	02

b) Embarcações Empregadas na Navegação de Cabotagem:

Seção	Função	AB		
		até 500	501 a 3000	acima de 3000
Convés	Comandante	01	01	01
	Imediato		01	01
	Encarregado do serviço de quarto de navegação		02	02
	Oficial de Radiocomunicações (*1)	(*3)	01	01

Seção	Função	Potência Total Propulsora (kW)		
		até 750	751 a 3000	acima de 3000
Máquinas	Chefe de Máquinas	01	01	01
	Subchefe de Máquinas		01	01
	Encarregado do serviço de quarto de máquinas			02

c) Embarcações de Apoio Marítimo:

A determinação da tripulação das embarcações de apoio marítimo encontra-se consolidada no Anexo 1-D e também deverá estar de acordo com o previsto no item 0104.

d) Demais Embarcações:

Seção	Função	Arqueação Bruta		
		até 500	501 a 3000	acima de 3000
Convés	Comandante	01	01	01
	Imediato		01	01
	Encarregado do serviço de quarto de navegação			01
	Oficial de Radiocomunicação (*1)	(*3)	01	01
Seção	Função	Potência Total Propulsora (KW)		
		até 750	751 a 3000	acima de 3000
Máquinas	Chefe de Máquinas	01	01	01
	Subchefe de Máquinas		01	01
	Encarregado do serviço de quarto de máquinas			01

(*1)-Para embarcações que não possuem o GMDSS, a função deverá ser exercida por, pelo menos, um tripulante com Certificado de Operador de Radiotelefonia Restrito. A função de Oficial de Radiocomunicação poderá ser acumulada por tripulante que esteja habilitado na Regra IV/2 do STCW.

(*2)-Poderão ser autorizados 2 (dois) Oficiais de Máquinas, desde que o Subchefe de Máquinas não execute serviços de manutenção cumulativamente ao serviço de quarto.

(*3)-As embarcações com AB>300, exceto as de pesca, deverão possuir tripulante que possua a Regra IV/2 do STCW.

0111 -SERVIÇOS GERAIS

Para o estabelecimento do número de tripulantes empregados em serviços gerais de convés e máquinas (SGC/SGM), deverão ser consideradas as fainas que podem ocorrer simultaneamente e quantos tripulantes estarão envolvidos. Também devem ser levados em consideração os equipamentos disponíveis, tais como guinchos e cabrestantes, radares com alarme antecipado, piloto automático etc.

A organização do serviço a bordo é também um fator importante para essa avaliação, tal como ocorre nas embarcações em que o Comandante guarnece o timão, fato comum na Pesca e no Apoio Marítimo.

0112 -SERVIÇO DE CÂMARA

a)Na Navegação de Longo Curso é obrigatório o embarque de, pelo menos, um Cozinheiro (CZA) e um Taifeiro (TAA).

b)Para os demais tipos de navegação deverá ser feita avaliação considerando o tipo de atividade da embarcação e os recursos disponíveis, tais como: balcão térmico, autosserviço, máquinas de lavar, refresqueiras etc, para verificar se há necessidade de aquaviário para o serviço de câmara. Deverão ser também consideradas as distâncias entre compartimentos, tais como a cozinha, paióis de mantimentos, refeitórios, frigorífica, etc.

c)Estão dispensadas de CZA e TAA as embarcações cujas singraduras sejam inferiores a doze horas e trafeguem em área onde seja possível o apoio de alimentação em terra.

0113 -SERVIÇO DE SAÚDE

Na navegação de longo curso é obrigatório o embarque de um Enfermeiro (ENF) ou Auxiliar de Saúde (ASA).

Na navegação de cabotagem, o embarque do ENF/ASA é exigido em singraduras maiores que 48 horas para embarcações de passageiros e, em singraduras maiores que 72 horas, para as que transportam somente carga.

Na navegação de apoio marítimo não é obrigatório o embarque de Enfermeiro (ENF) ou Auxiliar de Saúde (ASA).

0114 -SERVIÇO DE RADIOOPERADOR GERAL E DE RADIOTELEFONIA

a)Embarcações que possuam Sistema Marítimo Global de Socorro e Segurança (GMDSS)

A quantidade de Oficiais para o serviço de comunicações, nos Cartões de Tripulação de Segurança das embarcações que possuam GMDSS e trafeguem nas áreas A1, A2, A3 e A4, deverá atender aos seguintes requisitos:

1) Embarcações que optaram pela duplicidade de equipamentos e manutenção baseada em terra terão os Oficiais de Náutica previstos no CTS, com curso Especial de Radioperador Geral (EROG) reconhecido pela DPC (certificados em conformidade com a Regra IV/ 2 do Código STCW 78/95).

Conforme detalhado no capítulo 9, em Plataformas móveis ou fixas, FPSO, FSU e Navios-sonda, fundeados, em operação, poderão alternativamente serem aceitos profissionais não aquaviários, desde que qualificados de acordo com o estabelecido na Convenção STCW 78/95 e com certificação em curso de operação do GMDSS reconhecido e certificado pela DPC, podendo operar esses equipamentos nas áreas A1, A2, A3 e A4 (Operador Geral).

A manutenção baseada em terra será sempre feita por profissionais habilitados pelos fabricantes dos equipamentos eletrônicos e com os recursos técnicos especificados por eles (ferramentas especiais, peças sobressalentes, documentação técnica, equipamentos para teste etc).

2) Embarcações que optaram pela duplicidade de equipamentos e pela manutenção a bordo, um mínimo de um oficial com as seguintes habilitações:

I) Oficial de Náutica com:

(a) Curso Especial de Radioperador Geral (EROG), reconhecido pela DPC;

(b) Curso de técnico em eletrônica, nível de 2º Grau, concluído em Escola Técnica; e

(c) Credenciamento do fabricante do equipamento, para reparar equipamentos de Radiocomunicações do GMDSS; ou

II) Oficial de Radiocomunicações com:

(a) Curso de aperfeiçoamento para 1º Oficial de Radiocomunicações (APPR), a partir de 1991;

(b) Curso EROG ou equivalente, reconhecido pela DPC (quando não incluído no curso de aperfeiçoamento para 1º Oficial de Radiocomunicações - (APPR)); e

(c) Credenciamento do fabricante do equipamento, para reparar equipamentos de radiocomunicações do GMDSS.

b) Demais embarcações

As demais embarcações, que possuam equipamentos de radiotelefonia, deverão lotar, pelo menos, um tripulante da seção de convés possuidor do Certificado de Operador de Radiotelefonia Restrito.

0115 -SERVIÇO DE QUARTO NA NAVEGAÇÃO (SEÇÃO DE CONVÉS)

O serviço de quarto na navegação deverá ser atendido conforme o previsto no Cap. VIII, Parte A, do STCW 78/95 e faz-se necessário quando a duração da viagem entre dois portos consecutivos for superior a 12 (doze) horas. Nas embarcações empregadas na navegação de Longo Curso e Cabotagem serão estabelecidos, pelo menos, três quartos de serviço e nas demais embarcações, dois quartos. O quarto de serviço no passadiço deverá ser composto por 3 (três) Oficiais de Náutica.

Na definição do número de tripulantes necessários, deverá ser considerado o fato de o Imediato ou o Comandante participarem dos quartos de serviço.

Nos casos em que não houver imediato formalmente designado, o substituto eventual do Comandante será aquele que se seguir em nível na Seção de Convés.

As certificações necessárias ao pessoal que comporá o Quarto de Serviço estão indicadas na NORMAM-13/DPC.

As empresas de navegação deverão elaborar e divulgar aos tripulantes dos seus navios as diretrizes relativas ao serviço de quarto em viagem, de acordo com o previsto na Parte 3 da Seção B-VIII/2 do STCW 78/95, e fixar a bordo de seus navios em locais de fácil acesso, as tabelas de quarto de serviço de navegação.

0116 -SERVIÇO DE QUARTO NA SEÇÃO DE MÁQUINAS

O serviço de quarto na seção de máquinas deverá ser atendido conforme o previsto no cap. VIII, Parte A, do STCW 78/95 e faz-se necessário quando a duração da viagem entre dois portos consecutivos for superior a 12 (doze) horas.

Para embarcações de Longo Curso ou de Cabotagem o quarto de serviço será composto por 03 (três) oficiais de máquinas.

O subchefe de máquinas poderá participar do quarto de serviço, desde que não execute serviços de manutenção, cumulativamente ao serviço de quarto.

a)Nível - O nível do pessoal de um quarto de serviço nas máquinas está estreitamente ligado ao do Chefe de Máquinas, já que este nível está relacionado com a potência total das máquinas da embarcação e complexidade da instalação. É importante observar que, no caso das embarcações de Longo Curso e de Cabotagem, as Sociedades Classificadoras emitem as Notações para Grau de Automação para Praça de Máquinas (NGAPM), que determinam o nível e o número do pessoal da Seção de Máquinas. Não haverá Subchefe de Máquinas formalmente designado nos CTS para embarcações com máquinas propulsoras de potência menor que 750 kW e nas embarcações que operam na navegação de apoio marítimo, com máquinas propulsoras de potência menor que 3000 kW. Nesses casos, o substituto eventual do Chefe de Máquinas será aquele que se seguir em nível na Seção de Máquinas.

b)Quantidade - A quantidade de tripulantes para os quartos de serviço nas máquinas está relacionado com a duração das singraduras, grau de automação da instalação e sua complexidade, se o Chefe de Máquinas participa ou não da escala de serviço etc.

Assim, nas embarcações em que se utiliza telégrafo de máquinas, por exemplo, cuja praça de máquinas é sempre guarnecida, o serviço será dividido em quartos se as singraduras excedem a 6 (seis) horas. Já as embarcações com comando conjugado, em que a máquina possua sistema de alarme no passadiço, não precisam ter o serviço dividido em quartos, pois será necessário, apenas, verificar esporadicamente seu funcionamento.

Em navios com elevado grau de automação, o tripulante do quarto de serviço de máquinas, não havendo necessidade de sua permanência na praça de máquinas, monitorará o funcionamento dos equipamentos por meio de alarmes e outros indicadores.

Nessa situação, pode ser reduzido o número de quartos de serviço, já que o tripulante estará menos sujeito à fadiga.

As empresas de navegação deverão elaborar e divulgar aos tripulantes dos seus navios as diretrizes relativas ao serviço de quarto em viagem, de acordo com o previsto na Parte 3 da Seção B-VIII/2 do código STCW 78/95, e fixar a bordo de seus navios, em locais de fácil acesso, as tabelas de quarto de serviço na seção de máquinas.

0117 -PLATAFORMAS, FPSO, FSO E NAVIOS-SONDA DE PROSPECÇÃO OU EXPLORAÇÃO DE PETRÓLEO SOB A ÁGUA

A tripulação de segurança das plataformas fixas e móveis, FPSO, FSO e Navios-sonda de prospecção ou exploração de petróleo, é composta por aquaviários e por tripulantes não aquaviários. É estabelecida em função das circunstâncias operacionais nas quais essas unidades estiverem envolvidas.

A parte da tripulação de segurança de não aquaviários, está prevista na Resolução A.1079 (28) da IMO, sendo conhecida como Seção de Operações e, conforme o tipo de plataforma, pode ser composta por:

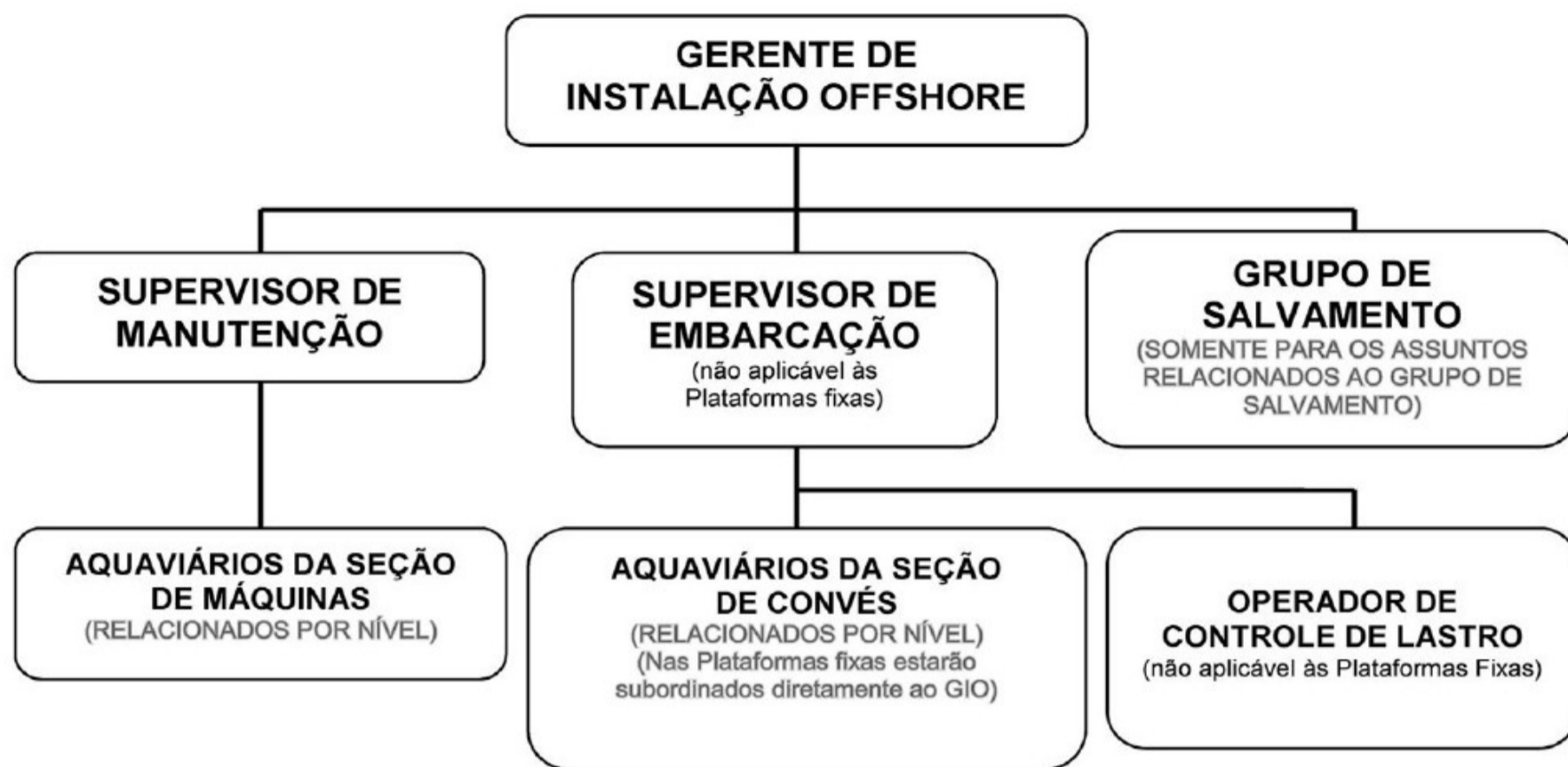
-Gerente de Instalação Offshore (GIO) - Pessoa designada oficialmente pelo armador, proprietário ou empresa, como responsável maior pela plataforma, ao qual todo pessoal de bordo está subordinado;

-Supervisor de Embarcação - Encarregado do controle da operação de lastro em unidades móveis (não aplicável às Plataformas fixas);

-Operador de Controle de Lastro - Pessoa responsável pela condução das operações de lastro em unidades móveis (não aplicável às Plataformas Fixas); e

-Supervisor de Manutenção - Pessoa responsável pela inspeção, operação, teste e manutenção das máquinas e dos equipamentos essenciais à segurança da vida humana a bordo e à prevenção da poluição, possível de ser causada pela plataforma ou pela sua operação.

O nível e a hierarquia do pessoal a bordo das Plataformas, FPSO, FSO e Navios Sonda será de acordo como o fluxograma a seguir:



a) Situação Operacional das Plataformas Móveis

A situação operacional de uma plataforma é caracterizada pelas seguintes circunstâncias de trabalho:

1) Plataforma em viagem para área de pesquisa ou exploração - situação normal de viagem entre um porto e determinado ponto de pesquisa ou exploração ou entre uma área de pesquisa ou exploração e uma outra área de estrutura geológica diferente;

2) Plataforma em movimentação entre locações da mesma área - situação em que a embarcação se desloca geralmente em viagem de curta duração, numa área entre regiões da mesma estrutura geológica; e

3) Plataforma em estacionamento, posicionada sob ferros ou em posicionamento dinâmico, em operação de pesquisa ou exploração - situação em que a embarcação permanece, normalmente, por longos períodos em operação de pesquisa ou exploração de petróleo.

Para efeito destas normas, a tripulação de segurança das plataformas deverá ser constituída de acordo com as referidas situações de trabalho, com o propósito de estabelecer um sistema que permita a todos os tripulantes folgas periódicas em terra, durante os estacionamentos das embarcações ou quando em deslocamento.

b) Determinação da Tripulação de Segurança das Plataformas Fixas e Móveis e dos FPSO e FSO, quando sem propulsão

A tripulação de segurança das plataformas deverá ser estabelecida pelas CP e DL conforme as tabelas a seguir:

1) Plataforma móvel autopropulsada em viagem de duração superior a 12 horas

Seção	Função	Quantidade
Operações	Gerente de Instalação Offshore	1
	Supervisor de Embarcação	1
	Operador de Controle de Lastro	1
	Supervisor de Manutenção	1

Convés	Oficial de Náutica *(1)	1
	Oficial de Náutica *(2)	2
	Mestre de Cabotagem *(3)	1
	Marinheiro de Convés *(3)	3
	Operador de Posicionamento Dinâmico *(4)	2
Máquinas	Oficial de Máquinas *(1)	1
	Oficial de Máquinas *(2)	2
	Marinheiro de Máquinas	3
Câmara	Cozinheiro	1
	Taifeiro	1
Saúde	ENF/ASA	1
	TOTAL	22

*(1)Encarregado do serviço de Quarto de Navegação.

*(2)Compor o serviço de Quarto de Navegação.

*(3)A partir de 30/06/2010 é obrigatório que possua o Curso Especial de Proficiência em Embarcações de Sobrevivência e Resgate no Mar (ESPM).

*(4)Quando possuir Sistema de Posicionamento Dinâmico.

Observações:

1)Pelo menos dois Oficiais de Náutica deverão possuir qualificação em GMDSS (Regra IV/2 da STCW) ; e

2)Se as funções de Supervisor de Embarcação, Operador de Controle de Lastro e Supervisor de Manutenção forem exercidas por Oficiais, estes poderão acumular as atribuições dos Oficiais de Náutica e Máquinas, a qual estiver relacionada, desde que não haja interferência nas tarefas relativas às respectivas funções.

2)Plataforma móvel autopropulsada em viagem de duração menor ou igual a 12 horas

Seção	Função	Quantidade
Operações	Gerente de Instalação Offshore	1
	Supervisor de Embarcação	1
	Operador de Controle de Lastro	1
	Supervisor de Manutenção	1
Convés	Oficial de Náutica	1
	Mestre de Cabotagem *(1)	1
	Marinheiro de Convés *(1)	1
	Operador de Posicionamento Dinâmico *(2)	2
Máquinas	Oficial de Máquinas	1
	Marinheiro de Máquinas	2
Saúde	ENF/ASA *(3)	1
	TOTAL	13

*(1)A partir de 30/06/2010 é obrigatório que possua o Curso Especial de Proficiência em Embarcações de Sobrevivência e Resgate no Mar (ESPM).

*(2)Quando possuir Sistema de Posicionamento Dinâmico.

*(3)Esta função poderá ser desempenhada por tripulante não aquaviário médico, enfermeiro, técnico de enfermagem ou auxiliar de saúde, com curso reconhecido pelo Conselho Regional da categoria, quando aplicável.

Observações:

1)O Oficial de Náutica deverá possuir qualificação em GMDSS (Regra IV/2 da STCW); e

2)Se as funções de Supervisor de Embarcação, Operador de Controle de Lastro e Supervisor de Manutenção forem exercidas por Oficiais, estes poderão acumular as atribuições dos Oficiais de Náutica e Máquinas, a qual estiver relacionada, desde que não haja interferência nas tarefas relativas às respectivas funções.

3)Plataforma autopropulsada móvel estacionada

Seção	Função	Quant
Operações	Gerente de Instalação Offshore	1
	Supervisor de Embarcação	1
	Operador de Controle de Lastro	1
	Supervisor de Manutenção	1
Convés	Operador de Posicionamento Dinâmico *(2)	2
	Oficial de Náutica	1
	Mestre de Cabotagem*(1)	1
	Marinheiro de Convés*(1)	1
Máquinas	Quando em DP dotar a mesma quantidade do item 2	-
Saúde	ENF/ASA *(3)	1
	TOTAL	10

*(1)A partir de 30/06/2010 é obrigatório que possua o Curso Especial de Proficiência em Embarcações de Sobrevivência e Resgate no Mar (ESPM).

*(2)Quando estacionada em Posicionamento Dinâmico.

*(3)Esta função poderá ser desempenhada por tripulante não aquaviário médico, enfermeiro, técnico de enfermagem ou auxiliar de saúde, com curso reconhecido pelo Conselho Regional da categoria, quando aplicável.

Observações:

1)O oficial deverá possuir qualificação em GMDSS (Regra IV/2 do STCW); e

2)Se as funções de Supervisor de Embarcação, Operador de Controle de Lastro e Supervisor de Manutenção forem exercidas por oficiais, estes poderão acumular as atribuições dos Oficiais de Náutica e Máquinas, a qual estiverem relacionadas, desde que não haja interferência nas tarefas relativas às respectivas funções.

4)Plataforma móvel sem propulsão, rebocada em viagem

Seção	Função	Quantidade
Operações	Gerente de Instalação Offshore	1
	Supervisor de Embarcação	1
	Operador de Controle de Lastro	1
	Supervisor de Manutenção	1
Convés	Oficial de Náutica	2
	Mestre de Cabotagem *(1)	1
	Marinheiro de Convés *(1)	1
Saúde	ENF/ASA	1
	TOTAL	9

*(1)A partir de 30/06/2010 é obrigatório que possua o Curso Especial de Proficiência em Embarcações de Sobrevivência e Resgate no Mar (ESPM).

Observações:

1)Os Oficiais de Náutica deverão possuir qualificação em GMDSS (Regra IV/2 do STCW); e

2)Se as funções de Supervisor de Embarcação e Operador de Controle de Lastro forem exercidas por Oficiais de Náutica, estes poderão acumular as atribuições dos Oficiais de Náutica, desde que não haja interferência nas tarefas relativas às respectivas funções.

5)Plataforma móvel sem propulsão, estacionada

Seção	Função	Quantidade
Operações	Gerente de Instalação Offshore	1
	Supervisor de Embarcação *(4)	1
	Operador de Controle de Lastro *(4)	1
	Supervisor de Manutenção	1
Convés	Operador de Rádio Restrito *(5)	1
	Operador de Posicionamento Dinâmico *(1)	2
	Mestre de Cabotagem*(2)	1
	Marinheiro de Convés*(2)	1
Saúde	ENF/ASA *(3)	1
	TOTAL	10

*(1)Quando estacionada em Posicionamento Dinâmico.

*(2)A partir de 30/06/2010 é obrigatório que possua o Curso Especial de Proficiência em Embarcações de Sobrevivência e Resgate no Mar (ESPM).

*(3)Esta função poderá ser desempenhada por tripulante não aquaviário médico, enfermeiro, técnico de enfermagem ou auxiliar de saúde, com curso reconhecido pelo Conselho Regional da categoria, quando aplicável.

*(4)Dispensados nas Plataformas auto elevatórias quando essas estiverem, efetivamente, na posição elevada.

*(5)Com curso de GMDSS.

6)Plataforma fixa

Seção	Função	Quantidade
Operações	Gerente de Instalação Offshore *(5)	1
	Supervisor de Manutenção *(6)	1
Comunicações	Operador de Rádio *(1)	1
Salvamento	Mestre de Cabotagem*(2)	1
	Marinheiro de Convés*(2) *(3)	1
Saúde	ENF/ASA *(4)	1
	TOTAL	6

*(1)Esta função poderá ser desempenhada por um Operador de Rádio Restrito.

*(2)A partir de 30/06/2010 é obrigatório que possua o Curso Especial de Proficiência em Embarcações de Sobrevivência e Resgate no Mar (ESPM).

*(3)Esta função poderá ser desempenhada por tripulante, não aquaviário, denominado "HOMEM DE ÁREA", desde que preencha os seguintes requisitos:

- a)Certificado do Curso de Embarcações de Sobrevivência e de Salvamento (CESS);
- b)Certificado do Curso Básico de Segurança de Plataforma (CBSP); e
- c)Comprovação de pelo menos 3 anos de experiência na área offshore como homem de área e operador de carga em plataformas.

*(4)Esta função poderá ser desempenhada por tripulante não aquaviário médico, enfermeiro, técnico de enfermagem ou auxiliar de saúde, com curso reconhecido pelo Conselho Regional da categoria, quando aplicável.

*(5)A partir de 01/01/2017 será obrigatório o tripulante ter concluído o Curso de Gerente de Instalação Offshore Fixa (CGIF) previsto na NORMAM-24/DPC.

*(6)A partir de 01/01/2017 será obrigatório o tripulante ter concluído o Curso de Supervisor de Manutenção de Instalação Offshore Fixa (CSMF) previsto na NORMAM-24/DPC.

Observações:

- 1)Para as plataformas fixas desabilitadas não há emissão de CTS; e
- 2)Nas plataformas fixas desabilitadas, quando houver a necessidade de embarque esporádico de cinco pessoas ou mais, uma dessas deverá ser um aquaviário da seção de convés, no mínimo, do nível 6.

c)Situação Operacional dos Navios Sonda e dos FPSO e FSO, quando propulsados

A situação operacional destas embarcações é caracterizada por 3 (três) situações distintas de trabalho:

1)Em viagem para área de pesquisa ou exploração - situação normal de viagem entre um porto e determinado ponto de pesquisa, armazenamento ou exploração ou entre uma área de pesquisa ou exploração e uma outra área de estrutura geológica diferente;

2)Em movimentação entre locações da mesma área - situação em que a embarcação se desloca geralmente em viagem de curta duração (≤12 horas), numa área entre pontos da mesma estrutura geológica; e

3)Em estacionamento, posicionado sob ferros ou em posicionamento dinâmico, em operação de pesquisa ou exploração - situação em que a embarcação permanece, normalmente, por longos períodos.

Para efeito destas normas, a tripulação de segurança dos Navios-sonda, FPSO e FSO, será constituída de acordo com as referidas situações de trabalho, com o propósito de estabelecer um sistema que permita, a todos os tripulantes, folgas periódicas em terra, durante os estacionamentos das embarcações ou quando em deslocamento.

d)Estabelecimento da Tripulação de Segurança de Navios Sonda e dos FPSO e FSO, quando propulsados

As CP/DL, na fixação da tripulação de segurança, deverão observar o seguinte:

- 1)Em viagem de duração superior a 12 horas:

Seção	Função	Quantidade
Operações	Gerente de Instalação Offshore	1
	Supervisor de Embarcação	1
	Operador de Controle de Lastro	1
	Supervisor de Manutenção	1
Convés	Oficial de Náutica *(1)	1
	Oficial de Náutica *(2)	2
	Operador de Posicionamento Dinâmico *(4)	2

	Mestre de Cabotagem*(3)	1
	Marinheiro de Convés *(3)	3
Máquinas	De acordo com a tabela de NGAPM do Anexo 1-C *(5)	
Câmara	Cozinheiro	1
	Taifeiro	1
Saúde	ENF/ASA	1
	TOTAL	16 + NGAPM

*(1)Encarregado do serviço de Quarto de Navegação.

*(2)Compor o serviço de Quarto de Navegação.

*(3)A partir de 30/06/2010 é obrigatório que possua o Curso Especial de Proficiência em Embarcações de Sobrevivência e Resgate no Mar (ESPM).

*(4)Quando possuir sistema de posicionamento dinâmico.

*(5)A quantidade de tripulantes de máquinas poderá ser reduzida se e embarcação não for dotada de meios de propulsão ou se estes estiverem desativados.

Observações:

1)Pelo menos dois oficiais deverão possuir qualificação em GMDSS (Regra IV/2 do STCW); e

2)Se as funções de Supervisor de Embarcação, Operador de Controle de Lastro e Supervisor de Manutenção forem exercidas por Oficiais, estes poderão acumular o respectivo serviço de quarto de navegação, desde que não haja interferência nas tarefas relativas às respectivas funções.

2)Em viagem de duração igual ou inferior a 12 horas:

Seção	Função	Quantidade
Operações	Gerente de Instalação Offshore	1
	Supervisor de Embarcação	1
	Operador de Controle de Lastro	1
	Supervisor de Manutenção	1
Convés	Oficial de Náutica	1
	Mestre de cabotagem *(1)	1
	Marinheiro de Convés *(1)	1
	Operador de Posicionamento Dinâmico *(2)	2
Máquinas	De acordo com a tabela de NGAPM do Anexo 1-C *(3)	
Câmara	Cozinheiro	1
	Taifeiro	1
Saúde	ENF/ASA *(4)	1
	TOTAL	13 + NGAPM

*(1)A partir de 30/06/2010 é obrigatório que possua o Curso Especial de Proficiência em Embarcações de Sobrevivência e Resgate no Mar (ESPM).

*(2)Quando possuir sistema de posicionamento dinâmico.

*(3)A quantidade de tripulantes de máquinas poderá ser reduzida se e embarcação não for dotada de meios de propulsão ou se estes estiverem desativados.

*(4)Esta função poderá ser desempenhada por tripulante não aquaviário médico, enfermeiro, técnico de enfermagem ou auxiliar de saúde, com curso reconhecido pelo Conselho Regional da categoria, quando aplicável.

Observação:

1)O oficial deverá possuir qualificação em GMDSS (Regra IV/2 do STCW); e

2)Se as funções de Supervisor de Embarcação, Operador de Controle de Lastro e Supervisor de Manutenção for exercida por oficiais, estas poderão acumular as atribuições dos Oficiais de Náutica e Máquinas, a qual estiver relacionada, desde que não interfira nas tarefas relativas as funções.

3)Em estacionamento ou posicionamento dinâmico, em operação de pesquisas, armazenagem ou exploração:

Seção	Função	Quantidade
Operações	Gerente de Instalação Offshore	1
	Supervisor de Embarcação	1
	Operador de Controle de Lastro	1
	Supervisor de Manutenção	1
Convés	Oficial de Náutica	1
	Operador de Posicionamento Dinâmico *(2)	2
	Mestre de Cabotagem *(1)	1
	Marinheiro de Convés *(1)	1
Máquinas	De acordo com a tabela de NGAPM do Anexo 1-C *(4)	-
Saúde	ENF/ASA *(3)	1
	TOTAL	10

*(1)A partir de 30/06/2010 é obrigatório que possua o Curso Especial de Proficiência em Embarcações de Sobrevivência e Resgate no Mar (ESPM).

*(2)Quando estacionada em Posicionamento Dinâmico.

*(3)Esta função poderá ser desempenhada por tripulante não aquaviário médico, enfermeiro, técnico de enfermagem ou auxiliar de saúde, com curso reconhecido pelo Conselho Regional da categoria, quando aplicável.

*(4)A quantidade de tripulantes de máquinas poderá ser reduzida se e embarcação não for dotada de meios de propulsão ou se estes estiverem desativados.

Observações:

1)O Oficial de Náutica deverá possuir qualificação em GMDSS (Regra IV/2 do STCW); e

2)Se as funções de Supervisor de Embarcação, Operador de Controle de Lastro e Supervisor de Manutenção forem exercidas por oficiais, estes poderão acumular as atribuições dos Oficiais de Náutica e Máquinas a qual estiver relacionada, desde que não haja interferência nas tarefas relativas às respectivas funções.

e)Grupo de Salvamento, Qualificação e Treinamento de Aquaviários e Outras Pessoas a Bordo de Plataformas fixas e móveis, FPSO, FSU e Navios-sonda:

1)Grupo de Salvamento

Todas as plataformas habitadas, FPSO, FSU e Navios-sonda deverão possuir, obrigatoriamente, um Grupo de Salvamento. Esse grupo será subordinado diretamente ao Gerente de Instalação Offshore - GIO para os assuntos afetos ao Grupo de Salvamento. O GIO deverá estar bem familiarizado com as características do Grupo de Salvamento, suas possibilidades e limitações, além de ter pleno conhecimento das providências a serem adotadas nas situações que possam se configurar em uma emergência.

O Grupo de Salvamento será dirigido por um aquaviário da seção de convés, no mínimo do nível 6, e será composto pelo próprio pessoal embarcado regularmente. Terá como atribuição a manobra, operação e manutenção de embarcações e equipamentos de salvamento, sobrevivência e de combate a incêndio.

2)Categorias do Pessoal Offshore

O pessoal que irá embarcar nas Plataformas fixas, móveis, FPSO, FSO e Navios-sonda, deverá ser dividido pelas seguintes categorias:

Categoria A -visitantes embarcados, não designados de maneira formal, e que permaneçam a bordo por um período de tempo limitado, normalmente não ultrapassando 3 (três) dias, sem atribuições com relação ao funcionamento normal da unidade. Para estes visitantes não é exigido curso de qualificação, sendo necessário apenas treinamento assim que embarcar na plataforma.

Observação: Os visitantes da Categoria A, que permaneçam a bordo por um período menor que 24 horas e que não pernoitem, poderão ter seu treinamento reduzido, conforme previsto na Resolução A.1079 (28) da IMO.

Categoria B -pessoal embarcado regularmente, e que não exerce função com responsabilidade no salvamento de outras;

Categoria C -pessoal embarcado regularmente, e que exerce função com responsabilidade no salvamento de outras; e

Categoria D -membros da tripulação marítima - que compreende o Gerente de Instalação Offshore - GIO, o Supervisor de Embarcação, o Operador de Controle de Lastro e o Supervisor de Manutenção, bem como todos os outros Oficiais de Náutica e de Máquinas, Operadores de rádio e aquaviários subalternos, como estabelecido na Regra I/1 do Anexo da Convenção STCW 95, como emendada.

3)Qualificação

O pessoal de bordo, inclusive os aquaviários, deverá ser submetido a curso de qualificação, antes do embarque, em instituições credenciadas pela DPC, atendendo ao disposto na Resolução A.1079 (28) da IMO.

Adicionalmente às qualificações previstas na Resolução A.1079 (28) da IMO, todas as pessoas embarcadas das Categorias B, C e D deverão estar qualificadas no Curso Básico de Segurança de Plataforma (CBSP), ministrados por instituições credenciadas pela DPC.

Em acréscimo aos requisitos acima descritos, também será exigida qualificação especializada para os profissionais a seguir discriminados, conforme previsto no anexo da Resolução A.1079 (28) da IMO, em instituições credenciadas pela DPC:

- Gerente de Instalação Offshore - Curso de Gerente de Instalação Offshore (CGIO);
- Supervisor de Embarcação - Curso de Supervisor de Embarcação (CSEM);
- Operador de Controle de Lastro - Curso de Operador de Controle de Lastro (COPL); e
- Supervisor de Manutenção - Curso de Supervisor de Manutenção (CSMA).

4)Treinamento

(a)Os treinamentos realizados por meio de exercícios para a manutenção das qualificações citadas acima, à exceção apenas dos relativos ao código STCW-95 como emendado, deverão ser ministrados pelos armadores ou pelas próprias empresas responsáveis pela operação das Plataformas fixas e móveis, FPSO, FSO e Navios-sonda.

(b)O treinamento ministrado para o pessoal visitante (categoria A) deverá ser realizado assim que o mesmo embarcar na unidade, devendo atender aos requisitos da Resolução A.1079 (28) da IMO.

(c)Deverá ser mantida a bordo cópia do registro dos treinamentos efetuados de cada pessoa que irá exercer as funções, bem como dos respectivos Certificados individuais dos cursos de qualificação.

f)Exercícios de Emergência

1)Todo pessoal embarcado nas Plataformas fixas e móveis, FPSO, FSO e Navios-sonda deverá receber treinamento nos procedimentos para sobrevivência por meio de exercícios de abandono e de incêndio. Esses exercícios deverão ser conduzidos semanalmente, de modo a que todos a bordo participem pelo menos uma vez por mês. Os exercícios deverão ser conduzidos de modo a assegurar que

todas as pessoas estejam cientes das suas estações de emergência e sejam capazes de executar rápida e corretamente as ações que lhes forem atribuídas na Tabela de Postos de Emergência nos seguintes eventos:

- Incêndio a bordo;
- Colisão e/ou outros acidentes sérios;
- Tempestade e estado de mar muito severo;
- Homem ao mar; e
- Abandono da embarcação.

2)Os exercícios deverão ser conduzidos como se a situação de emergência fosse real e deverão demonstrar que os equipamentos e sistemas estejam em bom estado e prontos para serem utilizados.

3)Os exercícios deverão envolver, tanto quanto possível, operação dos equipamentos de salvatagem e de combate a incêndio existentes a bordo, incluindo pelo menos os seguintes:

- Alarme geral conforme especificado na Tabela de Postos de Emergência;
- Vestir e utilizar coletes salva-vidas;
- Deslocamento e reunião nos postos assinalados na Tabela de Postos de Emergência;
- Preparação, embarque e lançamento das embarcações de sobrevivência. Sempre que possível, o treinamento de lançamento deverá incluir o arriamento e/ou lançamento na água de qualquer embarcação de sobrevivência;
- Operação de motores das embarcações de sobrevivência e de resgate;
- Operação dos equipamentos de comunicações (sem emissão de sinais nas frequências de socorro);
- Alarmes de incêndio e outros, se existentes;
- Equipamentos de combate a incêndio tais como bombas de incêndio, tomadas e mangueiras, geradores de espuma e roupas de bombeiro;
- Demonstração do emprego de extintores portáteis;
- Escotilhas estanques e à prova de fogo e outros dispositivos de fechamento e rotas de escape;
- Dispositivos remotos para parada de ventilação e suprimento de óleo para espaços de máquinas; e
- Iluminação dos postos de abandono, embarcações de sobrevivência e de resgate e rotas de escape.

4)Caberá, ainda, ao Gerente de Instalação Offshore (GIO) assegurar-se de que todas as pessoas que trabalhem a bordo conheçam seus postos e deveres em caso de incêndio, colisão, abandono e outras fainas de emergência, realizando chamadas e exercícios previstos em Atos Internacionais ratificados pelo Brasil e nas Normas da Autoridade Marítima.

0118 -AUTORIZAÇÃO PARA A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE CÂMARA POR EMPRESAS ESPECIALIZADAS EM HOTELARIA MARÍTIMA

a)Generalidades

Os serviços de Seção de Câmara das plataformas, Navios-sonda, FPSO, FSU e Floteis durante o período de estacionamento, poderão ser executados por empresas especializadas em Hotelaria Marítima.

b)Documentação

A prestação de serviços será autorizada mediante licença expedida pelas CP ou DL de inscrição ou da jurisdição da área de operação da embarcação, após ratificação da DPC.

Para a ratificação, a firma interessada deverá enviar à DPC, via CP ou DL supramencionada, junto com o pedido de ratificação, os seguintes documentos:

- 1)CNPJ;

2) Contrato Social;

3) Alvará de localização; e

4) Alvará sanitário.

Adicionalmente, o ofício de encaminhamento da CP ou DL, deverá conter posicionamento da Organização Militar sobre a ratificação solicitada.

c) Curso Básico de Segurança de Plataforma (CBSP)

Adicionalmente ao processo para obtenção da licença para prestação de serviço, a firma interessada deverá, por ocasião do embarque dos seus funcionários, comprovar à CP ou DL que todo o pessoal foi submetido ao Curso Básico de Segurança de Plataforma - CBSP, previsto na Resolução A.1079 (28) da Organização Marítima Internacional, e que foi realizado em instituição credenciada pela DPC.

CAPÍTULO 2

INSCRIÇÃO, REGISTRO, MARCAÇÕES, NOMES DE EMBARCAÇÕES, NÚMERO DE IDENTIFICAÇÃO DE NAVIOS E REGISTRO ESPECIAL BRASILEIRO.

SEÇÃO I

INSCRIÇÃO E REGISTRO DE EMBARCAÇÕES

0201 - APLICAÇÃO

Todas as embarcações brasileiras estão sujeitas à inscrição nas Capitânicas dos Portos (CP), Delegacias (DL) ou Agências (AG), excetuando-se as pertencentes à Marinha do Brasil.

As embarcações com arqueação bruta (AB) maior que 100, além de inscritas nas CP, DL ou AG, devem ser registradas no Tribunal Marítimo (TM).

As plataformas móveis são consideradas embarcações, estando sujeitas à inscrição e/ou registro. As plataformas fixas, quando rebocadas, são consideradas embarcações, estando, também, sujeitas a inscrição e/ou registro.

As embarcações miúdas com propulsão estão sujeitas à inscrição simplificada, conforme prescrito no subitem 0205 c).

Estão dispensadas de inscrição as embarcações miúdas sem propulsão e os dispositivos flutuantes destinados a serem rebocados, com até 10 (dez) metros de comprimento.

Os documentos que comprovam a regularização da inscrição/registro de uma embarcação são:

- Provisão de Registro de Propriedade Marítima (PRPM), para as embarcações com arqueação bruta maior que 100; e

- Título de Inscrição de Embarcação (TIE/TIEM) para as demais.

Esses documentos originais são de porte obrigatório a bordo das embarcações.

0202 - DEFINIÇÕES

a) Apoio marítimo: é a navegação realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica Exclusiva, que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos;

b) Apoio portuário: navegação realizada exclusivamente nos portos e terminais aquaviários para atendimento de embarcações e instalações portuárias;

c) Cabotagem: é a navegação realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores;

d) Embarcação miúda: será considerada embarcação miúda qualquer tipo de embarcação ou dispositivo flutuante:

1) com comprimento inferior ou igual a cinco (5) metros; ou

2) com comprimento total inferior a 8 m e que apresentem as seguintes características: convés aberto, convés fechado mas sem cabine habitável e sem propulsão mecânica e que, caso utilizem motor, este não exceda 50 HP;

e) Embarcação com propulsão - é qualquer embarcação movimentada por meio de máquinas ou motores;

f) Inscrição de embarcação: cadastramento de embarcação na Autoridade Marítima, com atribuição do nome e do número de inscrição e expedição do respectivo documento de inscrição;

g) Longo curso: é a navegação realizada entre portos brasileiros e estrangeiros;

h) Navegação costeira: é aquela realizada em mar aberto, dentro de 50 milhas náuticas da costa ou do limite de 200 metros de profundidade, o que ocorrer primeiro. Para o apoio marítimo estende-se a navegação costeira até o limite de 200 (duzentas) milhas náuticas da costa;

i) Registro de embarcação: procedimento obrigatório junto ao Tribunal Marítimo (TM) para as embarcações com arqueação bruta (AB) maior que 100. O registro da propriedade de embarcação tem por objeto estabelecer a nacionalidade, validade, segurança e publicidade da propriedade de embarcações;

j) Serviço público: embarcação (operada por) pertencente a órgão público. As embarcações empregadas nessa atividade ou serviço estão sujeitas ao cumprimento de todos os requisitos de construção e segurança aplicáveis aos demais tipos de embarcações;

l) Sistema de Gerenciamento de Embarcações: SISGEMB - sistema corporativo da Diretoria de Portos e Costas (DPC), que armazena o histórico das embarcações, bem como permite a realização de serviços pelas Capitânicas dos Portos (CP), Delegacias (DL) e Agências (AG), tais como inscrição, transferência de propriedade e transferência de jurisdição de embarcações; e

m) Prancha Motorizada: é uma prancha com motor fixo ou removível. São atribuídas denominações diferentes dadas pelos diversos fabricantes, tais como POWERSKI JETBOARD, JETBOARD, JETSURF etc. Não é sujeita a inscrição.

0203 -LOCAL DE INSCRIÇÃO

a) Domicílio do proprietário

As embarcações serão inscritas e/ou registradas, por meio de solicitação do proprietário às CP, DL ou AG (órgãos de inscrição), em cuja jurisdição ele for domiciliado ou onde as embarcações forem operar.

A embarcação com AB menor ou igual a 100 construída no Brasil, em local que não seja o domicílio do proprietário e nem o local onde for operar, poderá ser inscrita na CP/DL/AG com jurisdição sobre o local onde a embarcação tiver sido construída.

b) Comprovação de residência

A comprovação de residência poderá ser realizada por meio da apresentação dos seguintes documentos, de acordo com a Lei Lei 6.629, de 16 de abril de 1979:

1) Contrato de locação em que figure como locatário; e

2) Conta de luz, água, gás ou telefone (fixo ou celular), preferencialmente com CEP, emitida dentro de um período máximo de cento e vinte (120) dias corridos.

Em caso de pessoa jurídica, apresentar conta de água, luz, gás, IPTU, telefone fixo ou Contrato Social.

Se o interessado for menor de 21 anos bastará a comprovação de residência do pai ou responsável legal.

Caso o interessado não tenha como comprovar endereço, ele poderá apresentar uma Declaração de Residência, assinada pelo próprio ou por procurador bastante, conforme prescrito na Lei 7.115, de 29 de agosto de 1983. Esta declaração presume-se verdadeira sob as penas da Lei. O modelo de Declaração de Residência encontra-se no Anexo 2-P.

0204 -PRAZO DE INSCRIÇÃO E REGISTRO

Os requerimentos para registro de embarcações com AB maior que 100 deverão ser efetuados de acordo com o previsto na Lei nº 7.652/88, alterada pela Lei nº 9774/98, no prazo de até 15 (quinze) dias contados da data:

a) do termo de entrega pelo construtor, quando construída no Brasil;

b)de aquisição da embarcação ou, no caso de promessa de compra e venda, do direito e ação;
ou

c)de sua chegada ao porto onde será registrada, quando adquirida ou construída no exterior.

A inscrição de embarcações com AB menor ou igual a 100 deverá ser realizada na CP/DL/AG em cuja jurisdição for domiciliado o proprietário, ou onde a embarcação for operar ou onde for construída, em um prazo máximo de 60 (sessenta) dias a partir da data da aquisição.

0205 -PROCEDIMENTOS PARA INSCRIÇÃO E REGISTRO

Os procedimentos para inscrição dependerão do porte da embarcação, considerando-se para esse fim a respectiva arqueação bruta (AB).

a)Embarcações com AB menor ou igual a 100, exceto as miúdas

Para inscrição dessas embarcações o interessado deverá apresentar a seguinte documentação no órgão de inscrição (CP, DL ou AG):

1)Requerimento do interessado ou ofício de solicitação de inscrição quando se tratar de embarcações de órgãos públicos (Anexo 2-F);

2)Procuração e documento oficial de identificação do outorgado, com foto (quando aplicável);

3)Documento oficial de identificação, dentro da validade, com foto (se pessoa física) ou cópia simples da Declaração de Registro na Junta Comercial, estatuto ou contrato social (se pessoa jurídica) (cópia simples), CPF para pessoa física (cópia simples) ou CNPJ, quando se tratar de pessoa jurídica(cópia simples);

4)No caso de inscrição em jurisdição onde foi construída a embarcação, não sendo o domicílio do proprietário e nem o local onde for operar, apresentar o Comprovante de Inscrição e de Situação Cadastral do construtor/fabricante, (obtido no endereço eletrônico http://www.receita.fazenda.gov.br/PessoaJuridica/CNPJ/cnpjreva/Cnpjreva_Solicitacao.asp

5)Prova de nacionalidade do proprietário (se estrangeiro);

6)Comprovante de residência conforme o item 0203;

7)Prova de propriedade, conforme o item 0208;

8)Boletim de Atualização de Embarcações BADE (Anexo 2-B);

9)Guia de Recolhimento da União GRU com o devido comprovante de pagamento (cópia simples), exceto para órgãos públicos;

10)Licença de Construção (LC) ou Licença de Construção para Embarcações já Construídas (LCEC), conforme o caso;

11)Para embarcações adquiridas no exterior, prova de aquisição no exterior (BILL OF SALE) ou fatura comercial com a prova da remessa do valor de aquisição por via bancária (com tradução juramentada);

12)Para embarcações adquiridas no exterior, comprovante de regularização de importação perante o órgão competente (guia de importação emitida pela Receita Federal);

13)Prova de aquisição do motor (obrigatória apenas quando a potência for acima de 50 HP);

14)Certificado de Arqueação para embarcações com AB maior que 50 ou Notas de Arqueação para embarcações com AB menor ou igual 50;

15)Certificado de Borda Livre (AB maior que 50);

16)Certificado de Segurança da Navegação (embarcações de passageiros com AB maior que 20 ou de carga com AB maior que 50) ou Termo de Responsabilidade de acordo com o Anexo 10-F (conforme o caso);

17)Relatório de Verificação da Lotação de Passageiros e do Peso Máximo de Carga (embarcações com AB menor que 20, de passageiros ou passageiros e carga), conforme o Anexo 6-H;

18)Cartão de Tripulação de Segurança - CTS (para embarcações com AB maior que 10);

19) Duas fotos coloridas da embarcação gravadas em mídia. Uma mostrando-a pela popa (traseira) e outra pelo través (lado), de forma que apareça total e claramente de proa a popa, preenchendo a largura da foto, que deverão ser arquivadas pela CP/DL/AG no SISGEMB. Uma das fotos deverá mostrar o número de inscrição da embarcação; e

20) Seguro de responsabilidade de danos pessoais causados pela embarcação ou por sua carga - DPEM quitado (cópia simples). Esta obrigatoriedade está suspensa, em conformidade com a Lei nº 13.313 de 14 de julho de 2016. Qualquer alteração referente ao assunto será divulgada oportunamente.

21) Permissão Prévia de Pesca em nome do atual proprietário/armador (para embarcação destinada à pesca).

Uma vez analisada a documentação pertinente, estando completa, o Órgão de Inscrição expedirá o Título de Inscrição da Embarcação (TIE) pelo SISGEMB, com validade de cinco anos. Se por algum motivo o TIE não puder ser emitido dentro da validade do protocolo da CP, DL ou AG, a embarcação poderá trafegar com cópia do BADE junto ao protocolo por no máximo trinta dias. Se depois de trinta dias o TIE ainda não puder ser confeccionado, será emitido um TIE provisório, conforme Anexo 2-C, com prazo de validade de trinta dias.

O Capitão dos Portos, Delegado ou Agente poderá, a seu critério, realizar uma inspeção na embarcação antes de iniciar o processo de inscrição, de forma a verificar a veracidade das características constantes no Boletim de Atualização de Embarcações (BADE).

b) Embarcações com AB maior que 100

Embarcações desse porte estão obrigadas ao registro no Tribunal Marítimo. Para proceder ao registro, o interessado deverá apresentar no órgão de inscrição (CP, DL ou AG) os documentos discriminados no sítio do TM na internet, <http://www.mar.mil.br/tm/embarcacao.html#>:

1) Requerimento e Rol de documentos necessários para registros no Tribunal Marítimo (Anexo A e C, ambos da Portaria nº 6/2015, do TM);

2) Procuração e documento oficial de identificação com foto do outorgado (quando aplicável);

3) Contrato Social ou Estatuto Social da empresa, com a última alteração contratual consolidada ou comprovante da Empresa Individual de Responsabilidade Limitada - EIRELI (se pessoa jurídica) ou Comprovante de Empresário Individual (se pessoa física). Em ambos os casos deverá constar no Objetivo Social a "Atividade Aquaviária", de forma clara (ex. Transporte Fluvial/Marítimo, Transporte de Passageiros e/ou Cargas, Apoio Marítimo etc.), exceto se o adquirente não for o armador da embarcação. Tais documentos deverão ser registrados na Junta Comercial do Estado;

4) Documento oficial de identificação com foto e CPF dos sócios/dirigentes que assinam pela empresa e/ou dos proprietários/requerentes (se pessoa física);

5) Comprovante de inscrição e de situação cadastral - CNPJ (no caso de pessoa jurídica);

6) Prova de quitação de ônus fiscais e encargos sociais - certidões da SRF, INSS e FGTS (se pessoa jurídica) e da SRF (se pessoa física);

7) Certificado de Registro de Armador (CRA), se o adquirente for registrado no TM como Armador ou Relatório Simplificado de Armador emitido pelo TM quando do recebimento da documentação;

8) Licença de Construção ou Alteração ou Reclassificação ou Licença de construção para embarcações já construídas (LCEC), conforme o caso, emitida pela CP/DL/AG, por Sociedade Classificadora ou por Entidade Certificadora, reconhecidas pela DPC, para ambos os casos;

9) Permissão Prévia de Pesca em nome do atual proprietário/armador (para embarcação destinada à pesca);

10) Licença para Pesca em nome do atual proprietário/armador (para embarcação destinada à pesca);

11) Licença da EMBRATUR ou órgão sucedâneo, quando se tratar de embarcação de turismo;

12) Boletim de atualização de embarcação (BADE), devidamente preenchido;

13) Termo de Entrega e Aceitação assinado pelo construtor e proprietário, com firma reconhecida;

14) Declaração ou Termo de Quitação do casco, assinada pelo construtor, com firma reconhecida;

15) Declaração ou Termo de Quitação dos motores acoplados à embarcação assinada pelo vendedor, com firma reconhecida;

16) Certificado de Arqueação;

17) Certificado de Segurança da Navegação (exceto quando não aplicável);

18) Licença de Estação de Navio ou Certificado Rádio Internacional (IRIN), quando aplicável e quando o nodo IRIN não constar no Certificado de Arqueação ou de Segurança da Navegação;

19) Prova de aquisição no exterior ou fatura comercial com a prova da remessa via bancária - para embarcação adquirida no exterior;

20) Comprovante de regularização de importação perante o órgão competente (Guia de importação emitida pela Receita Federal) - para embarcação adquirida no exterior;

21) Comprovante de cancelamento do registro da embarcação no país de origem - para embarcação adquirida no exterior ou embarcação estrangeira arrematada por pessoas físicas ou jurídicas brasileiras;

22) Seguro de responsabilidade de danos pessoais causados pela embarcação ou por sua carga - DPEM - quitado (original e cópia simples). Esta obrigatoriedade está suspensa, em conformidade com a Lei nº 13.313 de 14 de julho de 2016. Qualquer alteração referente ao assunto será divulgada oportunamente;

23) Relatório de Embarcação Nacional, emitido pela CP/ DL /AG;

24) Duas fotos coloridas da embarcação gravadas em mídia. Uma mostrando-a pela popa (traseira) e outra pelo través (lado), de forma que apareça total e claramente de proa a popa, preenchendo a largura da foto, que deverão ser arquivadas pela CP/DL/AG no SISGEMB. Uma das fotos deverá mostrar o número de inscrição da embarcação; e

25) Comprovante original de pagamento de custas por meio de GRU no Banco do Brasil, conforme Tabela de Custas do Tribunal Marítimo (<https://www.mar.mil.br/tm/download/documentos/tabcustas.pdf>).

Caso haja discrepâncias entre a documentação aqui relacionada e a constante do sítio do Tribunal Marítimo, prevalecerá a lista do TM.

INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES PARA EMBARCAÇÕES ENQUADRADAS NA ALÍNEA b) ACIMA:

a. Os documentos deverão ser em cópias autenticadas, exceto aqueles expressamente descritos como "original" ou como "cópia simples";

b. Os documentos em língua estrangeira deverão vir acompanhados de tradução pública juramentada;

c. Os Desenhos, especificações e memorial descritivo não necessitam ser enviados ao Tribunal Marítimo e ficarão arquivados nas CP/DL/AG onde as embarcações forem inscritas; e

d. Todos os documentos deverão estar dentro da validade.

Se não houver pendências que impeçam o encaminhamento do processo para registro no Tribunal Marítimo, será expedido o Documento Provisório de Propriedade (DPP) pela CP, DL ou AG, por intermédio do SISGEMB.

O DPP terá validade inicial de um ano, a contar da data de sua emissão, podendo ser renovado pelo órgão de inscrição até que o processo de registro da embarcação esteja concluído no Tribunal Marítimo, desde que o proprietário não esteja incurso nas sanções previstas na legislação pertinente em decorrência do não cumprimento de exigências.

Se não houver pendências que impeçam o encaminhamento do processo ao Tribunal Marítimo e a consequente emissão do DPP, o órgão de inscrição poderá emitir uma Licença Provisória para Entrada em Tráfego, a pedido do interessado, desde que sejam atendidos os requisitos para emissão de tal documento, conforme previsto no Capítulo 3 desta norma.

O registro da embarcação no Tribunal Marítimo é caracterizado pela emissão da Provisão de Registro de Propriedade Marítima (PRPM). Quando da entrega da PRPM ao interessado, o órgão de inscrição recolherá o DPP.

As embarcações já inscritas e que por algum motivo tiverem de ser registradas no TM, terão seus TIE cancelados pelos órgãos de inscrição, quando da emissão da PRPM pelo TM. Nesse caso, os órgãos de inscrição deverão fazer as devidas alterações no SISGEMB.

c)Embarcações Miúdas

As embarcações miúdas com propulsão a motor estão sujeitas à inscrição simplificada, devendo ser seguidos os procedimentos previstos no Capítulo 2 da NORMAM-02/DPC.

Se por algum motivo o TIEM não puder ser emitido dentro da validade do protocolo da CP, DL ou AG, a embarcação poderá trafegar com cópia do BSADE junto ao protocolo, por no máximo sessenta dias. Se depois de sessenta dias o TIEM ainda não tiver sido confeccionado, será emitido um TIEM provisório, conforme Anexo 2-C, com prazo de validade de trinta dias.

A critério das CP, DL e AG, a inscrição de embarcação miúda poderá ser dispensada do pagamento da indenização referente ao processo, desde que seja comprovado que o proprietário é pessoa física de baixa renda.

d)Embarcações propulsadas por motor até 50 HP

Os motores com potência igual ou menor que 50 HP não estão obrigados a ser cadastrados junto à Autoridade Marítima. O campo específico do BADE e do BSADE destinado ao número do motor deverá ser preenchido com a seguinte expressão: "POTMAX 50HP". Essa expressão também deverá ser lançada no referido campo do SISGEMB. A potência do motor deverá ser sempre lançada nos campos específicos do BADE, do BSADE e do SISGEMB.

e)Dispensa de Inscrição

Estão dispensadas de inscrição as seguintes embarcações:

1)Os dispositivos flutuantes, sem propulsão, destinados a serem rebocados, com até 10 (dez) m de comprimento; e

2)As embarcações miúdas, sem propulsão a motor.

f)Aplicação de Normas a Embarcações Dispensadas de Inscrição

As embarcações, equipamentos e dispositivos flutuantes dispensados de inscrição continuam sujeitos às normas constantes da legislação em vigor e à jurisdição do TM.

g)Inscrição ou registro por determinação judicial

As inscrições ou registros de embarcações a serem realizadas por determinação judicial deverão conter no campo histórico do SISGEMB o extrato da decisão judicial, bem como os números dos documentos relativos ao processo, juízo emissor e todas as demais informações que se possa dispor, a fim de melhor elucidar o processo.

0206 -SEGURO OBRIGATÓRIO DE EMBARCAÇÕES

Estão obrigados a contratar o "seguro obrigatório de danos pessoais causados por embarcações ou por suas cargas" (DPEM) todos os proprietários ou armadores de embarcações nacionais ou estrangeiras sujeitas à inscrição e/ou registro nas CP, DL ou AG.

Caso não exista sociedade seguradora que comercialize o seguro DPEM, as Capitánias, Delegacias e Agências estão desobrigadas de exigí-lo, de acordo com a Lei 13.313, de 14 de julho de 2016.

No caso da existência de sociedade seguradora que comercialize o seguro DPEM, devem ser adotados os procedimentos descritos nas alíneas abaixo.

a)Embarcações ainda não Inscritas e/ou Registradas

Para o pagamento do seguro o proprietário, ou seu representante legal, deverá dirigir-se ao Órgão de Inscrição e proceder conforme discriminado no item 0205, quando será entregue um protocolo onde constarão os seguintes dados da embarcação:

- 1) Nome da embarcação;
- 2) Nome do proprietário ou armador;
- 3) Número de tripulantes;
- 4) Lotação máxima de passageiros; e
- 5) Classificação da embarcação.

De posse desse protocolo, o interessado efetuará o seguro de sua embarcação em um órgão segurador competente.

b) Embarcações Inscritas e/ou Registradas

O proprietário, ou seu representante legal, deverá dirigir-se a um órgão segurador competente, de posse do TIE, TIEM ou da PRPM, conforme o caso, e efetuar o seguro.

c) Embarcações não sujeitas à inscrição e/ou registro

O seguro DPEM é obrigatório somente para as embarcações sujeitas à inscrição ou registro nas CP, DL ou AG. Entretanto, caso o proprietário de embarcação não sujeita à inscrição ou registro, ou seu representante legal, desejar contratar o seguro, deverá proceder conforme discriminado no item 0205 e inscrever a embarcação. Nessa ocasião, o interessado receberá um protocolo contendo os dados citados na alínea a) acima. De posse desse protocolo, o proprietário ou representante legal poderá se dirigir a um órgão segurador e contratar o referido seguro.

0207 -RENOVAÇÃO, SEGUNDA VIA DE TIE/TIEM E SEGUNDA VIA DE PRPM

Todas as embarcações deverão proceder à renovação do TIE/TIEM. As embarcações que ainda possuírem seus TIE/TIEM sem data de validade deverão ser recadastradas, quando será emitido um novo documento pelo SISGEMB com validade de 5 anos. O proprietário ou seu preposto legal deverá comparecer à CP, DL ou AG, trinta dias antes do término da validade do TIE/TIEM, com a seguinte documentação:

a) Requerimento do interessado ou ofício de solicitação de renovação quando se tratar de embarcações de órgãos públicos. No requerimento ou no ofício deverá ser informado o motivo da solicitação e se houve alterações com relação ao proprietário e/ou das características da embarcação. Caso tenham ocorrido alterações nos dados cadastrais do proprietário, deverão ser apresentados os documentos comprobatórios pertinentes.

b) Para os casos em que tenha ocorrido alteração das características da embarcação, o proprietário deverá apresentar novo BADE/BSADE preenchido;

c) Duas fotos coloridas da embarcação gravadas em mídia. Uma mostrando-a pela popa (traseira) e outra pelo través (lado), de forma que apareça total e claramente de proa a popa, preenchendo a largura da foto, que deverão ser arquivadas pela CP/DL/AG no SISGEMB. Uma das fotos deverá mostrar o número de inscrição da embarcação;

d) Documento oficial de identificação, dentro da validade, com foto (se pessoa física) ou Declaração de Registro na Junta Comercial, estatuto ou contrato social (se pessoa jurídica) (cópia simples), CPF para pessoa física e CNPJ, quando se tratar de pessoa jurídica (cópia simples para ambos os documentos); e) TIE / TIEM original (exceto para segunda via);

f) Seguro de responsabilidade de danos pessoais causados pela embarcação ou por sua carga - DPEM quitado (cópia simples). Esta obrigatoriedade está suspensa, em conformidade com a Lei nº 13.313 de 14 de julho de 2016. Qualquer alteração referente ao assunto será divulgada oportunamente;

g) GRU com o devido comprovante de pagamento (cópia simples), exceto para órgãos públicos;

e

h) Comprovante de residência de acordo com o item 0203.

No caso de perda, roubo ou extravio do TIE, TIEM ou da PRPM o proprietário deverá requerer a segunda via ao órgão onde a embarcação estiver inscrita. Para isso, deverá apresentar um requerimento especificando o motivo pelo qual solicita segunda via, acompanhado da mesma documentação necessária para renovação, com exceção da alínea e).

Se o interessado possuir um registro de ocorrência relativo ao extravio, este deverá ser registrado no SISGEMB. Caso não possua registro de ocorrência, deverá apresentar uma declaração de extravio onde conste que o declarante está ciente das implicações legais para prestação de informações inverídicas, conforme previsto no artigo 299 do Código Penal. O modelo de Declaração de Extravio encontra-se no Anexo 2-Q. A declaração deverá ser assinada na presença do atendente da CP/DL/AG.

No caso de mau estado de conservação do TIE, TIEM ou da PRPM, deverá ser entregue o original.

0208 -PROVA DE PROPRIEDADE DE EMBARCAÇÃO

Os atos relativos às promessas, cessões, compra e venda ou outra qualquer modalidade de transferência de propriedade de embarcações sujeitas a registro no TM serão feitas por escritura pública, lavrada por tabelião de notas.

A prova de propriedade necessária para inscrição e/ou registro de embarcação tem as seguintes modalidades:

a)Por Compra:

1)A No país -

I -Nota Fiscal do fabricante ou do revendedor, ou instrumento público de compra e venda (escritura pública ou instrumento particular de compra e venda lavrado em cartório de registro de títulos e documentos).

II -Quando da transferência de propriedade de embarcações já inscritas - Autorização de Transferência de Propriedade emitida pelo SISGEMB, junto ao Título de Inscrição, com reconhecimento por autenticidade das firmas do comprador e do vendedor. Caso esse documento tenha sido extraviado, deverá ser solicitada uma 2ª via do TIE.

III -Declaração de Propriedade, registrada em cartório de títulos e documentos, onde esteja qualificado o declarante e perfeitamente caracterizada a embarcação contendo informações que caracterizem a embarcação com o maior número de detalhes possível: tipo, material do casco, cor, modelo, fabricante, número de série (se houver), comprimento, boca pontal; motor com o tipo, marca, potência, modelo e número de série, caso exista motorização.

A Declaração de Propriedade não deve ser aceita para inscrição de moto aquática, nem qualquer embarcação com arqueação bruta maior que 20.

2)No exterior - Além do comprovante de regularização da importação perante o órgão competente, deverá ser apresentado o instrumento de compra e venda, de acordo com a legislação do país onde se efetuou a transação.

b)Por Arrematação:

1)Judicial - Carta de Adjudicação ou de Arrematação do juízo competente;

2)Administrativo - Recibo da importância total da compra à repartição pública passada na própria guia de recolhimento; ou

3)Em leilão público - Escritura pública.

c)Por sucessão:

1)Civil - Formal de Partilha ou Carta de Adjudicação extraída dos autos do processo; ou

2)Comercial - Instrumento público ou particular registrado na repartição competente da Junta Comercial ou departamento oficial correspondente.

d)Por Doação:

Escritura pública onde estejam perfeitamente caracterizados a embarcação, o seu valor, o doador e o donatário.

Para embarcações miúdas, a escritura poderá ser substituída pela presença, no Órgão de Inscrição, do doador e donatário munidos de uma declaração de doação, na qual deverão estar perfeitamente caracterizados o doador, o donatário e a embarcação.

e)Por Construção:

1)Para embarcações registradas (com AB maior que 100)

I -Licença de Construção;

II -Termo de Entrega e Aceitação com a data em que efetivamente a embarcação ficou pronta para navegar;

III -Termo de Quitação da Embarcação onde poderá estar declarada a quitação dos motores (contendo os números de série, fabricante, potência, modelo e combustível) ou Nota Fiscal comprovando a quitação e discriminando os dados dos motores, ou Contrato de Construção e sua quitação.

IV -Declaração de Construção - às embarcações construídas pelo proprietário não se aplica a apresentação dos documentos exigidos nos itens II e III acima. Entretanto, deverá ser apresentada Declaração de Construção do Proprietário, na qual este declare sob as penas da lei que a embarcação foi construída pelo próprio, descrevendo seu tipo conforme o item 0216, suas características (comprimento, boca e pontal), custo da mão de obra, custo do material, data da prontificação e o responsável técnico pela construção com registro no CREA, com suas firmas reconhecidas em cartório. O modelo da Declaração de Construção consta do Anexo 2-N e deve conter em apenso a respectiva Anotação de Responsabilidade Técnica (ART).

2)Para embarcações inscritas (com AB menor ou igual a 100)

I -Licença de Construção (obrigatória para as embarcações de passageiros, de passageiros e carga com AB maior que 20 e as embarcações somente de carga com AB maior que 50);

II -Termo de Entrega e Aceitação com a data em que efetivamente a embarcação ficou pronta para navegar; e

III -Termo de Quitação da Embarcação onde esteja declarada a quitação dos motores (deverá conter os números de série, fabricante, potência, modelo e combustível) ou Nota Fiscal comprovando a quitação e descrevendo os dados dos motores.

As embarcações dispensadas da Licença de Construção, assim como aquelas construídas pelo proprietário estão dispensadas da apresentação dos documentos exigidos nos itens II e III acima. Deverá ser apresentada Declaração de Construção do proprietário, na qual este declare sob as penas da lei que a embarcação foi construída pelo próprio, descrevendo seu tipo (ver item 0216), suas características (comprimento, boca e pontal), custo da mão de obra, custo do material, data da prontificação e o responsável técnico pela construção, com registro no CREA, com suas firmas reconhecidas em cartório. A Declaração de Construção do proprietário (Anexo 2-N) deve conter em apenso a respectiva Anotação de Responsabilidade Técnica (ART).

As CP, DL e AG deverão realizar uma inspeção nas embarcações dispensadas da Licença de Construção, de forma a verificar a veracidade das informações constantes na Declaração de Construção.

A inserção de informações falsas nesta Declaração sujeitará o(s) infrator (es) às penas da lei. Na comprovada inexistência de cartório na localidade, o proprietário e as testemunhas deverão comparecer pessoalmente à CP/DL/AG, munidos de documentos de identidade oficiais originais, quando assinarão a declaração na presença do titular da OM ou de seu preposto designado, que autenticará as assinaturas.

As despesas adicionais de deslocamento decorrentes da inspeção na embarcação, quando aplicável, correrão por conta do requerente.

3)Embarcações Miúdas

Caso a embarcação tenha sido construída pelo seu proprietário, ele deverá apresentar uma Declaração de Construção de Embarcação Miúda, como previsto no Anexo 2-R. Para aceitação dessa declaração, a CP,DL e AG deverá realizar inspeção na embarcação, de forma a verificar a veracidade das informações constantes na Declaração de Propriedade.

Este item não se aplica a moto aquática.

f) Por Abandono Liberatório ou Sub-Rogatório:

Instrumento formal de abandono.

g) Por Permuta:

Instrumento público ou com a presença dos interessados munidos de documentos de identidade e CPF/ CNPJ com o respectivo documento de permuta.

0209 - NACIONALIDADE DO PROPRIETÁRIO

O registro de propriedade de embarcação será deferido, exceto nos casos previstos na legislação pertinente, à pessoa física residente e domiciliada no País ou à entidade pública ou privada sujeitas às leis brasileiras.

A prova de nacionalidade se constituirá de:

a) Pessoa Física:

Carteira de Identidade, Certidão de Nascimento ou Casamento ou Certificado de Reservista para brasileiro e Carta de Naturalização para brasileiro naturalizado. Para estrangeiro, passaporte ou carteira de identidade;

b) Firma Individual:

Declaração do Registro na Junta Comercial e comprovante de nacionalidade do titular da firma;

c) Firma em Nome Coletivo:

Contrato Social com as alterações ocorridas, prova de arquivamento na Junta Comercial e prova de nacionalidade dos dirigentes e dos quotistas que tenham o controle no percentual fixado em lei;

d) Sociedade Anônima:

Estatuto Social arquivado na Junta Comercial e prova de nacionalidade dos dirigentes e dos acionistas detentores do controle acionário no percentual fixado em lei; e

e) Empresa Pública:

Ato Constitutivo com cópia do Diário Oficial que o publicou e o Ato de Nomeação dos dirigentes.

0210 - CANCELAMENTO DE INSCRIÇÃO OU REGISTRO

a) Cancelamento do Registro

1) O cancelamento do registro de embarcações será determinado "ex-officio" pelo TM ou a pedido do proprietário, devendo ser efetuado antes do cancelamento da inscrição.

I) O cancelamento "ex-officio" ocorrerá quando:

(a) Provado ter sido o registro feito mediante declaração, documentos ou atos inquinados de dolo, fraude ou simulação; ou

(b) Determinado por sentença judicial transitada em julgado.

II) O cancelamento por solicitação do proprietário ocorrerá no prazo máximo de 2 (dois) meses a partir da data dos seguintes eventos:

(a) A embarcação deixar de pertencer a qualquer das pessoas caracterizadas no item 0209;

(b) A embarcação tiver que ser desmanchada;

(c) A embarcação perecer ou, estando em viagem, dela não houver notícia por mais de 6 (seis) meses;

(d) A embarcação for confiscada ou apresada por governo estrangeiro, no último caso, se considerada boa presa; ou

(e) Extinto o gravame que provocou o registro da embarcação.

2) O cancelamento do registro da embarcação também poderá ser solicitado pelo proprietário, no caso de alteração da legislação pertinente, a qual desobrigue embarcações de determinadas características de serem registradas no TM. O interessado deverá requerer ao TM o cancelamento do

registro da embarcação, no órgão de inscrição de sua jurisdição, apresentando a documentação conforme descrita no sítio do TM na internet: www.mar.mil.br/tm/embarcacao.html#:

I)Requerimento e Rol de documentos necessários para registros no Tribunal Marítimo (Anexos A e C da Portaria nº 6/2015, do TM);

II)Procuração e documento oficial de identificação com foto do outorgado, (quando aplicável);

III)Contrato Social ou Estatuto Social da empresa, com a última alteração contratual consolidada ou comprovante da Empresa Individual de Responsabilidade Limitada - EIRELI (se pessoa jurídica) ou Comprovante de Empresário Individual (se pessoa física);

IV)Documento oficial de identificação com foto e CPF dos sócios/dirigentes que assinam pela empresa e/ou dos proprietários/requerentes (se pessoa física);

V)Comprovante de inscrição e de situação cadastral - CNPJ (no caso de pessoa jurídica);

VI)Declaração constando o motivo do Cancelamento;

VII)Provisão de Registro da Propriedade Marítima (PRPM - Original) ou Declaração de extravio ou justificativa de sua ausência;

VIII)Ato relativo à transferência da propriedade, passado por instrumento público (em caso de exportação);

IX)Laudo ou Declaração de Engenheiro Naval ou Declaração do proprietário que a embarcação foi ou será desmanchada (se for o caso de desmanche);

X)Seguro de responsabilidade de danos pessoais causados pela embarcação ou por sua carga - DPEM quitado (cópia simples), exceto em caso de desmanche. Esta obrigatoriedade está suspensa, em conformidade com a Lei nº 13.313 de 14 de julho de 2016. Qualquer alteração referente ao assunto será divulgada oportunamente;

XI)Relatório de Embarcação Nacional emitido pela CP/DL/AG; e

XII)Comprovante original de pagamento de custas por meio de GRU no Banco do Brasil, conforme Tabela de Custas do Tribunal Marítimo.

Todo processo acima deverá ser registrado no campo "histórico" do SISGEMB.

Somente poderá ser cancelado registro de embarcação que não esteja onerada.

b)Cancelamento da Inscrição

1)O cancelamento da inscrição de embarcação ocorrerá obrigatoriamente quando:

I)A embarcação deixar de pertencer a qualquer das pessoas caracterizadas no item 0209;

II)Houver naufragado;

III)For desmontada para sucata;

IV)For abandonada;

V)Tiver seu paradeiro ignorado por mais de 2 (dois) anos;

VI)Tiver o registro anulado;

VII)Provado ter sido a inscrição feita mediante declaração, documentos ou atos inquinados de dolo, fraude ou simulação; ou

VIII)Determinado por sentença judicial transitada em julgado.

2)O pedido de cancelamento de inscrição é obrigatório, devendo ser solicitado pelo proprietário ou seu representante legal dentro de um prazo de 15 (quinze) dias contados da data em que foi verificada a circunstância determinante do cancelamento. A documentação a ser apresentada e a seguinte:

I)Requerimento do interessado, informando o motivo do cancelamento ou ofício, quando se tratar de órgãos públicos;

II)Documentos que possam elucidar a situação motivadora do cancelamento;

III)TIE/TIEM (original); e

IV) Documento oficial de identificação, dentro da validade, com foto (se pessoa física) ou Declaração de Registro na Junta Comercial, estatuto ou contrato social (se pessoa jurídica) (cópia simples), CPF para pessoa física e CNPJ, quando se tratar de pessoa jurídica (ambos cópia simples).

A CP/DL/AG somente concluirá o processo após a análise do "Nada consta da Inspeção Naval" relativo a existência de multas não pagas junto às CP/DL/AG.

Caso o pedido de cancelamento não tenha sido feito e o endereço do proprietário seja desconhecido, o Órgão de Inscrição fará publicar e afixar edital para que seja cumprido o estabelecido nesta subalínea.

3) Depois de cancelada a inscrição, qualquer embarcação só poderá navegar mediante requerimento para revalidar essa inscrição cancelada, pagamento de multa, se houver, apresentação dos documentos julgados necessários e a realização de vistoria (quando aplicável).

4) As embarcações sujeitas a vistorias e com paradeiro ignorado por mais de 3 (três) anos terão suas inscrições canceladas e tal informação deverá constar no SISGEMB.

0211 - TRANSFERÊNCIA DE PROPRIEDADE E/OU JURISDIÇÃO

a) Transferência de Propriedade

A transferência da propriedade deverá ser requerida pelo novo adquirente todas as vezes em que ocorrer a mudança de proprietário, dentro do prazo de 15 (quinze) dias para as embarcações registradas e de 60 (sessenta) dias para as embarcações apenas inscritas.

Se a embarcação ainda tiver seu TIE ou TIEM emitido no formulário antigo, onde não consta a data de validade, o proprietário deverá preencher a Autorização para Transferência de Propriedade, constante do Anexo 2- R.

Com o propósito de evitar a incidência de multas sobre o proprietário anterior, recomenda-se que este informe a venda à Capitania, Delegacia ou Agência onde a embarcação estiver inscrita. Para isso, deverá apresentar a Comunicação de Transferência de Propriedade, conforme o modelo do Anexo 2-S, e anexar cópia da Autorização para Transferência de Propriedade, constante do TIE/TIEM, onde as assinaturas do comprador e vendedor deverão ter reconhecimento por autenticidade.

A mudança de propriedade de embarcações não acarreta nova inscrição. As embarcações não sujeitas a vistorias (consequentemente não obrigadas a portarem o Certificado de Segurança da Navegação - CSN e outros Certificados Estatutários) deverão apresentar um novo Termo de Responsabilidade (Anexo 10-F) todas as vezes que houver mudança de proprietário.

Documentação necessária:

1) Requerimento do interessado de acordo com o Anexo 2-E;

2) Guia de Recolhimento da União (GRU) com o devido comprovante de pagamento (cópia simples) referente a esse serviço previsto no Anexo 10-D;

3) Prova de nacionalidade do proprietário (se estrangeiro);

4) BADE ou BSADE (conforme o caso); e

5) Duas fotos coloridas da embarcação gravadas em mídia. Uma mostrando-a pela popa (traseira) e outra pelo través (lado), de forma que apareça total e claramente de proa a popa, preenchendo a largura da foto, que deverão ser arquivadas pela CP/DL/AG no SISGEMB. Uma das fotos deverá mostrar o número de inscrição da embarcação

6) Demais documentos, conforme abaixo discriminado:

l) Embarcações registradas no TM (com AB maior que 100)

Para se efetuar transferência de propriedade de embarcações sujeitas ao registro no TM deverá ser apresentada a documentação discriminada no sítio do TM na internet: <http://www.mar.mil.br/tm/embarcacao.html#>:

(a) Requerimento e Rol de documentos necessários para registros no Tribunal Marítimo (Anexos A e C, ambos da Portaria nº 6/2015, do TM);

(b) Procuração e documento oficial de identificação com foto do outorgado, (quando aplicável);

(c) Contrato Social ou Estatuto Social da empresa, com a última alteração contratual consolidada ou comprovante da Empresa Individual de Responsabilidade Limitada - EIRELI (se pessoa jurídica) ou Comprovante de Empresário Individual (se pessoa física). Em ambos os casos deverá constar no Objetivo Social a "Atividade Aquaviária", de forma clara (ex.: Transporte Fluvial/Marítimo, Transporte de Passageiros e/ou Cargas, Apoio Marítimo etc), exceto se o adquirente não for o armador da embarcação. Tais documentos deverão ser registrados na Junta Comercial do Estado;

(d) Documento oficial de identificação com foto e CPF dos sócios/dirigentes que assinam pela empresa e/ou dos proprietários/requerentes (se pessoa física);

(e) Comprovante de inscrição e de situação cadastral - CNPJ (no caso de pessoa jurídica);

(f) Prova de quitação de ônus fiscais e encargos sociais - certidões da SRF, INSS e FGTS (se pessoa jurídica) e da SRF (se pessoa física);

(g) Provisão de Registro da Propriedade Marítima (PRPM - original) ou Declaração de extravio ou justificativa de sua ausência;

(h) Comprovante de inscrição do Armador e da Embarcação no Registro Geral da Atividade Pesqueira (RGP), para embarcação destinada à pesca;

(i) Permissão Prévia de Pesca em nome do atual proprietário/armador (para embarcação destinada à pesca);

(j) Licença da EMBRATUR ou órgão sucedâneo, quando se tratar de embarcação de turismo;

(k) Ato relativo à transferência da propriedade, passado por instrumento público;

(l) Seguro Obrigatório da embarcação - DPEM, quitado e dentro da validade, com comprovante de pagamento ou com autenticação mecânica do banco ou declaração da seguradora de que o seguro foi pago. Esta obrigatoriedade está suspensa, em conformidade com a Lei nº 13.313 de 14 de julho de 2016. Qualquer alteração referente ao assunto será divulgada oportunamente; (m) Relatório de Embarcação Nacional emitido pela CP, DL ou AG;

(n) Certificado de Registro de Armador - CRA, se o adquirente for registrado no TM como Armador ou Relatório Simplificado de Armador emitido pelo TM quando do recebimento da documentação; e

(o) Comprovante original de pagamento de custas por meio de GRU no Banco do Brasil, conforme Tabela de Custas do tribunal Marítimo.

Caso haja discrepâncias entre a documentação aqui relacionada e a constante do sítio do Tribunal Marítimo, prevalecerá a lista do TM.

INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES PARA EMBARCAÇÕES ENQUADRADAS NO TÓPICO I) ACIMA:

a. As cópias dos documentos deverão ser autenticadas, exceto aqueles expressamente descritos como "original" ou como "cópia simples";

b. Os documentos em língua estrangeira deverão vir acompanhados de tradução pública juramentada;

c. Os atos relativos à transferência da propriedade envolvendo pessoas físicas ou jurídicas deverão ser lavrados ou averbados nos Cartórios Marítimos apenas nos estados onde houver tal exigência;

d. Todos os documentos deverão estar dentro da validade;

e. Só poderá haver a transferência da propriedade de embarcação que não esteja gravada com ônus perante o Tribunal Marítimo;

f. Se a embarcação for onerada, mas a transferência for de consenso entre vendedor/credor/comprador, deverá constar - de forma nítida - no documento de transferência, a anuência do credor quanto à transferência pretendida ou a quitação do citado ônus; e

g. O requerente que solicitar a transferência de propriedade de uma embarcação que teve outros proprietários anteriores, mas que não fizeram a transferência da embarcação para os seus nomes perante o Tribunal Marítimo, deverá apresentar as escrituras públicas de compra e venda da embarcação

referentes aos proprietários anteriores, de modo a demonstrar claramente a cadeia sucessória dos antigos donos. Além disso, deverá quitar todas as multas anteriores relativas à falta de registro no Tribunal Marítimo.

A CP/DL/AG deverá anexar ao processo a ser enviado ao TM o "Nada consta da Inspeção Naval" relativo à existência de multas não pagas junto às CP/DL/AG e o "Relatório de Embarcação Nacional" emitido pelo SISGEMB.

II) Embarcações com AB menor ou igual a 100 (Apenas Inscritas nas CP/DL/AG)

(a) TIE/TIEM (original);

(b) Autorização para Transferência de Propriedade, constante do TIE/TIEM, com reconhecimento por autenticidade das firmas do comprador e vendedor. Caso tenha sido extraviada, deverá ser solicitada uma segunda via do TIE/TIEM, conforme os requisitos constantes do item 0207;

(c) Certificado de Segurança da Navegação ou Termo de Responsabilidade (Anexo 10-F) (conforme o caso);

(d) Procuração e documento oficial de identificação com foto do outorgado (quando aplicável);

(e) Seguro de responsabilidade de danos pessoais causados pela embarcação ou por sua carga - DPEM quitado (cópia simples). Esta obrigatoriedade está suspensa, em conformidade com a Lei nº 13.313 de 14 de julho de 2016. Qualquer alteração referente ao assunto será divulgada oportunamente";

(f) Documento oficial de identificação, dentro da validade, com foto (se pessoa física) ou Declaração de Registro na Junta Comercial, estatuto ou contrato social (se pessoa jurídica) (cópia simples), CPF para pessoa física e CNPJ, quando se tratar de pessoa jurídica (cópia simples);

(g) Comprovante de residência de acordo com o item 0203; e

(h) Guia de Recolhimento da União (GRU) com o devido comprovante de pagamento (cópia simples) referente ao serviço de transferência de propriedade, exceto para órgãos públicos.

(i) Permissão Prévia de Pesca em nome do atual proprietário/armador (para embarcação destinada à pesca).

A CP/DL/AG somente concluirá o processo após a análise do "Nada consta" relativo a existência de pendências e multas não pagas junto às CP/DL/AG.

b) Transferência de Jurisdição

A transferência de jurisdição ocorre quando o proprietário ou seu representante legal for residir em jurisdição de uma CP/DL/AG diferente da OM de inscrição ou houver mudança de local da operação da embarcação. A transferência deverá ser solicitada na CP/DL/AG da área de jurisdição onde o proprietário for residir ou onde a embarcação for operar. Nesse caso a CP, DL ou AG deverá solicitar os documentos da embarcação ao órgão de inscrição onde ela era inscrita, proceder à nova inscrição, conforme explicitado no item 0205, sem alterar o número de inscrição, e expedir pelo SISGEMB novo TIE ou TIEM.

Documentação necessária:

I) Embarcações com AB maior que 100 - registradas no TM

Para se efetuar transferência de jurisdição de embarcações registradas no TM deverá ser apresentada a mesma documentação discriminada no item I) da alínea a) acima.

II) Embarcações com AB menor ou igual a 100 - apenas inscritas nas CP/DL/AG

1) Requerimento do interessado de acordo com o modelo do Anexo 2 - E;

2) Guia de Recolhimento da União (GRU) com o devido comprovante de pagamento (cópia simples) referente ao serviço de transferência de jurisdição conforme Anexo 10-D, exceto para órgãos públicos;

3) Comprovante de residência de acordo com o item 0203;

4) Prova de nacionalidade do proprietário (se estrangeiro);

5) TIE/TIEM (cópias simples);

6)Procuração e documento oficial de identificação com foto do outorgado (quando aplicável);

7)Seguro de responsabilidade de danos pessoais causados pela embarcação ou por sua carga - DPEM quitado (cópia simples). Esta obrigatoriedade está suspensa, em conformidade com a Lei no13.313 de 14 de julho de 2016. Qualquer alteração referente ao assunto será divulgada oportunamente";

8) Documento oficial de identificação, dentro da validade, com foto (se pessoa física) ou Declaração de Registro na Junta Comercial, estatuto ou contrato social (se pessoa jurídica) (cópia simples), CPF para pessoa física e CNPJ, quando se tratar de pessoa jurídica (cópia simples);

9)BADE ou BSADE (conforme o caso); e

10)Duas fotos coloridas da embarcação gravadas em mídia. Uma mostrando-a pela popa (traseira) e outra pelo través (lado), de forma que apareça total e claramente de proa a popa, preenchendo a largura da foto, que deverão ser arquivadas pela CP/DL/AG no SISGEMB. Uma das fotos deverá mostrar o número de inscrição da embarcação

c)Transferência de Propriedade e Jurisdição

A transferência de propriedade concomitante à transferência de jurisdição ocorre quando o novo proprietário ou seu representante legal residir em jurisdição de uma CP/DL/AG diferente da original. A transferência deverá ser solicitada na CP/DL/AG da área de jurisdição onde a embarcação for operar.

Documentação e pré-requisitos necessários:

1)Requerimento do interessado de acordo com o Anexo 2-E;

2)Guia de Recolhimento da União (GRU) com o devido comprovante de pagamento (cópia simples) referente ao serviço de transferência de jurisdição conforme Anexo 10-D;

3)Prova de nacionalidade do proprietário (se estrangeiro);

4) BADE ou BSADE (conforme o caso);

5)Duas fotos coloridas da embarcação gravadas em mídia. Uma mostrando-a pela popa (traseira) e outra pelo través (lado), de forma que apareça total e claramente de proa a popa, preenchendo a largura da foto, que deverão ser arquivadas pela CP/DL/AG no SISGEMB. Uma das fotos deverá mostrar o número de inscrição da embarcação; e

6)Permissão Prévia de Pesca em nome do atual proprietário/armador (para embarcação destinada à pesca).

0212 -ALTERAÇÃO DE CARACTERÍSTICAS DA EMBARCAÇÃO, ALTERAÇÃO DA RAZÃO SOCIAL OU MUDANÇA DE ENDEREÇO DO PROPRIETÁRIO

No caso de alterações de características da embarcação, tais como: cor, nome, substituição de máquina ou motor, ou do endereço do proprietário, deverá ser apresentada a documentação relacionada a seguir:

a)Embarcações inscritas nas CP/DL/AG (AB menor ou igual a 100)

Documentação necessária:

1)Requerimento do interessado de acordo com o Anexo 2-E;

2)Comprovante de residência de acordo com o item 0203;

3)Documentos necessários que comprovem as alterações cadastrais;

4)TIE/TIEM (cópia simples);

5)Procuração e documento oficial de identificação com foto do outorgado (quando aplicável);

6)Prova de alteração do ato constitutivo (por empresa pública) ou prova do registro em junta comercial (por firma em nome individual), ou ata da assembleia com alteração da razão social (por S.A. e firma em nome coletivo);

7)Certificado de Segurança da Navegação ou Termo de Responsabilidade (conforme o caso);

8)Guia de Recolhimento da União (GRU) com o devido comprovante de pagamento (cópia simples), referente a esse serviço, previsto no Anexo 10-D, exceto para órgãos públicos;

9) Documento oficial de identificação, dentro da validade, com foto (se pessoa física) ou Declaração de Registro na Junta Comercial, estatuto ou contrato social (se pessoa jurídica) (cópia simples), CPF para pessoa física e CNPJ, quando se tratar de pessoa jurídica (cópia simples);

10) BADE ou BSADE (conforme o caso); e

11) Duas fotos coloridas da embarcação gravadas em mídia. Uma mostrando-a pela popa (traseira) e outra pelo través (lado), de forma que apareça total e claramente de proa a popa, preenchendo a largura da foto, que deverão ser arquivadas pela CP/DL/AG no SISGEMB. Uma das fotos deverá mostrar o número de inscrição da embarcação.

OBSERVAÇÃO: A CP/DL/AG somente concluirá o processo após a análise do "Nada consta da Inspeção Naval".

O órgão de inscrição emitirá um novo TIE/TIEM com as modificações verificadas.

b) Embarcações registradas no TM (AB maior que 100)

Para as embarcações possuidoras de PRPM, o pedido de averbação das alterações deverá ser endereçado ao Tribunal Marítimo. Para mudança de endereço haverá necessidade de apresentação de um comprovante de residência de acordo com o item 0203. A documentação a ser apresentada encontra-se discriminada no sítio do TM na internet: <http://www.mar.mil.br/tm/embarcacao.html#>:

1) Requerimento e Rol de documentos necessários para registros no Tribunal Marítimo (Anexo A e C, ambos da Portaria nº 6/2015, do TM);

2) Procuração e documento oficial de identificação com foto do outorgado, (quando aplicável);

3) Contrato Social ou Estatuto Social da empresa, com a última alteração contratual consolidada ou comprovante da Empresa Individual de Responsabilidade Limitada - EIRELI (se pessoa jurídica) ou Comprovante de Empresário Individual (se pessoa física);

4) Documento oficial de identificação com foto e CPF dos sócios/dirigentes que assinam pela empresa e/ou dos proprietários/requerentes (se pessoa física);

5) Comprovante de inscrição e de situação cadastral - CNPJ (no caso de pessoa jurídica);

6) Boletim de atualização de embarcação (BADE), emitido pela Capitania, Delegacia ou Agência da Marinha;

7) Licença de alteração ou reclassificação emitida pela Marinha do Brasil ou por uma Sociedade Classificadora credenciada;

8) Relação das características a serem alteradas;

9) Provisão de Registro da Propriedade Marítima (PRPM - original) ou Declaração de extravio ou justificativa de sua ausência;

10) Certificado de Arqueação atualizado;

11) Certificado de Segurança da Navegação (quando aplicável);

12) Seguro de responsabilidade de danos pessoais causados pela embarcação ou por sua carga - DPEM quitado (cópia simples). Esta obrigatoriedade está suspensa, em conformidade com a Lei nº 13.313 de 14 de julho de 2016. Qualquer alteração referente ao assunto será divulgada oportunamente; 13) Relatório de Embarcação Nacional emitido pela CP/DL/AG;

14) Comprovante original de pagamento de custas por meio de GRU no Banco do Brasil, conforme Tabela de Custas do Tribunal Marítimo; e

15) Duas fotos coloridas da embarcação gravadas em mídia. Uma mostrando-a pela popa (traseira) e outra pelo través (lado), de forma que apareça total e claramente de proa a popa, preenchendo a largura da foto, que deverão ser arquivadas pela CP/DL/AG no SISGEMB. Uma das fotos deverá mostrar o número de inscrição da embarcação.

Caso haja discrepâncias entre a documentação aqui relacionada e a constante do sítio do Tribunal Marítimo, prevalecerá a lista do TM.

INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES PARA EMBARCAÇÕES ENQUADRADAS NA ALÍNEA b) ACIMA:

a.As cópias dos documentos deverão ser autenticadas, exceto aqueles expressamente descritos como "original" ou "cópia simples";

b.Os documentos em língua estrangeira deverão vir acompanhados de tradução pública juramentada;

c.Todos os documentos deverão estar dentro da validade;

d.Para as embarcações oneradas em Alienação Fiduciária, para a efetivação de alteração de características, também deverá ser apresentada a anuência do credor, uma vez que, pelo ônus existente, a embarcação é de propriedade do credor, e não do Armador/Devedor; e

e.As embarcações sob qualquer Contrato de Cessão, Afretamento, Arrendamento, quando do requerimento de alteração de características efetivado pelo Cessionário/Afretador/Arrendatário, deverá ser comprovado pelo mesmo, através do Contrato ou Aditivo, que o proprietário lhe outorgava tal poder, ou deverá ser apresentada a anuência deste.

0213 -REGISTRO E CANCELAMENTO DE ÔNUS E AVERBAÇÕES

Os serviços de registro e cancelamento de ônus e de averbações deverá ser solicitado à CP, DL ou AG, as quais deverão lançar no SISGEMB (campo "HISTÓRICO") os registros, cancelamentos de ônus e averbações deferidos ou indeferidos, com as respectivas justificativas. Os documentos relativos aos ônus e averbações deverão ser arquivados.

a)Embarcações Registradas no TM (AB maior que 100)

I)Registro de ônus e averbações

O registro de direitos reais e de outros ônus que gravem embarcações brasileiras deverá ser feito no TM. Enquanto não registrados, os direitos reais e os ônus subsistem apenas entre as partes, retroagindo a eficácia do registro à data da prenotação do título.

Para o registro de outras averbações, tais como Averbação de Contrato de Afretamento, alteração de características, motores, IRIN e outros, deverá ser efetuado procedimento idêntico ao citado na alínea a), devendo ser apresentados os documentos conforme constante do sítio do TM na internet: https://www.marinha.mil.br/tm/?q=documentos_reb#.

Para a consecução do registro do gravame, o interessado deverá promover previamente o registro no TM da(s) embarcação(ões) ainda não registrada(s) ou isenta(s), procedendo conforme explicitado no item 0205 e apresentar nas CP, DL e AG os documentos necessários ao ato requerido, a serem enviados ao TM, conforme constante do sítio do TM na internet: www.mar.mil.br/tm/embarcação.html#.

Quando o Registro do Ônus envolver apenas CASCOS de embarcações em construção, o requerimento poderá ser feito diretamente ao Tribunal Marítimo.

II)Cancelamento de registro de ônus e de averbações

O cancelamento de registro de ônus ocorrerá por solicitação do interessado, quando cessar o gravame que incidiu sobre a embarcação, pela renúncia do credor, pela perda da embarcação ou prescrição extintiva.

Para efetuar o cancelamento de ônus e de averbações relativas a embarcações com AB maior que 100, torna-se necessária a apresentação da documentação discriminada no sítio do TM na internet: https://www.marinha.mil.br/tm/?q=documentos_reb#.

b)Embarcações Inscritas nas CP/DL/AG (AB menor ou igual a 100)

I)Registro de ônus e averbações

Para efetuar o registro de ônus e de averbações relativas a embarcações com AB menor ou igual a 100 torna-se necessária a apresentação da seguinte documentação:

(a)Requerimento do interessado ou ofício de solicitação, quando se tratar de embarcação de órgãos públicos;

(b)BADE/BSADE;

(c)Documento oficial de identificação, dentro da validade, com foto (se pessoa física) ou Declaração de Registro na Junta Comercial, estatuto ou contrato social (se pessoa jurídica) (cópia simples), CPF para pessoa física e CNPJ, quando se tratar de pessoa jurídica (cópia simples para ambos os documentos);

(d)Instrumento que comprove ou justifique o registro do ônus ou averbação;

(e)TIE/TIEM (cópia simples);

(f)Seguro de responsabilidade de danos pessoais causados pela embarcação ou por sua carga - DPEM quitado (cópia simples). Esta obrigatoriedade está suspensa, em conformidade com a Lei nº 13.313 de 14 de julho de 2016. Qualquer alteração referente ao assunto será divulgada oportunamente; e

(g) Guia de Recolhimento da União (GRU) com o devido comprovante de pagamento referente a esse serviço, previsto no Anexo 10-D (cópia simples), exceto para órgãos públicos.

II)Cancelamento de registro de ônus e averbações

Para efetuar o cancelamento de ônus e de averbações relativas a embarcações com AB menor ou igual a 100 torna-se necessária a apresentação da seguinte documentação:

(a)Requerimento do interessado ou ofício de solicitação, quando se tratar de embarcação de órgãos públicos;

(b)BADE/BSADE;

(c)Documento oficial de identificação, dentro da validade, com foto (se pessoa física) ou Declaração de Registro na Junta Comercial, estatuto ou contrato social (se pessoa jurídica) (cópia simples), CPF para pessoa física e CNPJ, quando se tratar de pessoa jurídica (cópia simples para ambos os documentos);

(d)Instrumento que comprove ou justifique o cancelamento do ônus;

(e)TIE/TIEM (cópia simples);

(f)Seguro de responsabilidade de danos pessoais causados pela embarcação ou por sua carga - DPEM quitado (cópia simples). Esta obrigatoriedade está suspensa, em conformidade com a Lei nº 13.313 de 14 de julho de 2016. Qualquer alteração referente ao assunto será divulgada oportunamente"; e

(g) Guia de Recolhimento da União (GRU) com o devido comprovante de pagamento referente a esse serviço, previsto no Anexo 10-D (cópia simples), exceto para órgãos públicos.

c)Controle

Deverão ser inseridos no SISGEMB (campo "HISTÓRICO") os registros, cancelamentos de ônus e averbações deferidos ou indeferidos, com as respectivas referências, tais como número dos documentos, nome da autoridade que determina, data de emissão, e outros dados considerados relevantes.

d)Demais Averbações

Para o registro de outras averbações, tais como Averbação de Contrato de Afretamento, alteração de características, motores, IRIN e outros, deverá ser efetuado procedimento idêntico ao citado na alínea a), devendo ser apresentados os documentos conforme constante do sítio do TM na internet: www.mar.mil.br/tm/embarcação.html#.

0214 -REGISTRO, CANCELAMENTO E AVERBAÇÃO DA CONDIÇÃO DE ARMADOR

É considerado armador, nos termos da legislação em vigor, a pessoa física ou jurídica que, em seu nome e sob sua responsabilidade apresta a embarcação com fins comerciais, pondo-a ou não a navegar por sua conta.

Nesse conceito também se incluem aqueles que tenham o exclusivo controle da expedição, sob qualquer modalidade de cessão, embora recebam a embarcação devidamente aparelhada, desde que possuam sobre ela poderes de administração.

a)Registro de Armador

1)É obrigatório o registro no TM de armador de embarcação sujeita ao registro de propriedade, mesmo que esta atividade seja exercida pelo proprietário.

2)Deverá também ser registrado no TM o armador de embarcação com AB menor ou igual 100, quando provida de propulsão mecânica e que se dedique a qualquer atividade comercial lucrativa fora dos limites da navegação de porto, ou quando o somatório das AB das embarcações apresentadas for maior que 100.

3)Para o registro da condição de armador, o interessado deverá dirigir-se à CP, DL ou AG e entregar a seguinte documentação, relacionada no sítio do TM na internet www.mar.mil.br/tm/embarcação.html#:

I)Requerimento e Rol de documentos necessários para registros no Tribunal Marítimo (Anexos A e C da Portaria nº 6/2015, do TM);

II)Procuração e documento oficial de identificação com foto do outorgado, (quando aplicável);

III)Contrato Social ou Estatuto Social da empresa, com a última alteração contratual consolidada ou comprovante da Empresa Individual de Responsabilidade Limitada - EIRELI (se pessoa jurídica) ou Comprovante de Empresário Individual (se pessoa física). Em ambos os casos deverá constar no Objetivo Social a "Atividade Aquaviária", de forma clara (ex. Transporte Fluvial/Marítimo, Transporte de Passageiros e/ou Cargas, Apoio Marítimo etc). Tais documentos deverão ser registrados na Junta Comercial do Estado;

IV)Documento oficial de identificação com foto e CPF dos sócios/dirigentes que assinam pela empresa e/ou dos proprietários/requerentes (se pessoa física);

V)Comprovante de inscrição e de situação cadastral - CNPJ (no caso de pessoa jurídica);

VI)Prova de quitação de ônus fiscais e encargos sociais - certidões da SRF, INSS e FGTS (se pessoa jurídica) e da SRF (se pessoa física);

VII)Contrato de afretamento/arrendamento ou outra forma de cessão de posse de embarcação (Contrato de Armação), se for o caso;

VIII)Provisão de Registro da Propriedade Marítima (PRPM) ou Título de Inscrição de Embarcação (TIE) das embarcações a serem armadas;

IX)Comprovante de inscrição do Armador e da Embarcação no Registro Geral da Atividade Pesqueira (RGP), para embarcação destinada à pesca;

X)Licença para Pesca em nome do atual proprietário/armador - para embarcação destinada à pesca;

XI)Seguro de responsabilidade de danos pessoais causados pela embarcação ou por sua carga - DPEM quitado (cópia simples). Esta obrigatoriedade está suspensa, em conformidade com a Lei nº 13.313 de 14 de julho de 2016. Qualquer alteração referente ao assunto será divulgada oportunamente;e

XII)Comprovante original de pagamento de custas por meio de GRU no Banco do Brasil, conforme Tabela de Custas do Tribunal Marítimo.

b)Averbação do Registro de Armador

Para averbações do registro de Armador será necessária a seguinte documentação:

I)Requerimento e Rol de documentos necessários para registros no Tribunal Marítimo (Portaria nº 6/2015, do TM);

II)Procuração e documento oficial de identificação com foto do outorgado, (quando aplicável);

III)Contrato Social ou Estatuto Social da empresa, com a última alteração contratual consolidada ou comprovante da Empresa Individual de Responsabilidade Limitada - EIRELI (se pessoa jurídica) ou Comprovante de Empresário Individual (se pessoa física). Em ambos os casos deverá constar no Objetivo Social a "Atividade Aquaviária", de forma clara (ex. Transporte Fluvial/Marítimo, Transporte de Passageiros e/ou Cargas, Apoio Marítimo etc). Tais documentos deverão ser registrados na Junta Comercial do Estado;

IV)Documento oficial de identificação com foto e CPF dos sócios/dirigentes que assinam pela empresa e/ou dos proprietários/requerentes (se pessoa física ou armador de pesca);

V)Comprovante de inscrição e de situação cadastral - CNPJ (no caso de pessoa jurídica);

VI) Certificado de Registro de Armador (CRA - Original) ou Declaração de extravio ou justificativa de sua ausência;

VII) Contrato de afretamento/arrendamento ou outra forma de cessão da posse da embarcação, se for o caso;

VIII) Seguro de responsabilidade de danos pessoais causados pela embarcação ou por sua carga - DPEM quitado (cópia simples). Esta obrigatoriedade está suspensa, em conformidade com a Lei nº 13.313 de 14 de julho de 2016. Qualquer alteração referente ao assunto será divulgada oportunamente; e

IX) Comprovante original de pagamento de custas por meio de GRU no Banco do Brasil, conforme Tabela de Custas.

Caso haja discrepâncias entre a documentação aqui relacionada e a constante do sítio do Tribunal Marítimo, prevalecerá a lista do TM.

Estando a documentação completa, a CP, DL ou AG encaminhará o pedido diretamente ao TM.

Enquanto se processa o registro do Armador ou Averbação da Condição de Armador, tendo sido remetida ao TM a PRPM da embarcação, os órgãos de inscrição deverão emitir o DPP, atendendo ao critério de validade especificado no item 0205 b).

c) Cancelamento do Registro de Armador

O cancelamento do Registro de Armador será determinado "ex-officio" pelo TM, de acordo com legislação específica, ou a pedido.

O interessado em realizar o cancelamento do Registro de Armador perante o TM deverá apresentar a seguinte documentação na CP, DL, AG:

1) Requerimento e Rol de documentos necessários para registros no Tribunal Marítimo (Portaria nº 6/2015, do TM);

2) Procuração e documento oficial de identificação com foto do outorgado, (quando aplicável);

3) Contrato Social ou Estatuto Social da empresa, com a última alteração contratual consolidada ou comprovante da Empresa Individual de Responsabilidade Limitada - EIRELI (se pessoa jurídica) ou Comprovante de Empresário Individual (se pessoa física);

4) Documento oficial de identificação com foto e CPF dos sócios/dirigentes que assinam pela empresa e/ou dos proprietários/requerentes (se pessoa física);

5) Comprovante de inscrição e de situação cadastral - CNPJ (no caso de pessoa jurídica);

6) Certificado de Registro de Armador (CRA - Original) ou Declaração de extravio ou justificativa de sua ausência; e

7) Comprovante original de pagamento de custas por meio de GRU no Banco do Brasil, conforme Tabela de Custas constante do sítio do TM.

INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES:

a. As cópias dos documentos deverão ser autenticadas, exceto aqueles expressamente descritos como "original" ou "cópia simples";

b. Os documentos em língua estrangeira deverão vir acompanhados de tradução pública juramentada;

c. Todos os documentos deverão estar dentro da validade; e

d. Os Contratos de afretamento ou arrendamento ou outra qualquer forma de cessão da posse da embarcação, envolvendo pessoas físicas ou jurídicas deverão ser lavrados ou averbados nos Cartórios Marítimos apenas nos estados onde houver tal exigência.

0215 - FORNECIMENTO DE INFORMAÇÕES OU CERTIDÃO SOBRE EMBARCAÇÕES

a) Embarcações com AB menor ou igual a 100

A solicitação de certidões para embarcações com AB menor ou igual a 100 deverá ser realizada por meio da seguinte documentação:

1)Requerimento do interessado com a motivação do pedido ou ofício de solicitação, quando se tratar de órgãos públicos;

2)Documento oficial de identificação, dentro da validade, com foto (se pessoa física) ou Declaração de Registro na Junta Comercial, estatuto ou contrato social (se pessoa jurídica) (cópia simples), CPF para pessoa física e CNPJ, quando se tratar de pessoa jurídica (cópia simples); e

3)Guia de Recolhimento da União (GRU) com o devido comprovante de pagamento (cópia simples), referente à emissão da certidão, exceto para órgãos públicos.

Para a expedição da certidão requerida será utilizado o modelo do Anexo 2-F.

b)Embarcações com AB maior que 100

Para o caso de embarcações com AB maior que 100, o interessado deverá solicitar a certidão diretamente no Tribunal Marítimo, apresentando os seguintes documentos constantes do sítio do TM (https://www.marinha.mil.br/tm/?q=documentos_reb#), de acordo com as seguintes condições:

1)Quando o requerimento for feito por procuração:

I)Requerimento em duas vias (Anexo B da Portaria no6/2015, do TM);

II)Procuração;

III)Documento oficial de identificação com foto e CPF do outorgado;

IV)Contrato/Estatuto Social da empresa, onde consta o nome e cargo dos outorgantes;

V)Documento oficial de identificação com foto e CPF dos dirigentes da empresa que assinam a procuração;

VI)Comprovante original de pagamento de custas por meio de GRU no Banco do Brasil no valor de R\$ 62,60; e

VII)Comprovante original de depósito da Taxa de Expediente no valor estipulado pelo Tribunal Marítimo, em sua página na internet

2)Quando o requerimento for feito em nome de pessoa física:

I)Requerimento específico disponível no Portal do Tribunal Marítimo;

II)Documento oficial de identificação com foto e CPF do requerente;

III)Comprovante original de pagamento de custas por meio de GRU no Banco do Brasil no valor de R\$ 62,60; e

IV)Comprovante original de depósito da Taxa de Expediente no valor estipulado pelo Tribunal Marítimo, em sua página na internet.

INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES PARA EMBARCAÇÕES ENQUADRADAS NA ALÍNEA b) ACIMA:

a.Os documentos poderão ser em cópias autenticadas, exceto aqueles expressamente descritos como "original" ou "cópia simples";

b.Todos os documentos deverão estar dentro da validade;

c.Todos os documentos apresentados, exceto o requerimento e os comprovantes de pagamento, serão restituídos ao requerente por ocasião da entrega dos documentos requeridos; e

d.O Requerimento deverá constar esclarecimentos relativos aos fins e razões do pedido (Art. 2º da Lei no9.051/95).

c)Legitimidade do Requerente

1)Toda pessoa titular de direito individual, ou coletivo perseguido, desde que demonstrada tal circunstância;

2)Além da prova de legitimidade, é imprescindível a prova de conexão com o possível direito que pretenda invocar o interessado;

3)As pessoas físicas ou jurídicas são capazes de direitos e deveres de ordem civil. Entretanto, as que não são capazes de exercer pessoalmente, ou não desejarem, podem nomear representantes ou mandatários por meio de procuração para trato de interesses particulares; assim como constituírem legalmente um advogado;

4)Requisições da Fazenda Pública Federal, na forma da Legislação do Imposto de Renda, do INSS (Instituto Nacional de Seguridade Social), Ordem Judicial e Ministério Público da União (ver alínea e), subalínea 2) e Estados, Tribunal de Contas da União e Defensoria Pública da União; e

5)Autoridades diversas na forma da Lei.

Em caso de dúvidas o titular da OM deverá consultar a DPC.

d)Prazos

1)Até 10 dias de sua apresentação para o indeferimento ou recusa ao acesso à informação;

2)Até 15 dias, contados a partir do registro do requerimento no órgão, para o fornecimento da Certidão; e

3)Até 15 dias, contados a partir do registro do requerimento no órgão, no caso de desatendidas as exigências do art. 2º da Lei 9.051/95, (por não ter esclarecido os fins e razões do pedido).

e)Natureza do Requerimento

1)Para defesa de direitos ou para esclarecimentos de situação de interesse pessoal; podendo ser indeferido na hipótese de inexistência, ou não apresentação adequada da justificativa do pedido, por ser imperativo os fins e razões do mesmo;

2)Ser específico, certo, determinado e não genérico;

3)Não ter amplitude exagerada, como todo um processo, pois atenta contra o princípio de razoabilidade. Há de se exigir que o interessado discrimine com clareza de qual ou quais atos deseja a certidão; daí a não expedir-se "certidão de inteiro teor", quando o requerimento for desarrazoado; e

4)Não serem genéricos de modo a importarem em devassa dos direitos de terceiros.

f)Consulta à DPC

1)Quando versar sobre um conjunto de embarcações ou proprietários, pois há necessidade de se verificar a legitimidade, em face da possível existência de um estatuto ou lei e, se for o caso, a filiação dos interessados;

2)As solicitações de órgãos do Ministério Público para análise de pretensão no que concerne à adequada formalização da prestação das informações requeridas; e

3)Quando houver dúvidas sobre um aparente conflito de interesses.

0216 -CLASSIFICAÇÃO DAS EMBARCAÇÕES

As embarcações serão classificadas como abaixo descrito:

a)Tipos de Navegação de mar aberto:

1)Longo Curso;

2)Cabotagem; e

3)Apoio Marítimo.

NOTA:

1)Unidades Estacionárias - são embarcações operando em local fixo e determinado, efetuando perfuração, exploração, exploração, armazenamento e distribuição de petróleo e seus derivados.

2)Para unidades Estacionárias, tais como plataformas, FPSO, FSO, FSRU etc, o campo "Tipo de Navegação" deverá ser preenchido com a expressão "Unidades Estacionárias".

b)Atividades ou Serviço

1) Apoio ao Turismo - atividade de cunho comercial desempenhada por embarcação destinada ao reboque de dispositivos de lazer e os flutuantes destinados ao apoio/embarque de pessoas para atividades de recreação náutica, tais como banana boat, moto aquática, mergulho recreativo, dentre outras;

2) Dragagem - atividade para remoção de materiais, solo, sedimentos e rochas do fundo de corpos de água por intermédio de embarcações denominadas dragas;

3) Esporte e/ou Recreio - atividades esportivas e de lazer, sem finalidade comercial;

4) Levantamento Hidrográfico - pesquisa realizada em áreas marítimas, fluviais, lacustres e em canais naturais ou artificiais navegáveis, que tenha como propósito a obtenção de dados de interesse à navegação aquaviária;

5) Monitoramento ambiental - atividade que consiste em observar e estudar o meio ambiente, e quando for o caso, realizar amostragem sistemática de ar, solo, água e biota.

6) Perfuração - atividade destinada a perfurar poços que permitam o acesso a reservatórios de petróleo ou gás natural oriundos do leito e seu subsolo das águas interiores ou do mar, para a pesquisa ou exploração;

7) Pesca - captura dos seres vivos que tenham nas águas seu meio natural ou mais frequente de vida;

8) Pesquisa Científica - conjunto de trabalhos, executados com finalidade puramente científica, que incluam estudos oceanográficos, limnográficos e de prospecção geofísica, por intermédio de operações de gravação, filmagem, sondagem e outras;

9) Pesquisa Sísmica - conjunto de trabalhos realizados por intermédio de ondas sonoras captadas por cabos sísmicos com o objetivo de se encontrar reservas de óleo e gás no subsolo marinho;

10) Produção - atividade relacionada com a exploração dos recursos oriundos do leito e seu subsolo, das águas interiores ou do mar;

11) Reboque

12) Empurra

13) Serviço Público - atividades exercidas por órgãos públicos (ex. Bombeiros, Polícia Federal etc);

14) Transporte de Carga;

15) Transporte de Passageiros - transporte de pessoas que não o comandante e membros da tripulação;

16) Passageiros e carga - Transporte simultâneo de pessoas (que não sejam tripulantes) e de carga.

c) Propulsão

1) Com propulsão; e

2) Sem propulsão.

d) Tipos de Embarcações

	TIPO	DEFINIÇÃO
1	Alvarenga	Embarcação de fundo chato destinada ao auxílio na carga e descarga de navios fundeados. O mesmo que batelão e barcaça.
2	Anfíbia	Veículo capaz de operar tanto em terra, quanto na água com meios próprios.
3	Apoio à Manobra	Embarcação empregada nas atividades de auxílio à movimentação de outras embarcações.
4	Apoio a Mergulho	Embarcação empregada no auxílio às atividades de mergulho.

5	Apoio a ROV	Embarcação empregada nas atividades de operação de "Remotely Operated Vehicle" (ROV).
6	Balsa	Embarcação de fundo chato, com ou sem propulsão própria destinada ao transporte de cargas ou passageiros.
7	Barcaça	O mesmo que alvarenga e batelão.
8	Batelão	O mesmo que alvarenga e barcaça.
9	Bote	Barco de tamanho curto, sem convés, usado para pequenos serviços de transporte.
10	Cábrea	Embarcação usada na elevação e movimentação de carga por meio de aparelho de força próprio.
11	Caiaque	Pequena embarcação com proa e popa semelhantes, dotada de um pequeno poço ao meio onde se assenta o remador.
12	Caique	Pequeno bote a remos, com proa e popa cortadas em painel. Possui três bancadas, uma central para o remador e as outras pequenas na proa e na popa para passageiros.
13	Canoa	Pequena embarcação a remos de formato afilado, com popa fechada em painel e não dotada de leme.
14	Carga de Alta Velocidade (HSC Carga)	High Speed Craft - Embarcação destinada ao transporte de diversos tipos de cargas, capaz de se deslocar em velocidade superior à obtida por meio da seguinte fórmula: $V_{max}^3 = 3,7 \times \text{Volume do deslocamento em metros cúbicos elevado a } 0,1667$.
15	Carga Geral	Navios que possuem aberturas retangulares no convés principal e cobertas de carga chamadas escotilhas de carga, por onde a carga é embarcada para ser arrumada nos porões.
16	Chata	Embarcação de fundo chato, com ou sem propulsão própria destinada ao transporte de granéis líquidos ou secos. Quando sem propulsão, seu movimento é provido por um rebocador ou empurrador. O mesmo que alvarenga e batelão.
17	Cisterna (FSO)	Floating Storage and Offloading é uma embarcação para armazenamento de petróleo bruto, retirado do leito do mar.
18	Carga Viva	Embarcação para transporte de animais vivos (em pé).
19	Dique Flutuante	Dique de reparos navais, constituído de uma construção flutuante e bombas de esgotamento para proporcionar às embarcações serem trabalhadas nos respectivos cascos ou locais que normalmente fiquem submersos.
20	Draga	Embarcação própria para retirar depósitos do fundo do mar ou de rios, em portos ou canais, a fim de aumentar a profundidade nesses locais.
21	Empurrador	Embarcação destinada a empurrar uma ou um conjunto de barcaças que formam um comboio.
22	Escuna	Tradicionalmente, é um barco a vela com dois mastros. Atualmente há adaptações com motor de centro e acomodações para servirem de embarcações de esporte e recreio ou transporte de passageiros.
23	Estimulador de Poço	Navio empregado na otimização do processo de extração de petróleo em poços no mar.
24	FPSO	Floating, Production, Storage and Off-Loading Unit é uma embarcação para processamento (separação do óleo da água) e armazenamento de petróleo bruto, retirado do leito do mar.
25	Flotel	É uma embarcação que presta serviços de apoio às atividades das plataformas marítimas ("Offshore") como geração de energia elétrica, hotelaria e facilidades de manutenção.
26	Flutuante	É toda embarcação sem propulsão que opera em local fixo e determinado.
27	FSRU	Floating Storage Regasification Unit é uma embarcação empregada no recebimento e armazenamento de gás natural liquefeito (GNL) e que efetua a transferência da carga no estado gasoso.
28	Graneleiro	Navio construído para o transporte de cargas em granel.
29	Gaseiro/GNL	Navio tanque especialmente projetado e construído para o transporte de gases e gases liquefeitos a granel.
30	Hidroavião	Avião que pousa e decola da água.
31	Hovercraft	Veículo anfíbio que se movimenta em consequência de um jato de ar dirigido para baixo, que produz um colchão de ar que sustenta a embarcação sem contato físico com o solo ou a água.
32	late	Embarcação de esporte e/ou recreio com comprimento igual ou superior a 24 metros.
33	Jangada	Embarcação a vela, típica do nordeste brasileiro, normalmente feita da ligação de cinco ou seis toros (paus) flutuantes, armando um só mastro com vela latina triangular, grande retranca ultrapassando a popa, leme de esparrela e bolina móvel no centro.

34	"Jet Boat"	Tipo de lancha cuja propulsão é gerada por meio de um jato de água ejetado da parte traseira da embarcação. A água é extraída sob o barco e expelida com alta velocidade por uma bomba jato.
35	Moto aquática	Embarcação que não possui leme e sua propulsão é gerada por meio de um jato da água ejetado da parte traseira da embarcação.
36	Lançador de Linhas (PLV)	Pipe Laying Vessel - Embarcação construída especialmente para o lançamento, instalação e conservação de cabos e linhas submarinas.
37	Lancha	Embarcação rápida, de vários formatos e portes, com propulsão mecânica, normalmente utilizada para transporte de pessoal ou no esporte e/ou recreio.
38	Navio de Manuseio de Âncora (AHTS)	Anchor Handling Tug Supply - Embarcações caracterizadas pelo manuseio de âncoras e espias, reboque e suprimento das plataformas, transporte de pessoal, resgate, combate a incêndios (Fire Fighting), recuperação de óleo derramado no mar (Oil Recovery) e assistência durante o carregamento de navios aliviadores.
39	Multicasco (Catamarã, Trimarã, etc)	Embarcação constituída de dois ou três cascos paralelos ligados por uma estrutura rígida. As de dois cascos são chamadas de catamarã e as de três cascos (ou um casco central e dois balanceiros) chamadas de trimarãs.
40	Multipropósito	Embarcação destinada ao transporte de carga com características de diversos outros tipos de navios, podendo transportar as mais variadas cargas.
41	Oceanográfico	Embarcação equipada com aparelhos e laboratórios para pesquisar o mar e o leito marinho.
42	Passageiros	Embarcação destinada a transportar passageiros.
43	Passageiros / Carga Geral	Embarcação que transporta simultaneamente passageiros e carga
44	Passageiros de Alta Velocidade (HSC Passageiros)	Embarcação destinada a transportar passageiros, no mínimo doze, cuja velocidade atingida ultrapassa a velocidade obtida pela fórmula: $V_{max}^3 \geq 3,7 \times \text{Volume do deslocamento em metros cúbicos elevado a } 0,1667$.
45	Pesqueiro	É toda embarcação de carga destinada exclusiva e permanentemente à captura dos seres vivos que tenham nas águas seu meio natural ou mais frequente de vida.
46	Pesquisa	Embarcação projetada e equipada para realização de pesquisas no mar ligadas às mais diversas áreas de conhecimento, sendo as mais comuns: sísmicas, geológicas, hidrográficas, oceanográficas, etc.
47	Petroleiro	Embarcação tanque de construção especial, adequada ao transporte de petróleo bruto ou refinado, dotado de diversos tanques separados por compartimentagem, a fim de evitar a oscilação perigosa da carga.
48	Plataforma Auto-Elevável	Tipo de plataforma dotada de três ou mais pernas com até 150 metros de comprimento, que se movimentam verticalmente através do casco. Só podem operar em águas rasas (até 90 metros). Servem como plataformas de produção e perfuração.
49	Plataforma TLP (Tension Legs Platform)	Trata-se de uma estrutura flutuante ancorada verticalmente por meio da qual se produz <u>petróleo</u> e <u>gás natural</u> . É especialmente utilizada em casos de reservatórios de mais de 300 metros de profundidade.
50	Plataforma Semi-Submersível	Tipo de plataforma que se apoia em flutuadores submarinos, cuja profundidade pode ser alterada através do bombeio de água para dentro ou para fora dos tanques de lastro. Isso permite que os flutuadores fiquem posicionados sempre abaixo da zona de ação das ondas.
51	Porta-Contentor	Embarcação concebida especificamente para o transporte de containers. Seus porões são equipados com guias ou celas para receber e estivar os contentores "à medida", agilizando as operações de carga e descarga.
52	Quebra-gelo	Embarcação especialmente concebida para navegar através de águas cobertas por gelo.
53	Químico	Embarcação tanque projetada e construída para o transporte de produtos químicos a granel.
54	Rebocador	Embarcação projetada para empurrar, puxar e rebocar barcas ou outras embarcações. Auxilia em manobras delicadas como atracação e desatracação. É caracterizada por ter pequeno porte, motores potentes e alta capacidade de manobra.
55	Roll-on / Roll-off Carga	Embarcação em que a carga entra e sai dos porões na horizontal ou quase horizontal e geralmente sobre rodas (como os automóveis, ônibus e caminhões) ou sobre outros veículos.
56	Roll-on / Roll-off Passageiros (Ferry Boat)	Embarcação em que a carga entra e sai dos porões na horizontal e geralmente sobre rodas (como os automóveis, ônibus e caminhões) ou sobre outros veículos capazes de transportar veículos e passageiros. Utilizado em viagens curtas.
57	Saveiro	Embarcação construída normalmente em madeira. Nas originais e mais antigas até os pregos eram feitos de madeira.

58	Sonda	Embarcação projetada especialmente para fazer perfuração de poços no fundo do mar, na prospecção e extração de petróleo.
59	Supridor (Supply)	Embarcação utilizada no apoio às plataformas de petróleo, transportando material de suprimento, tais como cimento, tubos, lama, salmoura, água doce, óleo, granéis. Possui impelidores laterais (thrusters).
60	Tanque (transporte de granéis líquidos)	Embarcação tanque projetada para o transporte de líquidos a granel. Os tipos principais são os petroleiros, navio de transporte de produtos químicos e navio de transporte de gases liquefeitos.
61	Traineira	Embarcação de pesca pequena, com a popa reta, destinada à utilização de redes (trainas) como instrumento para capturar peixes.
62	Transporte escolar	Embarcação destinada ao transporte escolar público.
63	Veleiro	Embarcação propelida por um velame (conjunto de velas de tecido de corte e cálculo apropriados) em um ou mais mastros e controlados por um conjunto de cabos chamado cordoalha. Possui quilha e leme apropriados que impedem a deriva e forçam o conjunto deslocar-se a vante.

SEÇÃO II

MARCAÇÕES E APROVAÇÃO DE NOMES E CORES

0217 -MARCA DE INDICAÇÃO DE PROPULSOR LATERAL

A embarcação que possuir propulsor lateral deverá ostentar uma marca desta característica, em ambos os bordos, tanto quanto possível na vertical à posição onde se localiza o propulsor, obedecendo às seguintes especificações:

a) Formato e Dimensões

As marcas de indicação deverão obedecer ao desenho do Anexo 2-G, onde "M" é o módulo, medido em milímetros (mm).

A dimensão do módulo "M" será em função do comprimento total da embarcação (Loa em m), de acordo com a tabela a seguir:

M (mm)	Comprimento Total (Loa)
400 mm	Menos de 50 m
600 mm	Entre 50 e 100 m
800 mm	Acima de 100 m

b) Localização

Localização acima da linha d'água de carregamento máximo, em posição onde a pintura não possa vir a ser prejudicada pelas unhas das âncoras nem tenha a visibilidade comprometida pela amarra;

c) Pintura e Fixação

A marca deverá ser pintada ou moldada em chapa de aço com 6 a 7 mm de espessura, fixada, sempre que possível, diretamente no costado, por solda contínua. Tanto a marca pintada como as de chapa de aço deverão ser pintadas em cor que estabeleça um forte contraste com a pintura do costado.

0218 -MARCA DE INDICAÇÃO DE PROA BULBOSA

A embarcação que possuir proa bulbosa deverá ostentar uma marca de indicação desta característica na bochecha, em ambos os bordos, obedecendo às seguintes especificações:

a) Formato e Dimensões

As marcas de indicação deverão obedecer ao desenho do Anexo 2-H, onde "M" é o módulo, medido em milímetros (mm).

O desenho deve ser com o bulbo voltado para vante.

A dimensão do módulo "M" será em função do comprimento total da embarcação (Loa em m), de acordo com a tabela a seguir.

TABELA 2.2	
M (mm)	Comprimento Total (Loa)
750 mm	Menos de 50 m
1.000 mm	Entre 50 e 100 m
1.200 mm	Acima de 100 m

b)Localização

Localização acima da linha d'água de carregamento máximo, em posição onde a pintura não possa vir a ser prejudicada pelas unhas do ferro, nem tenha a visibilidade comprometida pela amarra;

c)Pintura e Fixação

A marca deverá ser pintada ou moldada em chapa de aço com 6 a 7 mm de espessura, fixada, sempre que possível, diretamente no costado por solda contínua.

Tanto a marca pintada como a de chapa de aço deverão ser pintadas em cor que estabeleça um forte contraste com a pintura do costado.

A embarcação que possuir marca de indicação de proa bulbosa, quando fundeada ou atracada à noite, deverá dispor de iluminação, em ambos os bordos, que permita a perfeita visibilidade das marcas de indicação a uma distância de cinqüenta (50) m.

0219 -MARCAÇÕES E INSCRIÇÕES NO CASCO

a)Embarcações com AB maior ou igual a 20.

A embarcação deverá ser marcada de modo visível e durável, com letras e algarismos de tamanho apropriado às dimensões da embarcação, do seguinte modo:

1)Nome da embarcação e porto de inscrição

As letras dos nomes terão, no mínimo, 10 cm de altura, assim distribuídos:

I)Na popa - nome da embarcação juntamente com o porto de inscrição; e

II)Na proa - nome da embarcação nos dois bordos.

2)Escala de calado

Será escrita a boreste e a bombordo, a vante e a ré (nos pontos em que a quilha encontra os contornos de roda de proa e do cadaste) e a meia-nau, em medidas métricas.

3)Embarcações que transportam passageiros

As embarcações que transportem passageiros deverão ter afixado, em local visível aos passageiros, uma placa contendo o número de inscrição da embarcação, peso máximo de carga, número máximo de passageiros por convés que a embarcação está autorizada a transportar e número do telefone da OM em cuja jurisdição a embarcação estiver operando.

b)Embarcações com AB menor que 20

A embarcação deverá ser marcada de modo visível e durável, com letras e algarismos de tamanho apropriado às dimensões da embarcação, do seguinte modo:

1)Nome da embarcação, porto de inscrição e número de inscrição

As letras dos nomes terão, no mínimo, 10 cm de altura, assim distribuídos:

I)Na popa - nome de embarcação juntamente com o porto de inscrição e o número de inscrição,

e

II)Na proa - nome da embarcação nos dois bordos.

2) Escala de calado

Será escrita a boreste e a bombordo, a vante e a ré (nos pontos em que a quilha encontra os contornos de roda de proa e do cadaste) e a meia-nau, em medidas métricas.

3) Embarcações que transportem passageiros

Para as embarcações que transportem passageiros deverá, ainda, ser afixada, em local visível aos passageiros, uma placa contendo o número de inscrição da embarcação, peso máximo de carga, número máximo de passageiros por convés que a embarcação está autorizada a transportar e número do telefone da OM em cuja jurisdição a embarcação estiver operando.

c) Embarcações com Plano de Linha d'água Retangular

Essas embarcações, do tipo balsas ou chatas, receberão as marcações do nome e porto de inscrição nos bordos próximos à popa.

d) Embarcações de Órgãos Públicos

As embarcações de propriedade de órgãos públicos serão caracterizadas por meio de letras e distintivos adotados por seus respectivos órgãos.

e) Embarcações Miúdas

As embarcações miúdas, exceto as empregadas em atividade de esporte e/ou recreio, deverão estar marcadas com sua identificação visual. Serão usados os grupos alfanuméricos da inscrição simplificada, marcados de modo visível e durável na metade de vante de ambos os bordos da embarcação, em cor que contraste com a da sua pintura e com dimensões não menores que 10 (dez) cm para as letras e números. Poderá ser acrescentado o nome da embarcação, facultativamente, sem prejuízo dos itens de marcação obrigatória.

0220 - CORES DO CASCO, SUPERESTRUTURAS E CHAMINÉS

As embarcações mercantes pertencentes a um mesmo armador usarão nas pinturas dos cascos, superestruturas e chaminés, as cores ou distintivos característicos. Não poderão ser utilizadas pinturas e distintivos para embarcações que possam vir a ser confundidos com navios de guerra, embarcações de Inspeção Naval, Polícia Federal, Polícia Civil, Polícia Militar e Corpo de Bombeiros.

As pinturas de publicidade não poderão prejudicar a perfeita identificação das marcações obrigatórias previstas nesta seção.

0221 - NOMES DE EMBARCAÇÕES

a) Proibição de nomes iguais

Não é permitido o uso de nomes iguais entre embarcações que naveguem em mar aberto.

b) Autorização e alteração de Nome

O nome da embarcação deverá constar na Provisão de Registro de Propriedade Marítima, Título de Inscrição de Embarcação ou Título de Inscrição de Embarcação Miúda.

Para alteração do nome deverá ser seguido o procedimento previsto no item 0212.

O nome deverá ser diferente daquele já cadastrado no SISGEMB. Caso o nome escolhido pelo proprietário ou seu representante legal já esteja cadastrado, poderá ser utilizado o mesmo nome seguindo de numeral em algarismos romanos. Por exemplo: DEUSA DO MAR, poderá ser DEUSA DO MAR I.

Não será autorizada a utilização de nome que possa causar constrangimentos, tais como nomes obscenos e ou ofensivos a pessoas ou instituições.

SEÇÃO III

NÚMERO DE IDENTIFICAÇÃO DE NAVIO

0222 - PROCEDIMENTOS PARA AQUISIÇÃO DO NÚMERO DE IDENTIFICAÇÃO DE NAVIO

a) Obrigatoriedade

De acordo com a regra 3, do Capítulo XI-1, da SOLAS, estão obrigados a adquirir o número de identificação da IMO (Organização Marítima Internacional) todos os navios de passageiros com AB maior ou igual a 100, assim como os navios de carga com AB maior ou igual a 300, empregados na navegação entre portos brasileiros e estrangeiros, com exceção daqueles enquadrados em um dos itens abaixo relacionados:

- 1) Embarcações engajadas somente na pesca;
- 2) Navios sem meios de propulsão mecânica;
- 3) Embarcações de esporte e/ou recreio;
- 4) Navios engajados em serviços especiais (faroleiro, estação rádio, busca e salvamento etc);
- 5) Aerobarcos;
- 6) "Hovercraft";
- 7) Diques flutuantes e estruturas classificadas de maneira similar;
- 8) Navios de guerra ou de tropa;
- 9) Navios de Estado; e
- 10) Navios de madeira em geral.

b) Procedimentos

Para obtenção do número de identificação da IMO deverão ser adotados os seguintes procedimentos:

- 1) Navios novos (encomendados ou em construção)

O interessado deverá encaminhar solicitação à IHS Maritime - Sentinel House 163 Brighton Road, Coulson, Surrey CR25 2YH United Kingdom. E-mail ship.imo@ihs.com.

- c) Comunicação à CP, DL e AG.

Após o recebimento do número de identificação (número IMO), os armadores e/ou proprietários das embarcações deverão informá-lo às CP, DL ou AG onde foram ou serão inscritas as embarcações, as quais efetuarão a introdução do referido número no SISGEMB.

SEÇÃO IV

REGISTRO ESPECIAL BRASILEIRO (REB)

0223 - APLICAÇÃO

Nos termos da Lei nº 9.432, de 08/01/1997, regulamentada pelo Decreto nº 2.256, de 17/06/1997, aplica-se:

a) Às embarcações estrangeiras afretadas a casco nu, com suspensão provisória de bandeira, observado o art. 2º - parágrafo único do citado decreto, cujo afretador tenha interesse em registrá-la no REB; e

b) Às embarcações brasileiras existentes ou em fase de construção, em estaleiro nacional, se operadas por empresa de navegação brasileira, registrada no TM, por requerimento.

0224 - PROCEDIMENTOS PARA EMISSÃO DE CERTIDÃO

O pré-registro, o registro, a manutenção em cadastro e os respectivos cancelamentos serão efetuados pelo TM. Para efetivação do REB, se a embarcação for brasileira, o interessado deve providenciar a inscrição na CP ou DL.

O registro no TM de embarcações estrangeiras afretadas a casco nu, com suspensão provisória de bandeira, no REB, está condicionada à apresentação prévia nas CP ou DL subordinadas, do relatório favorável de vistoria de condições e Certificados Internacionais relativos à segurança marítima, prevenção da poluição e responsabilidade civil, de acordo com as alíneas e), f) e g) do parágrafo 3º do artigo 4º do Decreto nº 2.256, de 17/06/1997, que regulamenta o REB.

As CP e DL subordinadas, após receberem solicitação formal do interessado para a Inscrição no REB, deverão emitir a Certidão de Capacitação de Embarcação para o Registro Especial Brasileiro, Anexo 2-I, mediante apresentação dos documentos relacionados no Anexo 2-J.

As instruções para Pré-Registro e Registro de embarcações no REB, são descritas a seguir:

a) Embarcações em construção (PRÉ-REGISTRO)

A empresa brasileira de navegação registrada no Tribunal Marítimo deverá requerer o Pré Registro do REB no TM, fazendo anexar os seguintes documentos relacionados no sítio do TM: https://www.marinha.mil.br/tm/?q=documentos_reb#:

1) Requerimento em duas vias (Anexo A da Portaria nº 50/2013, do TM);

2) Procuração e documento oficial de identificação com foto e CPF do outorgado (quando aplicável);

3) Contrato Social ou Estatuto da empresa, com as últimas alterações, devidamente registrados na Junta Comercial;

4) Documento oficial de identificação com foto e CPF dos responsáveis pela empresa;

5) Contrato de Construção da embarcação, com estaleiro nacional, constando a data do início da construção e a data da entrega da embarcação;

6) Termo de Compromisso de que a embarcação será empregada sob bandeira brasileira (assinado por um Representante da empresa, com firma reconhecida);

7) Licença de Construção da embarcação emitida pela Marinha ou por uma Sociedade Classificadora credenciada. Se a embarcação for dispensada da Licença de Construção, apresentar o Memorial Descritivo;

9) Outorga do órgão competente para operar como empresa brasileira de navegação, de acordo com o Inciso V, Art. 2º, da Lei nº 9.432/97, com o ato publicado em DOU;

10) Certificado de Registro de Armador (CRA) da empresa requerente, com a validade em dia, se a empresa for Armadora;

11) Comprovante original de pagamento de custas por meio de GRU no Banco do Brasil, conforme Tabela de Custas do Tribunal Marítimo; e

12) Comprovante original de depósito da Taxa de Expediente no valor estipulado pelo Tribunal Marítimo, em sua página na internet. Caso haja discrepâncias entre a documentação aqui relacionada e a constante do sítio do Tribunal Marítimo, prevalecerá a lista do TM.

Ao final do processo, um certificado de Pré Registro no REB será entregue pelo Tribunal Marítimo ao requerente.

b) Embarcações brasileiras registradas no Registro de Propriedade Marítima do Tribunal Marítimo ou inscritas nas CP, DL ou AG

O interessado em registrar a embarcação brasileira no REB deverá comparecer diretamente ao Tribunal Marítimo apresentando a documentação constante do sítio do TM na internet: www.mar.mil.br/tm/embarcacao.html#:

1) Requerimento em duas vias (Portaria nº 50/2013, do TM);

2) Procuração e documento oficial de identificação com foto e CPF do outorgado (quando aplicável);

3) Contrato Social ou Estatuto da empresa, com as últimas alterações, devidamente registrados na Junta Comercial;

4) Documento oficial de identificação com foto e CPF dos responsáveis pela empresa;

5) Prova de quitação de ônus fiscais e encargos sociais - certidões da SRF, INSS e FGTS;

6) Contrato de Afretamento, caso a requerente não seja a proprietária da embarcação;

7) Provisão de Registro da Propriedade Marítima (PRPM) da embarcação, e/ou Título de Inscrição de Embarcação (TIE), caso a mesma seja dispensada de Registro no Tribunal Marítimo;

8) Seguro de responsabilidade de danos pessoais causados pela embarcação ou por sua carga - DPEM quitado (cópia simples). Esta obrigatoriedade está suspensa, em conformidade com a Lei nº 13.313 de 14 de julho de 2016. Qualquer alteração referente ao assunto será divulgada oportunamente;

9) Outorga do órgão competente para operar como empresa brasileira de navegação, de acordo com o Inciso V, Art. 2º, da Lei nº 9.432/97, com o ato publicado em DOU;

10) Certificado de Registro de Armador com a validade em dia;

11) Comprovante original de pagamento de custas por meio de GRU no Banco do Brasil, conforme Tabela de Custas; e

12) Comprovante original de depósito da Taxa de Expediente no valor estipulado pelo Tribunal Marítimo, em sua página na internet.

Caso haja discrepâncias entre a documentação aqui relacionada e a constante do sítio do Tribunal Marítimo, prevalecerá a lista do TM.

INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES:

a. Os documentos deverão ser em cópias autenticadas, exceto aqueles expressamente descritos como "original" ou "cópia simples";

b. Os documentos em língua estrangeira deverão vir acompanhados de tradução pública juramentada;

c. Todos os documentos deverão estar dentro da validade;

d. Por ocasião do registro da embarcação no REB, a empresa terá o prazo de 120 dias para apresentar no Tribunal Marítimo a Convenção ou Acordo Coletivo de Trabalho, de acordo com o parágrafo único do Art. 8º do Dec. 2.256/1997;

e. O registro no REB depende da inexistência de débitos do proprietário ou afretador da embarcação brasileira ou da afretadora de embarcação estrangeira com o setor público federal, confirmada por consulta ao Cadastro Informativo (CADIN) no ato do protocolo dos documentos no TM, de acordo com o §5º, Art. 4º, do Decreto nº 2.256/1997;

f. Os Contratos de afretamento ou arrendamento ou outra qualquer forma de cessão da posse da embarcação, envolvendo pessoas físicas ou jurídicas deverão ser lavrados ou averbados nos Cartórios Marítimos apenas nos estados onde houver tal exigência;

g. As embarcações destinadas à dragagem não preenchem os requisitos legais para o registro no REB (Art. 55 da Lei 12.815/2013); e

h. As embarcações de esporte e recreio, de turismo, de pesca e de pesquisa não preenchem os requisitos legais para o registro no REB (parágrafo único do Art. 1º da Lei nº 9.432/1997).

c) Embarcações estrangeiras afretadas a casco nu com suspensão provisória de bandeira

O interessado em registrar a embarcação estrangeira no REB deverá comparecer inicialmente à CP/DL/AG para obter a Certidão de Capacitação da Embarcação, apresentando a documentação abaixo listada, de acordo com o tipo de embarcação. De posse da certidão, para dar continuidade ao processo, deverá comparecer ao Tribunal Marítimo apresentando toda a documentação constante do sítio do TM: www.mar.mil.br/tm/embarcacao.html#:

1) Requerimento em duas vias (Anexo A da Portaria nº 50/2013, do TM);

2) Procuração e documento oficial de identificação com foto e CPF do outorgado (quando aplicável);

3) Contrato Social ou Estatuto da empresa, com as últimas alterações, devidamente registrados na Junta Comercial;

4) Documento oficial de identificação com foto e CPF dos responsáveis pela empresa;

5) Prova de quitação de ônus fiscais e encargos sociais - certidões da SRF, INSS e FGTS;

6) Contrato de Afretamento da embarcação;

7) Prova de Inscrição no Registro Dominial do País de Origem;

8) Comprovante de Suspensão Provisória de Bandeira do país de origem;

9) Declaração do dirigente da empresa informando que o Comandante e o Chefe de Máquinas são brasileiros, de acordo com o § 6º do art. 11 da Lei nº 9.432/1997;

10) Certidão de capacitação de embarcação para o registro no REB, expedida pela Capitania dos Portos/Delegacia pertinente;

11) Atestado de Inscrição Temporária para Embarcações Estrangeiras;

12) Seguro de responsabilidade de danos pessoais causados pela embarcação ou por sua carga - DPEM quitado (cópia simples). Esta obrigatoriedade está suspensa, em conformidade com a Lei nº 13.313 de 14 de julho de 2016. Qualquer alteração referente ao assunto será divulgada oportunamente.

13) Atestado expedido pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) de enquadramento da embarcação, de acordo com o Art. 4º, § 3º, alínea J, do Decreto nº 2.256/1997;

14) Outorga do órgão competente para operar como empresa brasileira de navegação, de acordo com o Inciso V, Art. 2º, da Lei nº 9.432/97, com o ato publicado em DOU;

15) Certificado de Registro de Armador com a validade em dia;

16) Comprovante original de pagamento de custas por meio de GRU no Banco do Brasil, conforme Tabela de Custas do Tribunal Marítimo; e

17) Comprovante original de depósito da Taxa de Expediente no valor estipulado pelo Tribunal Marítimo, em sua página na internet. Caso haja discrepâncias entre a documentação aqui relacionada e a constante do sítio do Tribunal Marítimo, prevalecerá a lista do TM.

INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES:

a. Os documentos poderão ser em cópias autenticadas, exceto aqueles expressamente descritos como "original" ou "cópia simples";

b. Os documentos em língua estrangeira deverão vir acompanhados de tradução pública juramentada;

c. Todos os documentos deverão estar dentro da validade;

d. Os Contratos de afretamento ou arrendamento ou outra qualquer forma de cessão da posse da embarcação, envolvendo pessoas físicas ou jurídicas deverão ser lavrados ou averbados nos Cartórios Marítimos apenas nos estados onde houver tal exigência;

e. Por ocasião do registro da embarcação no REB, a empresa terá o prazo de 120 dias para apresentar no Tribunal Marítimo a Convenção ou Acordo Coletivo de Trabalho, de acordo com o parágrafo único do Art. 8º do Dec. 2.256/1997;

f. O registro no REB depende da inexistência de débitos do proprietário ou afretador da embarcação brasileira ou da afretadora de embarcação estrangeira com o setor público federal, confirmada por consulta ao Cadastro Informativo (CADIN) no ato do protocolo dos documentos no TM, de acordo com o §5º, Art. 4º, do Decreto nº 2.256/1997;

g. As embarcações destinadas à dragagem não preenchem os requisitos legais para o registro no REB (Art. 55 da Lei 12.815/2013); e

h. As embarcações de esporte e recreio, de turismo, de pesca e de pesquisa não preenchem os requisitos legais para o registro no REB (parágrafo único do Art. 1º da Lei nº 9.432/1997).

1) Embarcações não SOLAS.

I) Requerimento do interessado, solicitando emissão da Certidão de Capacitação de Embarcação;

II) Documentação de prova de propriedade, de acordo com a forma de aquisição e em conformidade com o item 0208;

III) BADE;

IV) Guia de Recolhimento da União (GRU) com o devido comprovante de pagamento (cópia simples);

V)Procuração e Documento oficial de identificação com foto e CPF do outorgado (quando aplicável);

VI)Cartão de Tripulação de Segurança;

VII)Certificado de Arqueação;

VIII)Certificado de Borda-Livre; e

IX)Certificado de Segurança da Navegação.

2)Embarcações SOLAS - Passageiros.

I)Requerimento do interessado, solicitando emissão da Certidão de Capacitação de Embarcação;

II)Prova de propriedade, de acordo com a forma de aquisição e em conformidade com o item 0208;

III)Boletim de Atualização de Embarcação (BADE);

IV)Guia de Recolhimento da União (GRU) com o devido comprovante de pagamento (cópia simples);

V)Procuração e Documento oficial de identificação com foto e CPF do outorgado (quando aplicável);

VI)Cartão de Tripulação de Segurança;

VII)Certificado Internacional de Arqueação;

VIII)Certificado Internacional de Borda-Livre;

IX)Certificado de Segurança para Navios de Passageiros;

X)Certificado de Segurança de Equipamento para Navios de Carga;

XI)Certificado Internacional de Prevenção à Poluição por Óleo;

XII)Certificado de Registro;

XIII)Certificado Internacional de Prevenção e Poluição por Esgoto;

XIV)Documento de Conformidade (ISM Code);

XV)Certificado Internacional de Proteção para Navios (ISPS Code);

XVI)Certificado de Gerenciamento de Segurança (ISM Code); e

XVII)Certificado Internacional de Prevenção da Poluição do Ar.

3)Embarcações SOLAS - Químicos.

I)Requerimento do interessado, solicitando emissão da Certidão de Capacitação de Embarcação;

II)Documentação de prova de propriedade, de acordo com a forma de aquisição e em conformidade com o item 0208;

III)BADE;

IV)Guia de Recolhimento da União (GRU) com o devido comprovante de pagamento (cópia simples);

V)Procuração e Documento oficial de identificação com foto e CPF do outorgado (quando aplicável)

VI)Cartão de Tripulação de Segurança;

VII)Certificado Internacional de Arqueação;

VIII)Certificado Internacional de Borda-Livre;

IX)Certificado de Segurança Rádio para Navios de Carga;

X)Certificado de Segurança de Construção para Navios de Carga;

XI) Certificado de Segurança de Equipamento para Navios de Carga;

XII) Certificado de Conformidade para Transporte de Produtos Químicos à Granel ou Certificado de Internacional de Conformidade para Transporte de Produtos Químicos à Granel (para navios construídos após 01/07/1986);

XIII) Certificado Internacional de Prevenção à Poluição por Óleo;

XIV) Certificado de Registro;

XV) Certificado Internacional de Prevenção e Poluição por Esgoto;

XVI) Documento de Conformidade (ISM Code);

XVII) Certificado Internacional de Proteção para Navios (ISPS Code);

XVIII) Certificado de Gerenciamento de Segurança (ISM Code); e

XIX) Certificado Internacional de Prevenção da Poluição do Ar.

4) Embarcações SOLAS - Gaseiros.

I) Requerimento do interessado, solicitando emissão da Certidão de Capacitação de Embarcação;

II) Documentação de prova de propriedade, de acordo com a forma de aquisição e em conformidade com o item;

III) BADE;

IV) Guia de Recolhimento da União (GRU) com o devido comprovante de pagamento (cópia simples);

V) Procuração e Documento oficial de identificação com foto e CPF do outorgado (quando aplicável);

VI) Cartão de Tripulação de Segurança;

VII) Certificado Internacional de Arqueação;

VIII) Certificado Internacional de Borda-Livre;

IX) Certificado de Segurança Rádio para Navios de Carga;

X) Certificado de Segurança de Construção para Navios de Carga;

XI) Certificado de Segurança de Equipamento para Navios de Carga;

XII) Certificado de Conformidade para Transporte de Gases Liquefeitos à Granel ou Certificado Internacional de Conformidade para Transporte de Gases Liquefeitos à Granel (para navios construídos após 01/07/1986);

XIII) Certificado Internacional de Prevenção à Poluição por Óleo - IOPP;

XIV) Certificado de Registro;

XV) Certificado Internacional de Prevenção e Poluição por Esgoto;

XVI) Documento de Conformidade (ISM Code);

XVII) Certificado Internacional de Proteção para Navios (ISPS Code);

XVIII) Certificado de Gerenciamento de Segurança (ISM Code); e

XIX) Certificado Internacional de Prevenção da Poluição do Ar.

5) Embarcações SOLAS - Petroleiros.

I) Requerimento do interessado, solicitando emissão da Certidão de Capacitação de Embarcação;

II) Documentação de prova de propriedade, de acordo com a forma de aquisição e em conformidade com o item;

III) BADE;

IV) Guia de Recolhimento da União (GRU) com o devido comprovante de pagamento (cópia simples);

V) Procuração e Documento oficial de identificação com foto e CPF do outorgado (quando aplicável);

VI) Cartão de Tripulação de Segurança;

VII) Certificado Internacional de Arqueação;

VIII) Certificado Internacional de Borda-Livre;

IX) Certificado de Segurança Rádio para Navios de Carga;

X) Certificado de Segurança de Construção para Navios de Carga;

XI) Certificado de Segurança de Equipamento para Navios de Carga;

XII) Certificado de Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo ou Outra Garantia Financeira Equivalente; e

XIII) Certificado Internacional de Prevenção à Poluição por Óleo;

XIV) Certificado de Registro;

XV) Certificado Internacional de Prevenção e Poluição por Esgoto;

XVI) Documento de Conformidade (ISM Code);

XVII) Certificado Internacional de Proteção para Navios (ISPS Code);

XVIII) Certificado de Gerenciamento de Segurança (ISM Code); e

XIX) Certificado Internacional de Prevenção da Poluição do Ar.

6) Embarcações SOLAS - Graneleiros.

I) Requerimento do interessado, solicitando emissão da Certidão de Capacitação de Embarcação;

II) Documentação de prova de propriedade, de acordo com a forma de aquisição e em conformidade com o item;

III) OBADE;

IV) Guia de Recolhimento da União (GRU) com o devido comprovante de pagamento (cópia simples);

V) Procuração e Documento oficial de identificação com foto e CPF do outorgado (quando aplicável);

VI) Cartão de Tripulação de Segurança;

VII) Certificado Internacional de Arqueação;

VIII) Certificado Internacional de Borda-Livre;

IX) Certificado de Segurança Rádio para Navios de Carga;

X) Certificado de Segurança de Construção para Navios de Carga;

XI) Certificado de Segurança de Equipamento para Navios de Carga;

XII) Certificado Internacional de Prevenção à Poluição por Óleo;

XIII) Certificado de Registro;

XIV) Certificado Internacional de Prevenção e Poluição por Esgoto;

XV) Documento de Conformidade (ISM Code);

XVI) Certificado Internacional de Proteção para Navios (ISPS Code); e

XVII) Certificado de Gerenciamento de Segurança (ISM Code).

d) Cancelamentos e averbações em geral

O cancelamento do Pré-Registro e Registro no REB ocorrerá nas seguintes situações:

1)Pré-Registro:

I)Por solicitação da empresa brasileira de navegação; e

II)Quando do Registro de Propriedade no Tribunal Marítimo.

2)Registro:

I)Por solicitação da empresa brasileira de navegação;

II)Por cancelamento do registro de empresa brasileira de navegação no Tribunal Marítimo;

III)Por afretamento da embarcação a casco nu à empresa estrangeira de navegação, devidamente informado ao Tribunal Marítimo;

IV)Por venda da embarcação, informada ao Tribunal Marítimo;

V)Por término do contrato de afretamento a casco nu, informado ao Tribunal Marítimo;

VI)Por falta de depósito do Acordo ou Convenção Coletiva de Trabalho, dentro do prazo de 120 dias, após o registro da embarcação no REB; ou

VII)Quando a empresa brasileira de navegação, por força de alienação de embarcação própria ou cancelamento de construção, estiver excedendo sua capacidade de inscrição no REB de embarcações afretadas a casco nu, com suspensão provisória de bandeira, devidamente informado ao Tribunal Marítimo pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários.

A sistemática de encaminhamento ao Tribunal Marítimo de pedidos de cancelamentos e averbações no REB, serão idênticas ao caso de Pré-Registro, anteriormente mencionado.

e)Disposições especiais

1)O registro no REB depende da inexistência de débitos do proprietário ou afretador da embarcação brasileira, ou da afretadora de embarcação estrangeira com o setor público federal, confirmado por consulta prévia do TM ao Cadastro Informativo (CADIN), salvo os débitos em que haja recursos judiciais ou administrativos pendentes. Nestes casos, as cópias autenticadas por tabelião dos recursos deverão ser anexadas aos processos de registro pelos proprietários ou afretadores.

2)Os requisitos descritos anteriormente se aplicam para registro da embarcação no REB, quando o proprietário optar por este e não pelo Registro de Propriedade Marítima. Mas todos os outros requisitos, exigidos por esta norma, continuam válidos, mesmo para as embarcações inscritas no REB.

Os casos omissos serão resolvidos pela Presidência do Tribunal Marítimo

SEÇÃO V

REGISTRO CONTÍNUO DE DADOS (CÓDIGO ISPS)

0225 -ENTRADA EM VIGOR

Por força da Resolução 1 da Conferência dos Governos Contratantes da Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no MAR 1974 (SOLAS 74), de 12 de dezembro de 2002, foram adotadas emendas ao Capítulo XI-2 da referida convenção, de forma a implementar o Código Internacional para Proteção de Navio e Instalações Portuárias (ISPS Code), que estabelece o Registro Contínuo de Dados (RCD).

0226 -PROPÓSITO

Estabelecer Normas e requisitos para obtenção e atualização do RCD.

0227 -APLICAÇÃO

Aplica-se às embarcações SOLAS de bandeira brasileira.

0228 -DEFINIÇÃO

Para o propósito a que se destina esta seção e conforme descrito na regra 1 do Capítulo IX da Convenção SOLAS, companhia significa o proprietário do navio ou qualquer outra organização ou pessoa, como um gerente ou afretador, que assumiu a responsabilidade pela operação do navio do seu proprietário e, ao assumir tal responsabilidade, concordou em arcar com todas as obrigações e responsabilidades impostas pelo Código Internacional de Gerenciamento de Segurança (ISM Code).

0229 - ARQUIVO DO RCD

O RCD deverá ser mantido a bordo e estar disponível para ser inspecionado a qualquer tempo.

Uma cópia do referido documento será mantida em arquivo na DPC.

0230 -FORMATO E EMISSÃO DO RCD

Caberá à DPC a emissão do RCD, mediante apresentação da documentação necessária à comprovação dos dados que serão registrados no referido documento.

O RCD, cujo modelo consta do Anexo 2-O, será preenchido com os dados fornecidos pelo Tribunal Marítimo, caso a embarcação esteja registrada naquele Tribunal e, para embarcações apenas inscritas nas CP/DL/AG, com os dados provenientes dessas OM. Deverão, ainda, constar no RCD os dados da documentação fornecida à DPC pelo armador ou seu representante legal.

0231 - PROCEDIMENTOS PARA OBTENÇÃO DO RCD DE EMBARCAÇÕES REGISTRADAS NO TRIBUNAL MARÍTIMO

Para que a DPC possa emitir o RCD, os procedimentos abaixo deverão ser atendidos:

a)O armador ou seu representante legal deverá requerer ao Tribunal Marítimo uma Certidão de Registro de Propriedade Marítima da embarcação, contendo os dados a seguir elencados:

DADOS QUE DEVERÃO SER APRESENTADOS POR CERTIDÃO DE REGISTRO DE PROPRIEDADE MARÍTIMA
1) Número IMO da embarcação;
2) Nome da embarcação;
3) Número de Registro no TM;
4) Data de registro no TM;
5) Porto de Inscrição;
6) Nome e endereço registrados no TM do Proprietário;
7) Nome e endereço registrados no TM do Armador; e
8) Nome do afretador a casco nu e seu endereço registrados no TM, caso aplicável.

As custas atinentes à emissão da Certidão de Registro de Propriedade serão estabelecidas pelo Tribunal Marítimo.

b)De posse da Certidão emitida pelo TM, o armador ou seu representante legal encaminhará requerimento à DPC, solicitando a emissão do RCD, informando o nome e endereço da companhia responsável pela embarcação, conforme definido no item 0228, anexando os documentos a seguir relacionados:

1) Provisão de Registro de Propriedade Marítima ou Atestado de Inscrição Temporária (AIT);
2) Certidão de Registro de Propriedade Marítima ou certidão do Registro Especial Brasileiro (REB) ambas dentro da validade;
3) Documento de Conformidade (DOC) dentro da validade, com os respectivos endossos, emitido de acordo com o previsto no Código ISM.
4) Certificado de Classe da embarcação dentro da validade, com os respectivos endossos;
5) Certificado de Gerenciamento de Segurança (CGS), emitido de acordo com o previsto no Código ISM dentro da validade, com os respectivos endossos;
6) Certificado Internacional de Proteção de Navio, emitido de acordo com o previsto no Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias (Código ISPS) dentro da validade, com os respectivos endossos;
7) Guia de Recolhimento da União (GRU) com o devido comprovante de pagamento (cópia simples)
8) Fotocópia da Procuração com a documentação do representante do armador; e
9) Mídia contendo o plano de arranjo geral da embarcação no formato pdf ou jpeg

Os documentos deverão ser apresentados em cópias simples.

0232 -PROCEDIMENTOS PARA OBTENÇÃO DO RCD DE EMBARCAÇÕES NÃO REGISTRADAS NO TRIBUNAL MARÍTIMO

a)O armador ou seu representante legal deverá requerer à DPC uma Certidão contendo os seguintes dados:

1) Número IMO da embarcação;
2) Número de inscrição da embarcação;
3) Nome da embarcação;
4) Data de inscrição na CP/ DL/ AG;
5) Nome e endereço do proprietário;
6) Nome e endereço do Armador; e
7) Nome do afretador a casco nu e seu endereço, caso aplicável

b)De posse da Certidão emitida pelo CP/DL/AG do porto de inscrição da embarcação, o armador ou seu representante legal encaminhará requerimento à DPC, solicitando a emissão do RCD, informando o nome e endereço da companhia responsável pela embarcação, conforme definido no item 0228, e anexando os documentos abaixo relacionados:

1) Certidão emitida pelo CP/DL/AG do porto de inscrição da embarcação;
2) Documento de Conformidade (DOC), dentro da validade, com os respectivos endossos, emitido de acordo com o previsto no Código ISM,
3) Certificado de Classe da embarcação;
4) Certificado de Gerenciamento de Segurança (CGS), dentro da validade, com os respectivos endossos, emitido de acordo com o previsto no Código ISM;
5) Certificado Internacional de Proteção de Navio, dentro da validade, com os respectivos endossos, emitido de acordo com o previsto no Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias (Código ISPS);
6) Guia de Recolhimento da União (GRU) com o devido comprovante de pagamento (cópia simples);.
7) Cópia da Procuração do representante do armador;
8) Título de Inscrição da Embarcação (TIE); e
9) Mídia contendo o plano de arranjo geral da embarcação no formato pdf ou jpeg.

0233 -ALTERAÇÃO DOS DADOS REGISTRADOS NO RCD

Qualquer alteração relativa aos dados constantes no RCD deverá ser registrada a carmim, no campo correspondente ao item que será alterado.

Para tanto a companhia, conforme definido no item 0228, ou o Comandante da embarcação poderá alterar o RCD disponível a bordo, até que uma versão revisada e atualizada seja emitida.

Para que uma nova versão atualizada e corrigida do RCD seja emitida pela DPC, o armador ou seu representante legal deverá requerer novas certidões ao TM ou à CP/DL/AG de inscrição da embarcação, conforme o caso, dispendo de 3 meses, contados a partir da data em que houve o fato gerador da mudança do dado do RCD e proceder de forma idêntica ao especificado nos itens 0231 ou 0232.

Nos casos em que forem efetuadas emendas ao RCD, a DPC, o TM e a CP/DL/AG de inscrição da embarcação deverão ser, IMEDIATAMENTE, informados.

Qualquer dado constante do RCD não deverá ser modificado, eliminado, apagado ou rasurado.

0234 -PROCEDIMENTOS A SEREM ADOTADOS POR OCASIÃO DA ALTERAÇÃO DE DADOS NO RCD

O RCD deverá permanecer a bordo em qualquer das seguintes situações:

- a) Transferência de bandeira;
- b) Mudança de proprietário;
- c) Mudança de afretador; ou
- d) Assunção da responsabilidade de operação do navio por outra Companhia.

0235 -PROCEDIMENTOS A SEREM ADOTADOS POR OCASIÃO DA MUDANÇA DE BANDEIRA DA EMBARCAÇÃO

a) Quando uma embarcação tiver sido transferida de bandeira, a companhia deverá solicitar à Administração da nova bandeira, que requeira à DPC uma cópia do RCD cobrindo o período em que a embarcação esteve arvorando a bandeira brasileira.

b) Em atendimento ao estabelecido na alínea a), a DPC enviará à Administração da nova bandeira da embarcação, assim que possível e após a execução da transferência de jurisdição, uma cópia do RCD cobrindo o período durante o qual a embarcação esteve arvorando a bandeira brasileira, juntamente com os demais RCD emitidos anteriormente pela Administração de outros Países, se for o caso.

c) A embarcação transferida para a bandeira brasileira terá anexado ao RCD a ser emitido pela DPC, conforme previsto nos itens 0231 e 0232, os RCD emitidos pela Administração dos países cuja bandeira tenha arvorado, de forma a possibilitar um registro histórico contínuo da embarcação.

CAPÍTULO 3

CONSTRUÇÃO, ALTERAÇÃO, RECLASSIFICAÇÃO E REGULARIZAÇÃO DE EMBARCAÇÕES

SEÇÃO I

GENERALIDADES

0301 -DEFINIÇÕES

Para efeitos de aplicação deste capítulo são adotadas as seguintes definições:

a) Alteração - significa toda e qualquer modificação ou mudança:

1) nas características principais da embarcação (comprimento, boca, pontal);

2) nos arranjos representados nos planos exigidos no processo de licença de construção;

3) de localização, substituição, retirada ou instalação a bordo de itens ou equipamentos que constem no Memorial Descritivo ou representados nos Planos exigidos para a concessão da Licença de Construção;

4) de localização, substituição, retirada ou instalação a bordo de quaisquer itens ou equipamentos que impliquem diferenças superiores a 2% para o peso leve ou 0,5% do LPP para a posição longitudinal do centro de gravidade da embarcação;

5) na capacidade máxima de carga e/ou na distribuição de carga autorizada; e

6) na quantidade máxima de passageiros e/ou na distribuição de passageiros autorizados.

b) Certificado de Classe - corresponde ao Certificado emitido por uma Sociedade Classificadora para atestar que a embarcação atende às suas regras, no que for cabível à classe selecionada.

c) Certificados Estatutários - são os certificados previstos nas Normas da Autoridade Marítima Brasileira (NORMAM) e nas Convenções e Códigos Internacionais ratificados pelo Governo Brasileiro.

d) Certificado de Segurança da Navegação (CSN) - é o certificado emitido para uma embarcação para atestar que as vistorias previstas nestas Normas foram realizadas nos prazos previstos.

e) Licença de Construção (LC) - é o documento emitido, conforme modelo do Anexo 3-A, para embarcações a serem construídas no país para a bandeira nacional ou para exportação, ou a serem construídas no exterior para a bandeira nacional, que demonstra que seu projeto encontra-se em conformidade com os requisitos estabelecidos por estas normas.

f) Licença de Alteração (LA) - é o documento emitido, conforme modelo do Anexo 3-A, para demonstrar que as alterações a serem realizadas (ou já realizadas) em relação ao projeto apresentado por ocasião da emissão da Licença de Construção ou da Licença de Construção para Embarcações já Construídas (LCEC), antigas Documento de Regularização, encontram-se em conformidade com os requisitos estabelecidos por estas Normas.

g) Licença de Reclassificação (LR) - é o documento emitido, conforme modelo do Anexo 3-A, para demonstrar que o projeto apresentado encontra-se em conformidade com os requisitos estabelecidos por estas Normas para a nova classificação pretendida para a embarcação.

h) Licença de Construção (para Embarcações já Construídas-LCEC) - é o antigo Documento de Regularização, emitido conforme o modelo do Anexo 3-A, para embarcações cuja construção já tenha sido concluída, sem que tenha sido obtida uma Licença de Construção, para atestar que seu projeto encontra-se em conformidade com os requisitos estabelecidos por estas Normas.

i) Embarcação Classificada - é toda embarcação portadora de um Certificado de Classe. Adicionalmente, uma embarcação que esteja em processo de classificação, perante uma Sociedade Classificadora reconhecida para atuar em nome do Governo Brasileiro, também será considerada como embarcação Classificada.

j) Embarcações Certificadas (EC) - são as embarcações não-SOLAS, podendo ser subdivididas em:

1) Classe 1 (EC1) - são as que apresentam as seguintes características:

I) Embarcações com ou sem propulsão, com AB maior que 50;

II) Flutuantes que operem com mais de 12 pessoas a bordo, com AB maior que 50; ou

III) Flutuantes com AB maior que 100.

2) Classes 2 (EC2) - são as demais.

k) Embarcações "SOLAS" - são todas as embarcações mercantes empregadas em viagens marítimas internacionais ou empregadas no tráfego marítimo mercantil entre portos brasileiros, ilhas oceânicas, terminais e plataformas marítimas com exceção de:

1) embarcações de carga com arqueação bruta inferior a 500;

2) embarcações de passageiros com arqueação bruta inferior a 500 e que não efetuam viagens internacionais;

3) embarcações sem meios de propulsão mecânica;

4) embarcações de madeira, de construção primitiva;

5) embarcações de pesca; e

6) embarcações com comprimento de regra (L) menor que 24 metros.

l) Protótipo - é a primeira embarcação de uma "Série de Embarcações" para a qual já tenha sido emitida uma Licença de Construção ou uma LCEC.

m) Série de Embarcações (Navios Irmãos) - caracterizada por um conjunto de unidades com características iguais, construídas em um mesmo local, baseadas num mesmo projeto.

n) Embarcação de Apoio a Mergulho - é toda embarcação empregada no apoio às atividades de mergulho.

o) Embarcação de Passageiros - para efeito deste Capítulo é toda embarcação que transporte mais de 12 passageiros.

p) Embarcação de Pesca - é toda embarcação de carga empregada na captura de recursos vivos do mar e das águas interiores.

q) Embarcação Tanque - é aquela construída ou adaptada para o transporte a granel de cargas líquidas de natureza inflamável. Os demais navios que transportam graneis líquidos são considerados navios de carga (ex. navio que transporta suco de laranja).

r)Flotel - é uma embarcação que presta serviços de apoio às atividades das plataformas de perfuração e/ou produção, como geração de energia elétrica, hotelaria e facilidades de manutenção.

s)Flutuante - é toda embarcação sem propulsão que opera em local fixo e determinado.

t)Rebocador e/ou Empurrador - é toda embarcação projetada ou adaptada para efetuar operações de reboque e/ou empurra.

u)Embarcação Nova

1)SOLAS - é aquela que se enquadra como tal nas definições, como aplicáveis, contidas nas Convenções e Códigos internacionais ratificados pelo Governo Brasileiro; e

2)Não SOLAS - é aquela para a qual seja iniciado um processo de Licença de Construção, Alteração ou de Reclassificação ou solicitarem Inscrição (para aquelas não obrigadas a obterem as mencionadas Licenças) após 30 de junho de 2004.

v)Embarcação Existente - é aquela que não é uma embarcação nova.

w)Embarcação de carga - é qualquer embarcação que não seja embarcação de passageiro.

x)Plataforma - instalação ou estrutura, fixa ou flutuante, destinada às atividades direta ou indiretamente relacionadas com a pesquisa, exploração e exploração dos recursos oriundos do leito das águas interiores e seu subsolo ou do mar, inclusive da plataforma continental e seu subsolo.

I)Plataforma Móvel - denominação genérica das embarcações empregadas diretamente nas atividades de prospecção, extração, produção e/ou armazenagem de petróleo e gás. Incluem as unidades Semi-Submersíveis, Auto-Eleváveis, Navios Sonda, Unidades de Pernas Tensionadas ("Tension Leg"), Unidades de Calado Profundo ("Spar"), Unidade Estacionária de Produção, Armazenagem e Transferência (FPSO) e Unidade Estacionária de Armazenagem e Transferência (FSO). As embarcações destinadas à realização de outras obras ou serviços, mesmo que apresentem características de construção similares às unidades enquadradas na definição acima, não deverão ser consideradas "plataformas" para efeito de aplicação dos requisitos estabelecidos nesta norma e em demais códigos associados às atividades do petróleo.

II)Plataforma Fixa - construção instalada de forma permanente no mar ou em águas interiores, destinada às atividades relacionadas à prospecção e extração de petróleo e gás. Não é considerada uma embarcação.

y)Entidade Certificadora - são empresas ou entidades reconhecidas pela Autoridade Marítima Brasileira para atuarem em nome do governo brasileiro na realização de vistorias e emissão de certificados previstos nos regulamentos nacionais, conforme descrito nos acordos de delegação de competência firmados.

z)Sociedade Classificadora - são empresas ou entidades autorizadas a classificar embarcações de acordo com regras próprias e, quando reconhecidas pela Autoridade Marítima Brasileira, poderão atuar em nome do governo brasileiro na realização de vistorias e emissão de certificados e documentos previstos nas convenções internacionais, códigos e resoluções adotados pelo país, assim como nos regulamentos nacionais, conforme descrito nos acordos de delegação de competência firmados.

0302 - APLICAÇÃO DE CONVENÇÕES E CÓDIGOS INTERNACIONAIS

a)As embarcações "SOLAS" deverão cumprir integralmente os requisitos da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS-1974) e suas emendas em vigor, da Convenção Internacional de Linhas de Carga (LL 66) e suas emendas em vigor, da Convenção Internacional para Medidas de Tonelagem de Navios (1969) e suas emendas em vigor, mesmo que não efetuem viagens internacionais;

b)Todas as embarcações que operam no meio ambiente marinho deverão cumprir integralmente os requisitos da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL-73/78) e suas emendas em vigor, conforme aplicável.

Os navios que não sejam de produtos químicos ou navios transportadores de gás liquefeito certificados para transportar Substâncias Líquidas Nocivas a granel identificadas no Capítulo 17 do Código Internacional de Produtos Químicos a Granel, que estejam enquadrados na Regra 11, parágrafo segundo,

Capítulo 4 do Anexo II da MARPOL 73/78, deverão atender ao contido na Resolução A.673(16) da IMO, como emendada.

O Code for the Transport and Handling of Hazardous and Noxious Liquid Substances in Bulk on Offshore Support Vessels (OSV Chemical Code) da IMO deve ser atendido no projeto, construção e operação de embarcações de apoio marítimo (OSVs) que transportam substâncias líquidas perigosas e nocivas a granel para a manutenção e reabastecimento de plataformas, unidades móveis de perfuração e outras instalações offshore.

c)As embarcações destinadas ao transporte de cargas perigosas deverão cumprir os requisitos estabelecidos pelas normas internacionais, considerando-se a aplicação de acordo com a data de construção e o tipo de mercadoria a ser transportada, mesmo que não efetuem viagens internacionais, de acordo com a seguinte tabela:

Tipo de Carga Perigosa	Norma Internacional
1. Embaladas	- International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code)
2.Cargas Sólidas a Granel	- Código Marítimo Internacional para Cargas Sólidas a Granel (IMSBC Code)
3. Produtos Químicos	- Código para Construção e Equipamentos de Navios que Transportem Produtos Químicos Perigosos a Granel (BCH Code)
	- Código Internacional para Construção e Equipamentos de Navios que Transportem Produtos Químicos Perigosos a Granel (IBC Code)
4. Gases Liquefeitos a Granel	- Código Internacional para Construção e Equipamentos de Navios que Transportem Gases Liquefeitos a Granel (IGC Code)
	- Código para Construção e Equipamentos de Navios que Transportam Gases Liquefeitos a Granel (Gás Carrier Code)
	- Código para Navios Existentes que Transportem Gases Liquefeitos a Granel (Existing Ships Code)

d)Navios de Propósitos Especiais (Special Purpose Ships) conforme definido no Código de Segurança para Navios de Propósitos Especiais (Code of Safety for Special Purpose Ships) poderão ser certificados para sua operação em águas jurisdicionais brasileiras em conformidade com o referido Código e de acordo com a aplicação constante no item 1.2 do Código.

e)Recomendações para embarcações dotadas de Sistemas de Posicionamento Dinâmico

-As embarcações e plataformas dotadas de sistemas de posicionamento dinâmico construídas após 1ode julho de 1994, mas antes de 9 de junho de 2017, deverão atender os requisitos estabelecidos na Circular MSC/Circ. 645 da IMO e deverão atender o parágrafo 4 da Circular MSC.1/Circ. 1580 da IMO.

-As embarcações e plataformas dotadas de sistemas de posicionamento dinâmico construídas a partir de 9 de junho de 2017 deverão atender os requisitos estabelecidos na Circular MSC.1/Circ. 1580 da IMO.

f)Critérios complementares da Autoridade Marítima - Sempre que, nas Convenções e Códigos Internacionais em vigor no País, ou nas Resoluções e Circulares da Organização Marítima Internacional (IMO) adotadas pelo Brasil, forem previstos critérios específicos a serem estabelecidos pela Autoridade Marítima Brasileira (Administração), ainda não definidos nas Normas da Autoridade Marítima, devem ser seguidos os seguintes procedimentos:

1)As Organizações Reconhecidas - OR deverão consultar a DPC, sobre o critério a ser aplicado. A consulta deverá ser feita com a devida antecedência, de modo a evitar atrasos ou prejuízos aos interessados;

2)Após as devidas considerações, a DPC estabelecerá o critério/requisito a ser adotado e, quando julgado necessário, a sua aplicação e/ou entrada em vigor; e

3)A DPC poderá, sempre que julgar conveniente, adotar ou autorizar a utilização de critérios contidos nas Regras de Classificação das Sociedades Classificadoras reconhecidas, em substituição ao estabelecido no inciso

2) acima, mediante consulta, caso a caso.

g)Embarcações movidas a gases ou outros combustíveis com baixo ponto de fulgor deverão cumprir com os requisitos do International Code of Safety for Ships Using Gases or Other Low-Flashpoint Fuels - IGF Code da IMO.

h)Convenção do Trabalho Marítimo - MLC-2006, como emendada. A Convenção MLC-2006 é aplicável às embarcações de bandeira brasileira de uso comercial (exceto embarcações de pesca), classificadas para a navegação de mar aberto, com arqueação bruta maior que 500.

0303 -OBRIGATORIEDADE DE CLASSIFICAÇÃO

a)Todas as embarcações nacionais que transportem a granel substâncias líquidas nocivas, produtos químicos perigosos ou gases liquefeitos, em conformidade com o Anexo II da Convenção MARPOL, os Códigos IBC/BCH ou IGC/GC, para as quais foram solicitadas Licença de Construção, Alteração (com alteração estrutural de vulto, a ser julgada pela Diretoria de Portos e Costas - DPC), Reclassificação ou Documento de Regularização (atual LCEC) após 09/06/1998, devem, obrigatoriamente, ser mantidas em classe por uma Sociedade Classificadora reconhecida para atuar em nome do Governo Brasileiro na navegação de mar aberto.

b)Todas as embarcações nacionais com AB maior ou igual a 500, incluindo as Plataformas Móveis empregadas nas atividades relacionadas à prospecção e extração de petróleo e gás, para as quais tenham sido solicitadas, após 09/06/1998, Licença de Construção (incluindo LCEC), Licença de Alteração (com alteração estrutural de vulto, a ser julgada pela DPC), Licença de Reclassificação ou Documento de Regularização (atual LCEC), devem, obrigatoriamente, ser mantidas em classe por uma Sociedade Classificadora reconhecida para atuar em nome do Governo Brasileiro na navegação de mar aberto.

0304 -OBRIGATORIEDADE DA LICENÇA DE CONSTRUÇÃO, ALTERAÇÃO E RECLASSIFICAÇÃO

As Embarcações Certificadas classe 1 (EC1), classificadas ou não, as embarcações Certificadas classe 2 (EC2) de passageiros com AB maior do que 20 e menor ou igual a 50 (ver os itens 0305, 0314, 0320 e 0322 desta norma) e as embarcações de apoio a mergulho (de qualquer arqueação bruta, construídas ou adaptadas para este fim, mesmo que temporariamente), classificadas ou não, somente poderão ser construídas, no país ou no exterior, para a bandeira brasileira, se obtiverem a respectiva Licença de Construção.

Do mesmo modo, só poderão sofrer alterações ou serem reclassificadas mediante a obtenção prévia das Licenças de Alteração ou Reclassificação, respectivamente. As demais Embarcações Certificadas classe 2 (EC2) estão dispensadas da obtenção de Licenças de Construção, Alteração, Reclassificação e LCEC.

0305 -REGULARIZAÇÃO DE EMBARCAÇÕES JÁ CONSTRUÍDAS

a)embarcações com AB menor ou igual a 200, exceto aquelas enquadradas na alínea b) deste item.

Para embarcações nacionais com arqueação bruta (AB) menor ou igual a 200, cuja construção ou alteração já tenha sido concluída, seja no país ou no exterior, sem que tenham sido obtidas as respectivas Licenças de Construção ou Alteração será permitida sua regularização por meio da obtenção de uma Licença de Construção para Embarcação já Construída (LCEC), se tais licenças forem previstas nestas normas para o tipo de embarcação em questão. Tais licenças deverão ser solicitadas a uma Sociedade Classificadora, Entidade Certificadora ou ao GVI via CP, DL ou AG, conforme o caso, seguindo procedimento idêntico ao previsto para obtenção das respectivas licenças, conforme definido nas seções II e III deste capítulo.

1)A Licença a ser emitida (modelo constante no Anexo 3-A), deverá especificar a data do término da construção da embarcação e uma observação ressaltando o fato de se tratar de uma construção já concluída.

2)Caberá ao armador/proprietário efetuar as modificações porventura consideradas necessárias durante a análise do projeto, mesmo quando tais alterações acarretarem desmonte de parcelas da embarcação ou docagem.

3)A Licença de Construção emitida para uma embarcação nessas condições será designada "Licença de Construção para Embarcação já Construída - (LCEC)" e deverá ser apresentada ao TM para efeito de obtenção do registro da embarcação (Provisão de Registro de Propriedade Marítima - PRPM).

4)Para embarcação com AB maior que 200 não será emitida LCEC após 31/12/2013.

b)Casos Especiais

1)Embarcações de Passageiros com AB maior do que 20 e menor ou igual a 50

As embarcações de passageiros que, por força da versão anterior desta norma (NORMAM-01/DPC/2005 - Portaria no44 de 27/03/2012) estavam dispensadas da obtenção de Licença de Construção, Alteração e Reclassificação, terão um prazo até a primeira vistoria de renovação do CSN a ser realizada após 01/07/2013 para solicitar a respectiva LCEC e apresentar a documentação requerida no item 0314 alínea b).

As CP, DL, AG, Entidade Certificadora ou Sociedade Classificadora não poderão realizar qualquer tipo de vistoria relacionada ao CSN nas embarcações que não tenham apresentado a documentação requerida no item 0312.

Para a embarcação que tenha apresentado a documentação no prazo devido, será emitido, após a vistoria de renovação, um novo CSN com validade de 6 meses, fins permitir a continuidade da operação da embarcação enquanto se conclui o processo de emissão da LCEC.

Caso o prazo de 6 meses não seja suficiente para a emissão da LCEC, o responsável pela embarcação poderá requerer à DPC uma prorrogação do CSN por um prazo máximo de 6 meses. Tal requerimento deverá ser devidamente justificado observando-se as seguintes situações:

-quando o processo para emissão da LCEC estiver sendo analisado pelas CP, DL ou AG, o requerimento solicitando a prorrogação do CSN deverá ser encaminhado à DPC via CP, DL ou AG.

-quando o processo para emissão da LCEC estiver sendo analisado por Entidade Certificadora ou Sociedade Classificadora, o requerimento deverá ser encaminhado à DPC, contendo em anexo os comentários e/ou justificativas elaboradas pelo armador, proprietário ou seu preposto, formalmente designado.

Após a emissão da LCEC o CSN poderá ser renovado pelo prazo restante para completar cinco anos, contados a partir da data da realização da vistoria de renovação, desde que a embarcação não necessite sofrer alterações nas suas características, capacidade de passageiros e/ou carga e dotação de equipamentos, em função do atendimento aos requisitos desta norma. Neste caso, o CSN só poderá ser renovado pelo prazo restante, após a realização de nova vistoria para verificação do cumprimento desses requisitos.

2)Embarcações de carga com AB maior do que 50 e menor ou igual a 100

As embarcações de carga que, por força da versão anterior desta norma (NORMAM-01/DPC/2005 - Portaria no44 de 27/03/2012) estavam dispensadas da obtenção de Licença de Construção, Alteração e Reclassificação, terão um prazo até a primeira vistoria de renovação do CSN a ser realizada após 01/07/2013 para solicitar a respectiva LCEC e apresentar a documentação requerida no item 0312.

Recomenda-se que tal LCEC seja solicitada antes da primeira vistoria de renovação do Certificado de Segurança da Navegação (CSN), de modo a facilitar a análise da documentação por parte do GVI das CP ou DL, Entidade Certificadora ou Sociedade Classificadora, responsável pela emissão da LCEC.

As CP, DL, AG, Entidade Certificadora ou Sociedade Classificadora não poderão realizar qualquer tipo de vistoria relacionada ao CSN nas embarcações que não tenham apresentado a documentação, até a data devida para a realização da primeira vistoria de renovação, após 01/07/2013.

Para a embarcação que tenha apresentado a documentação no prazo devido, será emitido, após a vistoria de renovação, um novo CSN com validade de seis meses, fins permitir a continuidade da operação da embarcação enquanto se conclui o processo de emissão da LCEC.

Caso o prazo de seis meses não seja suficiente para a emissão da LCEC, o responsável pela embarcação poderá requerer à DPC uma prorrogação do CSN por um prazo máximo de seis meses. Tal requerimento deverá ser devidamente justificado observando-se as seguintes situações:

-quando o processo para emissão da LCEC estiver sendo analisado pelas CP, DL ou AG, o requerimento solicitando a prorrogação do CSN deverá ser encaminhado à DPC via CP, DL ou AG.

-quando o processo para emissão da LCEC estiver sendo analisado por Entidades Certificadoras ou Sociedade Classificadora, o requerimento deverá ser encaminhado para DPC, contendo em anexo os comentários e/ou justificativas elaboradas pelo armador, proprietário ou seu preposto, formalmente designado.

Após a emissão da LCEC o CSN poderá ser renovado pelo prazo restante para completar cinco anos, contados a partir da data da realização da vistoria de renovação, desde que a embarcação não necessite sofrer alterações nas suas características, capacidade de carga e dotação de equipamentos, em função do atendimento aos requisitos desta norma. Neste caso, o CSN só poderá ser renovado pelo prazo restante, após a realização de nova vistoria para verificação do cumprimento desses requisitos.

0306 -LICENÇA PROVISÓRIA

a)Para Iniciar Construção ou Alteração

1)Durante a tramitação do processo para o licenciamento da construção ou alteração de Embarcação Certificada Classe 1 (EC1) o interessado, se assim o desejar, poderá solicitar à uma Entidade Certificadora ou ao GVI, via CP, DL ou AG, uma Licença Provisória para Iniciar a Construção ou Alteração.

A documentação necessária é a seguinte:

(a)Requerimento do interessado;

(b)Cópia do protocolo da solicitação para emissão da Licença de Construção (LC) ou Licença de Construção para Embarcações já Construídas (LCEC) ou Licença de Alteração (LA) (cópia simples);

(c)Declaração do interessado que se compromete a efetuar qualquer modificação porventura considerada necessária durante a avaliação do projeto, mesmo quando tal alteração acarrete em desmonte de parcelas já construídas ou alteradas da embarcação, sem qualquer despesa ou ônus para a União; e

(d)Guia de Recolhimento da União (GRU) com o devido comprovante de pagamento (cópia simples), exceto para órgãos públicos.

No caso de Embarcação Classificada, tal licença deverá ser requerida à Sociedade Classificadora que irá acompanhar os serviços.

2)O interessado deverá apresentar declaração de que se compromete a efetuar qualquer modificação porventura considerada necessária durante a avaliação do projeto, mesmo quando tal alteração acarrete desmonte de parcelas já construídas ou alteradas da embarcação, sem qualquer despesa ou ônus para a União, Entidade Certificadora ou Sociedade Classificadora que emitir a respectiva Licença Provisória.

3)O modelo dessa licença é apresentado no Anexo 3-B. O prazo inicial de validade da licença provisória será de 180 dias, prorrogáveis por mais 2 períodos de 180 dias cada, conforme o andamento do processo. Prorrogações por prazos superiores deverão ser autorizadas pela DPC.

4)A emissão da licença provisória não exime o interessado da obtenção da licença de construção definitiva, prevista no item 0304.

b)Para Entrar em Tráfego

1)As embarcações que estejam em condições de entrar em operação, mas que ainda não estejam devidamente regularizadas poderão receber uma Licença Provisória para Entrar em Tráfego - LPET, de acordo com modelo constante no Anexo 3-C, desde que atendidas às condições do inciso abaixo.

A LPET deverá ser solicitada pelo proprietário por meio de requerimento à CP, DL ou AG na qual a embarcação será inscrita, conforme os procedimentos a seguir:

(a) Pendência relativa à emissão de Licença de Construção (LC), Licença de Construção para Embarcação já Construída (LCEC), Licença de Alteração (LA) ou Licença de Reclassificação (LR), a ser emitida pela CP, DL ou AG.

I) com o requerimento da LPET deverá ser apresentada a seguinte documentação:

- o requerimento solicitando a emissão da licença de construção, LCEC, licença de alteração ou licença de reclassificação juntamente com a coletânea completa de planos e documentos aplicáveis à embarcação, conforme previsto no item 0312 ou 0314 para cada caso;

- declaração do engenheiro naval responsável com a respectiva Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) em conformidade com o modelo constante do Anexo 3-D;

- proposta de Cartão de Tripulação de Segurança que necessitará ser aprovada pela CP, DL ou AG e só terá validade durante a vigência da LPET; e

- Guia de Recolhimento da União (GRU) com o devido comprovante de pagamento (cópia simples), referente à vistoria na embarcação com o escopo de uma vistoria inicial, exceto para órgãos públicos.

II) a CP, DL ou AG (GVI) deverá efetuar uma vistoria na embarcação com o escopo de uma vistoria inicial, de acordo com o Anexo 10-B, devendo utilizar os planos apresentados; e

III) não será emitido um CSN para a embarcação durante o período de validade da LPET.

Após a conclusão dos procedimentos acima e desde que não existam exigências para cumprimento antes da saída, poderá ser emitida a LPET com prazo de validade de 60 dias, podendo ser renovada, a critério da CP, DL ou AG, por mais dois períodos de 60 dias cada. Após findar os períodos, anteriormente citados não será emitida nova LPET.

(b) Pendência relativa à emissão de licença de construção, licença de construção para embarcação já construída, licença de alteração ou licença de reclassificação, a ser emitida por Sociedade Classificadora ou Entidade Certificadora

I) com o requerimento da LPET deverá ser apresentada a seguinte documentação:

- declaração da Sociedade Classificadora ou Entidade Certificadora atestando que a referida coletânea completa de planos foi submetida à análise;

- declaração do engenheiro naval responsável com a respectiva Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) em conformidade com o modelo constante do Anexo 3-D;

- proposta de tripulação de segurança que necessitará ser aprovada pela CP, DL ou AG e só terá validade durante a vigência da LPET; e

- Guia de Recolhimento da União (GRU) com o devido comprovante de pagamento (cópia simples), referente à vistoria na embarcação com o escopo de uma vistoria inicial, exceto para órgãos públicos.

II) a CP/ DL/ AG (GVI) deverá efetuar uma vistoria na embarcação com o escopo de uma vistoria inicial, de acordo com o Anexo 10-B, juntamente com o vistoriador da Sociedade Classificadora ou Entidade Certificadora, o qual deverá, na ocasião, estar de posse dos planos apresentados; e

III) Não será emitido um CSN para a embarcação durante o período de validade da LPET.

Após a conclusão dos procedimentos acima e desde que não haja exigências para cumprimento antes da saída, poderá ser emitida a LPET com prazo de validade de 60 dias, podendo ser renovada, a critério da CP, DL ou AG, por mais dois períodos de 60 dias cada. Após findar os períodos, anteriormente citados não será emitida nova LPET.

(c) A licença será emitida pelas CP, DL ou AG baseada na declaração do engenheiro naval anexada ao requerimento, e no resultado da vistoria realizada.

(d)O processo para emissão de LPET acima é aplicado tanto para embarcações EC1 quanto para embarcações EC 2 certificadas pelas CP, DL ou AG, como para as embarcações cuja certificação esteja sendo efetuada por Sociedade Classificadora ou por Entidade Certificadora.

(e)A Licença Provisória para Entrada em Tráfego (LPET) perderá, automaticamente, sua validade, caso haja perda das condições mínimas de segurança da embarcação, devido a modificações, avarias ou qualquer outra modificação da condição inicial, ou que altere as informações fornecidas originalmente pelo engenheiro naval apresentadas por ocasião da solicitação da licença.

2)As embarcações que estejam em condições de entrar em operação e que já possuam licença de construção, licença de reclassificação, licença de alteração ou LCEC, mas que ainda não estejam devidamente inscritas devido à existência de pendências de caráter administrativo, não necessitam da emissão da LPET. Nesse caso deverão ser efetuadas as vistorias pertinentes para emissão dos certificados correspondentes e a perícia para emissão do CTS. Os certificados serão emitidos em caráter provisório com validade máxima de até 6 meses, conforme previsto na NORMAM-06/DPC.

0307 -BARCOS DE PESCA

Para as embarcações destinadas à pesca, deve-se observar que para a concessão da Licença de Construção é necessário que o proprietário apresente a Permissão Prévia de Pesca exigida pelo Órgão Federal controlador da atividade de pesca.

0308 -REBOCADORES

Os rebocadores empregados na Navegação de Mar Aberto são obrigados a portar um Certificado de Tração Estática.

0309 -CARIMBOS E PLANOS

a)No Anexo 3-E é apresentado o modelo do carimbo empregado pela GEVI (Gerência de Vistorias, Inspeções e Perícias Técnicas, da DPC) para endosso dos documentos previstos para a concessão das Licenças de Construção, Alteração ou Reclassificação e da LCEC, que deverão ser também utilizados pelas Sociedades Classificadoras e Entidades Certificadoras.

b)Todos os planos e documentos deverão ser também identificados, logo abaixo do carimbo apresentado no Anexo 3-E, com o carimbo e a rubrica do responsável técnico pela análise da documentação; e

c)No Anexo 3-F é apresentada uma descrição sumária das características dos planos e documentos previstos nos processos para concessão das Licenças de Construção, Alteração, Reclassificação ou da LCEC e das informações mínimas que cada um deve conter.

0310 -EMBARCAÇÕES DESTINADAS A EXPORTAÇÃO

As embarcações destinadas à exportação serão enquadradas em uma das seguintes situações:

a)Embarcação Classificada: deverá ter Licença de Construção e Certificados Estatutários aplicáveis, emitidos por Sociedade Classificadora;

b)Embarcação não Classificada:

1)O proprietário que desejar certificar e regularizar a embarcação em conformidade com a legislação brasileira deverá construí-la atendendo aos requisitos e procedimentos contidos nestas normas;

2)O proprietário que não desejar certificar e regularizar a embarcação em conformidade com a legislação brasileira deverá apresentar documento, emitido pelo governo do país de bandeira, certificando que a embarcação atende aos requisitos operacionais e de projeto estabelecidos nas normas pertinentes daquela Administração. Nesse caso, por ocasião das provas de mar, ou qualquer outra viagem que seja necessária antes da ida da embarcação para o exterior, o despacho será condicionado à apresentação na CP, DL ou AG de uma declaração de engenheiro naval, registrado no CREA, atestando que a embarcação está apta a operar e em condições satisfatórias de segurança para realizar a viagem pretendida.

0311 -EXIGÊNCIAS E INFORMAÇÕES ADICIONAIS NAS LICENÇAS DE CONSTRUÇÃO, ALTERAÇÃO, RECLASSIFICAÇÃO OU LCEC

a)Nas Licenças de Construção, Alteração, Reclassificação ou LCEC poderão constar:

1)observações ou comentários sobre aspectos relevantes considerados durante a análise do processo;

2)informações que possibilitem uma melhor caracterização da embarcação;

3)exigências para apresentação de planos e/ou documentos, caso os mesmos não tenham sido apresentados por ocasião da concessão das Licenças de Construção, Alteração, Reclassificação ou LCEC;

4)pequenas incorreções assinaladas nos planos endossados que deverão ser corrigidas na embarcação; e

5)eventuais restrições operacionais consideradas durante a análise do processo.

b)Sempre que não forem apresentados todos os planos e/ou documentos exigidos ou caso a documentação encaminhada contenha deficiências que impossibilitem, a critério do responsável pela análise, a perfeita caracterização da embarcação, sua operação, seus equipamentos ou itens de segurança ou do atendimento aos requisitos exigidos nas regras aplicáveis, as Licenças de Construção, Alteração, Reclassificação ou a LCEC não poderão ser emitidas.

c)Solicitação de Segunda Via de Licenças

No caso de perda, roubo, furto, mau estado de conservação ou extravio de Licenças, o interessado poderá solicitar uma segunda via à CP/DL/AG onde obteve a respectiva licença, a qual terá a mesma validade da licença anterior. A documentação necessária é a seguinte:

1)Requerimento do interessado informando o motivo da solicitação da 2ª via (perda, roubo, furto, extravio ou mau estado de conservação) ou ofício de solicitação de 2ª via, quando se tratar de órgãos públicos;

2)Guia de Recolhimento da União (GRU) com o devido comprovante de pagamento (cópia simples), exceto para órgãos públicos; e

3)Apresentar declaração assinada relatando o motivo (se perda, roubo ou extravio) de acordo com o Anexo 2-Q ou apresentar o respectivo Boletim de Ocorrência (BO).

Caso a solicitação decorra de mau estado de conservação, o documento original deverá ser entregue.

SEÇÃO II

PROCEDIMENTOS PARA CONCESSÃO DA LICENÇA DE CONSTRUÇÃO

0312 -EMBARCAÇÕES CERTIFICADAS COM AB MAIOR QUE 50, FLUTUANTES COM AB MAIOR QUE 50 QUE OPEREM COM MAIS DE 12 PESSOAS A BORDO E DEMAIS FLUTUANTES COM AB MAIOR QUE 100 (CLASSE 1 - EC1)

a)A Licença de Construção ou a LCEC serão emitidas conforme modelo do Anexo 3-A por uma Sociedade Classificadora, Entidade Certificadora ou pelo GVI.

O construtor, proprietário ou seu representante legal deverá apresentar os seguintes documentos:

1)Requerimento do interessado;

2)Guia de Recolhimento da União (GRU) com o devido comprovante de pagamento (cópia simples), referente ao serviço de análise de planos para emissão de Licenças (LC, LCEC, LA, LR) (Anexo 10-D), exceto para órgãos públicos;

Duas cópias dos seguintes documentos:

3)Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) referente ao projeto/construção da embarcação, caso se trate de embarcação nova; ART referente ao levantamento técnico caso se trate de embarcação construída sem acompanhamento de responsável técnico;

4)Memorial Descritivo, de acordo com o modelo constante no Anexo 3-G;

5)Plano de Arranjo Geral;

6)Plano de Linhas;

7)Curvas Hidrostáticas e Cruzadas e/ou Tabelas (ou listagem de computador);

8)Plano de Segurança (dispensável para as embarcações não tripuladas e que não possuam equipamentos ou dispositivos de segurança e/ou combate a incêndio);

9)Plano de Arranjo de Luzes de Navegação;

10)Plano de Capacidade;

11)Plano de Seção Mestra e Perfil Estrutural;

12)Relatório da Prova de Inclinação ou, para as embarcações que atendam aos requisitos estabelecidos no item 0316, Relatório da Medição de Porte Bruto;

13)Folheto de Trim e Estabilidade Definitivo;

14)Proposta de Cartão de Tripulação de Segurança (CTS); e

15)Folheto de Trim e Estabilidade em Avaria (somente quando for exigido pelas disposições de convenções ou códigos internacionais aplicáveis, se a embarcação operar na Bacia do Sudeste ou caso se aplique a Seção III do Capítulo 5).

b)Por ocasião da solicitação da Licença de Construção, poderão ser apresentados a Estimativa de Peso Leve e o Folheto de Trim e Estabilidade Preliminar, ficando como exigência a ser assinalada na Licença de Construção a apresentação posterior dos documentos previstos nos itens 10, 11 e 13 (caso aplicável) acima e da ART referente à execução desses serviços.

c)Após a análise, caso a documentação apresentada seja considerada satisfatória, o GEI, a Entidade Certificadora ou a Sociedade Classificadora emitirá a Licença de Construção ou a LCEC em quatro vias, identificando com o número da Licença os planos e documentos apresentados.

d)A distribuição das licenças emitidas e dos planos e documentos endossados deverá atender aos seguintes critérios:

1)Uma via da Licença de Construção (ou da LCEC) e dos planos e documentos endossados deverão ser encaminhadas para arquivamento no Órgão de Inscrição da embarcação, até 30 dias após sua emissão;

2)Uma via da Licença de Construção (ou LCEC) e dos planos e documentos endossados serão restituídas ao interessado.

3)Uma via da Licença de Construção (ou LCEC) e dos planos e documentos endossados deverá ser mantida em arquivo da Sociedade Classificadora ou Entidade Certificadora, quando a licença for por elas emitida.

e)A isenção do cumprimento de qualquer requisito constante nestas Normas só poderá ser concedida pela DPC, devendo, quando concedida, ser transcrita na Licença emitida.

f)Sempre que o endosso em planos e documentos por uma Sociedade Classificadora ou Entidade Certificadora fizer referência a uma carta ou qualquer outro documento estabelecendo as condições da aprovação, uma cópia desse documento deverá ser anexada à coletânea de planos aprovados.

0313 -EMBARCAÇÕES "SOLAS" E DEMAIS EMBARCAÇÕES CLASSIFICADAS

a)A Licença de Construção ou a LCEC das Embarcações "SOLAS", cujo modelo é apresentado no Anexo 3-A, será emitida por uma Sociedade Classificadora reconhecida para atuar em nome do Governo Brasileiro na navegação de mar aberto, que deverá avaliar e endossar, quando aplicável, os documentos abaixo listados. A Sociedade Classificadora poderá exigir, a seu critério, outros planos e documentos para efeito de atendimento às suas regras:

1)Memorial Descritivo, de acordo com modelo constante no Anexo 3-G;

2)Plano de Linhas;

3)Plano de Arranjo Geral;

4)Curvas Hidrostáticas e Cruzadas;

5)Plano de Capacidade;

6)Plano de Arranjo de Luzes de Navegação;

7)Plano de Seção Mestra;

8)Plano de Perfil Estrutural;

9)Plano de Expansão do Chapeamento;

10)Plano de Segurança (dispensável para embarcações não tripuladas e que não possuam equipamentos ou dispositivos de segurança e/ou combate a incêndio);

11)Plano de Combate a Incêndio;

12)Plano de Revestimentos;

13)Arranjo de Forros e Anteparas;

14)Relatório da Prova de Inclinação;

15)Folheto de Trim e Estabilidade Intacta, incluindo cálculo do Momento Fletor e Esforço Cortante para cada condição de carregamento analisada;

16)Manual de Carregamento de Grãos;

17)Folheto de Trim e Estabilidade em Avaria, em duas vias;

18)Plano de Emergência para Prevenção da Poluição por Óleo (SOPEP), em duas vias;

19)Manual de Peiação de Carga (Cargo Securing Manual), em duas vias.

20)Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) referente ao projeto de embarcações novas ou ART referente ao levantamento técnico caso se trate de embarcação construída sem acompanhamento de responsável técnico; e

21)Proposta de Cartão de Tripulação de Segurança (CTS) à CP/DL/AG.

b)Sempre que o carimbo de aprovação da Sociedade Classificadora fizer referência a uma carta ou qualquer outro documento estabelecendo as condições da aprovação, uma cópia desse documento deverá ser anexada à coletânea de planos aprovados.

c)Os planos e documentos citados nas subalíneas (11), (12), (13), (16), (17), (18) e (19) da alínea a) somente deverão ser apresentados quando exigidos pelas disposições de Convenções ou Códigos Internacionais aplicáveis.

d)Os planos e documentos aprovados pela Sociedade Classificadora na versão final ("as built") deverão ser digitalizados, gravados em CD-ROM e enviados à DPC para arquivo, até 30 dias após a data de entrega da embarcação.

e)Sempre que o serviço de classificação incluir o acompanhamento da construção da embarcação, somente os planos finais deverão ser endossados e identificados com o número da Licença de Construção. Nesses casos, não é necessário enviar os planos preliminares analisados por ocasião da emissão da licença de construção para a DPC nem para o órgão de inscrição, devendo ser adotados os seguintes procedimentos adicionais:

1)a licença de construção deverá conter, no campo "observações", informações que caracterizem que a Sociedade classificadora está acompanhando a construção da embarcação; e

2)uma via dos planos e documentos inicialmente considerados para a emissão da licença de construção deverá ser mantida em arquivo na Sociedade Classificadora, pelo menos até a aprovação dos planos finais ("as built").

f)A distribuição das licenças emitidas e dos planos e documentos endossados para as Embarcações SOLAS e demais embarcações classificadas deverá atender aos mesmos critérios, estabelecidos no item 0312 d).

g)A isenção do cumprimento de qualquer requisito constante nestas Normas e/ou nos Códigos e Convenções Internacionais aplicáveis só poderá ser concedida pela DPC, devendo, quando concedida, ser transcrita na licença emitida e/ou nos certificados pertinentes.

0314 -EMBARCAÇÕES CERTIFICADAS COM AB MAIOR QUE 20 E MENOR OU IGUAL A 50, EXCETO AS DE PASAGEIROS (CLASSE 2 - EC2)

a)Embarcações com AB maior do que 20 e menor ou igual a 50, exceto as de passageiros

As embarcações com AB maior que 20 e menor ou igual a 50, exceto as de passageiros, estão dispensadas da Licença de Construção, bastando a apresentação dos seguintes documentos à CP, DL ou AG de inscrição:

1)ART referente ao projeto de embarcação nova, ou ART referente ao levantamento técnico, caso se trate de embarcação construída sem acompanhamento do responsável técnico;

2)Memorial descritivo de acordo com o modelo constante no Anexo 3-G;

3)Declaração do responsável técnico, caracterizando as condições de carregamento nas quais a embarcação deve operar, de acordo com modelo constante no Anexo 3-H; e

4)Plano que apresente de forma esquemática as informações previstas para os Planos de Arranjo Geral, Segurança e Capacidade, em conformidade com o estabelecido no Anexo 3-F.

b)Embarcações de passageiros com AB maior do que 20 e menor ou igual a 50

As embarcações enquadradas nesta alínea estão sujeitas a obtenção da Licença de Construção, em conformidade com o previsto no item 0304. adotando-se os mesmos procedimentos previstos neste capítulo aplicáveis às embarcações EC1, devendo ser apresentada a seguinte documentação:

1)Requerimento do interessado;

2)Guia de Recolhimento da União (GRU) com o devido comprovante de pagamento (cópia simples), referente ao serviço de análise de planos para emissão de Licenças (LC, LCEC, LA, LR) (Anexo 10-D), exceto para órgãos públicos; e

Duas cópias dos seguintes documentos:

1)Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) referente ao projeto/construção da embarcação, caso se trate de embarcação nova;

2)Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) referente ao levantamento técnico, caso se trate de embarcação construída sem acompanhamento de profissional legalmente habilitado;

3)Memorial Descritivo, de acordo com o modelo constante no Anexo 3-G;

4)Plano de Arranjo Geral;

5)Plano de Linhas;

6)Curvas hidrostáticas e cruzadas e/ou tabelas (ou listagem de computador);

7)Plano de Segurança;

8)Plano de Arranjo de Luzes da Navegação;

9)Plano de Capacidade;

10)Relatório da Prova de Inclinação ou Relatório da Medição de Porte Bruto (para as embarcações que atendem aos requisitos estabelecidos no item 0316;

11)Folheto de trim e estabilidade definitivo;

12)Proposta de Cartão de Tripulação de Segurança (CTS); e

13)Plano Estrutural e de Seção Mestra, para embarcações de casco metálico. Para as embarcações existentes, apresentar os planos a partir da primeira Vistoria de Renovação de CSN que ocorrer após 31 de dezembro de 2021.

c)Embarcações com AB menor ou igual a 20

As embarcações com AB menor ou igual 20 estão dispensadas da Licença de Construção. Entretanto, as embarcações de passageiros deverão apresentar os seguintes documentos à CP, DL ou AG de inscrição:

1)ART referente aos serviços prestados;

2)Relatório previsto no Anexo 7-G, observando as formulações e definições do Anexo 7-F (somente para embarcações de passageiros);

3) Um plano que apresente de forma esquemática as informações previstas para os planos de Arranjo Geral, Segurança e Capacidade, em conformidade com o estabelecido no Anexo 3-F (somente para embarcações de passageiros); e

4) Uma foto da embarcação, conforme especificações no item 0205.

As seguintes embarcações estão dispensadas de apresentar a documentação prevista no parágrafo anterior:

- embarcações dispensadas de inscrição, conforme previsto nos subitens 0205 d); e

- embarcações miúdas com propulsão que, entretanto, deverão apresentar a documentação prevista no subitem 0205 c).

Caso o interessado, apesar da não obrigatoriedade, deseje que seja emitida uma Licença de Construção, deverão ser seguidos os procedimentos previstos para uma

Embarcação Certificada classe 1 (EC1).

Uma via do plano esquemático requerido para as embarcações de passageiros deverá, obrigatoriamente, ser carimbado pela CP/ DL/ AG e permanecer a bordo da embarcação.

0315 -SÉRIE DE EMBARCAÇÕES

a) Para emissão de Licença de Construção ou de LCEC de uma "série de embarcações", somente serão analisados os documentos do protótipo. Para as demais embarcações da série, bastarão apresentar os seguintes documentos:

1) ART referente ao projeto, caso se trate de embarcação nova; ART referente ao levantamento técnico, caso se trate de embarcação construída sem acompanhamento de responsável técnico;

2) Memorial Descritivo de acordo com o modelo constante no Anexo 3-G; e

3) Relatório da Prova de Inclinação ou Medição de Porte Bruto e Estudo de Estabilidade Definitivo.

b) Caso haja mudança de proprietário deverá ser fornecido, pelo construtor ou proprietário que solicitou a aprovação dos planos, uma cópia dos planos aprovados do protótipo.

c) Caso o interessado deseje inscrever uma embarcação de série em um Órgão de Inscrição diferente daquele em que foram apresentados os planos do protótipo, deverá ser fornecido a este Órgão uma cópia dos referidos planos.

d) Somente a DPC poderá conceder isenção do cumprimento de qualquer requisito previsto nestas Normas.

0316 -DISPENSA DE REALIZAÇÃO DE PROVA DE INCLINAÇÃO

a) Embarcações sem Propulsão

1) As embarcações sem propulsão que não apresentem edificações acima do convés estão dispensadas da realização de uma prova de inclinação, desde que o valor da posição vertical do centro de gravidade da embarcação leve não seja assumido inferior a 65% do pontal moldado, para efeito de avaliação da estabilidade da embarcação; e

2) A isenção estabelecida na subalínea 1) também será válida para as embarcações sem propulsão que apresentem casarias, escotilhões, braçolas ou outras edificações de pequenas dimensões acima do convés que, a critério da DPC, não alterem de forma significativa a posição vertical do centro de gravidade da embarcação.

b) Série de Embarcações

1) Para as embarcações com arqueação bruta maior ou igual a 300 construídas em série, a prova de inclinação só será obrigatória de quatro em quatro embarcações, desde que sejam observados os limites estabelecidos na subalínea 2) abaixo. O resultado da prova de inclinação do protótipo poderá ser extrapolado para a segunda, terceira e quarta embarcações; a quinta deverá ser submetida a um novo teste podendo seu resultado ser extrapolado para a sexta, sétima e oitava embarcações e, assim, sucessivamente;

2)O procedimento descrito na subalínea 1) é válido, desde que os valores da posição longitudinal do centro de gravidade e do peso da embarcação na condição leve, obtidos por meio de uma Medição de Porte Bruto, não apresentem diferenças em relação ao resultado, obtido na Prova de Inclinação a ser extrapolada, superiores a 0,5% do LPP e 1% do peso leve medido, respectivamente; e

3)Quando esses limites forem ultrapassados, a embarcação deverá ser submetida a uma nova Prova de Inclinação, podendo o seu resultado ser extrapolado para as três embarcações subseqüentes da mesma série.

SEÇÃO III

PROCEDIMENTOS PARA CONCESSÃO DE LICENÇA DE ALTERAÇÃO

0317 - GENERALIDADES

a)Certificado de Segurança da Navegação (CSN)

O CSN perderá a validade sempre que forem introduzidas alterações na embarcação, conforme definidas na alínea (a) do item 0301. Nesses casos, deverão ser seguidos os procedimentos contidos nos itens 1009 e) 1) II.

b)Mudança na Arqueação e/ou Borda-Livre

1)Quando a alteração acarretar mudança dos valores da Arqueação Bruta, Arqueação Líquida e/ou no valor da borda-livre originalmente atribuídos, deverão ser tomadas as devidas providências no sentido de que a embarcação seja rearqueada ou tenha sua borda-livre recalculada; e

2)Deverá ser dada especial atenção às alterações que mudem a arqueação bruta/líquida da embarcação, tendo em vista a aplicabilidade de alguns regulamentos ser baseada nesse parâmetro.

c)Atualização do SISGEMB

1)Os dados referentes às alterações que impliquem mudanças das características da embarcação constantes do SISGEMB deverão ser atualizados; e

2)O número de cada Licença de Alteração emitida para uma embarcação deverá ser digitado pelas CP, DL ou AG no campo "observações" do SISGEMB.

d)Embarcações de Pesca

Para as embarcações destinadas à pesca, deve-se observar que para a concessão da Licença de Alteração é necessário que o proprietário apresente a Permissão Prévia de Pesca exigida pelo Órgão Federal controlador da atividade de pesca.

0318 -EMBARCAÇÕES CERTIFICADAS COM AB MAIOR QUE 50, FLUTUANTES COM AB MAIOR QUE 50 QUE OPEREM COM MAIS DE 12 PESSOAS A BORDO E DEMAIS FLUTUANTES COM AB MAIOR QUE 100 (CLASSE 1 - EC1)

a)A Licença de Alteração deverá ser solicitada pelo estaleiro, proprietário ou seu representante legal à CP, DL ou AG, a uma Sociedade Classificadora ou a uma Entidade Certificadora mediante a apresentação de requerimento com GRU (cópia simples) referente ao serviço de análise de planos para emissão de Licenças de Alteração, exceto para órgãos públicos, acompanhados da documentação listada abaixo:

1)ART referente ao projeto e à execução da alteração pretendida;

2)Relatório contendo informações da natureza do serviço e indicação clara de todas as alterações efetuadas, em duas cópias;

3)Uma cópia dos planos e documentos endossados por ocasião da concessão da Licença de Construção ou da LCEC; e

4)Três cópias dos novos planos e/ou documentos constantes do processo de Licença de Construção ou LCEC, que tenham sofrido modificações devido às alterações.

b)Após a análise do expediente, caso a documentação apresentada seja considerada satisfatória, a Sociedade Classificadora, Entidade Certificadora ou ao GVI emitirá a Licença de Alteração em três cópias, identificando no campo "observações" as principais alterações autorizadas, identificando com o número da licença os planos e ou documentos apresentados.

c) A distribuição das licenças emitidas e dos planos e documentos endossados deverá atender aos seguintes critérios:

1) Uma via da Licença de Alteração e dos planos e documentos endossados deverá ser encaminhada para arquivamento no Órgão de Inscrição da embarcação, até 30 dias após sua emissão;

2) Uma via da Licença de Alteração e dos planos e documentos endossados será restituída ao interessado; e

3) Uma via da Licença de Alteração e dos planos e documentos endossados deverá ser mantida em arquivo da Sociedade Classificadora ou Entidade Certificadora, quando a licença for por elas emitida.

d) As embarcações com arqueação bruta inferior a 500 e que necessitariam ser submetidas a uma Prova de Inclinação, por ocasião da concessão da Licença de Construção ou da LCEC, poderão ser dispensadas de novo teste após uma alteração, desde que a variação de peso leve não seja superior a 2% do valor original. Nesses casos, deverá ser apresentada uma estimativa teórica da variação do peso e da posição vertical e longitudinal do centro de gravidade da embarcação leve, em função das alterações introduzidas.

e) Para as embarcações com arqueação bruta maior ou igual a 500, a dispensa prevista na alínea anterior somente será concedida se as variações do peso leve e da posição longitudinal do centro de gravidade não sejam superiores a 3% e 1% do LPP, respectivamente.

f) Caso o GVI, a Entidade Certificadora ou a Sociedade Classificadora julgue necessária, poderá ser solicitada para as embarcações enquadradas nas alíneas d) e e), acima, a apresentação do Relatório de Medição de Porte Bruto após a execução das alterações, constando tal exigência na Licença de Alteração ou na LCEC, com o propósito de verificar se o limite estabelecido não foi ultrapassado.

0319 - EMBARCAÇÕES "SOLAS" E DEMAIS EMBARCAÇÕES CLASSIFICADAS

a) Para as Embarcações Classificadas, as Sociedades Classificadoras poderão exigir planos, cálculos ou documentos adicionais aos previstos nos itens 0318 e 0320, para efeitos de atendimento às suas regras.

b) Sempre que o carimbo de aprovação da Sociedade Classificadora fizer referência a uma carta ou qualquer outro documento estabelecendo as condições da aprovação, uma cópia desse documento deverá ser anexada à coletânea de planos aprovados.

c) Os planos e documentos aprovados pela Sociedade Classificadora na versão final ("as built") deverão ser digitalizados, gravados em CD-ROM e enviados à DPC para arquivo, até 30 dias após a data de término da alteração da embarcação.

d) Sempre que o serviço de classificação incluir o acompanhamento das obras de alteração da embarcação, somente os planos finais deverão ser carimbados, datados e identificados com o número da Licença de Alteração. Nesses casos, não é necessário enviar os planos preliminares analisados por ocasião da emissão da licença de alteração para a DPC nem para o órgão de inscrição, devendo ser adotados os seguintes procedimentos:

1) a Licença de Alteração deverá conter, no campo "observações", informações que caracterizem que a Sociedade classificadora está acompanhando as obras de alteração da embarcação;

2) uma via dos planos e documentos inicialmente considerados para a emissão da Licença de Alteração deverá ser mantida em arquivo na Sociedade Classificadora, pelo menos até a aprovação dos planos finais ("as built"); e

3) uma via dos planos finais gravados em CD ROM deverá ser encaminhada pela Sociedade Classificadora para arquivamento na DPC, tão logo esteja disponível.

e) A distribuição das licenças emitidas e dos planos e documentos endossados para as Embarcações SOLAS e demais embarcações classificadas deverá atender aos mesmos critérios estabelecidos no item 0318 c).

f) A isenção do cumprimento de qualquer requisito constante nestas normas e/ou nos Códigos e Convenções Internacionais aplicáveis só poderá ser concedida pela DPC, devendo, quando concedida, ser transcrita na licença emitida e/ou nos certificados pertinentes.

g)As embarcações com arqueação bruta inferior a 500 e que necessitariam ser submetidas a uma Prova de Inclinação, por ocasião da concessão da Licença de Construção ou da LCEC, poderão ser dispensadas de novo teste após uma alteração, desde que a variação de peso leve não seja superior a 2% do valor original. Nesses casos, deverá ser apresentada uma estimativa teórica da variação do peso e da posição vertical e longitudinal do centro de gravidade da embarcação leve.

h)Para as embarcações com arqueação bruta maior ou igual a 500, a dispensa prevista na alínea anterior somente será concedida se as variações do peso leve e da posição longitudinal do centro de gravidade não sejam superiores a 3% e 1% do LPP, respectivamente.

i)Caso a Sociedade Classificadora julgue necessário, poderá ser solicitado para as embarcações enquadradas nos incisos g) e h) acima, a apresentação do Relatório de Medição de Porte Bruto após a execução das alterações, constando tal exigência na Licença de Alteração, com o propósito de verificar se o limite estabelecido não foi ultrapassado.

0320 -EMBARCAÇÕES CERTIFICADAS COM AB MAIOR DO QUE 20 E MENOR OU IGUAL A 50, EXCETO AS DE PASSAGEIROS (CLASSE 2 - EC2)

a)Embarcações com AB maior do que 20 e menor ou igual a 50, exceto as de passageiros

Não será necessária a emissão da licença de alteração, entretanto, deverão ser apresentados os seguintes documentos a CP, DL ou AG de inscrição da embarcação:

1)Relatório contendo informações da natureza do serviço a ser executado e indicação clara de todas as alterações efetuadas;

2)ART referente aos serviços prestados;

3)Novo memorial descritivo, contendo as alterações, de acordo com o modelo constante no Anexo 3-G;

4)Declaração do responsável técnico caracterizando as condições de carregamento nas quais a embarcação é capaz de operar, de acordo com o modelo constante do Anexo 3-H; e

5)Plano que apresente de forma esquemática as informações previstas para os Planos de Arranjo Geral, Segurança e Capacidade, em conformidade com o estabelecido no Anexo 3-F.

b)Embarcações de passageiros com AB maior do que 20 e menor ou igual a 50

1)As embarcações enquadradas nesta alínea estão sujeitas à obtenção da Licença de Alteração, em conformidade com o previsto no item 0304, adotando-se os mesmos procedimentos previstos neste capítulo aplicáveis às embarcações EC1, devendo ser apresentada a seguinte documentação:

I)Requerimento para emissão de Licença de Alteração;

II)Guia de Recolhimento da União (GRU) com o devido comprovante de pagamento (cópia simples), referente ao serviço de análise de planos para emissão de Licença de Alteração (Anexo 10-D), exceto para órgãos públicos;

III)ART referente ao projeto e a execução da alteração pretendida;

IV)Relatório contendo informações da natureza do serviço e indicação clara de todas as alterações efetuadas, em duas vias;

V)Uma via dos planos e documentos endossados por ocasião da concessão da licença de construção; e

VI)Três vias dos novos planos e ou documentos constantes de um processo de Licença de Construção, que tenham sofrido modificações devido às alterações.

2)Após a análise da documentação apresentada, caso esta tenha sido considerada satisfatória, o GVI, Entidade Certificadora ou a Sociedade Classificadora emitirá a Licença de Alteração em três vias, identificando no campo "observações" as principais alterações autorizadas, identificando com o número da licença os planos e ou documentos apresentados.

3)A distribuição das licenças emitidas e dos planos e documentos endossados deverá atender aos seguintes critérios:

-Uma cópia da Licença de Alteração e dos planos e documentos endossados deverá ser encaminhada para arquivamento no Órgão de Inscrição da embarcação, até 30 dias após sua emissão;

-Uma cópia da Licença de Alteração e dos planos e documentos endossados será restituída ao interessado; e

-Uma cópia da Licença de Alteração e dos planos e documentos endossados deverá ser mantida em arquivo da Sociedade Classificadora ou Entidade Certificadora, quando a licença for por elas emitida.

c) Para as Embarcações Certificadas Classe 2 (EC2), com AB menor ou igual a 20

Não será necessária a Licença de Alteração, entretanto, deverão ser apresentados os seguintes documentos à CP, DL ou AG de inscrição da embarcação:

1) ART referente aos serviços prestados;

2) Relatório previsto no Anexo 7-G, observando as formulações e definições do Anexo 7-F (para embarcações de passageiros);

3) Um plano, em duas vias, que apresente de forma esquemática as informações previstas para os planos de Arranjo Geral, Segurança e Capacidade, em conformidade com o estabelecido no Anexo 3-F (somente para embarcações de passageiros); e

4) Uma foto da embarcação, conforme especificado no item 0205 a).

As seguintes embarcações estão dispensadas de apresentar a documentação prevista na presente alínea:

-embarcações dispensadas de inscrição, conforme previsto nos subitens 0205 d); e

-embarcações miúdas com propulsão que, entretanto, deverão apresentar a documentação prevista no subitem 0205 c).

Caso o interessado, apesar da não obrigatoriedade, deseje que seja emitida uma Licença de Construção, deverão ser seguidos os procedimentos previstos para uma Embarcação Certificada classe 1 (EC1).

Uma cópia do plano esquemático requerido para as embarcações de passageiros deverá, obrigatoriamente, ser carimbada pela CP/ DL/ AG e permanecer a bordo da embarcação.

SEÇÃO IV

PROCEDIMENTOS PARA CONCESSÃO DA LICENÇA DE RECLASSIFICAÇÃO

0321 -GENERALIDADES

a) Certificado de Segurança da Navegação (CSN)

Em caso de Reclassificação, o CSN será automaticamente cancelado, devendo ser seguidos os procedimentos previstos nos itens 1009 e) 2) e 1009 e) 3).

b) Mudança na Arqueação e/ou Borda-Livre

Quando a reclassificação acarretar mudança dos valores da Arqueação Bruta, Líquida e/ou no valor da borda-livre originalmente atribuídos, deverão ser tomadas as devidas providências no sentido de que a embarcação seja rearqueada ou tenha sua borda-livre recalculada.

c) Tripulação de Segurança

Quando operando em qualquer classificação autorizada, incluindo os casos previstos de "Dupla Classificação", a embarcação deverá possuir uma tripulação mínima de segurança compatível com a classe e o serviço considerado.

d) Atualização do SISGEMB

1) Os dados referentes às reclassificações que impliquem mudanças das características da embarcação constantes do SISGEMB deverão ser atualizados.

2) O número de cada Licença de Reclassificação emitida para uma embarcação deverá ser digitado pelas CP, DL ou AG no campo "observações" do SISGEMB.

e)Elaboração de Novos Planos

Caso a reclassificação incorra na alteração dos planos e/ou documentos endossados quando da concessão da Licença de Construção ou Alteração ou da LCEC, ou na necessidade de se elaborar novos planos ainda não apresentados, deverá ser seguido o mesmo procedimento descrito nestas Normas para concessão da Licença de Alteração.

f)Isenções

Independentemente do estabelecido nos demais itens desta Seção, estão isentas da apresentação dos planos e documentos as embarcações que desejem alterar a área de navegação a que se destinam para uma menos rigorosa, desde que seja mantido o tipo de serviço/atividade. Tal reclassificação poderá ser concedida automaticamente pelo Órgão de Inscrição, independentemente do porte da embarcação.

g)Embarcações de Pesca

Para as embarcações destinadas à pesca, deve-se observar que para a concessão da Licença de Reclassificação é necessário que o proprietário apresente a Permissão Prévia de Pesca exigida pelo Órgão Federal controlador da atividade de pesca.

0322 -EMBARCAÇÕES CERTIFICADAS COM AB MAIOR DO QUE 20 E MENOR OU IGUAL A 50, EXCETO AS DE PASSAGEIROS (CLASSE 2 - EC2)

a)Embarcações com AB maior que 20 e menor ou igual a 50, exceto as de passageiros

A reclassificação será solicitada mediante requerimento apresentado pelo proprietário ou seu representante legal, ao qual deverão ser anexados os seguintes documentos:

1)Novo Memorial Descritivo com as alterações necessárias decorrentes da nova classificação pretendida de acordo com o modelo do Anexo 3-G;

2)Declaração do responsável técnico caracterizando as condições de carregamento nas quais a embarcação poderá operar, de acordo com o modelo constante do Anexo 3-H; e

3)ART referente aos serviços executados.

Não será emitida uma Licença de Reclassificação, a documentação apresentada será arquivada na CP, DL ou AG não necessitando ser analisada ou endossada. Entretanto, a CP, DL ou AG deverá deferir ou indeferir o requerimento apresentado e arquivar uma cópia do mesmo juntamente com a documentação apresentada.

b)Embarcações de passageiros com AB maior que 20 e menor ou igual a 50

Estão sujeitas a obtenção da Licença de Reclassificação, em conformidade com o previsto no item 0304, adotando-se os mesmos procedimentos previstos neste Capítulo aplicáveis às embarcações EC1, devendo ser apresentada a seguinte documentação:

1)Requerimento do interessado;

2)ART referente ao projeto e a execução da alteração pretendida;

3)Duas cópias do Relatório contendo informações da natureza do serviço e indicação clara de todas as alterações efetuadas;

4)Uma cópia dos planos e documentos endossados por ocasião da concessão da Licença de Construção ou Licença de Construção de Embarcação já Construída;

5)Três cópias dos novos planos e/ou documentos constantes de um processo de Licença de Construção, que tenham sofrido modificações devido às alterações; e

6)Guia de Recolhimento da União (GRU) com o devido comprovante de pagamento (cópia simples), referente ao serviço de análise de Planos para emissão de Licenças de Reclassificação (Anexo 10-D), exceto para órgãos públicos.

Após a análise, caso a documentação apresentada seja considerada satisfatória, a Sociedade Classificadora, Entidade Certificadora ou GVI emitirá a Licença de Reclassificação em três vias, identificando com o número da licença os planos e documentos apresentados, incluindo os planos antigos que não necessitaram ser modificados e que permanecem em vigor.

A distribuição das licenças emitidas e dos planos e documentos endossados deverá atender aos seguintes critérios:

-uma via da Licença de Reclassificação e dos planos e documentos endossados deverá ser encaminhada para arquivamento no Órgão de Inscrição da embarcação, até 30 dias após sua emissão;

-uma via da Licença de Reclassificação e dos planos e documentos endossados será restituída ao interessado; e

-uma via da Licença de Reclassificação e dos planos e documentos endossados deverá ser mantida em arquivo da Sociedade Classificadora ou Entidade Certificadora, quando a licença for por elas emitida.

c)Embarcações com AB menor ou igual a 20

A reclassificação deverá ser solicitada mediante requerimento apresentado pelo proprietário ou seu representante legal, ao qual deverão ser anexados os seguintes documentos:

1)Relatório previsto no Anexo 7-G, em duas vias, observando as formulações definidas no Anexo 7-F (somente para embarcações de passageiros);

2)Um plano, em duas vias, que apresente de forma esquemática as informações previstas para os planos de Arranjo Geral, Segurança e Capacidade, em conformidade com o estabelecido no Anexo 3-F;

3)ART referente e à execução da alteração pretendida;

4)Uma foto da embarcação, conforme especificado no item 0205 a); e

5)Guia de Recolhimento da União (GRU) com o devido comprovante de pagamento (cópia simples), exceto para órgãos públicos.

As seguintes embarcações estão dispensadas de apresentar a documentação prevista na presente alínea:

-embarcações dispensadas de inscrição, conforme previsto nos subitens 0205 d); e

-embarcações miúdas com propulsão que, entretanto, deverão apresentar a documentação prevista no subitem 0205 c).

Caso o interessado, apesar da não obrigatoriedade, deseje que seja emitida uma Licença de Construção, deverão ser seguidos os procedimentos previstos para uma Embarcação Certificada classe 1 (EC1).

Uma via do plano esquemático requerido para as embarcações de passageiros deverá, obrigatoriamente, ser carimbada pela CP/DL/AG e permanecer a bordo da embarcação.

Após a apresentação dos documentos acima mencionados a CP / DL ou AG irá deferir ou indeferir o requerimento apresentado e arquivar uma cópia do mesmo juntamente com a referida documentação. Neste caso, não será emitida uma Licença de Reclassificação para a embarcação.

0323 -EMBARCAÇÕES CERTIFICADAS COM AB MAIOR QUE 50, FLUTUANTES COM AB MAIOR QUE 50 QUE OPEREM COM MAIS DE 12 PESSOAS E DEMAIS FLUTUANTES COM AB MAIOR QUE 100 (CLASSE 1 - EC1)

a)A Licença de Reclassificação dessas embarcações será emitida por uma Sociedade Classificadora, Entidade Certificadora ou pela CP/DL/AG (GVI) mediante a apresentação da documentação listada abaixo:

1)Requerimento do interessado;

2)ART referente ao projeto e à execução da alteração pretendida;

3)Duas cópias de Relatório contendo informações da natureza do serviço em que a embarcação será empregada (se for o caso) e indicação clara de todas as alterações;

4)Uma cópia dos planos e documentos endossados por ocasião da concessão da Licença de Construção ou Licença de Construção de Embarcação já Construída ou Licença de Alteração;

5)Três cópias dos novos planos e documentos que necessitam ser modificados em função da reclassificação da embarcação; e

6) Guia de Recolhimento da União (GRU) com o devido comprovante de pagamento (cópia simples), referente ao serviço de análise de Planos para emissão de Licenças de Reclassificação (Anexo 10-D), exceto para órgãos públicos.

b) Após a análise, caso a documentação apresentada seja considerada satisfatória, a Sociedade Classificadora, a Entidade Certificadora ou o GVI emitirá a Licença de Reclassificação em três vias, identificando com o número da licença os planos e documentos apresentados, incluindo os planos antigos que não necessitaram ser modificados e que permanecem em vigor.

c) A distribuição das licenças emitidas e dos planos e documentos endossados deverá atender aos seguintes critérios:

1) Uma via da Licença de Reclassificação e dos planos e documentos endossados deverá ser encaminhada para arquivamento no Órgão de Inscrição da embarcação, até 30 dias após sua emissão;

2) Uma via da Licença de Reclassificação e dos planos e documentos endossados será restituída ao interessado; e

3) Uma via da Licença de Reclassificação e dos planos e documentos endossados deverá ser mantida em arquivo da Sociedade Classificadora ou Entidade Certificadora, quando a licença for por elas emitida.

0324 - EMBARCAÇÕES "SOLAS" E DEMAIS EMBARCAÇÕES CLASSIFICADAS

a) Para as embarcações classificadas, as Sociedades Classificadoras poderão exigir planos, cálculos ou documentos adicionais ao previsto nos itens 0322 e 0323, para efeitos de atendimento às suas regras.

b) Qualquer isenção do cumprimento de qualquer requisito constante nestas normas só poderá ser concedida pela DPC, devendo tal isenção estar definida de modo bem claro na Licença de Reclassificação emitida.

c) Os novos planos e ou documentos constantes de um processo de Licença de Construção ou Alteração, que tenham sofrido modificações devido à reclassificação, deverão ser aprovados pela Sociedade Classificadora.

d) Os novos planos e documentos aprovados pela Sociedade Classificadora deverão ser digitalizados, gravados em CD-ROM e enviados à DPC para arquivo, até 30 dias após a reclassificação.

e) A distribuição das licenças emitidas e dos planos e documentos endossados para as Embarcações SOLAS e demais embarcações classificadas deverá atender aos mesmos critérios estabelecidos no item 0323 c).

0325 - DUPLA CLASSIFICAÇÃO

Quando houver a necessidade de a embarcação alternar periodicamente a sua área de navegação e/ou atividade ou serviço, poderá ser estabelecida dupla classificação, quando deverão ser adotados os seguintes procedimentos:

a) A documentação apresentada por ocasião da solicitação da Licença de Construção, Alteração ou Reclassificação ou da LCEC deverá prever as condições, dotações, luzes de navegação e requisitos correspondentes a cada área de navegação e/ou atividade ou serviço pretendida;

b) Os Certificados de Arqueação e Borda-Livre deverão estabelecer os valores correspondentes a cada área de navegação e/ou atividade ou serviço pretendida, sempre que existirem diferenças;

c) Na Licença de Construção, Alteração ou Reclassificação ou na LCEC emitido deverão obrigatoriamente constar as seguintes informações:

1) As áreas de navegação e/ou atividade ou serviço nas quais a embarcação está autorizada a operar; e

2) As condições específicas, caso existentes, para a embarcação operar em cada área de navegação e/ou atividade ou serviço, inclusive as variações nas dotações de material de segurança correspondente.

d) Para as embarcações portadoras de um CSN, deverão ser observados os seguintes aspectos:

1)O Certificado terá validade correspondente à área de navegação e/ou atividade ou serviço que acarrete no menor prazo;

2)As vistorias serão efetuadas considerando a área de navegação e/ou atividade ou serviço que ocorra na menor periodicidade;

3) No Certificado deverá constar uma observação indicando em quais áreas de navegação e/ou atividades ou serviços a embarcação está autorizada a operar; e

4)Quando a dupla classificação for solicitada durante a vigência de um CSN, os seguintes procedimentos deverão ser adotados:

I)se a nova área de navegação e/ou atividade ou serviço não reduzir sua validade, tal Certificado continuará em vigor desde que sejam imediatamente realizadas as vistorias intermediárias porventura vencidas;

II)se com a nova área de navegação e/ou atividade ou serviço a embarcação ficar obrigada a possuir um Certificado com validade menor do que a originalmente estabelecida deverá ser emitido um novo Certificado; e

III)se a embarcação se encontrar com o prazo para a realização da vistoria de renovação correspondente à nova classificação vencido, o Certificado deverá ser automaticamente cancelado e realizada nova vistoria de renovação para emissão de um novo Certificado.

0326 -RECLASSIFICAÇÃO PARA UMA VIAGEM

a)Para embarcações que necessitem realizar uma viagem em área de navegação com requisitos mais rigorosos que daquela em que estão autorizadas a operar, deverá ser solicitada à CP, DL ou AG uma reclassificação para a viagem por meio do seguinte procedimento:

1)Apresentação de declaração de engenheiro naval, com a respectiva Anotação de Responsabilidade Técnica, atestando que a embarcação possui estabilidade e resistência estrutural satisfatórias para efetuar a viagem pretendida. Para as embarcações classificadas ou certificadas por Entidades Certificadoras, tal declaração somente poderá ser concedida pela Sociedade Classificadora ou Entidade Certificadora, conforme o caso.

2)Realização de vistoria pela CP, DL ou AG quando deverão ser verificados os setores de equipamentos, salvatagem e rádio constantes da lista de verificação aplicável ao tipo de navegação pretendida. Para as embarcações classificadas ou certificadas por Entidades Certificadoras, tal vistoria poderá ser efetuada por essas entidades, devendo ser apresentado à CP, DL ou AG documento atestando o resultado satisfatório da vistoria.

3)Realização de perícia pela CP, DL ou AG para avaliar a necessidade de uma eventual alteração no CTS.

4)Guia de Recolhimento da União (GRU) com o devido comprovante de pagamento da vistoria de reclassificação para uma viagem (cópia simples), exceto para órgãos públicos.

b)Uma vez cumpridos os requisitos acima, a CP, DL ou AG poderá autorizar a viagem da embarcação, com a ressalva de que não poderá transportar carga ou passageiros e não poderá efetuar operações de reboque ou empurra durante esse deslocamento.

c)As embarcações que possuem CSN tanto para operar na navegação interior quanto para operar em mar aberto, não estão sujeitas às regulamentações dispostas na alínea a) incisos 1), 2) e 4) e na alínea b), anteriores.

Quanto ao contido no inciso 3) da alínea a), para as embarcações classificadas para a navegação de apoio portuário que necessitem realizar viagem em mar aberto para atuar em outro porto, em distância até 20 milhas da costa, não será necessária a alteração na qualificação dos tripulantes da Seção de Máquinas, devendo ser avaliado apenas o quantitativo de tripulantes em função do tempo da viagem. A tripulação de segurança para possibilitar tal navegação, tanto para a Seção de Convés quanto para a Seção de Máquinas deverá estar consignada no campo "Observações" do CTS.

SEÇÃO V

RESPONSABILIDADE

0327 -PLANOS

a)As informações constantes dos planos, documentos, cálculos e estudos apresentados são de responsabilidade do engenheiro naval ou construtor naval que elaborou o projeto e/ou efetuou o levantamento de características, cabendo ao GVI, às Entidades Certificadoras e às Sociedades Classificadoras a verificação quanto ao atendimento dos requisitos estabelecidos nestas Normas.

b)Todos os planos e documentos deverão ser elaborados conforme previsto no Anexo 3-F.

0328 -ANOTAÇÃO DE RESPONSABILIDADE TÉCNICA

Os planos e documentos deverão vir acompanhados do original da Anotação de Responsabilidade Técnica (ART), conforme previsto no Anexo 3-F.

0329 -CONSTRUÇÃO NO EXTERIOR

No caso de construção ou aquisição no exterior, o projeto deverá ser verificado e endossado por engenheiro naval registrado no CREA.

SEÇÃO VI

REQUISITOS OPERACIONAIS E DE PROJETO

0330 -ENSAIO DE TRAÇÃO ESTÁTICA

a)Definição

Para efeito de aplicação desta Norma é considerada a Tração Estática Longitudinal de uma embarcação a sua máxima força contínua de empuxo que pode ser desenvolvida, e mantida no sentido longitudinal, por um período mínimo de 30 minutos.

b)Aplicação

1)Os rebocadores empregados na navegação de mar aberto somente poderão efetuar serviços de reboque, mesmo que eventuais ou temporários, caso sejam submetidos a um teste de tração estática, de acordo com os procedimentos estabelecidos no Anexo 3-I.

2)Os rebocadores empregados na navegação interior que possuam potência instalada menor ou igual a 300 HP (224 kW) somente poderão, mesmo que temporariamente, realizar serviços de reboque na navegação de mar aberto caso sejam submetidos a um teste de tração estática, de acordo com os procedimentos estabelecidos no Anexo 3-I.

3)Todas as embarcações, nacionais ou estrangeiras, que sejam empregadas em atividades de reboque durante serviços de apoio a embarcações ou plataformas marítimas utilizadas na prospecção, produção, processamento e/ou tancagem de petróleo ou minerais, também deverão ser previamente submetidas a um teste de tração estática, de acordo com os procedimentos estabelecidos no Anexo 3-I.

4)As embarcações estrangeiras incluídas no item anterior poderão, a critério da DPC, apresentar em substituição ao Certificado de Tração Estática previsto no Anexo 3-J, um certificado de tração estática emitido pela autoridade governamental do país de bandeira. Nesses casos, quando a embarcação for continuar operando em águas brasileiras após o término da validade do certificado estrangeiro, a mesma deverá ser submetida a um teste de tração estática, de acordo com os procedimentos estabelecidos no Anexo 3-I.

5)Para embarcações para as quais não exista no país aparelhagem que suporte o esforço exigido para o teste de tração estática previsto neste item, será aceito um certificado de tração estática emitido no exterior por uma Sociedade Classificadora.

c)Procedimentos

1)O ensaio deverá ser conduzido por Engenheiro Naval, Entidade Certificadora ou por Sociedade Classificadora, reconhecida pela DPC, contratada pelo interessado, que emitirá o Certificado e seus anexos, ficando responsável por todas as informações neles contidas.

2)O responsável pela embarcação deverá informar à DPC e a CP/DL a data prevista para a realização do ensaio, com pelo menos 5 (cinco) dias úteis de antecedência.

3)Sempre que julgado necessário ou conveniente, a DPC e a CP/DL de jurisdição na área onde será realizado o ensaio poderão enviar representantes para o acompanhamento.

d) Certificado de Tração Estática

1) O resultado do teste de tração estática será atestado por intermédio de um Certificado de Tração Estática, cujo modelo é apresentado no Anexo 3-J.

2) O Certificado de Tração Estática terá validade de 5 (cinco) anos, contados a partir da data de realização do ensaio.

3) O Certificado perderá sua validade caso ocorram alterações nas características da embarcação que, a critério da DPC ou do responsável pela sua emissão, influam no valor da tração estática longitudinal anteriormente atribuída.

4) O Certificado também perderá sua validade sempre que a embarcação seja submetida a um novo teste, por qualquer motivo, trinta dias após a data da realização desse novo ensaio.

e) Riscos

Todos os riscos e eventuais danos decorrentes da realização do ensaio serão de responsabilidade do interessado e do engenheiro naval, Entidade Certificadora ou Sociedade Classificadora contratada.

f) Despesas

Todas as despesas decorrentes de acompanhamento dos testes por representantes da DPC correrão por conta do interessado.

0331 - UNIDADES ESTACIONÁRIAS DE PRODUÇÃO, ARMAZENAGEM E TRANSFERÊNCIA DE ÓLEO (FPSO/FSO)

O processo para obtenção de uma Licença de Construção ou de uma Licença de Alteração, esta no caso de navios de mar aberto transformados para uma destas unidades, deverá obedecer ao previsto na Seção II ou na Seção III, respectivamente, acrescido dos procedimentos mencionados no Capítulo 9.

0332 - HABITABILIDADE E ACESSIBILIDADE

a) Habitabilidade

1) Os requisitos mínimos de habitabilidade para as embarcações com Arqueação Bruta superior a 20 e empregadas na navegação de mar aberto são apresentados no Anexo 3-L, os quais deverão ser atendidos integralmente por todos os barcos que solicitarem a Licença de Construção ou a LCEC após a entrada em vigor destas Normas.

2) Para as embarcações que venha ser solicitada Licença de Alteração, Reclassificação ou LCEC, que acarrete alteração na lotação de passageiros atribuída após 04/05/97 também deverão atender integralmente às especificações constantes do Anexo 3-L, exceto no que se refere aos subitens (2) (b) e (6) (a) do referido anexo.

3) A lotação de passageiros das embarcações existentes com AB > 20 deverá ser reavaliada na primeira Vistoria de Renovação que tenha que realizar, a partir de 04/02/1999, em função dos requisitos de habitabilidade apresentados no Anexo 3-L e/ou dos critérios de estabilidade apresentados no Capítulo 7. Nessa ocasião, deverá ser seguido o procedimento previsto para a concessão de uma Licença de Alteração.

b) Acessibilidade em transporte coletivo aquaviário de passageiros

Em cumprimento à Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, ao Decreto nº 5.296, de 02 /12/2004, que regulamenta as Leis nº 10.048, de 8/11/2000 e nº 10.098, de 19/12/2000 e ao Acordo de Cooperação Técnica n.º 13, de 10/09/2010, celebrado entre a Marinha do Brasil, o Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (Inmetro), a Secretaria Nacional de Promoção dos Direitos da Pessoa com Deficiência (SNPD) e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade para as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, as embarcações empregadas no transporte aquaviário coletivo de passageiros deverão atender requisitos específicos de acessibilidade, conforme discriminado a seguir.

Para efeito exclusivo de aplicação dos requisitos de acessibilidade, são adotadas as seguintes definições:

Acessibilidade: Possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para a utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos serviços de transporte e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e informação, por todas as pessoas, inclusive aquelas com deficiência ou com mobilidade reduzida.

Embarcações existentes: embarcações de passageiros que até 10/09/2011 estejam:

-inscritas ou em processo de inscrição nas CP, DL ou AG; e

-com Licença de Construção, Licença de Construção para Embarcação já Construída, Licença de Alteração ou Licença de Reclassificação já emitidas.

Embarcações novas: embarcações de passageiros com AB maior que 20 que após 10/09/2011:

-venha ser solicitada a inscrição nas CP, DL ou AG; e

-caso ainda não tenha sido solicitada a inscrição, que tenham Licença de Construção, Licença de Construção para Embarcação já Construída, Licença de Alteração ou Licença de Reclassificação emitidas após 10/09/2011.

Embarcações de passageiros: são as empregadas no transporte aquaviário coletivo de passageiros.

Transporte coletivo aquaviário de passageiros: É todo aquele que tenha sido autorizado, concedido ou permitido, por autoridade competente, para a prestação de serviço de transporte coletivo de passageiros por via aquática.

As embarcações de transporte de passageiros, empregadas na atividade de transporte coletivo aquaviário de passageiros deverão cumprir os requisitos:

1)as embarcações novas de transporte de passageiros com AB maior que 20 empregadas na atividade de transporte coletivo aquaviário de passageiros deverão ser projetadas e construídas de modo a garantir, de maneira segura e autônoma, o acesso, a permanência e a sua utilização por pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida;

2)as embarcações novas com AB maior que 20 empregadas na atividade de transporte coletivo aquaviário de passageiros deverão atender os requisitos de acessibilidade previstos na ABNT NBR 15450, após a data de 10/09/2011;

3)as embarcações existentes, com AB maior que 50 e empregadas na atividade de transporte coletivo aquaviário de passageiros deverão ser adequadas, de modo a garantir a acessibilidade de maneira segura e autônoma às pessoas com necessidades especiais ou mobilidade reduzida, obedecendo os requisitos previstos no Regulamento Técnico da Qualidade para Inspeção da Adaptação de Acessibilidade em Embarcações Existentes Utilizadas no Transporte Coletivo de Passageiros, aprovado pela Portaria nº 232/2008 do Inmetro e suas alterações, do Inmetro, e os demais regulamentos em vigor. Essas embarcações devem atender ao regulamento mencionado por ocasião da primeira Vistoria de Renovação do CSN após a data de 31/12/2012;e

4)o atendimento à condição de acessibilidade das embarcações empregadas na atividade de transporte coletivo aquaviário de passageiros deverá constar no Certificado de Segurança da Navegação (CSN), conforme Anexo 8-C.

5)as embarcações de transporte coletivo aquaviário de passageiros listadas a seguir, estão dispensadas dos requisitos de acessibilidade discriminados acima, devendo ser consignado em seu Certificado de Segurança da Navegação (CSN) que a dispensa é válida, desde que não seja alterado o emprego da embarcação para qual a dispensa foi concedida:

a)embarcações empregadas exclusivamente para a realização de turismo náutico e com arqueação bruta inferior a 300; e

b)embarcações empregadas exclusivamente no transporte de funcionários para estaleiros, terminais marítimos ou plataformas, que devido à natureza do serviço a ser executado no local, não permite a sua realização por pessoas com mobilidade reduzida.

c)Selo de Identificação da Conformidade

Em cumprimento ao Decreto nº 5.296, de 02/12/2004, para as embarcações empregadas na atividade de transporte coletivo de passageiros, após a obtenção do CSN e com a condição de acessibilidade atendida conforme alínea anterior, deverá ser solicitado o registro da embarcação junto ao Inmetro, de acordo com o estabelecido na Resolução nº 5, de 6/05/2008, do Conselho Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (Conmetro).

O registro ocorrerá por meio de solicitação específica e formal ao Inmetro pelo sistema disponível no sítio <http://www.inmetro.gov.br/qualidade/regobjetos.asp>. A concessão do registro autoriza o uso do Selo de Identificação da Conformidade do Inmetro, que indica que a embarcação está em conformidade com os requisitos estabelecidos para acessibilidade.

As embarcações sujeitas a essa obrigação, dentro do prazo de dois meses, a partir da data de emissão do CSN, deverão ser registradas junto ao Inmetro. O não cumprimento no prazo previsto configura infração, passível de penalidade, caso constatado em vistorias ou inspeções realizadas na embarcação, por descumprimento do previsto nesta alínea.

0333 -INTERPRETAÇÃO DE REQUISITOS TÉCNICOS DA CONVENÇÃO SOLAS

O Anexo 3-M apresenta interpretações relativas ao Cap. II-2 da SOLAS 74 e Emendas em vigor, que complementam os requisitos estabelecidos nas regras em referência.

0334 -APLICAÇÃO DE REQUISITOS DO ANEXO I DA CONVENÇÃO MARPOL 73/78 - CASOS ESPECIAIS

a)Embarcações de bandeira brasileira empregadas no apoio a plataformas

1)Embarcações que transportem diesel marítimo com capacidade inferior a 200 metros cúbicos.

Deverão atender integralmente os requisitos para embarcações que não sejam petroleiros e, caso possuam Arqueação Bruta igual ou superior a 400, deverão portar um Certificado IOPP - FORM A, ainda que não realizem viagens entre portos ou terminais sob jurisdição de outros países contratantes da Convenção, conforme estabelecido no subitem b).

2)Embarcações que transportem diesel marítimo com capacidade igual ou superior a 200 metros cúbicos

Em relação ao cumprimento da Regra 2 (2) do Anexo I, podem ser dispensadas do atendimento à Regra 29.1, 29.2.1, 31 e 32, enquanto operarem exclusivamente em águas jurisdicionais brasileiras (AJB) e, desde que:

I)O sistema de lastro seja totalmente segregado dos sistemas de óleo de carga e de óleo combustível;

II)A embarcação somente transporte óleo diesel marítimo e não realize lavagem dos tanques de carga; e

III)Não seja necessário lastrar tanques de carga.

Podem, também, enquanto operarem exclusivamente em águas jurisdicionais brasileiras, ser dispensadas de atender aos requisitos da Regra 26 (4), desde que os volumes dos tanques de carga sejam inferiores aos volumes permissíveis de tanques de navio petroleiro de dimensões semelhantes. Devem, entretanto, atender integralmente os requisitos das Regras 16, 29, 30, 31, 32, 34 e 36 como navios petroleiros, devendo ser dotadas das Partes I e II do Livro de Registro de Óleo.

Caso possuam Arqueação Bruta igual ou superior a 400, deverão portar um Certificado IOPP - FORM B, ainda que não realizem viagens entre portos ou terminais sob jurisdição de outros países contratantes da Convenção, conforme estabelecido no subitem b) a seguir.

Para as embarcações beneficiadas pelas isenções acima, os certificados IOPP emitidos deverão conter a observação de que não são válidos para viagens internacionais e devem especificar as dispensas concedidas e respectivas condições.

Entretanto, as embarcações que transportem diesel marítimo com capacidade inferior a 1.000 metros cúbicos poderão atender os requisitos da Regra 34.6 do Anexo I em substituição às Regras 29, 31 e 32.

b) Embarcações de bandeira brasileira não engajadas em viagens entre portos ou terminais sob jurisdição de outros países participantes da Convenção

Navios petroleiros (oil tankers) com AB igual ou superior a 150 e quaisquer outros navios com AB igual ou superior a 400, ainda que não realizem viagens internacionais, deverão portar um Certificado IOPP e atender integralmente aos requisitos do Anexo I, conforme aplicável.

0335 -REQUISITOS ELÉTRICOS

a) Os requisitos mínimos para as instalações elétricas das embarcações com potência elétrica instalada acima de 4 kVA e empregadas na navegação de mar aberto são apresentados no Anexo 3-O.

b) Esses requisitos deverão ser atendidos por todas as embarcações construídas ou que sofram alterações em suas instalações elétricas após a entrada em vigor da Portaria No99/DPC, de 16/12/2004.

c) As embarcações existentes deverão atender estes requisitos na primeira vistoria de renovação que ocorrer após 01 de janeiro de 2005.

0336 -REQUISITOS DE MÁQUINAS

a) Os requisitos mínimos para as instalações de máquinas das embarcações empregadas na navegação de mar aberto são apresentados no Anexo 3-P.

b) Esses requisitos deverão ser atendidos por todas as embarcações construídas ou que sofram alterações em suas instalações de máquinas após a entrada em vigor da Portaria No99/DPC, de 16/12/2004.

c) As embarcações existentes deverão atender estes requisitos na primeira vistoria de renovação que ocorrer após 01 de janeiro de 2005.

SEÇÃO VII

CASOS ESPECIAIS

0337 -EMBARCAÇÕES QUE INICIARAM PROCESSOS DE LICENÇA DE CONSTRUÇÃO, ALTERAÇÃO, RECLASSIFICAÇÃO OU REGULARIZAÇÃO NO PERÍODO COMPREENDIDO ENTRE 09/06/1998 E 31/10/2001.

As embarcações assim enquadradas, por força do disposto nas versões 1998 e 2000 desta Norma, que continham definições diferentes do que era considerada "Embarcação GEVI", bem como previam a emissão de um "Documento de Regularização", foram objetos de tratamento específico, conforme estabelecido nos Procedimentos Transitórios, cujo texto constitui o Anexo 3-N.

0338 -EMBARCAÇÕES SEM PROPULSÃO, NÃO DESTINADAS AO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS, COM AB SUPERIOR A 100 E IGUAL OU INFERIOR A 200 E FLUTUANTES QUE OPEREM COM 12 PESSOAS OU MENOS A BORDO E COM AB SUPERIOR A 100 E IGUAL OU INFERIOR A 200.

a) As embarcações acima que iniciaram processos de Licença de Construção, Alteração ou Reclassificação após 31/10/2001, por força do disposto na Orientação Técnica 020/2001 da DPC, passaram a ser enquadradas, para todos os efeitos, como "Embarcação Certificada classe 1" (EC1, antiga GEVI), devendo, por conseguinte, apresentar a documentação completa prevista nos itens 0312, 0318 ou 0323 desta Norma, conforme o caso.

b) As embarcações enquadradas neste item que tiveram seus processos de Licença de Construção, Alteração, Reclassificação ou Regularização iniciados no período compreendido entre 09/06/1998 e 31/10/2001 não estão obrigadas a possuírem os planos previstos nos itens 0312, 0318 ou 0323, mas apenas o Memorial Descritivo, Declaração dos Responsáveis e respectivos ART, conforme era exigido para essas embarcações nas versões de 1998 e 2000 desta Norma. Entretanto, apenas para efeito de aplicação do Capítulo 8, passaram a ser consideradas como "Embarcação GEVI" a partir de 31/10/2001. A partir da data de publicação da Portaria No99/DPC, de 16/12/2004, passaram a ser denominadas "Embarcações Certificadas classe 1" (EC1), mantidas todas as demais orientações.

CAPÍTULO 4

MATERIAL DE SEGURANÇA PARA EMBARCAÇÕES

12SEÇÃO I

3GENERALIDADES

0400 -APLICAÇÃO

Estabelecer requisitos e dotação de material de segurança para as embarcações empregadas na navegação de mar aberto, visando minimizar os riscos de acidentes e prover a salvaguarda da vida humana no mar.

0401 -DOTAÇÃO DE MATERIAL DE SALVATAGEM E SEGURANÇA

As embarcações nacionais, em função de seu porte, área de navegação e serviço, dotarão equipamentos de salvatagem e de segurança conforme o previsto nestas Normas.

Tais equipamentos devem ser homologados pela DPC, mediante expedição de Certificado de Homologação, devendo estar em bom estado de conservação e dentro dos prazos de validade ou de revisão, quando aplicável.

0402 -ACEITAÇÃO DE MATERIAIS DE FABRICAÇÃO ESTRANGEIRA

Para os materiais e equipamentos estrangeiros a serem empregados a bordo de embarcações nacionais, para os quais as Convenções e Códigos Internacionais exijam ser do "tipo aprovado" (classe I), serão aceitos os documentos respectivos desde que emitidos pela Autoridade Marítima do país de origem, e que esses declarem explicitamente que o material ou equipamento foi aprovado de acordo com os requisitos ou regras estabelecidos na Convenção ou Código Internacional ao qual está vinculado. Caso o certificado emitido não seja redigido em inglês, deverá conter em apenso uma tradução para o português.

0403 -VERIFICAÇÃO DA HOMOLOGAÇÃO

Caberá aos inspetores da Grupo de Vistorias, Inspeções e Perícias (GVI), Capitâncias dos Portos (CP), Delegacias (DL), Agências (AG), Entidades Certificadoras e Sociedades Classificadoras verificarem nas fases de construção, nas vistorias e inspeções navais nas embarcações nacionais se os materiais e equipamentos nacionais ou estrangeiros empregados possuem o certificado competente emitido pela Diretoria de Portos e Costas (DPC) ou pela Autoridade Marítima do país de origem.

0404 -CLASSIFICAÇÃO DOS MATERIAIS

Os equipamentos salva-vidas e de segurança citados neste Capítulo podem ser classificados conforme abaixo:

a)CLASSE I -fabricado conforme requisitos previstos na Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS). Utilizados nas embarcações empregadas na navegação entre portos brasileiros e estrangeiros;

b)CLASSE II -fabricado com base nos requisitos acima, abrandados para uso nas embarcações empregadas na navegação de mar aberto, entre portos brasileiros; e

c)CLASSE III -para uso nas embarcações empregadas na navegação interior.

3110405 -DEFINIÇÕES

Além das definições apresentadas no Capítulo 3 dessas Normas, aplicam-se a este Capítulo as abaixo citadas:

a)Embarcação de Salvamento - é aquela concebida para resgatar pessoas em perigo dentro d'água, assim como reunir e rebocar embarcações de sobrevivência. É também chamada "Bote de Resgate".

b)Embarcação de Sobrevivência - é o meio coletivo de abandono de embarcação ou plataforma marítima em perigo, capaz de preservar a vida de pessoas durante um certo período, enquanto aguarda socorro. São consideradas embarcações de sobrevivência as embarcações salva-vidas (baleeiras) e as balsas salva-vidas.

c)Meio de Proteção Térmica - é um saco ou uma roupa feita de material impermeável a água e de baixa condutividade térmica. Sua constituição é mais simples que a da roupa de imersão. Dificulta a movimentação daquele que a esteja usando.

d)Embarcação Existente - é a embarcação que já existia por ocasião da entrada em vigor de uma dada convenção internacional ou emenda, ficando, assim, dispensada de adotá-la num dado prazo.

e) Embarcação Nova - neste Capítulo, é a embarcação construída após determinada data, a partir da qual tornou-se obrigatório cumprir determinada Emenda SOLAS.

1) As datas de referência a serem consideradas são:

I) à SOLAS/60, é a construída após 28/05/65;

II) à SOLAS/74, é a construída após 25/05/80;

III) ao Protocolo/78, é a construída após 01/05/81;

IV) às Emendas/83, é a construída após 01/07/86; e

V) às Emendas/88, é a construída após 01/02/92.

2) Será considerada "construída após a data de referência" a embarcação que:

I) tiver sua quilha batida após a data de referência;

II) tenha tido iniciada sua construção, identificável como um navio específico; e

III) tenha começado sua montagem, empregando pelo menos 50 toneladas ou 1% (um por cento) da massa estimada de toda estrutura material, tomando-se o menor desses valores.

f) Passageiro - é todo aquele que, não fazendo parte da tripulação nem sendo profissional não-tripulante prestando serviço profissional a bordo, é transportado pela embarcação.

g) Roupa de Imersão - é uma roupa protetora que reduz a perda de calor do corpo de uma pessoa que a esteja usando em água fria. Ela permite os movimentos e o deslocamento da pessoa.

0406 - MARCAÇÕES NOS EQUIPAMENTOS SALVA-VIDAS

a) Os equipamentos deverão possuir as seguintes marcações em letras romanas maiúsculas e com tinta à prova d'água:

- nome da embarcação; e

- porto de inscrição ao qual pertence a embarcação.

b) Os equipamentos deverão também possuir as seguintes marcações:

- número do Certificado de Homologação;

- nome do fabricante;

- modelo;

- classe;

- número de série; e

- data de fabricação.

c) Os coletes salva-vidas estão dispensados da marcação do porto de inscrição da embarcação

SEÇÃO II

EMBARCAÇÕES DE SOBREVIVÊNCIA E DE SALVAMENTO

0407 - EMBARCAÇÕES SALVA-VIDAS (BALEEIRAS)

a) Requisitos Técnicos

Embarcação salva-vidas é normalmente do tipo baleeira, isto é, tem proa e popa afiladas. É rígida, tem propulsão própria e é normalmente arriada por turcos ou lançada por queda livre. A embarcação salva-vidas não poderá possuir lotação superior a 150 pessoas e pode ser dos tipos:

1) embarcação salva-vidas totalmente fechada: é dotada de propulsão a motor, é auto-aprumante, podendo ser de três modelos, conforme a aplicação:

(a) totalmente fechada;

(b) totalmente fechada munida de um sistema autônomo de abastecimento de ar; e

(c) totalmente fechada munida de um sistema autônomo de abastecimento de ar e à prova de fogo;

2)embarcação salva-vidas parcialmente fechada: é dotada de propulsão a motor, podendo ser auto-aprumante;

3)embarcação salva-vidas aberta: pode ser com propulsão a motor, a remo, a vela ou outro meio mecânico e sem características de auto-aprumação.

b)Dotação de Embarcações Salva-Vidas

1)Embarcações SOLAS

As dotações são as previstas no Capítulo III da Convenção SOLAS/74 e suas emendas, conforme a data de construção de cada embarcação.

2)Embarcações não SOLAS

(a)Embarcações Tanques

As embarcações tanques deverão ser dotadas de embarcações salva-vidas totalmente fechadas em cada bordo para 100% do total de pessoas a bordo. Se transportarem produtos químicos ou gasosos que desprendam vapores ou gases tóxicos, as embarcações salva-vidas deverão ser do tipo totalmente fechada munidas de sistema autônomo de abastecimento de ar. Se as embarcações tanques transportarem produtos químicos ou gasosos que tenham ponto de fulgor inferior a 60°C (prova de cadinho fechado), as embarcações salva-vidas deverão ser do tipo totalmente fechada à prova de fogo.

As embarcações tanques existentes em relação às Emendas/83 (construídas após 01/07/86) à SOLAS/74 poderão estar dotadas de embarcações salva-vidas do tipo aberta, dentre as quais uma pelo menos deve ser a motor.

(b)Demais embarcações

As demais embarcações não precisarão dotar esse equipamento.

0408 -ESTIVAGEM E LANÇAMENTO DE BALSAS SALVA-VIDAS

As balsas com massa acima de 185 kg e estivadas acima de 4,5 m devem ser lançadas ao mar por meio de dispositivo de lançamento.

As balsas cujo embarque seja necessário realizar a mais de 4,5 m acima da linha de flutuação do navio leve deverão ser arriadas por meio de um dispositivo de lançamento aprovado, já infladas e carregadas.

As balsas salva-vidas devem possuir dispositivo de escape automático para que sejam liberadas nos casos de afundamento da embarcação.

As embarcações que tiverem a proa ou a popa situadas a uma distância maior que 100 metros do posto de abandono deverão possuir uma balsa salva-vidas na proa ou na popa, para a qual não é obrigatório possuir dispositivo de escape automático.

0409 -DOTAÇÃO DE BALSAS SALVA-VIDAS

a)Embarcações SOLAS

As dotações são as previstas no Capítulo III da Convenção SOLAS 74 e suas emendas (balsas Classe I). No que se refere a operação de transferência de uma balsa de um bordo para outro, conforme citado na Convenção SOLAS, o tempo máximo de transferência não poderá exceder de 1 minuto.

b)Embarcações não SOLAS

Essas embarcações deverão ser dotadas de balsas salva-vidas Classe II, para 100% do número total de pessoas a bordo.

c)Embarcações empregadas na atividade de pesca

1)Embarcações que operam ao sul da latitude 22°52' S (Cabo Frio - RJ)

As embarcações de pesca com arqueação bruta maior que 10, que operam ao sul da latitude 22°52' S (Cabo Frio), deverão ser dotadas de balsas salva-vidas infláveis classe II, a partir da primeira vistoria para renovação do CSN que ocorrer após 30/06/2009;

As embarcações de pesca que não têm a obrigatoriedade de portar CSN, deverão ser dotadas de balsas infláveis classe II a partir de 31/12/2009;

2)As embarcações de pesca com arqueação bruta maior que 50, independente da sua área de operação em mar aberto, deverão ser dotadas de balsa salva-vidas inflável classe II na primeira vistoria para renovação de CSN que ocorrer após 31 de dezembro de 2020.

As embarcações de pesca com AB maior que 10 que não requeiram a obrigatoriedade de possuir CSN também deverão ser dotadas de balsas salva-vidas infláveis classe II a partir 31 de dezembro de 2020.

3110410 - EMBARCAÇÕES DE SALVAMENTO (BOTE DE RESGATE)

Dotação de Embarcações de Salvamento

a)Embarcações SOLAS

As dotações são as previstas no Capítulo III da Convenção SOLAS 74 e suas emendas. Essa dotação é obrigatória para essas embarcações construídas após 01/07/1986.

b)Embarcações não SOLAS

Apenas as embarcações empregadas na atividade de apoio marítimo, quando executando serviço de prontidão (stand by) deverão dotar uma embarcação de salvamento.

c)A dotação de embarcação de sobrevivência e de salvamento está consolidada na tabela do Anexo 4-A.

3114SEÇÃO III

3115EQUIPAMENTOS INDIVIDUAIS DE SALVATAGEM

0411 -COLETES SALVA-VIDAS

a)Estivagem dos Coletes Salva-Vidas

Os coletes salva-vidas deverão ser estivados de modo que possam ser prontamente acessíveis e sua localização deverá ser claramente indicada.

b)Dotação de Coletes

1)Embarcações SOLAS

As dotações são as previstas no Capítulo III da Convenção SOLAS 74 e suas emendas.

2)Demais embarcações

I)Deverão ser dotados de coletes salva-vidas Classe II e a dotação de coletes deverá ser o somatório de:

(a)um colete tamanho grande para cada pessoa adulta a bordo, e um de tamanho pequeno para cada criança, distribuídos nos respectivos camarotes ou alojamentos;

(b)um para cada leito existente na enfermaria e mais um para o enfermeiro;

(c)dois no passadiço;

(d)um na estação-rádio; e

(e)três na Praça de Máquinas (se guarnecida) ou no Centro de Controle da Máquina (se existente);

II)nas embarcações de passageiros deverá haver, adicionalmente, estivados em cada estação de abandono, uma quantidade de coletes correspondente a 5% da lotação da embarcação de sobrevivência a ela correspondente.

III)as embarcações de passageiros deverão, ainda, dotar uma quantidade de coletes salva-vidas adequados para crianças (colete tamanho pequeno) igual a, pelo menos, 10% do total de passageiros ou uma quantidade maior, como for necessário, de modo que haja um colete para cada criança;

IV)as embarcações com AB menor do que 100 ficam dispensadas de dispor de coletes adicionais no passadiço, estação-rádio, praça de máquinas e enfermaria;

V)é obrigatório o uso de coletes salva-vidas Classe II pelos tripulantes das embarcações tipo caíque/bateira operadas a partir do embarcação-mãe, empregadas na pesca; e

VI) a dotação de coletes salva-vidas está consolidada na tabela do Anexo 4-B.

c) Certificação de acordo com a NORMAM-05

1) Desde 10 de junho de 2000 as embarcações portadoras de Certificado de Segurança da Navegação (CSN) devem, por ocasião da primeira Vistoria de Renovação, ter todos seus coletes certificados de acordo com a NORMAM-05.

2) Desde de 10 de junho de 2001 as embarcações que não forem obrigadas a possuir CSN devem ter todos seus coletes certificados de acordo com a NORMAM-05.

0412 - ROUPA DE IMERSÃO E MEIO DE PROTEÇÃO TÉRMICA

a) Embarcações SOLAS

1) Embarcações dispensadas de dotar roupa de imersão

As embarcações que trafegarem na faixa de latitudes compreendidas entre 36ºNorte e 36ºSul, ficam dispensadas de dotar roupas de imersão para cada pessoa a bordo. No entanto, devem ser dotadas de três roupas de imersão destinadas às tripulações das baleeiras abertas, se houver, e duas para os botes de resgate.

2) Obrigatoriedade de dotar roupa de imersão

Os navios que trafegarem além dos limites de latitudes 36ºNorte e 36ºSul, bem como, de todos os navios graneleiros, devem dotar roupas de imersão para cada pessoa a bordo; tais navios deverão ser dotados de roupas de imersão adicionais na proporção de, no mínimo, duas roupas próximas à balsa salva-vidas quando localizada na proa ou na popa, duas no passadiço e duas nos espaços de máquinas.

b) Demais embarcações

1) Não precisarão ser dotadas de roupas de imersão.

2) Deverão se dotadas dos meios de proteção térmica que sejam partes integrantes das palamentas das embarcações de sobrevivência e de salvamento.

0413 - BOIAS SALVA-VIDAS

a) Distribuição a Bordo

As boias devem ser distribuídas a bordo de modo que uma pessoa não tenha que deslocar-se mais de 12 m para lançá-la à água.

Pelo menos uma boia salva-vidas, em cada bordo, deverá ser provida com retinida flutuante de comprimento igual ao dobro da altura na qual ficará estivada, acima da linha de flutuação na condição de navio leve, ou 30 m, o que for maior.

b) Dispositivos de Sinalização Associados às Boias Salva-Vidas

Pelo menos metade do número total de boias, em cada bordo, deverá estar munida com dispositivo de iluminação automático.

Nas embarcações SOLAS, em cada lado do passadiço deverá haver, pelo menos, uma boia munida com dispositivo de iluminação automático e um sinal fumígeno flutuante de 15 minutos de emissão.

A boia a ser lançada do lado do passadiço, destinada a acionar o sistema de escape rápido previsto para o sinal fumígeno automático e para o dispositivo de iluminação automático, deverá ter uma massa pelo menos suficiente para operar o mecanismo de escape rápido, ou ter uma massa de 4 kg se este último valor for superior.

c) Dispositivo de Iluminação Automática

O dispositivo de iluminação automática é associado às boias salva-vidas e destina-se a indicar a posição da pessoa que se encontra na água, em relação à embarcação de salvamento ou ao próprio navio a que pertence o acidentado.

d) Suportes das Boias Salva-Vidas

As boias não devem ficar presas permanentemente à embarcação; ficarão suspensas com sua retinida em suportes fixos, cujo chicote não deve estar amarrado à embarcação.

e) Dotação de Boias Salva-Vidas

1) Embarcações SOLAS

As dotações são as previstas no Capítulo III da Convenção SOLAS 74 e suas emendas.

2) Demais embarcações

I) A quantidade de boias salva-vidas a ser dotada na embarcação é função de seu comprimento total, conforme a tabela do Anexo 4-B destas Normas.

II) Embarcações não tripuladas, quando operando em comboios, poderão deixar de dotar boias salva-vidas.

III) As embarcações miúdas estão dispensadas de dotar boias salva-vidas.

0414 - ARTEFATOS PIROTÉCNICOS

a) Aplicação

Artefatos pirotécnicos são dispositivos que se destinam a indicar que uma embarcação ou pessoa se encontra em perigo, ou que foi entendido o sinal de socorro emitido. Tais artefatos podem ser utilizados de dia ou à noite e são designados, respectivamente, como sinais de socorro e sinais de salvamento.

b) Sinais de Socorro

Os sinais de socorro são dos seguintes tipos:

1) Foguete manual estrela vermelha com paraquedas

O foguete manual estrela vermelha com paraquedas é o dispositivo de acionamento manual que, ao atingir 300 m de altura, ejeta um paraquedas com uma luz vermelha intensa de 30.000 candelas por 40 segundos. É utilizado em navios e embarcações de sobrevivência para emitir sinal de socorro visível a grande distância.

2) Facho manual luz vermelha

O facho manual luz vermelha é o dispositivo de acionamento manual que emite luz vermelha intensa de 15.000 candelas por 60 segundos. É utilizado em embarcações de sobrevivência para indicar sua posição à noite, vetorando o navio ou aeronave para a sua posição.

3) Sinal fumígeno flutuante laranja

O sinal fumígeno flutuante laranja é o dispositivo de acionamento manual que emite fumaça por 3 ou 15 minutos para indicar, durante o dia, a posição de uma embarcação de sobrevivência ou a de uma pessoa que tenha caído na água.

c) Dotação de Artefatos Pirotécnicos

A dotação de artefatos pirotécnicos para embarcações está estabelecida na tabela constante do Anexo 4-C destas Normas.

0415 - RAÇÃO DE ABANDONO

a) Aplicação

Ração de abandono é uma ração alimentar destinada a ser utilizada nas embarcações de sobrevivência com o fim de manter os naufragos em condições psicofísicas tais que permitam a sua sobrevivência e posterior recuperação.

b) Composição da Ração

1) Cada unidade de ração alimentar é composta de uma parte sólida e de uma parte líquida.

2) A parte sólida da ração de abandono (ração sólida) é constituída, de um modo geral, de carboidratos estáveis (açúcar) e amido ou equivalentes, tudo em quantidade capaz de proporcionar ao naufrago condições mínimas para a sua sobrevivência.

3) A parte líquida da ração de abandono (ração líquida) é constituída de água potável.

c) Dotação de Rações de Abandono

1)Embarcações SOLAS

As dotações são as previstas no Capítulo III da Convenção SOLAS-74 e suas emendas e deverão ser tais que proporcionem a cada naufrago condições de sobrevivência por 6 (seis) dias.

2)Demais embarcações

As dotações deverão ser tais que proporcionem a cada naufrago condições de sobrevivência por dois dias. A dotação de rações está consolidada na tabela constante do Anexo 4-B.

d)Embalagem e Marcação

A marcação nos invólucros das rações deverá ser em cores contrastantes e possuir as seguintes informações: número do certificado de homologação, nome do fabricante, tipo de ração, data de fabricação e data de validade.

0416 -OUTROS EQUIPAMENTOS

a)Aparelhos Lança Retinidas

1)Embarcações SOLAS e de apoio marítimo

As embarcações de apoio marítimo com AB maior que 300 e as embarcações SOLAS deverão dispor a bordo de um aparelho lança retinidas homologado. O aparelho lança retinida deverá:

I)poder lançar uma retinida a pelo menos 230 m, com precisão aceitável;

II)incluir não menos que 4 projéteis para lançamento;

III)incluir não menos que 4 retinidas cada;

IV)possuir instruções claras e sucintas que ilustrem o correto modo de emprego do aparelho; e

V)estar contido em um invólucro resistente a umidade e a intempéries.

Também poderão ser aceitos outros tipos de aparelho lança-retinidas, desde que sejam aprovados e possuam capacidade para efetuar no mínimo 4 lançamentos.

2)Demais embarcações

Para as demais embarcações o uso do equipamento é recomendado.

b)Sistemas de Comunicação e Alarme Geral de Emergência

1)Deverá haver a bordo das embarcações SOLAS um Sistema de Comunicação Interior de emergência constituído de material fixo ou portátil (ou dos dois tipos), para comunicação bilateral entre as estações de controle de emergência, postos de reunião e estações de embarque. Para as demais embarcações o emprego é recomendado.

2)Deverá ser provido um sistema de alarme geral de emergência satisfazendo as prescrições abaixo, que será usado para chamar os passageiros e a tripulação para os postos de reunião e para iniciar as operações indicadas nas tabelas de postos. Este sistema será complementado por um sistema de alto-falantes ou por outros meios de comunicação adequados.

3)O Sistema de alarme geral de emergência deverá ser capaz de soar o sinal de alarme geral de emergência, consistindo de sete ou mais sons curtos, seguidos de um som longo produzidos pelo apito ou sinete do navio, além de um sino ou buzina operada eletricamente, ou outro sistema equivalente de alarme, que será alimentado pela fonte de alimentação de energia principal e de emergência do navio. O sistema deverá poder ser operado do passadiço e, com exceção do apito do navio, também de outros pontos estratégicos. O sistema deverá ser audível em todas as acomodações e em todos os espaços em que normalmente a tripulação trabalha e no convés aberto.

c)Equipamentos das Embarcações do Tipo Caique/Bateira Empregados na Pesca, a partir de uma Embarcação-Mãe

1)As embarcações deverão estar dotadas com uma lanterna elétrica, tamanho médio, com pilhas ou baterias sobressalentes.

2)Recomenda-se o uso dos equipamentos abaixo listados nas embarcações que operem no período noturno e, notadamente, em áreas de trânsito intenso de embarcações de maior porte:

I)refletor radar;

II)um sinal facho manual luz vermelha; e

III)fitas retro refletivas aprovadas em torno do casco, na parte superior, com espaçamento máximo de 0,50 m entre fitas.

3)Em função das peculiaridades de sua área de jurisdição e da incidência de acidentes com embarcações tipo caíque/bateira, os Capitães dos Portos poderão tornar obrigatório o uso de todos ou parte dos equipamentos da alínea 2).

d)Refletor radar - as embarcações de pesca deverão ser dotadas de refletor radar, cujas dimensões mínimas são apresentadas no Anexo 4-I.

4SEÇÃO IV

5EQUIPAMENTOS DE NAVEGAÇÃO E DOCUMENTAÇÃO

0417 -DOTAÇÃO DE EQUIPAMENTOS DE NAVEGAÇÃO

a)Embarcações SOLAS

A dotação de equipamentos de navegação é a prevista no Capítulo V da Convenção SOLAS/74 e suas emendas, conforme a data de batimento de quilha de cada embarcação.

1) Sistema de Identificação e Acompanhamento de Navios a Longa Distância (LRIT)

1.1) O sistema deverá ser instalado nos seguintes tipos de embarcação:

- embarcações de passageiros, incluindo embarcações de alta velocidade;

- navios de carga, incluindo os de alta velocidade, ambos com arqueação bruta maior ou igual a 300; e

- plataformas marítimas móveis, conforme definido no item 0902 destas normas.

1.2) A instalação do LRIT deverá atender aos requisitos previstos na NORMAM-08/DPC, item 0318.

1.3) Os navios de bandeira estrangeira quando em trânsito, operação ou permanência na área de busca e salvamento (SAR) marítima brasileira, sujeitos ao cumprimento da Regra V/19-1 da Convenção SOLAS, observando as recomendações contidas da Circular MSC.1/ Circ.1298 da IMO, devem permanecer com os seus equipamentos ligados permanentemente.

b)Demais embarcações propulsadas

1)Agulha magnética de governo

Todas as embarcações deverão ser equipadas com uma agulha magnética de governo, que deverá estar devidamente compensada (certificado válido por 01 ano) e sua tabela ou curva de desvios disponível a bordo.

2)Radar

As embarcações de passageiros e de carga, incluindo as de pesca, com AB maior que 300 deverão ser dotadas de uma instalação de radar capaz de operar na faixa de frequência de 9 GHz.

As embarcações de passageiros existentes, que não possuírem instalação de radar nessa frequência e estiverem dotadas de instalação de radar convencional, deverão dotar, a partir de 15 de janeiro de 1999, um radar capaz de operar na faixa de frequência de 9 GHz.

As embarcações de carga, incluindo as de pesca, deverão ser dotadas de radar na primeira vistoria de renovação de CSN que ocorrer após 31 de dezembro de 2020.

3)Ecobatímetro

As embarcações, com AB maior ou igual a 500, deverão estar equipadas com um ecobatímetro.

O equipamento também é recomendado para as embarcações com AB maior que 100 e menor que 500.

4)Instrumentos auxiliares

Todas as embarcações deverão ser dotadas com, pelo menos, os instrumentos auxiliares para navegação listados abaixo:

I)1 binóculo 7X50;

II)2 cronógrafos;

III)1 cronômetro, devidamente acondicionado;

IV)1 relógio no passadiço;

V)régua paralela, compasso de ponta seca, lápis, borracha, lupa etc; e

VI)1 sextante.

Observação:

As embarcações de passageiros com AB inferior a 50 e demais embarcações propulsadas com AB inferior a 100 estão dispensadas de dotar os equipamentos das subalíneas II, III), IV), V) e VI).

5)Equipamento de navegação por satélite (GPS)

Deverão ser dotadas de equipamentos de GPS:

- as embarcações com AB maior que 50 e menor ou igual a 100, com pelo menos um equipamento de GPS;

- as embarcações com AB maior que 100, com pelo menos dois equipamentos de GPS.

Observações:

1) As embarcações deverão ser dotadas de equipamento de GPS na primeira vistoria de renovação de CSN que ocorrer após 31 de dezembro de 2020; e

2) As embarcações dotadas com equipamentos de navegação por satélite estão dispensadas de dotar os equipamentos da subalínea 4), incisos II), III) e VI).

6)Dispositivos de marcação (alidades ou outros) - Recomendado; e

7) Tabela de dotação de equipamentos de navegação

O Anexo 4-D consolida a dotação de equipamentos de navegação para as embarcações não SOLAS, dotadas de propulsão.

c)Embarcações empregadas na atividade de pesca com AB maior ou igual a 500

Além do prescrito na alínea b) acima, estas embarcações deverão ser dotadas com indicadores do ângulo do leme, da velocidade de rotação de cada hélice de impulsão lateral, do passo e o modo de operação desses hélices. A leitura desses indicadores deverá ser possível de ser realizada na estação de governo.

51110418 -HOMOLOGAÇÃO DE EQUIPAMENTOS

Todo equipamento instalado em cumprimento a esta Norma deverá ser de tipo homologado. Os equipamentos instalados a bordo de navios, em ou depois de 1º de setembro de 1984 deverão satisfazer padrões de desempenho apropriados, não inferiores aos adotados pelas Resoluções da IMO. Os equipamentos instalados, antes de terem sido adotados os padrões de desempenho a ele concernentes, poderão ser isentos do cumprimento completo desses padrões, a critério da DPC.

511130419 -LUZES DE NAVEGAÇÃO

As luzes de navegação das embarcações deverão ser de fabricação específica para este fim. As embarcações com comprimento total maior ou igual a 12 metros deverão ser dotadas de luzes de navegação homologadas, em conformidade com o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar - RIPEAM/72 e suas emendas.

511140420 -PUBLICAÇÕES

a)Embarcações SOLAS

Deverão dotar, em local acessível e apropriado, marcadas com o nome da embarcação, as publicações listadas abaixo:

- 1) Roteiros para os locais de navegação pretendida, emitidos pela DHN (última edição, sendo aceito arquivo digital conforme detalhado na alínea "c");
- 2) Lista de Faróis (última edição, sendo aceito arquivo digital conforme detalhado na alínea "c");
- 3) Lista de Auxílios-Rádio (última edição, sendo aceito arquivo digital conforme detalhado na alínea "c");
- 4) Tábua das Marés (última edição, sendo aceito arquivo digital conforme detalhado na alínea "c");
- 5) Código Internacional de Sinais (última edição);
- 6) Normas e Procedimentos das Capitânicas dos Portos/Fluviais (NPCP/NPCF) onde a embarcação for operar (última edição, sendo aceito arquivo em meio digital conforme disponível na página da DPC na internet);
- 7) Manual de Busca e Salvamento (IAMSAR Vol. III);
- 8) Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar (RIPEAM-1972) e suas emendas;
- 9) Cartas náuticas nacionais ou internacionais atualizadas relativas às áreas de operação da embarcação. Poderá ser aceito Sistema de Cartas Eletrônicas (ECS);
- 10) International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code) edição atualizada e suplemento (para embarcações que transportem produtos perigosos embalados);
- 11) MFAG - Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods (IMO - ILO - WHO) para embarcações que transportem cargas perigosas. (dispensado se possuírem o suplemento do IMDG, que inclui o MFAG);
- 12) Código IGC (para navios construídos após 01 de julho de 1986 que transportam gases liquefeitos a granel);
- 13) Código IBC/BCH (para navios químicos construídos após 01 de julho de 1986);
- 14) Livro de Registro de Cronômetros;
- 15) Livro de Azimutes;
- 16) Almanaque Náutico (última edição);
- 17) Tábua para navegação (Norie HO-214, ou similar) ou máquina calculadora homologada para emprego em navegação astronômica, ou computador dotado de programa de navegação astronômica homologado;
- 18) Diário de navegação (aceito meio eletrônico);
- 19) Diário de radiocomunicações (aceito meio eletrônico);
- 20) Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar SOLAS/74 e suas emendas, edição atualizada (aceito em meio eletrônico);
- 21) Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL 73/78) e suas emendas, edição atualizada (aceito em meio eletrônico);
- 22) Guia Médico Internacional para Navios (aceito em meio eletrônico);
- 23) Vocabulário padrão de navegação marítima (Standard Maritime Communication Phrases - SMCP) (aceito em meio eletrônico); e
- 24) Convenção Internacional sobre Normas de Treinamento de Marítimos, Expedição de Certificados e Serviço de Quarto 1995 (STCW/95 e suas emendas), edição atualizada (aceito em meio eletrônico).

b) Demais embarcações

Deverão dotar, em local acessível e apropriado, marcados com o nome da embarcação, as publicações listadas abaixo:

- 1) Roteiros para os locais de navegação pretendida, emitidos pela DHN (última edição, sendo aceito arquivo digital conforme detalhado na alínea "c");

2)Lista de Faróis (última edição, sendo aceito arquivo digital conforme detalhado na alínea "c");

3)Tábua das Marés (última edição, sendo aceito arquivo digital conforme detalhado na alínea "c");

4)Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar (RIPEAM-1972) e suas emendas;
e

5)Cartas náuticas nacionais e oficiais atualizadas relativas às áreas de operação da embarcação. Poderá ser aceito Sistema de Cartas Eletrônicas (ECS).

As embarcações com arqueação bruta (AB) menor ou igual a 50 estão dispensadas de manter a bordo as publicações listadas acima, exceto a da subalínea 4).

c)Publicações em meio digital

1)Para as publicações listadas nos incisos 1 a 4 da alínea a) e incisos 1 a 3 da alínea b), deste item, está autorizada a utilização em formato digital ou cópia impressa dos arquivos disponíveis no sítio da DHN na internet (<https://www.marinha.mil.br/chm/dados-do-segnav/publicacoes>).

2)A substituição de publicação da IMO impressa, por publicação em formato digital, listada na alínea a) ou na alínea b) deste item, está autorizada desde que sejam atendidos os seguintes requisitos:

I -o arquivo com a publicação em meio eletrônico deve ser original da IMO; e

II -o arquivo que contém a publicação em meio eletrônico original da IMO deve ser inserido no ISM do navio, dentro dos procedimentos de controle de documentos, inclusive os procedimentos para a sua atualização contínua.

0421 -QUADROS

Todas as embarcações deverão dotar em local de fácil visualização, os quadros abaixo:

a)No passadiço:

1)Regras de Governo e Navegação;

2)Tabela de Sinais de Salvamento;

3)Balizamento;

4)Sinais Sonoros e Luminosos;

5)Luzes e Marcas;

6)Postos de Emergência (Incêndio, Colisão e Abandono);

7)Códigos Alfabéticos de Bandeiras e Semáforas;

8)Procedimentos Necessários ao Embarque de Prático (quando aplicável);

9)Símbolos Padrão para Indicação de Equipamentos de Emergência;

10)Quadro de Nuvens; e

11)Quadro de Estados de Mar/Vento.

b)Em outros locais de fácil visualização:

1)Primeiros Socorros;

2)Respiração Artificial;

3)Quadro de Instruções de Como Combater Incêndio a Bordo (classes A, B e C); e

4)Quadro de instruções sobre o uso do coletes salva-vidas.

As embarcações com AB menor ou igual a 50 estão dispensadas de manter a bordo os quadros listados acima, exceto os quadros das alíneas 1) e 2) do subitem a).

As embarcações que não dispuserem de espaço físico para a fixação dos quadros acima, a critério dos inspetores do GVI, CP e DL, poderão manter esses quadros arquivados ou guardados em local de fácil acesso ou reproduzi-los em tamanho reduzido, que permita a rápida consulta.

Para as embarcações estrangeiras afretadas deverão ser exigidos os quadros adotados pelo país de bandeira da embarcação, indicados pelo Comandante.

0422 -TABELAS COM OS DADOS DA EMBARCAÇÃO

As embarcações SOLAS deverão possuir, no passadiço, em locais de fácil visualização, tabelas com os seguintes dados da embarcação:

a) dados táticos do navio: curvas de giro para várias velocidades e respectivos avanços e afastamentos;

b) dados característicos do navio: comprimento, boca máxima, pontal, calados máximo e mínimo e deslocamento carregado e leve;

c) alturas: acima da linha d'água, do tijupá, do passadiço e do convés principal, bem como as distâncias ao horizonte correspondente; e

d) correspondência entre o número de rotações por minuto (rpm) do motor e a velocidade em nós do navio.

0423 -OUTROS DOCUMENTOS

Todas as embarcações deverão portar, quando aplicáveis, os documentos listados abaixo:

a) Provisão de Registro de Propriedade Marítima (PRPM) ou Título de Inscrição de Embarcação (TIE), documento original;

b) Certificado de Registro de Embarcações Estrangeiras emitido pelo país de origem (para navios estrangeiros afretados);

c) Certificado de Autorização de Afretamento (CAA), emitido pela ANTAQ (navios estrangeiros afretados);

d) Atestado de Inscrição Temporária (para navios estrangeiros afretados), documento original;

e) Bilhete de Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Embarcações e sua Carga (DPEM). Esta obrigatoriedade está suspensa, em conformidade com a Lei nº 13.313 de 14 de julho de 2016. Qualquer alteração referente ao assunto será divulgada oportunamente.

f) Certificado de Compensação de Agulha/Curva de Desvio, documento original; e

g) As embarcações SOLAS deverão possuir os Certificados e demais documentos referentes aos instrumentos pertinentes das Convenções Internacionais adotadas pelo Brasil e suas emendas (SOLAS 74/78, MARPOL 73/78, Linhas de Carga/66, Arqueação/69, STCW/78 e outras). A relação dos documentos está incluída nas listas de verificação do Capítulo 10, Vistorias e Certificação e deverão ser mantidos a bordo na versão original.

As embarcações com AB menor ou igual a 50 estão dispensadas de manter a bordo os documentos listados acima, exceto os dos subitens a), e), e f), quando aplicáveis.

67SEÇÃO V

8ENFERMARIA

0424 -REQUISITOS TÉCNICOS

a) Todas as embarcações SOLAS que, rotineiramente, façam viagens com duração, entre portos, acima de 3 dias e que tenham uma tripulação com 12 ou mais pessoas, deverão ser dotadas de enfermaria.

b) A enfermaria deverá ficar convenientemente separada de outras dependências, dispor de espaço físico que proporcione o adequado atendimento ao doente e a entrada deverá ter largura e posição tais, que possam permitir facilmente a passagem de uma maca. Não poderá ser utilizada para outros fins que não sejam aqueles destinados ao atendimento de doentes.

c) Na enfermaria serão guardados os materiais e medicamentos do navio, sob a responsabilidade de um enfermeiro ou auxiliar de enfermagem com curso reconhecido pelo respectivo órgão federal controlador da profissão.

d) Quando na lotação da embarcação não constar profissional de saúde que preencha os requisitos acima, os medicamentos e o material médico cirúrgico ficarão sob a guarda de um tripulante especificamente designado pelo Comandante.

e) A enfermaria deverá ser dotada de banheiro constituído de pia, vaso sanitário e banheira ou chuveiro, em um espaço acessível pelo seu interior ou nas suas proximidades, para uso exclusivo dos seus ocupantes. Deverá contar também com armários para guarda de medicamentos e materiais médico-cirúrgicos, bem como todo o mobiliário de apoio necessário.

f) A enfermaria deverá ser dotada de leitos na razão de 1 leito para cada 12 tripulantes ou fração dos que não sejam alojados em camarote singelo, porém, o número de leitos não necessita exceder a 6.

9 SEÇÃO VI

10 EQUIPAMENTOS DE RADIOCOMUNICAÇÕES

110425 - GLOBAL MARITIME DISTRESS SAFETY SYSTEM - GMDSS

O fundamento do GMDSS é alertar às Autoridades Marítimas de Busca e Salvamento em terra, bem como ao tráfego marítimo nas vizinhanças de uma embarcação em perigo, com a maior brevidade possível, a fim de que sejam tomadas as providências que as circunstâncias exigirem.

Além disso, o GMDSS deverá atender às necessidades de comunicações de urgência e segurança e a disseminação das mensagens tanto de terra para bordo como de bordo para terra.

O sistema iniciou operação em 01 de fevereiro de 1999.

Nenhuma regra estabelecida neste capítulo limitará o uso por qualquer embarcação, embarcações de salvamento ou pessoas de utilizarem quaisquer outros meios a sua disposição para chamar atenção, tornar conhecida sua posição e obter auxílio.

0426 - DEFINIÇÕES ESPECÍFICAS DO GMDSS

a) Chamada Seletiva Digital - DSC - Técnica que, usando códigos digitais, permite a uma estação rádio estabelecer contato com outra estação rádio ou grupo de estações ou transferir informações e cumprir com as recomendações pertinentes do Comitê Consultivo Internacional de Rádio (CCIR).

b) Chamada NAVTEX Internacional - transmissão coordenada e recepção automática, em 518 kHz, de informações sobre segurança marítima (MSI) por meio de telegrafia em faixa estreita e impressão direta (NBDP) usando a língua inglesa.

c) INMARSAT - Organização Internacional de Satélite Marítimo.

d) Serviço de Satélite de Órbita Polar - serviço que se baseia em satélites que gravitam em órbita polar, que recebem e transmitem mensagens de socorro provenientes de EPIRB e que fornecem sua posição.

e) EPIRB (Emergency Positioning Indicator Radio Beacon) - rádio baliza indicadora de posição de emergência, instalada em todos os navios empregados em viagens nas áreas marítimas A1, A2, A3 ou A4, operando nas frequências de 121,5 e de 406 MHz.

A partir de fevereiro de 2009 o sistema COSPAS-SARSAT não processa mais a frequência de 121,5 MHz.

f) BRMCC - Brazilian Mission Control Center - Centro Brasileiro de Controle de Missão.

g) COSPAS-SARSAT - Sistema global de satélites de busca e salvamento.

0427 - ÁREAS MARÍTIMAS

Entende-se por:

a) Área Marítima A1 - uma área, dentro da cobertura radiotelefônica de, pelo menos, uma estação costeira de VHF que disponha de um alerta contínuo DSC, situada a até 30 milhas náuticas de distância da costa.

b) Área Marítima A2 - uma área, excluída a área marítima A1, dentro da cobertura radiotelefônica de, pelo menos, uma estação costeira de MF que disponha de um alerta contínuo DSC, situada entre 30 e 100 milhas náuticas de distância da costa.

c)Área Marítima A3 - uma área, excluídas as áreas A1 e A2, dentro da cobertura de um satélite INMARSAT que disponha de um alerta contínuo DSC, situada além das 100 milhas náuticas de distância da costa e entre os paralelos 70°N e 70°S.

d)Área Marítima A4 - uma área fora das áreas A1, A2 e A3.

0428 -DOTAÇÃO DE EQUIPAMENTOS

A dotação de equipamentos será determinada em função da área marítima e tipo de navegação em que a embarcação estiver sendo empregada. Os itens abaixo especificam as quantidades e tipos de equipamentos da dotação de bordo.

As embarcações SOLAS deverão cumprir as prescrições previstas na Convenção SOLAS 74 e suas emendas.

As embarcações não tripuladas estão dispensadas de dotar equipamentos de radiocomunicações.

0429 -DOTAÇÃO PARA A ÁREA MARÍTIMA A1

Embarcações empregadas exclusivamente dentro da área A1.

a)Embarcações com AB maior ou igual a 300, exceto as de pesca

Deverão atender ao previsto no Capítulo IV da Convenção SOLAS/74 e suas emendas, conforme a data de batimento de quilha de cada embarcação.

b)Embarcações de Pesca com AB maior ou igual a 300

Deverão ser providas com os seguintes equipamentos:

1)estação radiotelefônica em VHF com DSC(*1); e

2)receptor - transmissor radar (transponder) operando na faixa de 9 GHz.

c)Embarcações com AB menor do que 300

Deverão ser providas de estação radiotelefônica em VHF com DSC(*1).

OBSERVAÇÃO: (*1) O DSC (Digital Select Calling - Chamada Seletiva Digital) para essas embarcações será obrigatório a partir de 31 de dezembro de 2020.

0430 -DOTAÇÃO PARA AS ÁREAS MARÍTIMAS A1 e A2

Embarcações empregadas além da área A1, porém, dentro dos limites da área A2.

a)Embarcações com AB maior ou igual a 300, exceto as de pesca

Deverão atender ao previsto no Capítulo IV da Convenção SOLAS 74 e suas emendas, conforme a data de batimento de quilha de cada embarcação.

b)Embarcações de Pesca com AB maior ou igual a 300

Deverão ser providas com os seguintes equipamentos:

1)estação radiotelefônica em VHF com DSC(*1);

2)estação radiotelefônica em HF com DSC(*1);

3)receptor - transmissor radar (transponder) operando na faixa de 9 GHz; e

4)rádio baliza indicadora de posição em emergência (EPIRB 406 MHz, podendo ser aceita a de 121,5 MHz até fevereiro de 2009).

c)Embarcações com AB menor do que 300

Deverão ser providas com os seguintes equipamentos:

1)estação radiotelefônica em VHF com DSC(*1); e

2)estação radiotelefônica em HF com DSC(*1).

OBSERVAÇÃO: (*1) O DSC (Digital Select Calling - Chamada Seletiva Digital) para essas embarcações será obrigatório a partir de 31 de dezembro de 2020.

0431 -DOTAÇÃO PARA AS ÁREAS MARÍTIMAS A1, A2 E A3

Embarcações empregadas além das áreas A1 e A2, porém, dentro dos limites da área A3.

a) Embarcações com AB maior ou igual a 300, exceto as de pesca

Deverão atender ao previsto no do Capítulo IV da Convenção SOLAS 74 e suas emendas, conforme a data de batimento de quilha de cada embarcação.

b) Embarcações de Pesca com AB maior ou igual a 300

Deverão ser providas com os seguintes equipamentos:

1) estação radiotelefônica em VHF com DSC(*1);

2) estação radiotelefônica em HF com DSC(*1);

3) receptor - transmissor radar (transponder) operando na faixa de 9 GHz; e

4) rádio- baliza indicadora de posição em emergência - EPIRB (406 MHz, podendo ser aceita a de 121,5 MHz até fevereiro de 2009).

c) Embarcações com AB menor do que 300

Deverão ser providas com os seguintes equipamentos:

1) estação radiotelefônica em VHF com DSC(*1);

2) estação radiotelefônica em HF com DSC(*1);

3) rádio baliza indicadora de posição em emergência - EPIRB (406 MHz, podendo ser aceita a de 121,5 MHz até fevereiro de 2009); e

4) receptor - transmissor radar (transponder) operando na faixa de 9 GHz.

OBSERVAÇÃO: (*1) O DSC (Digital Select Calling - Chamada Seletiva Digital) para essas embarcações será obrigatório a partir de 31 de dezembro de 2020.

0432 -DOTAÇÃO PARA AS ÁREAS MARÍTIMAS A1, A2, A3 E A4

Embarcações empregadas fora das áreas A1, A2 e A3 porém, dentro dos limites da área A4.

a) Embarcações com AB maior ou igual a 300, inclusive as de pesca

Deverão atender ao previsto no Capítulo IV da Convenção SOLAS 74 e suas emendas, conforme a data de batimento de quilha de cada embarcação.

b) Embarcações com AB menor do que 300

Deverão ser providas com os seguintes equipamentos:

1) estação radiotelefônica em VHF com DSC(*1);

2) estação radiotelefônica em HF com DSC(*1);

3) rádio baliza indicadora de posição em emergência - EPIRB (406 MHz, podendo ser aceita a de 121,5 MHz até fevereiro de 2009); e

4) receptor - transmissor radar (transponder) operando na faixa de 9 GHz.

OBSERVAÇÃO: (*1) O DSC (Digital Select Calling - Chamada Seletiva Digital) para essas embarcações será obrigatório a partir de 31 de dezembro de 2020.

0433 -REQUISITOS FUNCIONAIS OBRIGATÓRIOS A TODAS AS EMBARCAÇÕES DE PESCA COM AB MAIOR OU IGUAL 300

a) As embarcações de pesca quando operando na área marítima A4 deverão atender ao previsto na Regra 4 do Capítulo IV da Convenção SOLAS 74 e suas emendas.

b) As embarcações de pesca empregadas, exclusivamente, nas áreas marítimas A1, A2 e A3 estão dispensadas de atender ao previsto na alínea anterior.

0434 -REQUISITOS GERAIS DOS EQUIPAMENTOS RÁDIO

Os equipamentos previstos nas dotações das embarcações devem atender os requisitos abaixo especificados:

a) instalação rádio VHF-DSC com capacidade de transmitir e receber em:

- 1)156.300 MHz - canal 6
- 2)156.650 MHz - canal 13
- 3)156.800 MHz - canal 16
- 4)156.525 MHz - canal 70 DSC

O canal 70 de VHF deve ter serviço de escuta permanente, podendo ser usado para esse fim o próprio equipamento VHF ou um equipamento em separado;

b)transponder radar com capacidade de operação na faixa de 9 GHz e de fácil manuseio;

c)receptor capaz de receber o Serviço NAVTEX Internacional (518 kHz) se o navio estiver sendo empregado em viagens em qualquer área na qual exista em operação um Sistema NAVTEX Internacional.

Os navios com AB maior ou igual a 300 devem estar equipados para receberem irradiações do Serviço NAVTEX Internacional na frequência de 518 kHz, quando navegando em Áreas Marítimas cobertas por este serviço.

As embarcações de bandeira brasileira podem ser dispensadas da instalação do receptor NAVTEX, desde que trafeguem exclusivamente em águas jurisdicionais brasileiras.

1)A isenção do receptor NAVTEX será válida até que esse serviço esteja disponibilizado no Brasil;

2)A referida isenção deverá constar como observação no Certificado de Segurança Rádio das embarcações; e

3)As embarcações estrangeiras, portadoras de Atestado de Inscrição Temporária, estarão igualmente dispensadas do uso dos equipamentos, enquanto operarem nas condições citadas acima.

d)facilidade rádio recepção de informações sobre segurança marítima pelo Sistema EGC INMARSAT (Sistema de Chamada Intensificada de Grupos) caso o navio seja empregado em viagens em alguma área com cobertura INMARSAT, mas na qual não exista um Serviço NAVTEX Internacional.

O Enhanced Group Calling (EGC) poderá ser dispensado desde que a embarcação disponha de equipamento capaz de receber informações de segurança marítima por telegrafia em impressão direta de alta frequência (HF NBDP) nas frequências 6448.0, 12709.0 e 16974.0, em emissão F1B (protocolo de transmissão PACTOR FEC). A isenção é válida para as embarcações que trafegam exclusivamente em águas jurisdicionais brasileiras, devendo constar como observação no Certificado de Segurança Rádio;

e)EPIRB por satélite com capacidade de transmitir um sinal de socorro pelo serviço de satélite em órbita polar, possuindo ou não capacidade de homing em 406 MHz ou 121.5 MHz. A partir de fevereiro de 2009 o sistema COSPAS-SARSAT não processará mais a frequência de 121,5 MHz; e

f)instalações rádio para radiocomunicações em geral operando nas faixas de 1605 a 4.000 kHz ou de 4.000 a 27.500 kHz, operando em radiotelefonia ou em telegrafia com impressão direta em combinação com o equipamento mencionado, em ou por uma estação INMARSAT terrena de navio.

0435 -SERVIÇO DE ESCUTA

Toda embarcação quando no mar deverá manter escuta permanente:

a)no canal 70 (156,525 MHz) de VHF/DSC, se possuir um equipamento VHF com tal recurso;

b)na frequência de socorro e segurança DSC de 2187.5 kHz se o navio possuir receptor de ondas médias (OM) com tal recurso;

c)além do mencionado em b), em pelo menos uma das frequências de socorro e segurança DSC: 4207.5 kHz, 6312.0 kHz, 8414.5 kHz, 12577.0 kHz e 16804.5 kHz (este serviço poderá ser realizado utilizando-se um receptor de sintonia variável).

A escolha da frequência será conforme apropriado para a hora do dia e posição geográfica da embarcação e dependerá de o mesmo possuir ou não um receptor rádio de HF com o recurso DSC;

d)para avisos de socorro por satélite de terra para bordo, se a embarcação for dotada de estação INMARSAT;

e) nas frequências apropriadas para socorro e segurança nas quais essas informações são divulgadas na área em que a embarcação estiver navegando;

f) no canal 16 (156.800 MHz) se dispuser de receptor VHF sem recurso DSC; e

g) na frequência de 518 MHz (Serviço NAVTEX Internacional), à exceção dos casos previstos no item 0435 c).

0436 -FONTES DE ENERGIA

a) Quando a embarcação estiver navegando, deverá haver disponibilidade permanente de um suprimento de energia elétrica suficiente para operar as instalações rádio e carregar quaisquer baterias usadas como parte de uma fonte ou de fontes de energia de reserva para as instalações rádio.

b) Todas as embarcações deverão ser dotadas de uma fonte ou de fontes de energia de reserva para alimentar os equipamentos rádio com o propósito de estabelecer radiocomunicações de socorro e segurança, na eventualidade de falhas das fontes principais e de emergência.

c) As fontes de energia devem atender ainda as demais disposições da Regra 13 do Cap. IV do SOLAS/ 74 e suas Emendas.

0437 -APROVAÇÃO DE EQUIPAMENTOS

Todos os equipamentos eletrônicos de comunicações deverão estar de acordo com as normas da Agência Nacional de Telecomunicações.

0438 -REQUISITOS DE MANUTENÇÃO

a) Para as embarcações empregadas em navegação nas áreas marítimas A1 e A2, a disponibilidade de equipamentos deve ser garantida pelo uso de métodos tais como os da duplicação dos equipamentos, da manutenção baseada em terra ou da capacidade de manutenção eletrônica em viagem, ou de uma combinação deles.

b) Para as embarcações empregadas em navegação nas áreas marítimas A3 e A4, a disponibilidade de equipamentos deve ser garantida pelo uso de uma combinação de, no mínimo, dois métodos tais como o da manutenção baseada em terra ou da capacidade de manutenção eletrônica em viagem, com o método da duplicação dos equipamentos.

c) A garantia da disponibilidade de equipamentos pelo método da duplicação dos equipamentos deverá ser realizada em conformidade com a Resolução A.702(17) da IMO.

d) Caso o Armador opte pelo método da manutenção baseada em terra, esta deverá ser sempre feita por profissionais habilitados pelos fabricantes dos equipamentos eletrônicos e com os recursos técnicos especificados por estes (ferramentas, peças sobressalentes, documentação técnica, equipamentos para testes etc). A comprovação do cumprimento dessa alínea deverá ser feita mediante um contrato firmado entre o Armador e o fabricante do equipamento ou empresa credenciada por este último.

e) Caso a opção seja feita pelo método da manutenção a bordo, a pessoa encarregada de executar as funções de manutenção eletrônica no mar deverá possuir o Certificado de Radiocomunicação de 1ª Classe.

f) A opção por um dos métodos ou combinação deles, citados nos itens acima, deverá ser registrada no Certificado de Segurança Rádio.

0439 -ISENÇÕES

As solicitações de isenções previstas na Regra 3 do Capítulo IV, do SOLAS 74 e suas Emendas serão apreciadas, caso a caso, pela DPC.

0440 -CERTIFICADO DE SEGURANÇA RÁDIO

a) As embarcações SOLAS de carga deverão portar Certificado de Segurança Rádio para Navios de Carga, emitido por Sociedade Classificadora reconhecida para atuar em nome do governo brasileiro.

b) As embarcações de carga, exceto as de pesca, com propulsão e com AB maior ou igual a 300, deverão portar, também, o Certificado de Segurança Rádio para Navios de Carga emitido por Entidade Certificadora ou Sociedade Classificadora reconhecida para atuar em nome do governo brasileiro.

0441 -REGRAS PARA A EPIRB

a)Requisitos Técnicos

1)Toda Radiobaliza de Indicação de Posição de Emergência por Satélite (EPIRB) deve ser instalada a bordo em local de fácil acesso;

2)Deve ter dimensões e peso tais que permitam o seu transporte, por uma única pessoa, até a embarcação de sobrevivência e ter sua liberação, flutuação e ativação automáticas em caso de naufrágio da embarcação; e

3)As EPIRB devem, ainda, possuir dispositivo para ativação manual quer no local de instalação ou, remotamente, a partir da estação de manobra.

b)Aprovação da EPIRB

Toda EPIRB instalada em embarcações deve ser do tipo aprovado. Para se obter informações, pode ser efetuada consulta à lista de EPIRB aprovadas na página www.cospas-sarsat.org.

c)Frequência de Operação

As EPIRB deverão ser capazes de transmitir um sinal de socorro por meio de satélite, em órbita polar, na faixa de 406 MHz. Desde fevereiro de 2009 o sistema COSPAS-SARSAT não processa mais a frequência de 121,5 MHz.

d)Código Único de Identificação

Os equipamentos deverão ser dotados de uma codificação única, constituída pelo dígito 710 (identificação do Brasil), seguido por outros 6 dígitos que identificarão a estação do navio, de acordo com o apêndice 43 do Regulamento Rádio da União Internacional de Telecomunicações (UIT). O código, é conhecido como MMSI (Maritime Mobile Safety Identities).

e)Registro da EPIRB

As EPIRB devem ser registradas no Centro Brasileiro de Controle de Missão (BRMCC), por meio da página infosar.decea.gov.br, correio eletrônico registro406@cindacta1.aer.mil.br.

f)Alteração de Dados Cadastrais

Quaisquer alterações nas características do equipamento EPIRB, nos dados da empresa, mudança de propriedade, alteração do endereço ou telefones, ou de seus navios, deverá ser notificado ao BRMCC, objetivando manter a confiabilidade dos dados inseridos no Sistema "Salvamar Brasil" e possibilitar a precisa identificação da embarcação e de seu proprietário em caso de uma possível emissão de sinal de socorro.

12SEÇÃO VII

REQUISITOS PARA PROTEÇÃO E COMBATE A INCÊNDIO

0442 -EMBARCAÇÕES SOLAS

Os requisitos e dotações de equipamentos para proteção e combate a incêndio são os previstos no Capítulo II da Convenção SOLAS e suas Emendas. As demais embarcações deverão atender os requisitos e dotações discriminados nesta Seção.

0443 -SISTEMAS DE COMBUSTÍVEL

Os sistemas de combustível de qualquer embarcação com AB maior do que 20 deverão atender aos seguintes requisitos:

a)não poderão ser utilizados combustíveis com ponto de fulgor inferior a 60° C (como álcool, gasolina e GLP);

b)nenhum tanque ou rede de combustível poderá estar posicionado em local onde qualquer derramamento ou vazamento dele proveniente venha constituir risco de incêndio, pelo contato com superfícies aquecidas ou equipamentos elétricos; e

c)na saída de cada tanque de combustível deverá haver uma válvula de fechamento remoto capaz de interromper o fluxo da rede.

0444 -EXTINTORES DE INCÊNDIO

a) Classificação dos extintores

Para efeito de aplicação destas Normas, os extintores portáteis de incêndio são classificados pela combinação de um número e uma letra. A letra indica a classe do incêndio para o qual se espera utilizar o extintor, enquanto que o número representa o tamanho relativo da unidade.

Os extintores também podem ser classificados de acordo com sua capacidade extintora, conforme explanado na alínea c).

b) Classes de incêndio

1) Classe A - fogo em materiais sólidos que deixam resíduos. Exemplo: madeira, papel, almofadas, fibra de vidro, borracha e plásticos. Somente nessa classe de incêndio a água pode ser usada com segurança;

2) Classe B - fogo em líquidos, gases e graxas combustíveis ou inflamáveis; e

3) Classe C - fogo envolvendo equipamentos e instalações elétricas energizados. Caso esses equipamentos estejam desenergizados, o incêndio passa a Classe A.

c) Capacidade extintora

É a medida do poder de extinção de fogo de um extintor, obtida em ensaio prático normalizado. Em outras palavras, é o tamanho do fogo e a classe de incêndio que o extintor deve combater.

Exemplo: 2-A:20-B:C

2-A: tamanho do fogo classe A

20-B: tamanho do fogo classe B

C: adequado para extinção de incêndio classe C

A capacidade extintora mínima de cada tipo de extintor portátil deve ser:

1) Carga de água: um extintor com capacidade extintora de, no mínimo, 2-A;

2) Carga de espuma mecânica: um extintor com capacidade extintora de, no mínimo, 2-A:10-B;

3) Carga de CO₂: um extintor com capacidade extintora de, no mínimo, 5-B:C;

4) Carga de pó BC: um extintor com capacidade extintora de, no mínimo, 20-B:C;

5) Carga de pó ABC: um extintor com capacidade extintora de, no mínimo, 2-A:20-B:C; e

6) Carga de compostos halogenados: um extintor com capacidade extintora de, no mínimo, 5-B.

d) Peso - extintores que apresentem um peso bruto de 20 kg ou menos, quando carregados, são considerados portáteis. Extintores com um peso bruto superior a 20 kg, quando carregados, serão considerados semiportáteis e deverão possuir mangueiras e esguichos adequados ou outros meios praticáveis para que possam atender todo o espaço para o qual são destinados. A tabela 4.1 apresenta a correlação entre os extintores mais usuais.

TABELA 4.1 - CORRELAÇÃO ENTRE EXTINTORES

Classe	Água	Espuma Mecânica	CO ₂	Pó químico
A-2	10 l	9 l	-	-
B-1	-	9 l	4 kg	1 kg
B-2	-	9 l	6 kg	4 kg
B-3	-	9 l	10 kg	6 kg
B-4	-	9 l	25 kg	12 kg
B-5	-	9 l	50 kg	25 kg
C-1	-	-	4 kg	1 kg
C-2	-	-	6 kg	4 kg

e) Dotação e Localização - os extintores de incêndio deverão ser instalados a bordo de acordo com o estabelecido no Anexo 4-F.

f) Testes - Deverá ser verificada a data do teste hidrostático de todos os cilindros. Cilindros de alta pressão deverão ser submetidos a testes periódicos, cujos intervalos não deverão exceder a dez anos. Na inspeção de dez anos, pelo menos 10% da quantidade total deverá ser submetida à inspeção interna e a teste hidrostático. Se um ou mais cilindros forem reprovados, 50% dos cilindros de bordo deverão ser testados. Se mais cilindros forem reprovados, todos os cilindros deverão ser testados.

Os mangotes flexíveis deverão ser substituídos nos intervalos recomendados pelo fabricante, não devendo exceder a 10 anos.

0445 -INSTALAÇÕES DE GÁS DE COZINHA

As instalações de gás de cozinha de qualquer embarcação deverão atender aos seguintes requisitos:

a) Os botijões de gás deverão ser posicionados em áreas externas, em local seguro e arejado, com a válvula protegida da ação direta dos raios solares e afastados de fontes que possam causar ignição; e

b) As canalizações utilizadas para a distribuição de gás deverão ter proteção adequada contra o calor e, quando flexíveis, deverão atender às normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).

0446 -BOMBAS DE INCÊNDIO E DE ESGOTO

a) Bombas de incêndio

1) As embarcações propulsadas com AB superior a 300 deverão ser dotadas de pelo menos uma bomba de incêndio fixa, com vazão maior ou igual a 15m³/h, que poderá ser acionada pelo motor principal.

As embarcações existentes, que não atendam a este requisito, deverão atendê-lo por ocasião da realização da primeira Vistoria Anual ou Vistoria de Renovação do CSN que ocorrer após 31/12/2016;

2) As embarcações não SOLAS propulsadas com AB maior que 500 deverão ter pelo menos duas bombas de incêndio de acionamento não manual, sendo que uma bomba deverá possuir força motriz distinta da outra e independente do motor principal. A vazão total dessas bombas de incêndio não deverá ser menor que 20m³/h, sendo que nenhuma delas poderá ter um débito menor que 45% do total requerido;

3) A(s) bomba(s) de incêndio das embarcações propulsadas com AB maior que 300, fornecendo a sua máxima vazão, deverá (ão), pelo menos, manter duas tomadas de incêndio distintas com um alcance de jato d'água, emanados das mangueiras, nunca inferior a 15 m; e

4) Bombas sanitárias, de lastro, de esgoto ou de serviços gerais podem ser consideradas como bombas de incêndio desde que não sejam utilizadas para bombeamento de óleo.

b) Bombas de esgoto

As embarcações propulsadas com AB maior que 10 empregadas no transporte de passageiros e as demais embarcações propulsadas com AB maior que 20 deverão ser dotadas de pelo menos uma bomba de esgoto com vazão total maior ou igual a 15m³/h que poderá, a critério do projetista, ser dependente do motor principal.

As embarcações existentes que não atendem a este requisito deverão atendê-lo por ocasião da realização da Vistoria Anual ou Vistoria de Renovação do CSN que ocorrer após 31/12/2016.

As embarcações com AB maior ou igual a 10 e menor ou igual que 20 deverão atender a este requisito até 31/12/2016.

0447 -REDES, TOMADAS DE INCÊNDIO, MANGUEIRAS E SEUS ACESSÓRIOS

As redes, tomadas de incêndio, mangueiras e seus acessórios das embarcações propulsadas com AB superior a 300 deverão atender aos seguintes requisitos:

a)O número e a localização das tomadas de incêndio deverão ser tais que, pelo menos, dois jatos d'água não provenientes da mesma tomada de incêndio, um dos quais fornecido por uma única seção de mangueira e a outra por no máximo duas, possam atingir qualquer região da embarcação, incluindo os compartimentos de carga, quando vazios;

b)As mangueiras e seus acessórios (esguicho, chave para mangueira) deverão ficar acondicionadas em cabides ou estações de incêndio, que consistem de um armário pintado de vermelho, dotado em sua antepara frontal de uma porta com visor de vidro, destinado exclusivamente à guarda da mangueira de incêndio e seus acessórios;

c)Deverá haver uma estação de incêndio no visual de uma pessoa que esteja junto a uma tomada de incêndio. Uma estação de incêndio poderá servir a uma ou mais tomadas de incêndio;

d)Na entrada da Praça de Máquinas (lado externo), deverão ser previstas uma tomada de incêndio e uma estação de incêndio. A estação de incêndio, além do normalmente requerido, deverá possuir uma seção de mangueira e um aplicador de neblina. A seção de mangueira deverá ser dotada de acessórios que permitam um rápido engate à tomada de incêndio;

e)Não deverão ser usados para as redes de incêndio e para as tomadas de incêndio, materiais cujas características sejam prejudicadas pelo calor, tais como plásticos. As tomadas de incêndio deverão estar dispostas de modo que as mangueiras de incêndio possam ser facilmente conectadas a elas;

f)Deverá ser instalada uma válvula ou dispositivo similar em cada tomada de incêndio, em posições tais que permitam o fechamento das tomadas com as bombas de incêndio em funcionamento;

g)Recomenda-se que as redes de incêndio não tenham outras ramificações;

h)A rede e as tomadas de incêndio deverão ser pintadas de vermelho;

i)As seções das mangueiras de incêndio não deverão exceder 15m de comprimento, devendo ser providas das uniões necessárias e de um esguicho;

j)O número de seções de mangueiras, incluindo uniões e esguichos, deverá ser de uma para cada 25m de comprimento da embarcação e outra sobressalente, sendo que em nenhum caso este número poderá ser inferior a 3. Para as embarcações não SOLAS com AB superior a 500, este número não deve ser inferior a 4. Esses números não incluem a(s) mangueira (s) da Praça de Máquinas;

k)O diâmetro das mangueiras de incêndio não deve ser inferior a 38 mm (1,5 pol.);

l)A menos que haja uma mangueira e um esguicho para cada tomada de incêndio, deverá haver completa permutabilidade entre as uniões, mangueiras e esguichos;

m)Todos os esguichos das mangueiras que servirão às tomadas localizadas no compartimento de máquinas ou localizadas junto a tanques de carga de líquidos inflamáveis deverão ser de duplo emprego, isto é, borrião e jato sólido, incluindo um dispositivo de fechamento; e

n)Esguichos com menos de 12 mm de diâmetro não serão permitidos.

0448 -VIAS DE ESCAPE

Os requisitos abaixo deverão ser observados em qualquer embarcação com AB superior a 50:

a)em todos os níveis de acomodações, de compartimentos de serviço ou da Praça de Máquinas deverá haver, pelo menos, duas vias de escape amplamente separadas, provenientes de cada compartimento restrito ou grupos de compartimentos;

b)abaixo do convés aberto mais baixo, a via de escape principal deverá ser uma escada e a outra poderá ser um conduto ou uma escada;

c)acima do convés aberto mais baixo, as vias de escape deverão ser escadas, portas ou janelas, ou uma combinação delas, dando para um convés aberto;

d)nenhum corredor sem saída com mais de 7 m de comprimento será aceito. Um corredor sem saída é um corredor ou parte de um corredor a partir do qual só há uma via de escape;

e)Caso sejam utilizados como vias de escape os acessos através de aberturas ou de portas de visitas verticais em anteparas, a passagem não poderá ser inferior a 600mm x 800mm. No caso de utilização de aberturas, escotilhas ou portas de visita horizontais, a abertura livre mínima não deverá ser

inferior a 600mm x 600mm; e

f)As rotas de escape deverão ser marcadas por meio de setas indicadoras pintadas na cor vermelha indicando "Saída de Emergência". A marcação deverá permitir aos passageiros e tripulantes a identificação de todas as rotas de evacuação e a rápida identificação das saídas.

0449 -REDES E ACESSÓRIOS

Nas embarcações somente deverão ser utilizadas redes de aço e acessórios de materiais resistentes ao fogo junto ao casco, nos embornais, nas descargas sanitárias e em outras descargas situadas abaixo do convés estanque e em locais onde a falha do material, em caso de incêndio, possa provocar risco de alagamento.

A identificação por cores das tubulações em todas as embarcações deverá ser efetuada em conformidade com o disposto na norma ISO 14726:2008 (en) Ships and marine technology - Identification colours for the content of piping systems, e suas alterações.

0450 -RECOMENDAÇÕES

a)Recomenda-se para as embarcações propulsadas e construídas em aço, que o projetista utilize nas superfícies expostas, acabamentos de corredores, escadas, acomodações e espaços de serviços, materiais não combustíveis com características de baixa propagação de chama; e

b)Todos os requisitos de dotação de material de proteção e combate a incêndio devem ser considerados recomendáveis para as embarcações nas quais a sua instalação não seja obrigatória.

13SEÇÃO VIII

14CARTAZES E SÍMBOLOS DE INSTRUÇÃO OU ADVERTÊNCIA

0451 -GENERALIDADES

Esta Seção estabelece os requisitos para o emprego dos símbolos recomendados pela IMO para indicar a localização dos equipamentos de emergência, dos postos de reunião e de embarque nas embarcações de sobrevivência.

0452 -DOTAÇÃO

As embarcações SOLAS, as de passageiros com AB maior que 300 e as demais com AB maior que 500 deverão dotar os cartazes e símbolos de instrução ou advertência prescritos nesta seção.

0453 -REQUISITOS TÉCNICOS

a)Padrão de Cores

Todos os símbolos do Anexo 4-G deverão ser brancos sobre fundo azul rei.

Todos os símbolos do Anexo 4-H deverão ser brancos sobre fundo verde-bandeira.

Quando conveniente, uma seta branca em fundo verde poderá ser usada em conjunto com outro símbolo, para indicar a direção.

b)Números de Referência

Os números usados nas referências não indicam a sequência dos eventos.

c)Adesivos Plásticos de Identificação

Os adesivos que contêm os símbolos deverão medir, no mínimo, 15 x 15 cm.

d)Número do Posto

O número do posto quando indicado nos símbolos deverá ser fixado no lado direito do símbolo.

e)Linhas Tracejadas

As linhas tracejadas indicam que os símbolos poderão consistir de uma parte ou de duas separadas (uma para o sinal e outra para o número). Quando um indicador de direção (seta) é usado, ele poderá também ser parte do símbolo ou ser separado. A linha tracejada não deverá ser mostrada.

f)Postos de Embarque

O símbolo de posto de embarque poderá ser usado no lugar do símbolo de posto de reunião quando os dois postos forem um só.

Usar símbolo apropriado para o tipo de embarcação de sobrevivência do posto. O número do posto deverá ser incluído no lado direito do símbolo.

g) Indicador de Direção

1) o indicador de direção é um símbolo para ser usado com qualquer outro símbolo;

2) a seta deve apontar na direção do equipamento ou do posto;

3) inserir o símbolo apropriado (número de referência de 1 a 21) no lado esquerdo da seta; e

4) nos símbolos de saídas de emergência (números de referência 23 a 25), a seta deve apontar na direção do equipamento ou do posto de emergência.

h) Instalação

Os cartazes e sinais desta Seção devem ser instalados nas embarcações salva-vidas ou nas proximidades dos seus dispositivos de lançamento.

SEÇÃO IX

DISPOSITIVOS PARA EMBARQUE DE PRÁTICO

150454 - GENERALIDADES

As embarcações empregadas em viagens em cujo transcurso seja provável o emprego de práticos deverão ser dotadas de dispositivos para embarque de prático.

O dispositivo para embarque de prático deverá ser construído e aprovado em conformidade com os Códigos, Resoluções ou Convenções da IMO e a NORMAM-05/DPC.

Os dispositivos para embarque de prático poderão ser do tipo escada ou arranjo combinado com a escada de portaló, conforme disposto no Anexo 4-J.

16170455 - REGRAS E REQUISITOS TÉCNICOS

18a) Estado de Conservação e Segurança

A escada de prático deve ser homologada pela DPC e mantida segura e em bom estado.

A escada de prático deve permitir o embarque seguro do prático e também poder ser utilizada por outras pessoas, por ocasião da entrada ou saída de um navio.

b) Localização

A escada de prático deve ter a possibilidade de ser instalada em qualquer dos bordos numa posição segura em que não haja o risco de receber descargas eventuais provenientes do navio. Deverá estar suficientemente afastada, na medida do possível, das arestas do navio e situar-se na parte plana do costado a meia nau.

c) Operação

1) Para receber o prático, a escada deverá ser lançada a sotavento.

2) Para que possa ter acesso ao navio, com segurança e comodidade, o prático não deverá subir menos do que 1,50 m nem mais do que 9 m.

3) Quando a altura a ser escalada pelo Prático for superior a 9 m, a subida a bordo, a partir da escada de prático, deve se efetuar com a ajuda da escada de portaló.

4) Em caso de necessidade devem estar prontas para serem usadas duas boças solidamente amarradas à embarcação, tendo pelo menos 32 mm de diâmetro.

5) Se o navio estiver em movimento, o embarque ou desembarque do prático deve ser feito com o navio com marcha adiante e velocidade máxima de 5 a 6 nós.

6) A escada deve ser montada por tripulante capacitado e sob a supervisão de um Oficial.

0456 - DISPOSITIVOS ESPECIAIS

a) Fixação

As embarcações devem ser providas de dispositivos apropriados para permitir a passagem de maneira segura e cômoda do topo da escada de práctico para o convés ou escada de portaló. Quando esta passagem se efetuar por meio de uma escada de borda-falsa, esta deve ser solidamente fixada à balaustrada da borda-falsa. Os dois balaustres devem ter um afastamento entre 70 e 80 cm, ser fixados rigidamente ao casco do navio, ficando no mínimo a 1,20 m acima da parte superior da borda-falsa e serem construídos de aço ou material equivalente com, no mínimo, 40 mm de diâmetro.

b) Iluminação

O local de embarque deve ser provido de iluminação noturna, de modo que a parte superior da escada, a parte intermediária, bem como a posição em que o práctico aborda a embarcação fiquem devidamente iluminadas. A luz deverá ficar em uma posição tal que não ofusque a vista do práctico.

c) Boias Salva-Vidas

Deve ser mantida junto à escada uma boia salva-vidas, provida de um dispositivo flutuante de iluminação automática e retinida flutuante de comprimento igual ao dobro da altura na qual ficará estivada, acima da linha de flutuação na condição de navio leve, ou 30 metros, o que for maior.

d) Montagem

O Anexo 4-J ilustra a montagem da escada de práctico em embarcações com borda-livre até nove metros, montagem combinada com a escada de portaló para borda-livre maior que nove metros, situações irregulares que devem ser observadas na montagem da escada, posicionamento do guincho e iluminação noturna.

SEÇÃO X

PROTEÇÃO DA TRIPULAÇÃO E PASSAGEIROS

0457 -PROTEÇÃO DA TRIPULAÇÃO E PASSAGEIROS

1) Para as embarcações não sujeitas à atribuição de uma borda-livre, conforme definido no item 0701, deverá ser prevista uma passagem permanentemente desobstruída de proa a popa da embarcação com largura mínima em conformidade com o estabelecido no Anexo 3-L, a qual não poderá ser efetivada por cima de tampas de escotilha ou qualquer outro obstáculo que dificulte o deslocamento das pessoas.

2) Em todas as partes expostas dos conveses principais e de superestruturas deverá haver eficientes balaustradas ou bordas falsas, que poderão ser removíveis, com altura não inferior a 1 metro (para embarcações com AB maior que 20). Essa altura poderá ser reduzida ou até suprimida sua instalação, a critério da DPC, sempre que interferir na operação normal da embarcação, desde que seja garantida uma proteção adequada à tripulação e/ou aos passageiros.

3) A abertura inferior da balaustrada deverá apresentar altura menor ou igual a 230 mm e os demais vãos não poderão apresentar espaçamento superior a 380 mm. No caso de embarcações com bordas arredondadas, os suportes das balaustradas deverão ser colocados na parte plana do convés.

4) Este item se aplica apenas nos seguintes casos :

I) embarcações tripuladas ou que transportem passageiros; e

II) embarcações não tripuladas que, por razões operacionais, necessitem de pessoal a bordo durante sua operação normal.

SEÇÃO XI

DISPOSITIVOS DE AMARRAÇÃO E FUNDEIO

0458-GENERALIDADES

Caberá ao responsável técnico pela embarcação o dimensionamento do sistema de amarração e fundeio, utilizando tabelas e/ou métodos de cálculo com comprovada eficiência prática. Fatores ambientais adversos tais como correntezas, corredeiras, tipos de fundo, ventos e ondas deverão ser levados em consideração.

As amarras poderão ser de elos com ou sem malhetes, cabos de aço ou materiais sintéticos.

Para as embarcações classificadas, deverão ser seguidos os requisitos previstos nas regras da Sociedade Classificadora.

0459 -APLICAÇÃO

a)Embarcações classificadas

Deverão possuir dispositivos de amarração e fundeio de acordo com o previsto nas regras da sociedade classificadora da embarcação.

b)Demais embarcações

Deverão possuir dispositivos de amarração e fundeio em conformidade com as características da embarcação, devendo atender ao previsto no item 0458 destas normas.

c)Isenções

As embarcações sem propulsão e não tripuladas estão isentas de dotarem dispositivos de amarração e fundeio.

CAPÍTULO 5

TRANSPORTE DE CARGAS

SEÇÃO I

TRANSPORTE DE CARGAS PERIGOSAS

0500 -PROPÓSITO

Estabelecer procedimentos e critérios para que o transporte de produtos perigosos e sua arrumação a bordo possa ocorrer visando à segurança das pessoas, à integridade da embarcação e a minimizar os riscos de danos ao meio ambiente. São especialmente focalizados os produtos perigosos embalados ou a granel, a sua classificação e os procedimentos especiais a que estas cargas deverão ser submetidas quando transportadas.

0501 -DEFINIÇÕES

Para efeitos exclusivamente de aplicação deste capítulo, são adotadas as seguintes definições:

a)Cargas Perigosas - são cargas que, em virtude de serem explosivas, gases comprimidos ou liquefeitos, inflamáveis, oxidantes, venenosas, infectantes, radioativas, corrosivas ou substâncias contaminantes, possam apresentar perigos à tripulação, ao navio, às instalações portuárias ou ao ambiente aquático. As cargas perigosas aqui definidas encontram-se relacionadas nos códigos e convenções internacionais publicados pela Organização Marítima Internacional - IMO.

b)Contentores Intermediários para Granéis (Intermediate Bulk Container - IBC) - são embalagens portáteis rígidas, semirrígidas ou flexíveis que não se enquadram como embalagens mencionadas na alínea c) e que têm capacidade igual ou inferior a 3m³ (3000 litros). São projetadas para serem manuseadas mecanicamente e resistirem aos esforços provocados pelo manuseio e pelo transporte, requisito este que deve ser comprovado por meio de testes específicos (homologação).

c)Embalagens - são invólucros ou recipientes de tipo homologado para conter cargas perigosas, tratadas pelo Código IMDG.

d)Explosão em Massa - é aquela que afeta instantaneamente quase toda a carga.

e)Número ONU (UN) - número atribuído pelo Comitê de Peritos em Transportes de Produtos Perigosos das Nações Unidas a cada produto ou substância, visando à sua identificação.

f)Unidade de Transporte de Carga (Cargo Transport Unit) - significa um veículo rodoviário de carga, vagão ferroviário de carga, contêiner de carga, veículo rodoviário tanque e vagão ferroviário tanque.

g)Substâncias Danosas (Harmful Substances) - são aquelas substâncias que estão identificadas como poluentes marinhos (marine pollutants), conforme apresentadas nas convenções e códigos publicados pela IMO, tais como Código IMDG, Código IGC ou que atendam aos critérios apresentados na Convenção MARPOL 73/78, como emendados.

h)Embarcações SOLAS - são todas as embarcações mercantes de bandeira brasileira empregadas em viagens marítimas internacionais ou empregadas no tráfego marítimo mercantil entre portos brasileiros, Ilhas oceânicas, terminais e plataformas marítimas, com exceção de:

-embarcações de carga com arqueação bruta (AB) inferior a 500;

-embarcações que transportem mais de 12 passageiros, com arqueação bruta inferior a 500 e que não efetuem viagens internacionais;

-embarcações de madeira de construção primitiva;

-embarcações sem meios de propulsão mecânica; e

-embarcações de pesca.

0502 -CLASSIFICAÇÃO DOS PRODUTOS PERIGOSOS

Para efeitos de aplicação deste Capítulo, as cargas perigosas se dividem em classes, de acordo com suas características, como se segue:

a)CLASSE 1 - Explosivos

A Classe 1 se caracteriza pelo fato de que o tipo de embalagem/invólucro é, em muitos dos casos, um fator determinante do perigo e, portanto, depende da divisão em que a substância se enquadrar. Essa classe tem cinco subdivisões, que correspondem ao distinto perigo que apresentam:

1)Divisão 1.1 - Substâncias ou produtos que apresentam perigo de explosão em massa.

2)Divisão 1.2 - Substâncias ou produtos que apresentam perigo de projeção, mas não apresentam perigo de explosão em massa.

3)Divisão 1.3 - Substâncias ou produtos que apresentam perigo de incêndio e perigo de produção de pequenos efeitos de onda de choque, ou projeção, ou ambos os efeitos, mas que não apresentam perigo de explosão em massa. Compreende substâncias ou artigos que:

I)inflamam com grande irradiação de calor, e

II)queimam sequencialmente, mas sem perigo de projeções ou choque.

4)Divisão 1.4 - Substâncias ou produtos que não apresentam perigo considerável. Os efeitos são confinados à embalagem, sem projeções de fragmentos a distâncias consideráveis. O fogo externo à mesma não deve causar qualquer explosão.

5)Divisão 1.5 - Substâncias muito insensíveis, mas que apresentam perigo de explosão em massa. As substâncias desta divisão representam perigo de explosão em massa, mas são tão insensíveis que, nas condições normais de transporte, possuem pouca probabilidade de iniciar uma combustão ou que de sua combustão venha a dar origem a uma detonação.

Nota: É mais provável que a combustão dê início a uma detonação quando se transportam no navio grandes quantidades dessas substâncias. Nesses casos, considera-se a substância como pertencente à Divisão 1.1 no que diz respeito à estiva.

6)Divisão 1.6 - Substâncias extremamente insensíveis que não apresentam perigo de explosão em massa.

b)CLASSE 2 - Gases comprimidos, liquefeitos ou dissolvidos sob pressão

1)Classe 2.1 - Gases inflamáveis;

2)Classe 2.2 - Gases não inflamáveis e gases não tóxicos; e

3)Classe 2.3 - Gases tóxicos.

c)CLASSE 3 - Líquidos Inflamáveis

São misturas de líquidos ou líquidos contendo sólidos em solução ou suspensão (ex: tintas e vernizes) que desprendem vapores inflamáveis em temperaturas inferiores a 61° C (em prova de cadinho fechado) ou 65,6° C (em prova de cadinho aberto) normalmente referido como "ponto de fulgor".

d)CLASSE 4 - Sólidos Inflamáveis

1)Classe 4.1 - Sólidos inflamáveis;

2)Classe 4.2 - Substâncias sujeitas à combustão espontânea; e

3)Classe 4.3 - Substâncias que, em contato com água, emitem gases inflamáveis.

e)CLASSE 5 - Substâncias Oxidantes e Peróxidos Orgânicos

1)Classe 5.1 - Substâncias oxidantes - substâncias que, sozinhas, não são necessariamente combustíveis e podem causar ou contribuir para a combustão de outros materiais; e

2)Classe 5.2 - Peróxidos Orgânicos - são substâncias termicamente instáveis que podem produzir auto decomposição exotérmica.

f)CLASSE 6 - Substâncias Tóxicas ou Infectantes

1)Classe 6.1 - Substâncias tóxicas - são capazes de causar a morte, sérios ferimentos ou danos à saúde humana quando inalados, ingeridos ou colocados em contato com a pele; e

2)Classe 6.2 - Substâncias infectantes - são as substâncias contendo micro-organismos vivos ou suas toxinas que causam ou são passíveis de causar doenças em animais ou no homem.

g)CLASSE 7 - Substâncias Radioativas

São substâncias que emitem radiação. Seu transporte deverá estar de acordo com as normas da Comissão Nacional de Energia Nuclear (CNEN).

h)CLASSE 8 - Substâncias Corrosivas

São as substâncias que, por ação química, causam danos quando em contato com tecido vivo ou, quando derramadas, causam danos ao navio ou à outras cargas.

i)CLASSE 9 - Substâncias e Materiais Perigosos Diversos

São as substâncias ou materiais perigosos que não se enquadram nas demais classes.

Incluem-se, também, os produtos classificados como "poluentes do mar", que representam perigo à vida no meio aquático, caso ocorra derramamento.

0503 -REQUISITOS PARA O TRANSPORTE DE CARGAS PERIGOSAS EMBALADAS

As cargas perigosas embaladas são regidas pelo Código IMDG, que estabelece requisitos para o tipo de embalagem, segregação, marcação, etiquetagem e rotulação.

a)Homologação das Embalagens

1)As embalagens nacionais deverão estar homologadas e certificadas pela DPC, que expedirá o competente Certificado de Homologação. Nesse certificado constará a marcação "UN" a ser feita nas embalagens.

2)O Catálogo de Embalagens Homologadas publica todas as embalagens que se encontram homologadas. Essa listagem encontra-se disponível na página da DPC na internet, no endereço: <https://www.marinha.mil.br/dpc/embalagens-homologadas>.

3)Os produtos perigosos importados deverão estar contidos em embalagens comprovadamente homologadas pelo respectivo país de origem, de acordo com o Código IMDG, conseqüentemente, com a respectiva marcação "UN".

4)Empresas no Brasil que tiverem a intenção de envasar e expedir produtos ou artigos perigosos com a utilização de embalagens que tenham sido fabricadas e homologadas no exterior, de acordo com o Código IMDG, deverão ser validadas pela DPC. Tal validação deverá seguir os preceitos contidos nas Normas da Autoridade Marítima para a Homologação de Material - NORMAM-05/DPC. Uma vez concluído o processo de validação, a embalagem receberá um Certificado de Conformidade da DPC, que conterá a marcação UN da Autoridade Marítima Brasileira a ser utilizada nas embalagens.

b)Exportação de produtos perigosos embalados procedentes do exterior

Esta alínea trata da situação das embalagens de empresas que tenham recebido no Brasil produtos perigosos, devidamente embalados conforme o Código IMDG e que necessitem encaminhar as mesmas embalagens para outro país, exatamente conforme foram recebidas, ou seja, sem que essas embalagens tenham sido abertas ou sofrido qualquer alteração. As embalagens que estejam nessa condição de integridade deverão possuir o respectivo Certificado de Homologação, que esteja dentro da validade e emitido pela Autoridade Marítima do país de origem, que certifica que a embalagem foi homologada de acordo com o Código IMDG. Essa documentação de homologação da embalagem deverá

estar disponível em uma plataforma digital, que permita pronto acesso, tanto pela Autoridade Marítima, quanto pelas autoridades portuárias, para verificação e monitoramento da conformidade dessas embalagens.

c) Declaração de Cargas Perigosas

O expedidor de carga perigosa deverá disponibilizar a bordo a Declaração de Cargas Perigosas, de acordo com o modelo constante do Anexo 5-A, onde o expedidor assegura que a carga, como oferecida para o transporte, encontra-se apropriadamente embalada, marcada, etiquetada e sinalizada, em conformidade com os requisitos aplicáveis. O expedidor é o responsável pela compatibilidade do produto envasado à embalagem homologada que o contém.

A embarcação não poderá receber nem transportar a carga sem o atendimento deste requisito pelo expedidor.

Quando a carga embarcada for procedente de veículos ou contentores, o responsável por sua arrumação também deverá assinar a declaração constante no campo apropriado do modelo do Anexo 5-A.

d) Cargas Radioativas

1) As embarcações transportando cargas radioativas deverão apresentar, para a admissão no porto, a documentação prevista nas normas CNEN-NE 5.01/88 e alterações posteriores, emitidas pela Comissão Nacional de Energia Nuclear - CNEN.

2) As cargas deverão obedecer às normas de segregação desses materiais, constantes no IMDG, com as distâncias de afastamento aplicáveis;

3) Para a atracação ou liberação da embarcação com produtos da Classe 7 - cargas radioativas, por parte da Capitania dos Portos (CP), Delegacia (DL) ou Agência (AG) deverá ser apresentada a respectiva autorização emitida pela CNEN. O carregamento ou descarregamento de tais produtos deve ser precedido da adoção de medidas de segurança indicadas por pessoa competente em proteção radiológica. Entende-se por pessoa competente, neste caso, o Supervisor de Proteção Radiológica - SPR qualificado de acordo com as normas de Certificação da Qualificação de Supervisores de Proteção Radiológica da CNEN e alterações posteriores;

4) Observar o Código Internacional para o Transporte Seguro de Combustível Nuclear Irradiado Embalado, Plutônio e Resíduos com Elevado Nível de Radioatividade a Bordo de Navios - Código INF, quando aplicável e sob coordenação dos especialistas da CNEN.

e) Manifesto de Cargas Perigosas (Manifesto de Carga)

A embarcação que estiver transportando produtos perigosos embalados deverá possuir cópias dos Manifestos de Cargas Perigosas para verificação em vistorias, sendo uma cópia a bordo e outra com o representante da embarcação do porto de estadia, conforme o modelo do Anexo 5-B. O representante da embarcação deverá preencher, nos campos apropriados do Anexo 5-B, as informações sobre transporte de cargas perigosas das classes 1 e 7.

Um plano de estiva detalhado, que identifique por classe e indique a localização de todas as cargas perigosas a bordo, pode ser aceito em substituição ao Manifesto de Carga.

As embarcações despachadas por período como, por exemplo, as empregadas na navegação de apoio marítimo, deverão manter a bordo um Plano de Estivagem de Carga Perigosa ou o Manifesto de Carga devidamente atualizado. Tal documento não necessita ser apresentado à CP, DL ou AG, permanecendo válido durante o período de validade do despacho da embarcação.

f) Termo de Responsabilidade para o Transporte de Cargas Perigosas

O Comandante da embarcação deverá disponibilizar a bordo o Termo de Responsabilidade para o Transporte de Cargas Perigosas Embaladas conforme o Anexo 5-C, onde declara que todos os requisitos de embalagem, documentação, marcação, etiquetagem, amarração e segregação referentes às cargas perigosas transportadas encontram-se cumpridos.

Quando o transporte for efetuado em uma "embarcação SOLAS", conforme definido na alínea h) do item 0102, deverá ser disponibilizado o "Documento de Conformidade" (Document of Compliance) relativo aos requisitos especiais para o transporte de carga perigosa, exigido pela Convenção SOLAS-74,

como emendada, exceto para cargas perigosas das classes 6.2 e 7, e para o transporte de cargas perigosas em quantidades limitadas de acordo com o disposto no Código IMDG.

Para as embarcações despachadas por período como, por exemplo, as empregadas na navegação de apoio marítimo, tal documento permanecerá válido durante o período de validade do despacho da embarcação devendo, contudo, ser mantido atualizado o Manifesto de Carga conforme estabelecido na alínea e) deste item.

g) Denominação das Cargas Perigosas

Em todos os documentos relativos ao transporte das cargas perigosas embaladas deverá ser usado o "Nome Adequado para Embarque" (Proper Shipping Name) e a correta descrição dada, de acordo com a classificação estabelecida no Código IMDG. Não é permitida a denominação da carga apenas pelo nome comercial.

h) Manual de Peação da Carga (Cargo Securing Manual)

Nas embarcações SOLAS, tal como definido na alínea h) do item 0102 a carga, unidades de carga e unidades de transporte de carga, deverão ser carregadas, estivadas e peadas durante toda a viagem, de acordo com o Manual de Peação da Carga aprovado, o qual deverá atender, no mínimo, ao padrão contido nas orientações publicadas pela IMO (MSC/Circ.745 ou outra que venha substituí-la).

i) Ficha de Informações de Segurança de Produtos Químicos - FISPQ (Material Safety Data Sheet - MSDS)

Os navios transportando cargas perigosas em embalagens deverão possuir, para cada tipo de carga, uma Ficha de Informações de Segurança de Produtos Químicos - FISPQ (Material Safety Data Sheet - MSDS).

j) Transporte de cargas perigosas consideradas "substâncias danosas"

O transporte de substâncias danosas deverá atender ao contido na Convenção MARPOL 73/78, como emenda, além das demais disposições aplicáveis deste Capítulo.

k) Documento de Conformidade para o transporte de carga perigosa

As embarcações SOLAS deverão portar um documento de conformidade para transporte de carga perigosa, evidenciando que a embarcação cumpre com os requisitos especiais de construção e equipamento contidos no Capítulo II-2 da SOLAS 74 como emendada, exceto para cargas perigosas das classes 6.2 e 7, e para o transporte de cargas perigosas em quantidades limitadas de acordo com o disposto no Código IMDG.

0504 - REQUISITOS OPERACIONAIS ADICIONAIS

a) Acesso à Embarcação

O acesso à embarcação deverá estar desimpedido, seja na situação de fundeio ou de atracação.

b) Facilidade para Reboque

Toda embarcação com carga perigosa a bordo, que se encontre atracada ou fundeada, deverá dispor de cabos de reboque de dimensões adequadas na proa e na popa, prontos para uso imediato. Deverá também providenciar facilidades para largar as esprias rapidamente, sem auxílio do pessoal de terra.

c) Sinalização

Toda embarcação que esteja efetuando operações de carga ou descarga de produtos inflamáveis ou explosivos deverá exibir, durante o dia, a bandeira BRAVO do Código Internacional de Sinais e, durante a noite, uma luz circular encarnada com alcance de, no mínimo, três milhas para embarcações com AB maior que 50 e de duas milhas para embarcações com AB menor ou igual a 50.

d) Condições Meteorológicas Adversas

Não será permitida a movimentação de cargas perigosas quando as condições meteorológicas implicarem em aumento do perigo às respectivas cargas, à embarcação ou à integridade das embalagens.

e) Tripulação

1) Os tripulantes responsáveis pelas operações de carregamento e descarregamento ou aqueles envolvidos no manuseio de cargas perigosas deverão estar qualificados e certificados por meio do Curso Especial de Operações com Cargas Perigosas no Trabalho Aquaviário (EOCA), conforme especificado na NORMAM-30/DPC.

Os Oficiais formados nos cursos discriminados a seguir, a partir das datas mencionadas, estão dispensados de se qualificarem pelo curso EOCA, requerido no parágrafo anterior:

- Curso de Adaptação para 2º Oficial de Náutica (ASON), a partir de Junho/2011;
- Curso Especial de Acesso a 2º Oficial de Náutica (ACON-B), a partir de Abril/2012; e
- Curso de Formação de Oficial de Náutica da Marinha Mercante (FONT), a partir de Janeiro/2013.

2) Os tripulantes responsáveis pelas operações de carregamento e descarregamento ou manuseio de cargas perigosas deverão ser treinados, regular e periodicamente, pelas empresas responsáveis para as operações com cargas perigosas.

0505 -REQUISITOS TÉCNICOS PARA MERCADORIAS PERIGOSAS EMBALADAS

Neste item são destacados alguns requisitos técnicos contidos no Código IMDG, a título de orientação. O atendimento somente destes requisitos não é suficiente e nem eximem do atendimento na íntegra do contido no referido código.

a) Acondicionamento

1) As embalagens ou unidades de carga para o acondicionamento de cargas perigosas deverão estar com sua integridade garantida, sem sinais de violação do fechamento ou do lacre. As embalagens que apresentem sinais de vazamento deverão ser rejeitadas.

2) Os arranjos de embalagens ou unidades de carga deverão ser feitos de maneira a preservar a integridade e segurança da carga e do pessoal que trabalhe ou transite nas imediações.

3) A altura de empilhamento de embalagens não deverá ser superior a três metros, salvo no caso de serem empregados dispositivos que permitam alcançar uma altura superior, sem sobrecarregar as embalagens e que evitem o comprometimento da segurança.

4) A arrumação das embalagens deverá ser feita de modo a permitir que uma face marcada e rotulada fique à vista para facilitar a identificação.

5) O fechamento das embalagens contendo substâncias umedecidas ou diluídas deve ser tal que não haja liberação de vapor e/ou vazamento.

6) As embalagens deverão atender os requisitos descritos no Código IMDG, quanto aos tipos e limites, assim como serem compatíveis com o produto embalado.

b) Grupos de Embalagem

As cargas perigosas, exceto das classes 1, 2, 6.2 e 7, são divididas em três grupos, de acordo com a periculosidade do produto envasado:

- Grupo I -Cargas que representam alta periculosidade;
- Grupo II -Cargas que representam média periculosidade; e
- Grupo III -Cargas que representam baixa periculosidade.

Isto influencia em todas as disposições relativas à construção e à prova de idoneidade dos diferentes tipos de embalagem/envasamentos normalizados e os invólucros que poderão ser aceitos para o transporte.

c) Homologação para o Transporte de Cargas Perigosas

1) As cargas perigosas embaladas procedentes do exterior deverão estar em embalagens, contentores intermediários e tanques devidamente homologadas pela Autoridade Marítima do país de origem, de acordo com o Código IMDG.

As embalagens para expedição de produtos perigosos embalados, a partir de portos brasileiros deverão estar homologadas ou validadas pela DPC.

Quando se tratar de devolução ou redistribuição de produtos perigosos embalados procedentes do exterior, recomenda-se atenção especial ao item 0503 alínea b).

2)O expedidor deverá apresentar uma cópia do Certificado de Homologação relativo à embalagem ou unidade de transporte, emitido pela DPC, dentro da validade.

d)Marcação das Embalagens

As embalagens contendo cargas perigosas deverão estar marcadas de modo duradouro, que permita que elas permaneçam por, no mínimo, três meses quando imersas em água. Elas deverão estar com o nome técnico correto. Não serão aceitos apenas nomes comerciais.

Deverão constar, também, o número "UN" correspondente e os caracteres que retratem a homologação da embalagem de acordo com o Código IMDG.

A marcação deverá conter o símbolo das Nações Unidas "UN", seguido de duas linhas contendo códigos.

1)A primeira linha conterá:

I)O código do tipo da embalagem, conforme o contido no Código IMDG;

II)A designação X (alto perigo), Y (médio perigo) ou Z (baixo perigo), sendo:

-X para produtos dos grupos de embalagem I, II e III;

-Y para produtos dos grupos de embalagem II e III; e

-Z para produto do grupo de embalagem III.

Depois desses caracteres (X, Y ou Z) deverá constar a densidade relativa do líquido usado para teste, caso a embalagem seja para líquidos. Este dado poderá ser omitido se a densidade for inferior a 1,2. No caso de sólidos, deverá constar a massa bruta em kg;

III)A letra "S", quando a embalagem for testada para o transporte de sólidos. Para o caso de líquidos, o valor da pressão hidráulica em kPa, arredondado para o múltiplo de 10 kPa mais próximo, quando a embalagem for aprovada nesse teste; e

IV)Os dois dígitos do ano de fabricação da embalagem.

Quando a embalagem for recondicionada, deverá conter a letra "R" e o ano do recondicionamento.

2)A segunda linha conterá:

I)A sigla do país que emitiu o Certificado de Homologação;

II)A sigla do fabricante da embalagem; e

III)O código da autoridade competente responsável pela homologação, seguida do número do certificado de homologação da embalagem.

0506 -CONTENTORES INTERMEDIÁRIOS PARA GRANÉIS (IBC)

Normalmente estes contentores se aplicam ao transporte de produtos dos grupos de embalagem II e III. São comumente conhecidos pela sigla IBC, em inglês, que será adotada daqui por diante.

a)Homologação

Os IBC que derem entrada no Brasil contendo produtos perigosos deverão estar homologados em conformidade com as prescrições do Código IMDG, pela Autoridade Marítima do país de origem. Os IBC fabricados no Brasil serão homologados pela DPC.

b)Marcação

Os IBC deverão estar codificados com a marcação estabelecida pelo respectivo Certificado de Homologação da DPC, que pode ser verificado no Catálogo de Embalagens Homologadas, disponível na página da DPC na internet.

0507 -RECOMENDAÇÕES ESPECIAIS PARA PRODUTOS PERIGOSOS EM QUANTIDADES LIMITADAS

Produtos de determinadas classes em pequenos recipientes são dispensados do cumprimento de algumas exigências (marcação, rotulação, segregação) para o transporte. Essas dispensas encontram-se detalhadas no Código IMDG, em sua edição mais recente.

0508 -TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS EMBALADOS CLASSIFICADOS COMO POLUENTES

Aplica-se integralmente o Código IMDG ao transporte de produtos com a classificação "poluentes marinhos", independente do porte da embarcação.

0509 -INFORMAÇÕES EM CASO DE ACIDENTES

Quando da ocorrência de um incidente envolvendo a perda ou a probabilidade de perda de uma carga perigosa, tal fato deverá ser informado imediatamente à CP, DL ou AG de jurisdição da área onde tenha ocorrido o incidente, bem como às demais autoridades competentes, conforme as seguintes situações:

- quando se tratar de material radioativo deverá ser informado à CNEN e ao órgão ambiental; e
- quando não se tratar de material radioativo, deverá ser informado apenas ao órgão ambiental.

Deverão ser seguidos os procedimentos previstos nas Guidelines for reporting incidents involving dangerous goods, harmful substances and/or marine pollutants - Resolução A.851(20) da IMO, ou outra que venha substituí-la.

0510 -NORMAS INTERNACIONAIS APLICÁVEIS

Os requisitos para construção e armação das embarcações destinadas ao transporte de cargas perigosas deverão estar em conformidade com as normas internacionais relativas ao tipo de produto transportado.

A referência a convenções e códigos emitidos pela IMO inclui as respectivas emendas em vigor. As normas internacionais aplicáveis a cada tipo de carga perigosa encontram-se relacionadas, conforme cada caso, no item 0302.

0511 -EMBARCAÇÕES DE BANDEIRA ESTRANGEIRA

a)As embarcações de bandeira estrangeira, quando transportando cargas perigosas embaladas, deverão apresentar a seguinte documentação:

1)Documento de Conformidade (Document of Compliance) para transporte de cargas perigosas, conforme previsto na Convenção SOLAS 74, como emendada, exceto para cargas das classes 6.2 e 7 e para cargas perigosas em quantidades limitadas, conforme definido no Código IMDG;

2)Certificado ou declaração acerca da carga a ser embarcada, conforme previsto na Convenção SOLAS 74 e no Anexo III da Convenção MARPOL 73/78, como emendadas.

3)A documentação prevista no Regulamento para o Transporte com Segurança de Materiais Radioativos da Agência Internacional de Energia Atômica - AIEA. A referida documentação deverá ser analisada por representante da CNEN.

4)Os navios transportando cargas perigosas em embalagens deverão possuir, para cada tipo de carga, uma Material Safety Data Sheet - MSDS.

5)Deverá ser mantida a bordo, com uma cópia disponível com o representante da embarcação no seu porto de estadia, o Manifesto ou Lista especial de carga, conforme previsto na Convenção SOLAS 74 e Anexo III da Convenção MARPOL 73/78, como emendadas. Esse documento poderá ser substituído por um plano detalhado de estivagem.

b)Os documentos listados nos incisos 1), 2), 3) e 5) deverão ser verificados, nos modelos previstos pela Autoridade Marítima do país de bandeira.

c)Os documentos mencionados nos incisos 2) e 3) da alínea a) previstos na Convenção SOLAS 74 e no Anexo III da MARPOL 73/78, como emendadas, poderão ser combinados em um único documento. Neste caso, deverá ser feita distinção clara entre as cargas perigosas e as substâncias danosas (marine pollutants).

0512 -EMBARCAÇÕES TRANSPORTANDO COMBUSTÍVEIS

As embarcações que transportem álcool, petróleo e seus derivados, somente poderão realizá-lo em tanques apropriados, que não sejam os tanques de colisão à vante ou à ré, dotados dos dispositivos de segurança, transferência e controle necessários, conforme previsto na Seção III deste capítulo.

0513 -CASOS NÃO PREVISTOS

Os casos não previstos serão analisados pela DPC.

SEÇÃO II

VISIBILIDADE NO PASSADIÇO E TRANSPORTE DE CARGA NO CONVÉS

0514 -APLICAÇÃO

Estabelecer normas para o transporte de carga no convés para todas as embarcações com AB > 50 que transportem carga em conveses expostos e para as embarcações, que mesmo sem transportar carga no convés façam parte de um comboio onde alguma outra embarcação transporte carga em conveses expostos.

0515 -REQUISITOS PARA VISIBILIDADE NO PASSADIÇO E TRANSPORTE DE CARGA NO CONVÉS

a)Estabilidade

A embarcação deverá apresentar, para cada condição de carregamento, estabilidade intacta satisfatória, ou seja, atender todos os critérios de estabilidade previstos nestas normas para a região onde pretenda navegar.

b)Visibilidade no Passadiço

1)Tolerância angular

Nenhuma carga, guindaste ou qualquer obstrução a vante do passadiço poderá criar um setor cego superior a 10°. O somatório de setores cegos não poderá exceder a 20° e os setores livres entre dois setores cegos deverão ter, pelo menos, 5°.

2)Janelas do passadiço

I)A altura da base das janelas frontais do passadiço acima do piso deve ser a menor possível. Em nenhum caso, a referida base poderá representar restrição à visibilidade para vante, conforme estabelecido neste item.

II)A altura do topo das janelas frontais do passadiço deverá permitir a visão do horizonte, na direção da proa, para uma pessoa com altura dos olhos de 1,80 m, situada na posição de governo principal (posição do timoneiro), quando o navio estiver caturrando.

3)Campo de visão horizontal

I)O campo de visão horizontal de um observador no passadiço deverá ser de 112,5° para cada bordo, a partir da proa.

II)A partir de cada asa do passadiço, o campo de visão horizontal deve estender-se por um arco de pelo menos 225°, contados a partir de 45° da linha de centro, pelo bordo oposto, mais os 180° do bordo da referida asa.

III)O campo de visão horizontal, a partir do posto de governo principal, deverá se estender sobre um arco a partir da linha de centro, na proa, até, pelo menos, 60° para cada bordo do navio.

IV)O costado da embarcação deve ser visível das asas do passadiço.

4)Alcance da visão do passadiço

A visão da superfície do mar na proa da embarcação, observada do passadiço, não deve ser obstruída além de uma distância correspondente a mais do que 2 (dois) comprimentos da embarcação, ou 500 m, o que for menor, em um arco de 10° da linha de centro para cada bordo, independente do calado da embarcação, do trim ou da carga no convés.

c)Estrutura

Os escantilhões que compõem a estrutura do convés da embarcação destinado ao transporte de carga deverão ser dimensionados para o peso a ser transportado nesses locais, considerando-se o fator de estiva da carga, as sobrecargas devidas ao embarque de água, os efeitos dinâmicos e o aumento de

peso devido à absorção de água. Os fatores de segurança e eventuais considerações adicionais, em função de características específicas de cada embarcação ou região de operação, ficarão a cargo do engenheiro responsável pelo projeto da embarcação.

d)Acessos

1)A disposição da carga sobre o convés deve permitir o acesso da tripulação à proa, popa e ao comando da embarcação.

2)A carga sobre o convés deve permitir o acesso e o fechamento efetivo das aberturas dos compartimentos destinados:

- à tripulação;
- aos passageiros;
- aos equipamentos de combate a incêndio; e
- aos equipamentos de salvatagem.

3)A carga sobre o convés não poderá obstruir os seguintes itens:

- embornais;
- saídas d' água;
- tomadas de incêndio e estações de incêndio;
- tubos de sondagem;
- suspiros;
- bocas de ventiladores;
- elementos de amarração e fundeio; e
- acessos às máquinas colocadas no convés para efetuar manobras de atracação, fundeio e reboque.

4)A carga no convés não poderá impedir o lançamento dos equipamentos de salvatagem e deve ser estivada de forma a permitir pelo menos um acesso aos porões da embarcação, sem que seja necessário movê-la.

5)Quando o acesso aos locais mencionados anteriormente se efetuar por cima da carga no convés ou através das bordas da embarcação deverão ser instaladas balaustradas, passarelas ou bordas-falsas cuja altura mínima não poderá ser inferior a 1,00 m, a fim de permitir a circulação da tripulação com segurança.

e)Marcação

O convés exposto que se destine ao transporte de carga deverá possuir uma faixa marcada de forma indelével definindo a área onde a carga será transportada. A faixa deverá possuir largura mínima de 5 cm e sua cor deve contrastar com a cor de fundo do convés.

f)Amarração

1)A amarração da carga sobre o convés deve impedir seu movimento quando a embarcação estiver navegando. É recomendável que a amarração da carga permita sua separação e até o seu alijamento, total ou parcial, em caso de perigo.

2)As características dos cabos, tensores, correntes e demais acessórios de amarração da carga sobre o convés devem ser tais que assegurem a imobilidade da carga.

0516 -CASOS ESPECIAIS

a)Embarcações tanque

É vedado às embarcações tanque, quando transportando substâncias inflamáveis, gases liquefeitos ou substâncias líquidas nocivas, transportar carga no convés. Além disso, nas demais embarcações tanque, que transportem carga no convés, a disposição da carga deve permitir o acesso aos elementos de carga e descarga posicionados no convés e às válvulas dos sistemas de esgoto e ventilação dos tanques.

b) Embarcações de passageiros

É vedada às embarcações de passageiros transportar carga sobre o convés que não seja o convés principal. Os passageiros das embarcações que forem transportar carga no convés principal, preferencialmente, não deverão permanecer neste convés durante a navegação.

c) Transporte de Gás Liquefeito de Petróleo (GLP) envasado em botijões e cilindros

1) Embalagem

O recipiente transportável (botijão ou cilindro) para envasamento de GLP deverá ter certificação do INMETRO. Em face dos botijões e cilindros de gás já apresentarem a marcação determinada pelo INMETRO, certificação compulsória, não se faz necessário o atendimento dos requisitos de marcação de embalagens e rotulagem contidos neste capítulo.

Botijões são recipientes transportáveis com até 13 kg de massa líquida de GLP, fabricado conforme a ABNT NBR 8460.

Cilindros são recipientes transportáveis com massa líquida de GLP acima de 13 kg e até 90 kg (inclusive), fabricados conforme a ABNT NBR 8460.

2) Documentação para o transporte de GLP

O expedidor de mercadoria perigosa deverá manter a bordo declaração de transporte de botijões e cilindros de gás liquefeito de petróleo (GLP) de acordo com o modelo constante do Anexo 5-O.

3) CSN da embarcação

Em se tratando de embarcação de carga transportando GLP envasado, o CSN deverá conter, no campo Observações, a discriminação da capacidade de transporte em peso de GLP e em número de botijões.

4) Área de armazenamento de recipientes transportáveis

O armazenamento da carga de recipientes transportáveis (botijões e cilindros) a bordo das embarcações deve atender ao disposto na norma ABNT NBR 15514 e ao contido no item 12 das Normas para o Armazenamento de Recipientes Transportáveis de Gás Liquefeito de Petróleo (Manual de Segurança para o Posto Revendedor de GLP), elaboradas pelo Sindicato Nacional de Empresas Distribuidoras de Gás Liquefeito de Petróleo (Sindigás).

Os botijões ou cilindros devem sempre ser colocados em locais ventilados para que, no caso de eventuais vazamentos não ocorra acúmulo de gás no ambiente.

Não armazenar botijões ou cilindros em locais fechados tais como porões, armários, debaixo de pias, debaixo de escadas etc.

Não posicionar botijões ou cilindros próximos de tomadas elétricas, ralos e grelhas de escoamento de água; recomenda-se um distanciamento mínimo de 1,5 m.

0517 -INFORMAÇÕES ADICIONAIS PARA O PROJETO

As embarcações de passageiros, com AB maior que 50, embarcações de carga, incluindo as embarcações tanque, com AB maior que 100 e embarcações sem propulsão própria com AB maior que 200, que forem efetuar o transporte de carga no convés, deverão apresentar as seguintes informações adicionais nos planos e documentos previstos para concessão da licença de construção, alteração ou reclassificação:

a) Indicação clara nos planos de arranjo geral e segurança da linha de limitação da área de carga, das áreas de passagem para a tripulação de proa a popa e, caso aplicável, da área de transporte de passageiros no convés considerado;

b) O peso máximo de carga admissível por metro quadrado para o convés considerado nos planos de seção mestra e perfil estrutural;

c) Gráfico "altura máxima de carga x calado", com a respectiva memória de cálculo; e

d) A distância de visibilidade de cada condição de carregamento constante no folheto de trim e estabilidade.

0518 -RESPONSABILIDADE

O Comandante da embarcação será o responsável perante os agentes da Autoridade Marítima, conforme aplicável, pelo cumprimento dos requisitos previstos na Seção II deste Capítulo.

SEÇÃO III

TRANSPORTE DE ÁLCOOL, PETRÓLEO E SEUS DERIVADOS

0519 -DEFINIÇÕES

Para efeitos desta seção, adotam-se as seguintes definições:

a)AJB - Águas Jurisdicionais Brasileiras.

b)Balsas - embarcações sem propulsão empregadas no transporte a granel de álcool, petróleo e seus derivados ou outros produtos.

c)Boca (B) - é a maior largura do navio, medida na seção de meio navio até à linha moldada da caverna, expressa em metros.

d)Certificado Estatutário - certificado emitido compulsoriamente para uma embarcação, em cumprimento ao estabelecido em Convenções e Códigos Internacionais e na regulamentação nacional aplicável.

e)Comprimento de regra (L) - 96% do comprimento total numa linha d'água correspondente a 85% do menor pontal moldado medido a partir da linha de base, ou o comprimento desde a parte de vante até o eixo da madre do leme medido na mesma linha d'água, se este resultar maior. Em navios com inclinação de quilha, a linha d'água na qual este comprimento é medido deve ser paralela à linha d'água de projeto. O comprimento de regra é expresso em metros.

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

g)Navio Tanque para Transporte de Gás (Gaseiro) - navio construído ou adaptado principalmente para o transporte de gases liquefeitos a granel.

h)Navio Tanque para Transporte de Petróleo (Petroleiro) - 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.

i)Navio Tanque para Transporte de Álcool - embarcação construída ou adaptada principalmente para transportar álcool a granel, inclusive os navios tanque petroleiros empregados nesse tipo de transporte.

j)Navio Tanque para Transporte de Produtos Químicos (Quimiqueiro) - navio construído ou adaptado para transportar substâncias químicas perigosas e substâncias líquidas nocivas, a granel, e inclui os petroleiros quando transportando produtos químicos ou substâncias líquidas nocivas a granel.

k)Permeabilidade de um compartimento - é a razão entre o volume do compartimento que se assume que seja ocupado pela água (na condição de alagado) e o volume total do referido compartimento.

l)Petróleo e seus derivados - qualquer forma de petróleo, incluindo óleo cru, óleo combustível, nafta, diesel, combustível de aviação, borra, resíduos de óleo e produtos refinados, abrangidos pela lista constante no Apêndice I do Anexo I da Convenção MARPOL 73/78 como emendada.

m)Tanque de carga - é o compartimento destinado a conter a carga.

n)Embarcação Nova - é toda embarcação cuja Licença de Construção, Alteração ou Reclassificação ou Inscrição (quando não esteja obrigada a solicitar tais documentos), para operar no transporte de álcool petróleo e seus derivados, seja solicitada após 30 de junho de 2004.

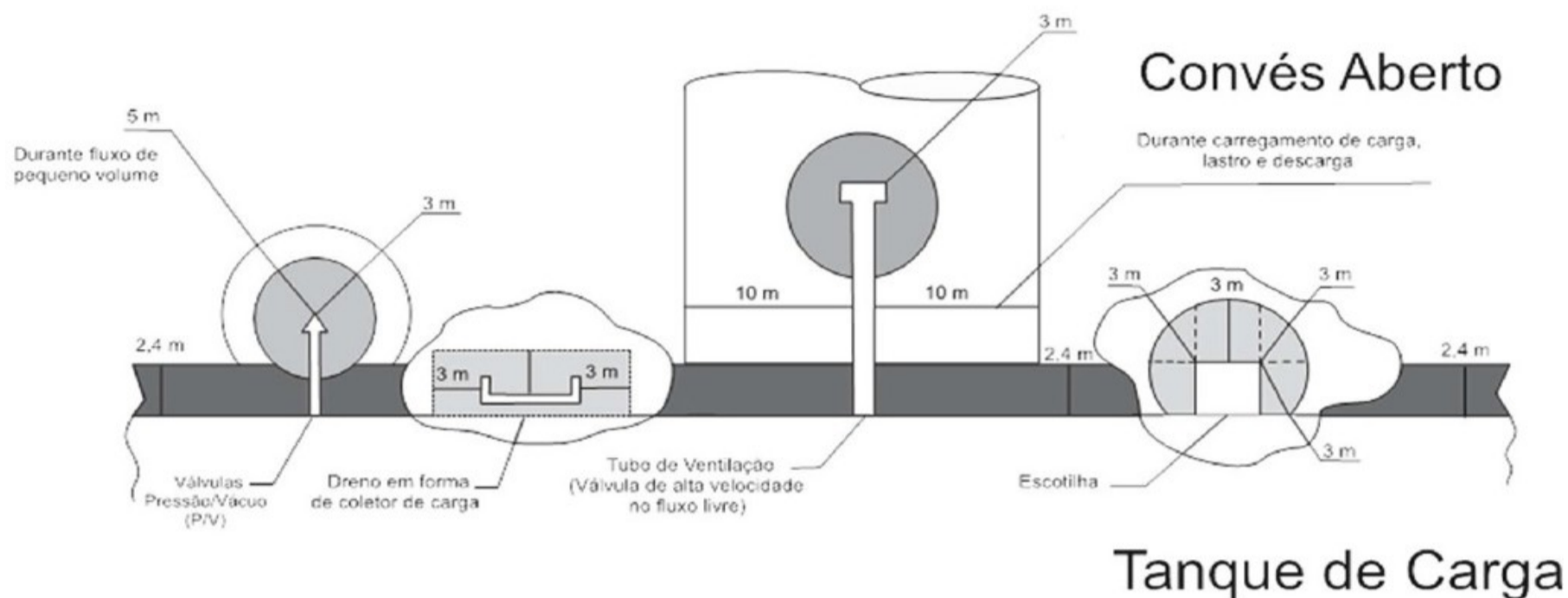
Quaisquer alterações introduzidas numa "embarcação existente" para efeitos de atendimentos aos requisitos estabelecidos nos itens 0520 b), c) e d), não serão consideradas como alterações para efeitos de enquadramento como "embarcação nova", não sendo necessária a emissão da Licença de

Alteração.

o) Embarcações Existentes - é toda embarcação que não é nova.

p) Área de Carga - é a parte da embarcação onde estão localizados os tanques de carga, praça de bombas de carga, e inclui tanques de lastro, espaços vazios, coferdans e praças de bombas adjacentes aos tanques de carga, conforme demonstrado na figura abaixo.

Áreas de Risco no Convés Aberto



Tanque de Carga

q) Álcool - significa o etanol (álcool etílico - $\text{CH}_3\text{CH}_2\text{OH}$) nas suas formas utilizadas como combustível automotivo (etanol anidro e etanol hidratado).

r) Código IBC - significa o Código Internacional para a Construção e Equipamento de Navios Transportadores de Produtos Químicos Perigosos a Granel.

0520 - APLICAÇÃO

a) Esta seção se aplica, exceto quando expressamente estabelecido em contrário, às embarcações novas que transportem álcool, petróleo e seus derivados ou outros produtos.

b) Os itens 0522 (a), (b), (c), (e), (f), (g), (h), exceto (c) / 11 / 12 e (e) / 2 / VII / IX / X / XI / XII, se aplicam às embarcações existentes que transportem álcool, petróleo e seus derivados a partir de 31 de dezembro de 2004.

c) Os itens 0522 (d), (e) / 2 / VII / IX / X / XI / XII se aplicam às embarcações existentes que transportem álcool, petróleo e seus derivados, a partir da primeira vistoria de renovação que ocorrer após 31 de dezembro de 2004.

d) Esta Seção não se aplica às substâncias listadas nos capítulos 17 e 18 do Código IBC, com exceção para o etanol (álcool etílico) conforme definido no item 0519 (i).

e) Os itens 0522 (a), (b), (c), (d), (f), (g) e (h), são aplicáveis às embarcações com arqueação bruta inferior a 500, que transportem álcool, petróleo e seus derivados e outros produtos na navegação de mar aberto.

f) O item 0522 (e) se aplica às embarcações com arqueação bruta inferior a 150 que transportem álcool, petróleo e seus derivados ou outros produtos na navegação de mar aberto.

0521 - OBRIGATORIEDADE DE CLASSIFICAÇÃO

Toda embarcação nova com arqueação bruta maior ou igual que 500 deverá, obrigatoriamente, ser classificada e mantida em classe por Sociedade Classificadora reconhecida para atuar em nome do governo brasileiro.

As embarcações existentes terão classificação obrigatória de acordo com o previsto no Capítulo 3 desta Norma.

0522 - REQUISITOS

As embarcações às quais se aplique esta seção, conforme definido no item 0520, deverão, ainda, atender aos demais requisitos constantes nas Normas da Autoridade Marítima aplicáveis ao tipo, porte da embarcação e área de navegação.

As embarcações empregadas no transporte de produtos químicos perigosos e gases liquefeitos a granel deverão cumprir também os requisitos estabelecidos nos Códigos Internacionais, como determinado no capítulo 3 destas Normas.

a) Gerenciamento de Segurança

1) Os operadores devem ter uma política de treinamento específico da tripulação e prover a atualização das informações e da qualificação de modo a atender as exigências básicas do trabalho;

2) Os operadores devem ter uma política para monitorar a proficiência das tripulações e assegurar que o pessoal recém contratado tenha qualificações e experiência adequadas para a função na qual estão sendo empregados;

3) Todos os documentos, avisos, notas e informações a bordo devem estar dispostos de modo a serem facilmente visíveis e em linguagem de fácil compreensão por toda tripulação;

4) No mínimo 2 (dois) tripulantes ou profissionais não tripulantes, no caso de embarcações não tripuladas (responsáveis pelas operações de carregamento e descarregamento), deverão possuir treinamento de Segurança em Operações de Carga e Descarga de Petróleo e seus derivados e outros produtos, de modo que, a qualquer tempo, durante carga e descarga, um desses tripulantes esteja à frente da operação;

5) A tripulação deverá ser treinada e deve ser mantida proficiente na operação de todos os guinchos e equipamentos de reboque. Treinamentos e exercícios da tripulação devem ser registrados e devem cobrir as seguintes situações de emergência que podem ser encontradas durante um reboque:

- falha de propulsão;

- falha do leme;

- perda de reboque; e

- perda de fundeio;

6) O sistema de gerenciamento da segurança deverá cobrir, pelo menos, os seguintes aspectos:

- procedimentos operacionais da embarcação;

- política e treinamento de segurança e meio ambiente;

- política e treinamento de segurança e saúde ocupacional;

- política de álcool e drogas;

- procedimentos para o fumo a bordo;

- procedimentos de risco ou de emergência;

- procedimentos para entrada em espaços confinados e trabalho à quente; e

- procedimentos de emergência para incêndio, encalhe, abalroamento, colisão, alagamento, mau tempo, rompimento de rede ou mangotes de carga, perda de reboque (se apropriado) e outros; e

7) O sistema de gerenciamento deverá estar contido em um Manual de Segurança. Esse manual deverá ser mantido a bordo da embarcação e deverá ser de conhecimento de toda a tripulação.

b) Manutenção

Toda embarcação deverá possuir um sistema de inspeção/manutenção programada para os equipamentos de combate a incêndio, proteção individual e equipamentos de salvatagem.

Esse sistema deverá incluir um registro da manutenção efetuada, disponível para fiscalização a qualquer tempo.

Todos os sistemas e equipamentos instalados a bordo deverão ser mantidos em condições normais de operação.

Equipamentos em excesso à dotação estabelecida na regulamentação em vigor e que estejam fora de operação deverão ser reparados ou retirados de bordo ou serem isolados e mantidos claramente identificados como inoperantes.

c) Requisitos e Procedimentos de Segurança

1) Motores à combustão interna empregados, não deverão utilizar combustíveis com ponto de fulgor inferior à 60°C (como álcool ou gasolina) e devem ser providos com inibidores de centelha e dispositivos de desarme de sobre velocidade;

2) Toda a instalação elétrica, seus equipamentos e acessórios deverão ser de tipo aprovado (à prova de explosão);

3) Todo equipamento (elétrico/bateria) portátil deve ser de um tipo aprovado (estanque a gás);

4) A embarcação, enquanto tripulada em porto, deve ter a bordo uma boia com retinida próxima ao acesso;

5) O acesso à embarcação deverá estar sempre limpo e desimpedido;

6) A embarcação deve ter a bordo uma prancha portátil que tenha superfície antiderrapante, corrimões laterais e seja de largura e comprimento suficientes para prover embarque seguro;

7) Toda operação de carga e descarga deve ser precedida de uma verificação de segurança operacional quanto à segurança e risco de poluição, acordada, acompanhada e assinada por representante da embarcação e do terminal (ou da outra embarcação). O Anexo 5 - J apresenta um modelo de Lista de Verificação de Segurança Operacional de Embarcações que transportam petróleo e seus derivados;

8) As embarcações que transportem álcool, petróleo e seus derivados, somente poderão realizá-lo em tanques apropriados, que não sejam os tanques de colisão à vante ou à ré, dotados dos dispositivos de segurança, transferência e controle necessários;

9) Durante as operações de carga e descarga as embarcações deverão dispor de Cabos de Reboque de Emergência de dimensões adequadas, na proa e na popa, prontos para emprego imediato. Deverá haver também meios para largar as espias rapidamente;

10) Durante as operações de carga ou descarga, a embarcação deverá exibir, durante o dia, a bandeira BRAVO, do Código Internacional de Sinais, e, durante a noite, uma luz circular encarnada com alcance de, no mínimo, 3 milhas para embarcações com AB maior do que 50 e 2 milhas para embarcações com AB menor ou igual a 50;

11) Toda embarcação propulsada deve ser equipada com sistema de iluminação de emergência para praça de bombas, passadiço ou local de controle da operação e áreas de convés envolvidas na operação, que possua capacidade de funcionamento por 3 horas após a perda da energia principal;

12) Espaços de acomodações ou de serviços não poderão estar situados na área de carga. A antepara frontal desses espaços com a área de carga não poderá conter vigias ou janelas que não sejam fixas. Portas, janelas, vigias ou quaisquer outros tipos de aberturas que dêem acesso a cozinhas, acomodações ou espaços nos quais existam equipamentos que possam produzir chamas ou faíscas, deverão estar situadas a uma distância mínima de 4 metros da área de carga;

13) Cargas perigosas embaladas ou produtos químicos perigosos a granel, transportados simultaneamente com álcool, petróleo e seus derivados, deverão atender ao IMDG ou aos Códigos IBC/BCH, respectivamente;

14) Pessoal empregado em operações de carga e descarga de álcool, petróleo e seus derivados, tripulantes ou não, deverão estar providos de EPI completo (botas, macacão, capacete, luvas e óculos de proteção);

15) Aberturas existentes no convés tais como agulheiros, portas de visita e suspiros deverão atender os requisitos de estanqueidade à água, conforme previsto no Capítulo 7;

16) A iluminação no convés da embarcação deverá ser suficiente para operações noturnas;

17)As embarcações deverão estar providas de avisos de advertência, instalados em ambos os bordos no convés, com os dizeres: PERIGO MANTENHA-SE AFASTADO, RISCO DE EXPLOSÃO, NÃO FUME, NÃO PROVOQUE CENTELHA;

18)O diagrama esquemático das redes de carga deverá estar disponível e atualizado, em local visível;

19)Todos os extintores portáteis deverão estar carregados, identificados, com instruções de uso e dentro do prazo de validade;

20)Bandejas de contenção deverão ser mantidas drenadas, secas e limpas e seus drenos fechados;

21)O convés da embarcação deverá ser mantido limpo;

22)Os tanques de carga e de lastro deverão estar identificados;

23)Durante operações de carga e descarga a rede de incêndio principal deverá ser mantida pressurizada. As mangueiras deverão estar posicionadas e prontas para uso imediato; e

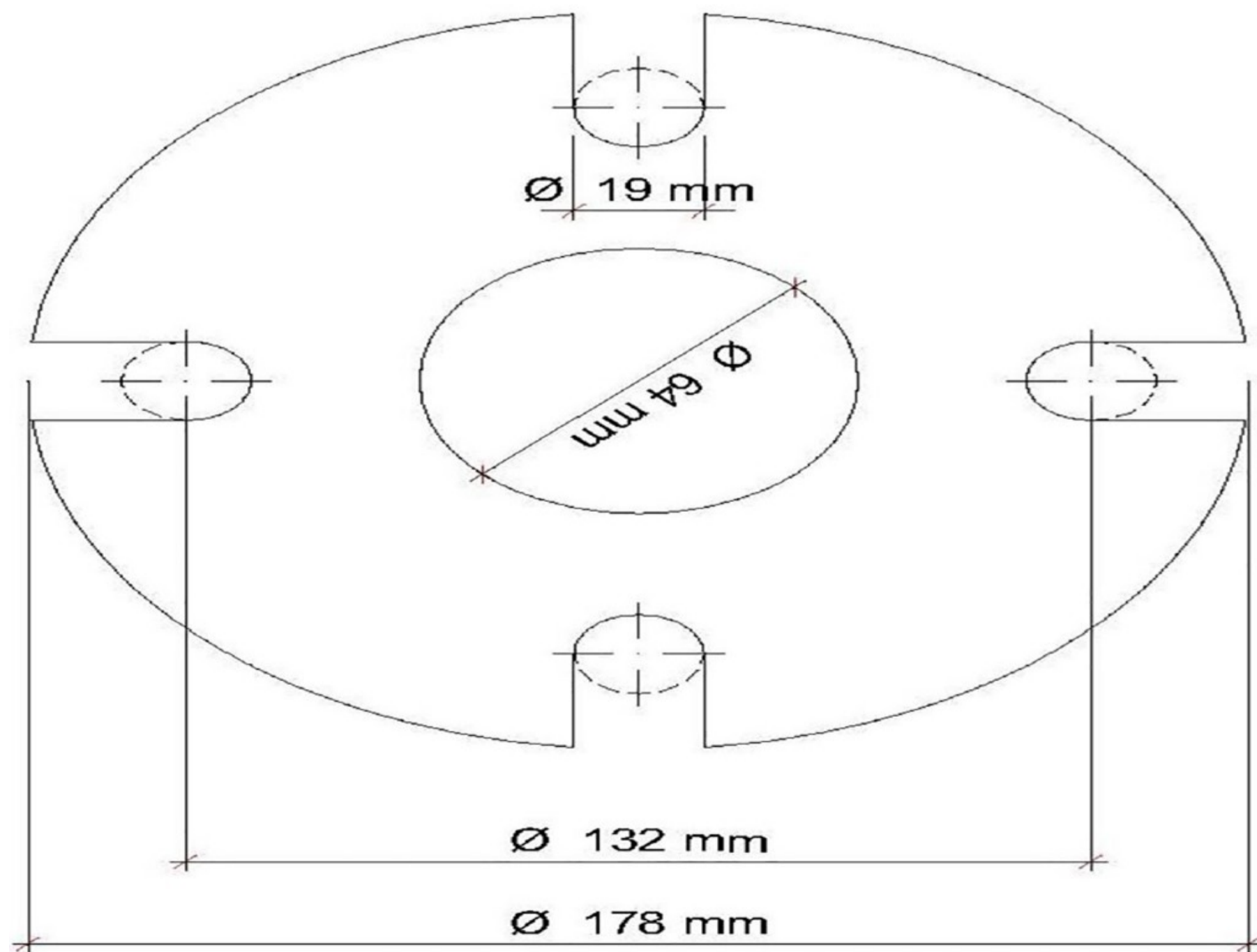
24)Durante as operações de carga e descarga o cabo terra deverá estar conectado.

d)Prevenção e Combate a Incêndio

Além dos requisitos estabelecidos no Capítulo 4, os seguintes requisitos deverão ser atendidos:

1)Ser provida com pelo menos uma bomba de incêndio;

2)A rede de incêndio principal deve ser provida com uma conexão internacional bordo/terra de incêndio, bem identificada e acessível de ambos os bordos da embarcação, fabricada em aço ou outro material equivalente, fabricada para suportar a mesma pressão das redes de incêndio da embarcação, de acordo com o desenho a seguir:



Espessura do Flange: 14,5 mm (mínima)

Quatro parafusos com 16 mm de diâmetro e 50 mm de comprimento, com porca.

3) Toda embarcação tripulada com AB superior a 500 deve ser provida com um sistema de detecção e alarme de incêndio;

4) Ser provida com um Plano de Combate a Incêndio, que deve permanecer permanentemente postado no passadiço, estações de controle, refeitórios, sala de recreação/estar e outros locais relevantes a bordo, mostrando claramente, para cada convés, quando existente:

- as estações de controle;
- sistema de detecção e alarme de incêndio;
- sistema fixo de combate a incêndio;
- especificação e localização de extintores portáteis;
- meios de acesso a diferentes compartimentos; e
- sistema de ventilação incluindo o comando dos ventiladores.

Os planos devem estar legíveis e atualizados, devendo estar disponíveis nos pontos de acesso às embarcações quando estiverem em portos, terminais e a contrabordo de outras embarcações.

e) Prevenção e Combate à Poluição

1) Plano de Emergência

Toda embarcação que transporte mais do que 200 m³ de petróleo e seus derivados devem possuir e manter a bordo um Plano de Emergência de Bordo para Poluição por Óleo.

Esse plano deverá, pelo menos, conter o seguinte:

- descrição detalhada das ações a serem tomadas pelas pessoas a bordo para reduzir ou controlar incidentes com vazamentos de óleo;
- procedimento a ser seguido pelo Comandante ou pessoa encarregada da embarcação para informar um incidente por poluição por óleo;
- lista de autoridades e pessoas a serem contatadas no caso de um incidente de poluição com óleo;
- procedimentos para ação coordenada de bordo com autoridades nacionais e locais no combate à poluição; e
- localização dos equipamentos para conter, minimizar ou recolher derrame de óleo.

2) Requisitos de Construção

I) Ser providas com uma borda de contenção contínua no convés de, pelo menos, 150 mm de altura ao redor de toda área do convés, de tal modo que eventuais vazamentos de óleo para o convés sejam contidos a bordo;

II) A borda de contenção referenciada no item anterior deverá ser provida de embornais, os quais deverão poder ser obstruídos por intermédio de bujões ou dispositivos equivalentes e eficazes para impedir o derramamento do produto na água;

III) As tomadas de carga e descarga deverão ser providas de bandejas, com capacidade nunca inferior a 200 l; um dos drenos da bandeja deverá estar conectado ao tanque de carga, através de rede onde deverá estar instalada uma válvula. Suspiros dos tanques de carga, tubulações independentes onde estejam instaladas válvulas de segurança e qualquer dispositivo onde seja possível o derramamento acidental do líquido deverão ser providos de bandejas, com capacidade nunca inferior a 20 l, com dreno;

IV) Tomadas de carga, redutores, redes de carga e descarga e válvulas associadas deverão ser de aço ou outro material adequado. Não é permitido o emprego de ferro fundido ou alumínio. Todas as tomadas e redes devem ser fixadas e rigidamente apoiadas para prevenir tanto movimentos laterais como verticais;

V) Possuir flanges das redes integralmente aparafusados e estanques. Redes abertas ou tomadas não utilizadas devem ser dotadas de flanges cegos integralmente aparafusados. Esses flanges cegos devem ter resistência suficiente para suportar a pressão de trabalho da tubulação;

VI) Efetuar teste de pressão de todo o sistema de mangotes e redes de carga a uma pressão de teste de 150% da pressão máxima de trabalho a intervalos não maiores que 12 meses. Esses testes deverão ser registrados e os registros serem mantidos a bordo à disposição de uma eventual fiscalização;

VII) Instalar em seu sistema de controle de carregamento um alarme de nível alto do(s) tanque(s) de carga, que deverá alarmar quando o nível do tanque alcançar 95% da sua capacidade. O alarme deverá ser individual para cada tanque e audível em toda área de operação da embarcação;

VIII) A rede de descarga deverá ser dotada de um manômetro, instalado imediatamente após a bomba, que permita o monitoramento da pressão de operação. Para monitoramento da pressão de operação de carregamento, deverá ser instalado outro manômetro junto à(s) tomada(s) de carga/descarga;

IX) O motor do conjunto moto-bomba deverá ser instalado fora da área de carga e deverá estar abrigado por casaria que permita ampla ventilação natural. Entre o motor e a bomba de carga deverá ser instalada uma antepara, com altura de, pelo menos, 1500 mm, e largura de, pelo menos, 2000 mm. A antepara deverá ser posicionada próxima à bomba, de modo a impedir que borrifos de óleo atinjam as superfícies aquecidas do motor;

X) As embarcações deverão ser dotadas de tomada(s) de carga/descarga;

XI) Não deve haver conexão direta dos tanques de carga, tanques de retenção de resíduos oleosos, bombas de esgoto de porão e de quaisquer outros espaços ou equipamentos que possam resultar no lançamento acidental de óleo nos meios hídricos; e

XII) O arranjo de esgoto poderá conter dispositivo que possibilite a descarga desses espaços diretamente para o meio hídrico em situações de emergência que ameacem a segurança da própria embarcação e das pessoas a bordo. Esse dispositivo, contudo, deverá ser dotado, no mínimo, com uma válvula com lacre, mantida permanentemente fechada e com placa de advertência para uso somente em emergência. O lacre deverá ser numerado e registrado no Livro de Registro de Óleo PARTE I.

3) Segurança Operacional

I) Livro de Registros

Todas as operações de lastro, deslastro e de limpeza de tanques de óleo combustível, descarte de resíduos oleosos de praça de máquinas, esgoto de porão e outras operações associadas aos compartimentos de máquinas devem ser registradas em um Livro Registro de Óleo Parte I.

As operações de carregamento e descarregamento de óleo transportado como carga, lastro e deslastro de tanques de carga, lavagem de tanques de carga e demais operações relativas às operações de transporte de carga deverão ser lançadas em um Livro Registro de Óleo Parte II.

Os modelos de Livro Registro de Óleo Parte I e Parte II deverão obedecer aos modelos constantes da Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios - MARPOL 73/78. Os Livros Registro de Óleo Parte I e Parte II adotados deverão ser mantidas a bordo e estarem sempre disponíveis para inspeção.

II) Derramamento de Óleo no Convés

A embarcação deverá ser dotada de material para remoção de derramamento de óleo no convés, composto no mínimo de: serragem fina (10 kg), manta absorvente (10kg), areia (10kg), rodos (02un), pás de material que não provoque centelha (02un), botas de borracha de cano longo (02 pares), luvas de borracha impermeáveis (02 pares), baldes plásticos (04 un), vassouras (02 un), trapo (10 kg), estopa (05 kg), saco plástico reforçado (20 un), tambores de 200 l para guarda de material e para recolhimento dos resíduos oriundos da faina de limpeza (02 un) e produto neutro para limpeza de convés oleoso (20 l).

III) Tanques de Carga

O sistema de ventilação dos tanques deve ser dotado de dispositivo destinado a assegurar que nem a pressão ou vácuo nos tanques exceda os parâmetros de projeto (válvulas Pressão/ Vácuo - PV), certificadas em teste de bancada com validade que não ultrapasse 24 meses.

Os pique tanques de vante e de ré não poderão ser utilizados para transporte de carga ou de combustível para consumo da própria embarcação.

Toda embarcação tripulada deverá possuir equipamento de detecção de atmosfera explosiva. Esses equipamentos deverão ser mantidos totalmente operacionais e com teste e calibração de acordo com as instruções do fabricante (explosímetro).

Toda embarcação tripulada deverá possuir equipamento de medição de nível de oxigênio. Esses equipamentos deverão ser mantidos totalmente operacionais e com teste e calibração de acordo com as instruções do fabricante (oxímetro).

IV) Plano de Carga

Cada operação deve possuir um plano de carga, especificamente acordado com o representante do terminal. Esse Plano de Carga deverá conter, pelo menos, as seguintes informações:

- distribuição de carga na chegada e partida;
- densidade, quantidade e temperatura do produto;
- tanques da embarcação a serem carregados/descarregados e sequência a ser seguida;
- identificação das redes de carga a serem usadas (embarcação/terminal);
- vazão máxima de transferência de carga;
- limites de pressão;
- limites de temperatura;
- restrições relativas à acumulação de energia estática;
- qualquer preparação de tanque requerida antes ou depois das operações de carga;
- método de comunicação e procedimentos de parada de emergência;
- qualquer operação simultânea, tais como carregamento de óleo combustível e armazenamento; e
- carga anterior transportada.

V) Dados de Segurança da Carga

Todas as cargas transportadas devem constar de FOLHAS DE DADOS DE SEGURANÇA DOS MATERIAIS (Data Sheet) cobrindo informações de manuseio seguro, procedimentos de emergência e dados de saúde.

f) Segurança nos Espaços de Bombas Confinados

I) Na entrada da casa de bombas deverão ser claramente expostos procedimentos de segurança com as advertências e precauções a serem observadas pelas pessoas antes de entrar e quando estiver no seu interior;

II) As casas de bombas deverão possuir sistema de monitoração da temperatura da bomba de carga;

III) A ventilação da casa de bombas deve ser por exaustão forçada (no mínimo 20 trocas por hora);

IV) Motores, chaves de partida de equipamentos e interruptores de luz instalados dentro da casa de bombas deverão ser à prova de explosão;

V) Deverá ser instalado fora da casa de bombas um dispositivo para parada de emergência das bombas. Esse dispositivo deverá estar claramente identificado e sinalizado;

VI) O porão da casa de bombas deverá ser mantido livre de líquidos, devendo os porões ser mantidos secos e livres de resíduos de óleos;

VII) Embarcações que utilizem bombas ou redes de carga para efetuar operações de lastro em situação de emergência deverão ser dotadas de dispositivo que permita isolar efetivamente os dois sistemas entre si. Deverão ser utilizados dispositivos tipos seção de rede "carretel removível" ou outro que assegure o mesmo grau de isolamento;

VIII) As bombas de carga deverão ser instaladas em compartimento separado daquele em que for instalado o motor, segregado por anteparas estanques a gás. Penetrações através de anteparas para passagem de eixos de acionamento de bombas de carga, cujos motores de acionamento forem instalados em compartimento separado, deverão ser estanques a gás; e

IX) A casa de bombas deverá ser dotada de alarme sonoro de nível alto em pocetos. Esse alarme deverá soar no passadiço, na própria casa de bombas e no convés principal.

g) Segurança e Prevenção nos Espaços de Máquinas

I) As redes de óleo combustível e óleo de sistemas hidráulicos devem ser instaladas de modo a evitar a ocorrência de vazamentos sobre superfícies quentes; e

II) Os equipamentos instalados nas proximidades dessas redes devem ser protegidos contra borrifos de óleo.

h) Segurança de Fundeio e Amarração

I) Todos os cabos de amarração, manilhas, guinchos e freios devem ser mantidos em boas condições;

II) Todos os guinchos acionados eletricamente devem ter motor à prova de explosão;

III) Guinchos hidráulicos devem estar livres de vazamentos;

IV) O conjunto de cabos utilizados para amarração da embarcação deverá ter as mesmas dimensões e ser confeccionado com o mesmo material (todos de náilon ou todos de polipropileno etc.); e

V) Todas as embarcações propulsadas devem ser dotadas de sistema de fundeio. O sistema deverá possuir dispositivo adicional ao freio do molinete/guincho, quando existente, para travamento da âncora e do cabo ou amarra.

0523 - EMBARCAÇÕES SEM PROPULSÃO

As embarcações sem propulsão deverão atender aos itens 0522 a), b), c), e), f), h) I) e h) IV); exceto c) 11), 12) e 23).

SEÇÃO IV

EMBARCAÇÕES DE APOIO A MERGULHO

0524 - REQUISITOS ADICIONAIS

As embarcações de qualquer arqueação bruta, construídas ou adaptadas (mesmo que temporariamente), para o apoio às atividades de mergulho, deverão atender, além das exigências contidas na Seção II deste Capítulo, aos seguintes requisitos adicionais:

- todos os componentes do sistema de mergulho, tais como compressores, tanques de volume, câmaras hiperbáricas, garrafas de alta pressão de ar comprimido e de oxigênio, deverão estar rigidamente fixados à embarcação, não sendo permitida a utilização de qualquer tipo de fixação provisória por meio de peias, cabos e outras formas semelhantes; e

- atender aos requisitos para o transporte de carga no convés constantes do item 0515 destas normas.

CAPÍTULO 7

BORDA LIVRE E ESTABILIDADE INTACTA

0700 - PROPÓSITO

Estabelecer regras e instruções específicas para a determinação da borda livre e compartimentagem das embarcações nacionais empregadas na Navegação de Mar Aberto, estabelecendo também os critérios e procedimentos para verificação da estabilidade intacta.

SEÇÃO I

DEFINIÇÕES E REQUISITOS TÉCNICOS

0701 - APLICAÇÃO

a) Borda Livre

1)As Regras constantes na presente Norma, relativas à atribuição da Borda Livre, se aplicam às seguintes embarcações:

(a)aquelas que solicitem a emissão do Certificado Nacional ou Internacional de Borda Livre em ou após 04/02/1997;

(b)aquelas construídas antes de 04/02/1997, por solicitação do proprietário ou armador; e;

(c)aquelas já construídas e que tenham sido objeto de modificações de vulto, as quais exijam a reavaliação da borda livre, em ou após 04/05/1997.

2)A renovação de Certificados de Borda Livre de embarcações existentes, cuja Borda Livre tenha sido atribuída de acordo com instruções que não estejam mais em vigor, deverá atender aos procedimentos estabelecidos no Anexo 7-H.

b)Estabilidade

As Regras constantes na presente Norma, relativas à verificação da estabilidade intacta, são aplicáveis a todas as embarcações empregadas na Navegação de Mar Aberto construídas após 09/06/98.

c)Compartimentagem

1)As Regras constantes na presente Norma relativas à compartimentagem são aplicáveis a todas as Embarcações de Passageiros com arqueação bruta superior a 50 que sejam construídas após 09/06/98.

Para as embarcações de casco metálico ou de material sintético as regras constantes na presente norma relativas a compartimentagem se aplicam, além do parágrafo anterior, às embarcações de transporte de passageiros com AB superior a 20 e igual ou inferior a 50, que venham a ser inscritas, alteradas ou reclassificadas para transporte de passageiros, após 31 de dezembro de 2020.

2)As Embarcações de Passageiros com arqueação bruta maior que 50, que tenham sido construídas em data anterior a 09/06/98, deverão atender a esses requisitos na primeira Vistoria de Renovação que tenham que realizar após 04 de fevereiro de 1999.

3)As embarcações com arqueação bruta superior a 20 e que sejam reclassificadas para operar como Embarcações de Passageiros deverão atender às Regras constantes na presente Norma relativas à compartimentagem.

4)As Embarcações de Passageiros que sofrerem alterações de vulto, a critério da Diretoria de Portos e Costas (DPC), deverão também atender às Regras constantes na presente Norma relativas à compartimentagem.

Nota: As embarcações existentes que se enquadrem nas condições estabelecidas no item 0702, alínea c) deverão atender aos requisitos estabelecidos nos itens de 0706 a 0709 até a primeira vistoria de renovação de CSN que ocorrer depois de 31/12/2016.

0702 -ISENÇÕES PARA ATRIBUIÇÃO DE BORDA LIVRE

a)Estão dispensadas da atribuição de borda livre, as seguintes embarcações que apresentem pelo menos uma das seguintes características:

1)comprimento de regra (L) inferior a 20 metros;

2)arqueação bruta menor ou igual a 50;

3)embarcações destinadas exclusivamente a esporte ou recreio; e

4)navios de guerra.

b)A DPC poderá isentar uma embarcação, que possua dispositivos de um novo tipo, de qualquer exigência das presentes regras, cuja aplicação possa impedir seriamente a pesquisa para o desenvolvimento de tais dispositivos e sua posterior incorporação aos navios engajados na navegação marítima. Essas embarcações, entretanto, deverão atender os requisitos que, a critério da DPC, sejam adequados ao serviço no qual será empregada a embarcação e que garantam a sua segurança.

c)As embarcações dispensadas da atribuição de borda livre em função do estabelecido no item a) acima, mas que sejam obrigadas a portar Certificado de Segurança da Navegação (CSN) em conformidade com o estabelecido no item 1001 deverão atender aos requisitos estabelecidos nos itens de

0706 a 0709, conforme aplicável, os quais deverão ser verificados por ocasião das vistorias iniciais, anuais, intermediárias e de renovação, sendo eventuais deficiências lançadas como pendências ao endosso ou renovação do CSN.

0703 -DEFINIÇÕES

Exceto onde expressamente indicado em contrário, as definições constantes na Regra 3 da Convenção Internacional de Linhas de Carga (1966) são válidas para a aplicação do presente Capítulo. Adicionalmente são consideradas as seguintes definições:

a)Comprimento Total

É a distância horizontal medida entre os pontos extremos de proa e popa, sendo que, no caso de veleiros, não se deve considerar o mastro de proa.

b)Estanque ao Tempo ("Weathertight")

É considerado qualquer acessório ou componente estrutural que apresente um desempenho satisfatório de forma a impedir a passagem de água quando submetido a um ensaio de acordo com o procedimento descrito no item 0704 a).

c)Estanque à Água ("Watertight")

É considerado qualquer acessório ou componente estrutural que apresente um desempenho satisfatório de forma a impedir a passagem de água quando submetido a um ensaio de acordo com o procedimento descrito no item 0704 b).

d)Passageiro

É toda pessoa que não seja o Comandante e os membros da tripulação ou outras pessoas empregadas ou ocupadas, sob qualquer forma, a bordo da embarcação, em serviços que lhe digam respeito ou uma criança com menos de um ano de idade.

e)Embarcação de Passageiros

Para efeito deste capítulo, é toda embarcação que transporte mais de doze passageiros.

f)Rebocador e/ou Empurrador

É toda embarcação projetada ou adaptada para efetuar operações de reboque e/ou empurra.

g)Embarcação de Carga

É toda embarcação que não se enquadre na definição constante na alínea e) acima.

h)Embarcação de Pesca

É toda embarcação de carga empregada na captura de recursos vivos do mar e das águas interiores.

i)Barcaça

É qualquer embarcação de carga que possui, geralmente, as seguintes características:

- 1) não é tripulada;
- 2) não possui sistema de propulsão próprio;
- 3) relação entre a boca e o calado superior a 6,0; e
- 4) relação entre a boca e o pontal superior a 3,0.

j)Embarcações "SOLAS"

São todas as embarcações mercantes empregadas em viagens marítimas internacionais ou empregadas no tráfego marítimo mercantil entre portos brasileiros, ilhas oceânicas, terminais e plataformas marítimas, com exceção de:

- 1) navios de carga com arqueação bruta inferior a 500;
- 2) navios de passageiros com arqueação bruta inferior a 500 (não aplicável para navios que efetuam viagens internacionais);
- 3) navios com comprimento de regra inferior a 24 metros;

- 4)navios sem meios de propulsão mecânica;
 - 5)navios de madeira, de construção primitiva; e;
 - 6)navios de pesca.
- k)Embarcações "Não SOLAS"

São todas aquelas que não se enquadram na definição de "Embarcação SOLAS" apresentada na alínea anterior.

l)Ângulo de Alagamento

É o ângulo de inclinação transversal no qual submergem as aberturas no casco e/ou superestruturas que não podem ser fechadas e/ou tornadas estanques ao tempo ("weathertight"). As pequenas aberturas, através das quais não pode haver um alagamento progressivo, não precisam ser consideradas abertas na determinação desse parâmetro.

0704 -PROCEDIMENTOS PARA TESTES DE ESTANQUEIDADE

a)Estanque ao Tempo (Weathertight)

Para avaliar se um dispositivo pode ser considerado Estanque ao Tempo o mesmo deverá ser testado de acordo com o seguinte procedimento:

1)fechar o objeto de ensaio e apertar seus atracadores com as mãos, sem auxílio de ferramentas, exceto onde previsto em projeto;

2)aplicar um jato d água (borrifo) de 2 Kg/cm²de pressão, a uma distância entre 2,5 e 3 metros, por no mínimo 3 minutos e com um ângulo de inclinação de 45º;

3)a aplicação do jato deve ser lenta e gradual ao redor de toda a área de vedação; e

4)o diâmetro mínimo do esguicho da mangueira deve ser de 16 mm.

Para qualquer dispositivo ser considerado estanque ao tempo (weathertight) não poderá ser observado qualquer vazamento no lado contrário à aplicação do jato.

b)Estanque à Água (Watertight)

Para avaliar se um dispositivo pode ser considerado Estanque à Água o mesmo deverá ser testado de acordo com o seguinte procedimento:

1)fechar o objeto e apertar seus atracadores com as mãos, sem auxílio de ferramentas, exceto onde previsto em projeto;

2)aplicar um jato sólido de 2 Kg/cm²de pressão, a uma distância máxima de 1,5 m e um ângulo de 45º, exceto nas tampas de escotilha ou na união de painéis, onde o ângulo de aplicação do jato deve ser de 90º;

3)a aplicação do jato deve ser lenta e gradual ao redor de toda a área de vedação; e

4)o diâmetro mínimo do esguicho da mangueira deve ser de 12,5 mm.

Para qualquer dispositivo ser considerada estanque à água (watertight) não poderá ser observado qualquer vazamento no lado contrário à aplicação do jato.

0705 -DETERMINAÇÃO DA BORDA LIVRE DAS EMBARCAÇÕES "SOLAS"

Essas embarcações deverão atender integralmente aos requisitos constantes na Convenção Internacional de Linhas de Carga (1966) e Emendas em vigor, incluindo aqueles específicos para o cálculo da borda livre, vistorias, inspeções e de fixação das marcas no costado. As embarcações de casco não metálico e/ou cujas características de construção tornem a aplicação dos dispositivos daquela convenção desaconselhável ou impraticável poderão, a critério da DPC, atender apenas aos requisitos estabelecidos nestas Regras.

0706 -REQUISITOS TÉCNICOS PARA EMBARCAÇÕES "NÃO SOLAS"

a)Soleiras das portas - portas externas de acesso ao interior de qualquer compartimento deverão apresentar uma soleira mínima de 380 mm.

b)Aberturas no Convés de Borda Livre

1) Os escotilhões existentes no convés de borda livre deverão apresentar uma braçola com, pelo menos, 380 mm de altura, enquanto que em qualquer outro convés deverão possuir uma braçola mínima de 150 mm. O fechamento de um escotilhão deverá ser necessariamente efetuado por intermédio de tampas com atracadores permanentemente fixados.

2) As braçolas de escotilha existentes no convés de borda livre deverão apresentar uma altura de, pelo menos, 600 mm, enquanto as braçolas de escotilha em qualquer outro convés deverão apresentar uma altura de pelo menos 150 mm.

3) As tampas das aberturas de escotilha, dos escotilhões e seus respectivos dispositivos de fechamento terão resistência suficiente que permitam satisfazer as condições de estanqueidade previstas e deverão, ainda, apresentar todos os elementos necessários para assegurar essa estanqueidade.

4) A altura das braçolas mencionadas nos itens 1) e 2) poderá ser reduzida ou até suprimida, a critério da DPC, desde que a segurança da embarcação não seja comprometida por este motivo em qualquer condição de mar. Portas de visita e aberturas para retiradas de equipamentos, fechadas por intermédio de tampas aparafusadas e que sejam estanques à água ("watertight"), não estão sujeitas a qualquer requisito de altura mínima de braçola.

c) Aberturas no Costado

1) As vigias e olhos de boi existentes nos costados abaixo do convés de borda livre deverão apresentar as seguintes características:

(a) ser estanque à água (ou apresentar dispositivos de fechamento estanque à água);

(b) ser dotada de tampa de combate;

(c) ser de construção sólida; e

(d) ser provida de vidros temperados de espessura compatível com seu diâmetro.

2) As aberturas no costado deverão possuir tampas estanques à água ou vigias e olhos de boi que atendam aos requisitos constantes na subalínea 1) acima e deverão estar posicionadas de forma que sua aresta inferior esteja a, pelo menos, 500 mm acima da linha d'água carregada, em qualquer condição esperada de trim.

d) Saídas D'água

1) Todas as construções que possibilitem o acúmulo de água deverão possuir dispositivos que permitam sua rápida evacuação (saídas d'água). A área mínima de descarga em cada costado e em cada poço sobre o convés de borda livre será calculada da seguinte maneira:

(a) Comprimento da borda-falsa no poço de até 20 metros:

$$A = 0.03 \times L1 + 0.60 \quad (1)$$

(b) Comprimento de borda-falsa maior que 20 metros:

$$A = 0.06 \times L1 \quad (2)$$

Onde:

A = área mínima das saídas d'água, em m²; e

L1 = comprimento da borda-falsa, em metros.

2) Se as saídas d'água para os poços sobre os conveses da superestrutura, a área das saídas d'água será equivalente à metade do indicado acima.

3) Não cumprirem sua finalidade devido à existência de um tosamento pronunciado, sua instalação poderá ser dispensada, assim como não serão também exigidas saídas d'água nas bordas falsas situadas na proa das embarcações.

e) Suspiros

1) Os suspiros externos, situados acima do convés de borda livre, deverão:

(a) apresentar meios de fechamento estanques ao tempo em suas extremidades, através de dispositivos permanentemente fixados;

(b)distância vertical entre o ponto mais baixo do fundo do "U" ("pescoço" do suspiro) e o convés onde o mesmo se encontra instalado maior ou igual a 750 mm, quando o convés for o convés de borda livre, ou 450 mm nos demais casos (arranjos equivalentes poderão ser aceitos, a critério da DPC).

2)Os suspiros dos tanques de armazenamento de água doce, de óleo diesel ou de óleo lubrificante, dos tanques de lastro profundo com altura maior que a largura ou de caixas de mar, que apresentem efeito de superfície livre desprezível, estão isentos do cumprimento dos requisitos de altura mínima acima especificados.

f)Dispositivos de Ventilação ou Exaustão

1)Os dutos de ventilação ou exaustão destinados aos espaços situados abaixo do convés de borda livre deverão apresentar sua extremidade superior externa dotada de meios de fechamento de estanques ao tempo (weathertight), através de atracadores permanentemente fixados.

2)Esses dispositivos de fechamento poderão ser dispensados se a distância vertical entre a borda inferior de abertura exposta e o convés de borda livre (h_1) for, no mínimo, igual à obtida por intermédio da seguinte expressão:

$$h_1 \text{ maior ou igual a } 1.20 + 0.56y \text{ (3)}$$

onde:

h_1 = distância vertical entre a borda inferior da abertura exposta do duto de ventilação/exaustão e o convés de borda livre, em metros; e

y = distância do local de instalação do duto de ventilação/exaustão até a Linha de Centro da embarcação, em metros.

3)Venezianas instaladas em anteparas ou portas externas, destinadas à ventilação de compartimentos situados sob o convés de borda livre ou superestruturas fechadas, e que não possuam meios efetivos de fechamento que as tornem estanques ao tempo (weathertight), deverão atender aos requisitos de altura mínima dos dutos de ventilação especificados na subalínea anterior.

4)Dispositivos de iluminação e/ou ventilação natural (alboios) situados imediatamente acima do convés de borda livre e que se destinem a compartimentos sob o referido convés deverão:

(a)ser estanques, ou dispor de meios de fechamento estanque à água (weathertight);

(b)ser dotados de vidros de espessuras compatível com sua área e máxima dimensão linear, sem necessitar, contudo, de serem providos de tampas de combate; e

(c)apresentarem braçolas com, pelo menos, 380 mm de altura.

g)Descargas no Costado

A extremidade no costado dos tubos de descarga de águas servidas deverão ser dotadas de válvulas de retenção e fechamento (combinadas ou não) facilmente acessíveis, exceto nos casos em que a descarga se dá por gravidade e a distância vertical entre o ponto de descarga no costado e a extremidade superior do tubo seja maior ou igual a 2,00m, quando então as válvulas poderão ser de fechamento sem a retenção.

h)Proteção da Tripulação

1)Em todas as partes expostas dos conveses de borda livre e das superestruturas deverá haver eficientes balaustradas ou bordas falsas com altura não inferior a 1,0 metro. Essa altura poderá ser reduzida ou até suprimida, a critério da DPC sempre que interferir nas operações normais da embarcação, desde seja garantida uma proteção adequada à tripulação e/ou aos passageiros.

2)A abertura inferior da balaustrada deverá apresentar altura menor ou igual a 230 mm e os demais vãos não poderão apresentar altura superior a 380 mm. No caso de navios com bordas arredondadas, os suportes das balaustradas deverão ser colocados na parte plana do convés.

3)Deverá ser prevista uma passagem permanentemente desobstruída de proa a popa da embarcação com, pelo menos, 80 cm de largura cada, a qual não poderá ser efetivada por cima de tampas de escotilhas.

SEÇÃO II

DETERMINAÇÃO DA BORDA LIVRE DE EMBARCAÇÕES "NÃO SOLAS"

0707 -ALTURA MÍNIMA DE PROA (HP)

a)A altura mínima de proa (HP), medida verticalmente na perpendicular de vante a partir da linha d'água de projeto até o convés exposto, de acordo com o estabelecido na subalínea b), não deverá ser inferior ao valor obtido por meio das seguintes expressões:

1)Embarcações com comprimento total \leq 24 m:

$$HP=43 \times CT+310 \text{ (4)}$$

2)Embarcações com comprimento total $>$ 24m:

$$HP=48 \times CT+190 \text{ (5)}$$

Onde:

HP = altura mínima de proa, em mm; e

CT = comprimento total da embarcação, em m.

b)A altura mínima de proa deverá ser medida até:

1)o convés de borda livre, o qual poderá apresentar um tosamento regular a partir da seção de meio navio até a perpendicular de vante; ou

2)o convés de um castelo de proa, fechado e estanque ao tempo, com comprimento não inferior a 10% do comprimento total da embarcação, mesmo quando esse convés apresente um tosamento, o qual, entretanto, não poderá ser maior do que o tosamento do convés de borda livre.

0708 -CÁLCULO DA BORDA LIVRE DE EMBARCAÇÕES "NÃO SOLAS"

a)Borda Livre Mínima

O valor mínimo para a borda livre será igual à distância vertical, medida na meia nau, entre a face superior do trincaiz do convés de borda livre e uma linha de flutuação, paralela à linha d'água de projeto, que intercepta a perpendicular de vante no ponto correspondente à altura mínima de proa.

b)Correção para a Posição da Linha de Convés

É aplicável quando existir algum impedimento para marcar a "Linha de Convés" na sua posição regulamentar. Nesses casos a diferença entre a posição real e a estabelecida nas regras será somada ou deduzida do valor da borda livre mínima (Fig. 7-1), conforme o caso.

c)Valor Mínimo

A borda livre mínima não poderá ser inferior a 100 mm, exceto em função da correção para a Posição da Linha de Convés.

d)Verificação do Calado Máximo

As embarcações deverão apresentar resistência estrutural e estabilidade intacta satisfatória no calado correspondente à borda livre mínima atribuída. Caso essa borda livre acarrete um calado maior do que o calado máximo considerado pelo projetista, a borda livre mínima deverá ser aumentada de forma a coincidir com o calado máximo.

Atenção especial deverá ser dispensada aos requisitos de posicionamento das aberturas no costado apresentados na subalínea 0706 c), sendo que a borda livre deverá ser aumentada sempre que necessário para se garantir o seu atendimento.

e)Procedimento Alternativo

Para embarcação não SOLAS empregada na Navegação de Mar Aberto, o cálculo da sua borda livre poderá ser efetuado em conformidade com as disposições constantes na Convenção Internacional de Linhas de Carga (1966) em vigor, sempre que julgado necessário ou conveniente. Nesse caso, deverão ser integralmente atendidas as demais disposições daquela Convenção assim como as determinações constantes na Seção V deste capítulo. Eventuais solicitações para isenção do requisito de altura mínima de proa estabelecido na regra 39 da Convenção serão avaliadas caso a caso pela DPC.



FIGURA 7-1: Correção para a posição da linha do convés

0709 -CORREÇÃO PARA NAVEGAÇÃO EM ÁGUA DOCE

Caso também esteja prevista a navegação em água doce, a borda livre mínima para essa navegação deverá ser reduzida do valor obtido por intermédio da seguinte expressão:

$$AD=(D-BL)/48 \quad (6)$$

onde:

AD = correção para navegação em água doce, em milímetros;

D = pontal para borda livre, em milímetros; e

BL = borda livre mínima, em milímetros.

SEÇÃO III

MARCAS DE BORDA LIVRE DE EMBARCAÇÕES "NÃO SOLAS"

0710 -MARCA DA LINHA DE CONVÉS

a)Características

É uma linha horizontal de 300 mm de comprimento e 25 mm de largura, fixada em ambos os bordos da embarcação, centrada na meia nau e com aresta superior coincidindo com a interseção entre o prolongamento da face superior do convés da borda livre e a face externa do chapeamento do costado (Figuras 7-2 e 7-3).

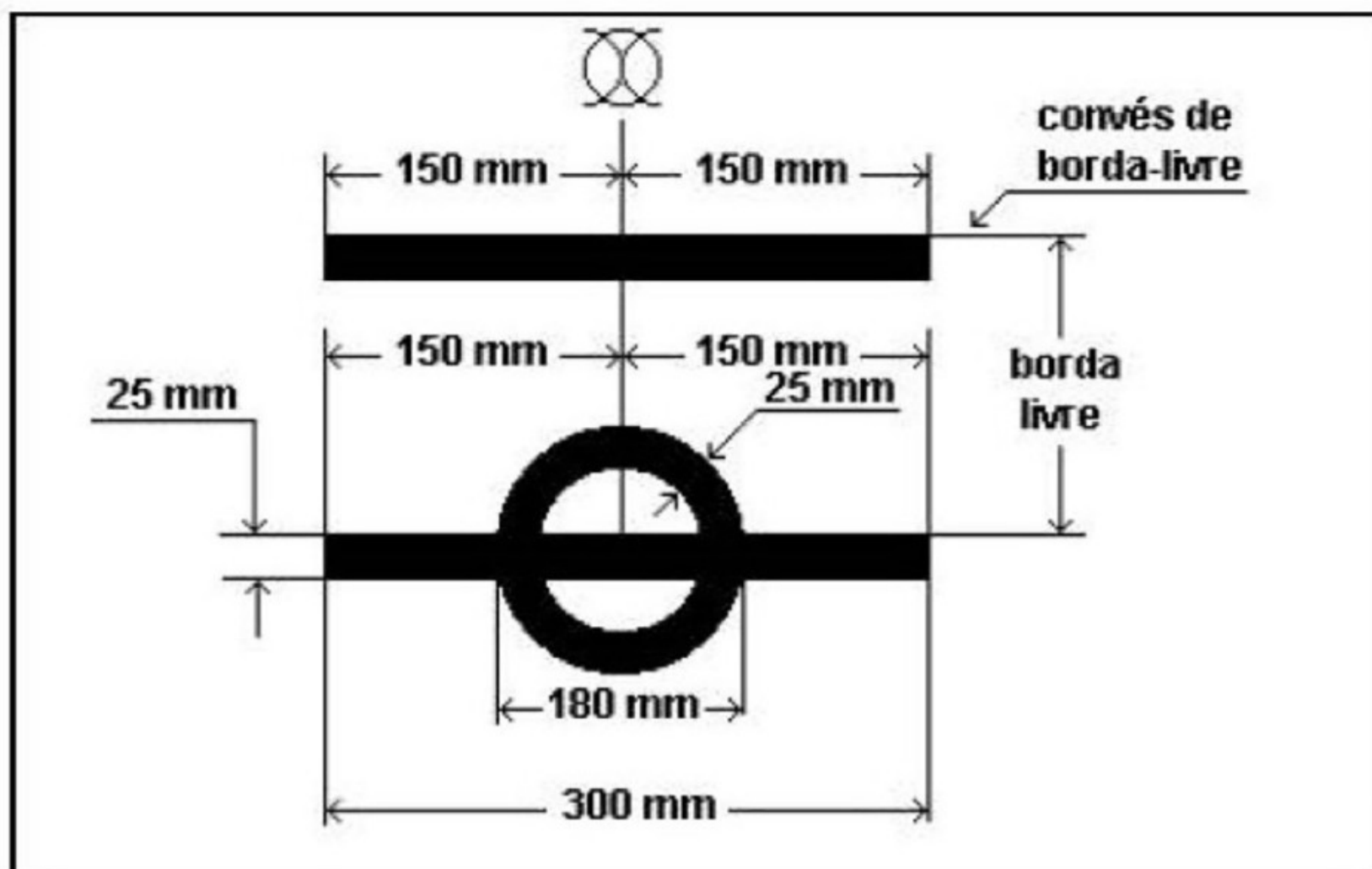


FIGURA 7-2: Marcas de Linha de Convés e de Linha de Carga



FIGURA 7-3: Posicionamento da Linha de Convés

b)Localização (Casos Especiais)

1) Nas embarcações com o convés de borda livre descontínuo, nas quais a parte superior desse convés se estenda além da meia nau, a aresta superior da linha do convés deverá ser posicionada coincidindo com o prolongamento da face superior da parcela mais baixa desse convés, paralela à parte superior do mesmo.

2) Nas embarcações com bordas arredondadas ou com quaisquer outros dispositivos que impossibilitem a fixação da marca no local estabelecido, sua posição deverá ser determinada com referência a outro fixo no costado da embarcação, desde que a borda livre sofra a correção correspondente (Figura 7-1).

0711 -MARCA DE LINHA DE CARGA (DISCO DE PLIMSOLL)

a)Características

Consiste de um anel de 180 mm de diâmetro externo e 25 mm de largura, cruzado por uma linha horizontal de 300 mm de comprimento e 25 mm de largura, cuja face superior passa pelo centro do anel (Figura 7-2).

b)Localização

Essa marca deverá ser fixada em ambos os bordos da embarcação, de forma que o centro do anel seja colocado à meia nau e a uma distância vertical abaixo da aresta superior da Linha do Convés igual à borda livre atribuída. (Figura 7-2)

c) Marcação Para Pequenos Valores de Borda Livre

Sempre que a borda livre mínima for inferior a 120 mm, somente deverá ser fixada a parte inferior do anel alinhada na horizontal de maneira associada (Figura 7-4).

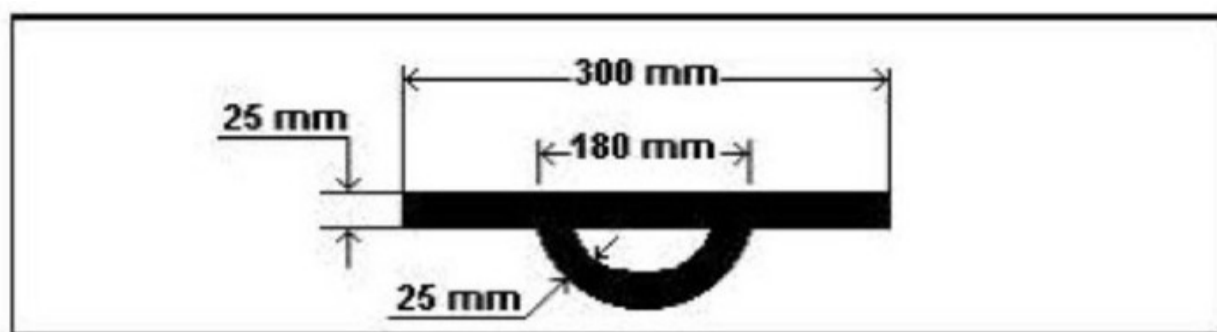


FIGURA 7-4: Marca de Linha de Carga para Borda Livre Inferior a 120 mm

0712 -MARCA DA AUTORIDADE RESPONSÁVEL

Quando a borda livre for atribuída pelas Capitânicas dos Portos ou Fluviais (CP ou CF), Delegacias (DL) ou pela GEVI, deverão ser fixadas, em ambos os bordos da embarcação, as letras "C" e "P", respectivamente à esquerda e à direita da marca de linha de carga e acima da linha horizontal, cada uma medindo 35 mm de altura e 25 mm de largura, para indicar que a CP(CF)/DL ou GEVI foi a autoridade responsável pelas medições, cálculos e atribuição da linha de carga (Figura 7-5).

Quando a borda livre for atribuída por uma Sociedade Classificadora ou Entidade Certificadora deverão ser fixadas as letras correspondentes a cada entidade.

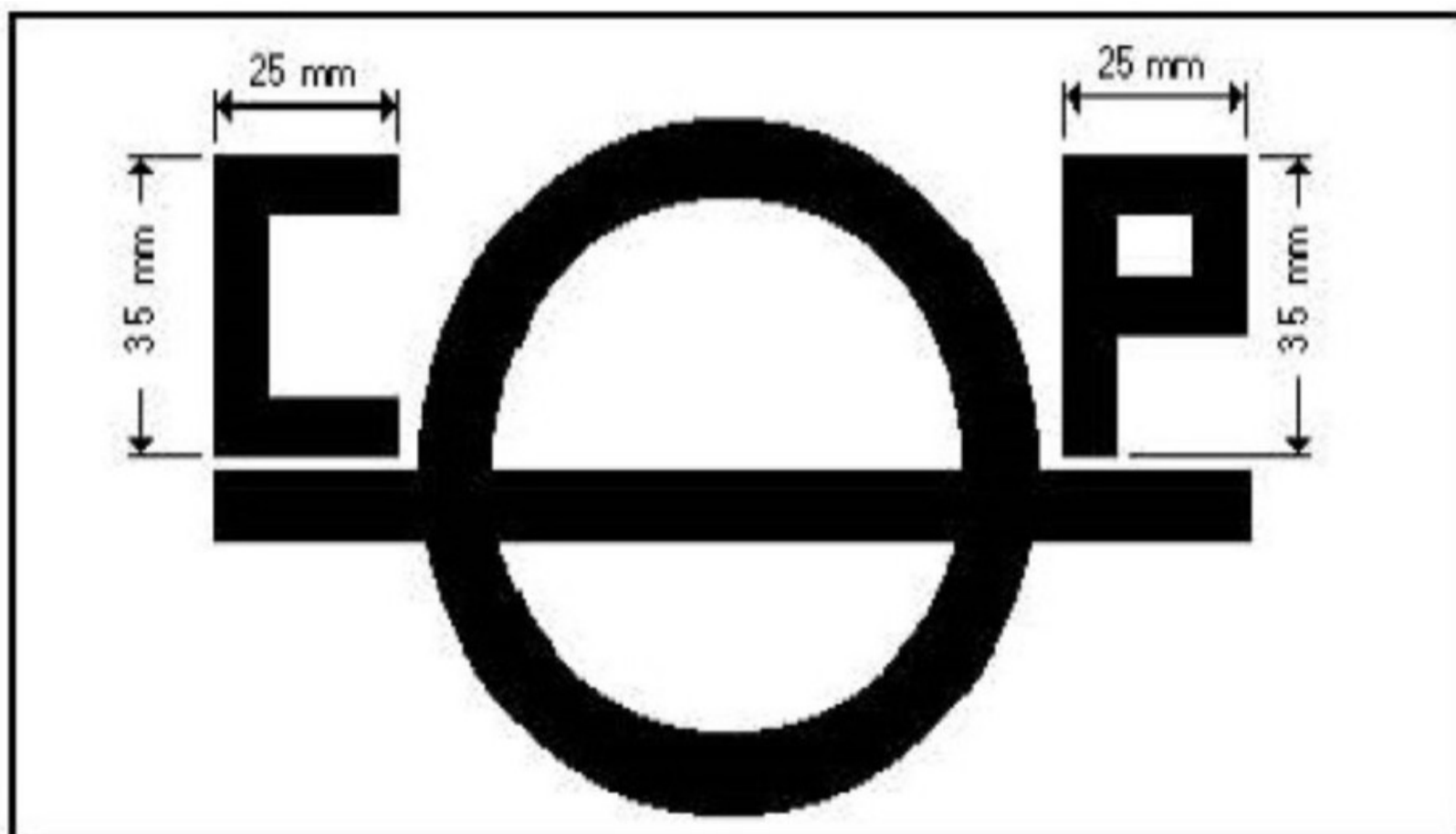


FIGURA 7-5: Marca da Autoridade Responsável

0713 -MARCA DE ÁGUA DOCE

Consiste em duas linhas horizontais e uma vertical, todas com 25 mm de largura, sendo que a linha vertical deve ser posicionada 650 mm a vante do centro da marca de linha de carga, unindo as duas linhas horizontais com 300 mm cada, conforme indicado na Figura 7-6. A distância vertical entre as duas linhas horizontais deve ser igual à correção para a navegação em água doce, apresentada no item 0709.

0714 -DETALHES DE MARCAÇÃO

a) Todas as marcas devem estar permanentemente fixadas em ambos os bordos da embarcação, sendo que para os navios de aço devem ser soldadas ou buriladas de forma permanente.

b) As marcas serão pintadas em branco ou amarelo quando fixadas em fundo escuro ou em preto com fundo claro.

c) Todas as marcas devem ser facilmente visíveis e, se necessário, arranjos especiais devem ser feitos com este propósito, a critério da DPC.

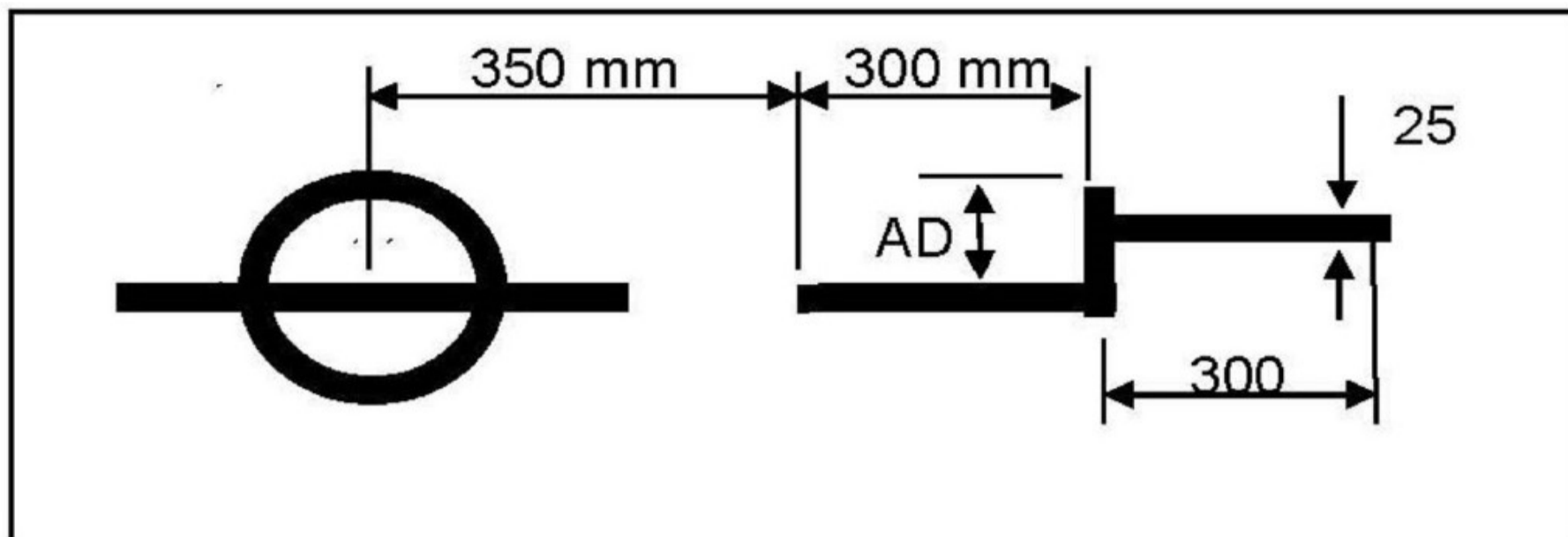


FIGURA 7-6: Marca de Água Doce

SEÇÃO IV

CERTIFICADO DE EMBARCAÇÕES "NÃO SOLAS"

0715 -CERTIFICADO NACIONAL DE BORDA LIVRE PARA A NAVEGAÇÃO DE MAR ABERTO

a)Obrigatoriedade

As embarcações "Não SOLAS" que não sejam dispensadas de atribuição de borda livre, conforme estabelecido nos itens 0701 e 0702, deverão ser portadoras de um Certificado Nacional de Borda Livre para a Navegação de Mar Aberto, cujo modelo é apresentado no Anexo 7-A.

b)Emissão

O Certificado Nacional de Borda Livre para a Navegação de Mar Aberto poderá ser emitido, para as embarcações EC1, pelas Sociedades Classificadoras reconhecidas para atuarem em nome do Governo Brasileiro na navegação de mar aberto, pelas Entidades Certificadoras ou pelo GVI, conforme previsto nas disposições transitórias contidas na introdução desta norma.

Para as embarcações EC2 sujeitas à borda livre e não classificadas, o certificado poderá ser emitido pelas CP/DL/AG ou por uma Entidade Certificadora.

As embarcações classificadas terão os seus certificados emitidos obrigatoriamente pelas Sociedades Classificadoras.

c)Validade

O Certificado terá validade de, no máximo, cinco anos.

0716 -CÁLCULOS

a)Notas para Marcação da Borda Livre Nacional (Navegação de Mar Aberto)

1)Os cálculos necessários para a determinação da borda livre deverão ser apresentados sob a forma das Notas para a Marcação da Borda Livre Nacional (Navegação de Mar Aberto), cujo modelo é apresentado no Anexo 7-B.

2)Quando o Certificado for emitido pela GEVI ou pelas CP, DL ou AG, os cálculos serão efetuados pelo técnico responsável contratado pelo construtor, armador ou proprietário, devidamente regularizado perante o Conselho Regional de Engenharia e Agronomia (CREA) de jurisdição do estaleiro construtor ou do órgão de inscrição da embarcação, que será responsável pela exatidão das informações

contidas nas notas, sendo que, para melhor caracterizar essa responsabilidade, o responsável técnico deverá também apresentar uma Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) referente aos serviços executados.

3)As Sociedades Classificadoras e as Entidades Certificadoras poderão exigir a apresentação das notas assinadas pelo técnico responsável ou elaborá-las por intermédio do seu corpo técnico. Quando assinadas por um responsável técnico, as notas deverão ser acompanhadas pela respectiva ART.

b)Relatório das Condições para a Atribuição da Borda Livre Nacional (Navegação de Mar Aberto)

1)As condições da embarcação que devem ser consideradas por ocasião dos cálculos para a determinação da borda livre deverão ser verificadas por meio de vistoria específica, e apresentadas no Relatório das Condições para a Atribuição da Borda Livre Nacional (Navegação de Mar Aberto), cujo modelo é apresentado no Anexo 7-C.

2)Quando o Certificado for emitido pelas CP, DL ou AG, a vistoria deverá ser efetuada por responsável técnico, contratado pelo construtor, proprietário ou armador, devidamente regularizado perante o CREA de jurisdição do estaleiro construtor ou do órgão de inscrição da embarcação, que será responsável pela exatidão das informações contidas no relatório, sendo que para melhor caracterizar essa responsabilidade, o responsável técnico deverá também apresentar uma ART referente aos serviços executados.

3)As Sociedades Classificadoras e as Entidades Certificadoras deverão efetuar as vistorias por intermédio do seu corpo técnico, quando o certificado for emitido por essas entidades.

Quando o certificado for emitido pela GEVI, a vistoria será realizada pelos membros dessa Gerência.

0717 -PROCEDIMENTOS PARA EMISSÃO DO CERTIFICADO

a)Documentação

Quando o Certificado for emitido pelo GVI das CP, DL ou AG, a solicitação para a determinação da borda livre será efetivada por meio de requerimento do proprietário, armador ou construtor, encaminhado à CP, DL ou AG de inscrição da embarcação ou de jurisdição do estaleiro construtor, acompanhado de pelo menos uma via (exceto onde indicado em contrário) da seguinte documentação, previamente avaliada por ocasião da licença de construção, alteração ou reclassificação, quando aplicável:

1)Memorial Descritivo;

2)Plano de Linhas;

3)Arranjo Geral;

4)Seção Mestre;

5)Perfil Estrutural;

6)Curvas Hidrostáticas;

7)Folheto de Trim e Estabilidade ou Manual de Carregamento (Definitivo);

8)Notas para a marcação da borda livre nacional (navegação de mar aberto), em 3 (três) vias;

9)Relatório das condições para atribuição da borda livre nacional, em 3 (três) vias;

10)ART referente aos cálculos para preenchimento das notas para a marcação da borda livre nacional;

11)ART referente à realização das vistorias para o preenchimento do relatório das condições para atribuição da borda livre nacional (dispensável quando for efetuada por vistoriadores do GVI); e

12) Guia de Recolhimento da União (GRU) com o devido comprovante de pagamento (cópia simples), referente ao serviço de vistoria flutuando (vistoria inicial de borda livre) a ser realizada por Vistoriador Naval do GVI, exceto para órgãos públicos.

OBSERVAÇÃO:

a) Caso seja apresentada cópia da LC ou LCEC emitida pela própria CP/DL, o interessado está dispensado de apresentar os sete primeiros documentos, relacionados nas alíneas 1) a 7) acima.

b) Quando o certificado for emitido por Sociedade Classificadora ou Entidade Certificadora, a solicitação para a determinação da borda livre será encaminhada pelo proprietário, armador ou construtor a uma Sociedade Classificadora reconhecida ou Entidade Certificadora, respectivamente, acompanhada dos planos e documentos previamente avaliados por ocasião da licença de construção, alteração ou reclassificação, quando aplicável. Caso a Classificadora ou Entidade Certificadora assim o exija, deverão ser encaminhadas, também, as Notas para Marcação da Borda Livre Nacional, elaboradas por responsável técnico, acompanhada da respectiva ART.

b) Licença de Construção, Alteração ou Reclassificação

As embarcações que estejam solicitando Licença de Construção, Alteração de Características ou Reclassificação poderão solicitar simultaneamente o cálculo da borda livre, porém o Certificado de Borda Livre só poderá ser emitido caso o processo para a concessão da Licença de Construção, Alteração ou Reclassificação seja considerado satisfatório.

c) Número de Vias

O Certificado será emitido em 2 (vias) vias. Uma das vias ficará arquivada no órgão de inscrição da embarcação e a restante será entregue ao interessado. Ficarão arquivadas ainda no órgão de inscrição da embarcação, junto com o Certificado, uma via da seguinte documentação:

1) Declaração da Sociedade Classificadora de que a embarcação apresenta resistência estrutural satisfatória no calado correspondente à borda livre atribuída (dispensável para embarcações não classificadas);

2) Notas para a marcação da borda livre nacional;

3) Relatório das condições para atribuição da borda livre nacional; e

4) ART referente aos cálculos para preenchimento das notas para a marcação da borda livre nacional e/ou de realização da vistoria para o preenchimento do relatório das condições para atribuição da borda livre nacional, sempre que um técnico for o responsável pelos cálculos e/ou vistoria.

d) Certificado Emitido por Sociedade Classificadora ou Entidade Certificadora

Após a elaboração/verificação dos cálculos e realização das vistorias pertinentes, a Sociedade ou Entidade Certificadora emitirá o certificado no número de vias que julgar necessário. Uma via das notas para marcação da borda livre, do relatório das condições para atribuição da borda livre e do respectivo certificado será encaminhada pela mesma para o órgão de inscrição da embarcação.

0718 - PERDA DE VALIDADE DO CERTIFICADO

O Certificado perderá a validade nas seguintes situações:

a) Término do seu período de validade;

b) quando a embarcação sofrer alterações que acarretem modificações no valor da borda livre anteriormente determinado; nesse caso, o Certificado expedido antes das alterações deverá ser cancelado, precedido de uma nova via do mesmo, adequado às novas características da embarcação;

c) quando a embarcação sofrer alterações e/ou reclassificação de modo que se enquadre nas embarcações excluídas de possuírem uma borda livre atribuída, conforme estabelecido nestas Regras; e

d) quando não forem efetuadas as vistorias anuais nos prazos estabelecidos nestas regras.

0719 - RENOVAÇÃO E SEGUNDA VIA DO CERTIFICADO

a) Procedimento

Os Certificados emitidos originalmente pelo GVI poderão ter sua vistoria de renovação e a emissão de novo Certificado realizados por uma Sociedade Classificadora, uma Entidade Certificadora ou por aquele Grupo. Os Certificados emitidos originalmente pelas CP, DL ou AG serão renovados pelas mesmas, sendo que as vistorias seguirão os procedimentos previstos na subalínea 0716 b) 2).

Os certificados emitidos originalmente pelas Sociedades Classificadoras ou Entidades Certificadoras serão renovados pelas mesmas.

A quantidade e distribuição das vias seguirão o previsto no item 0717.

b) Solicitação de Segunda Via

No caso de perda, roubo, furto, mau estado de conservação ou extravio do certificado emitido pela CP, DL ou AG, o interessado poderá solicitar uma segunda via ao órgão onde obteve o respectivo certificado. O certificado terá a mesma validade do anterior.

A documentação necessária é a seguinte:

1) Requerimento do interessado informando o motivo da solicitação da 2ª via (perda, roubo, furto, extravio ou mau estado de conservação) ou ofício de solicitação de 2ª via, quando se tratar de órgãos públicos;

2) Guia de Recolhimento da União (GRU) com o devido comprovante de pagamento (cópia simples), exceto para órgãos públicos; e

3) Apresentar declaração assinada relatando o motivo (se perda, roubo ou extravio) de acordo com o Anexo 2-Q ou apresentar o respectivo Boletim de Ocorrência (BO).

Caso a solicitação decorrer de mau estado de conservação, o documento original deverá ser apresentado.

0720 -VISTORIAS

A documentação para solicitação de vistorias Anual e de Renovação é a seguinte:

1) Requerimento do interessado;

2) Certificado de Borda Livre (cópia simples); e

3) Guia de Recolhimento da União (GRU) com o devido comprovante de pagamento (cópia simples), referente ao serviço de vistoria flutuando, exceto para órgãos públicos.

a) Vistoria para Emissão ou Renovação do Certificado de Borda Livre

Antes da atribuição ou renovação da borda livre, a embarcação deverá ser vistoriada a fim de constatar a adequação das estruturas e equipamentos às exigências desta Norma e emitir o Relatório. Os itens constantes nesse Relatório, conforme modelo constante no Anexo 7-C, constituem a própria Lista de Verificação para se efetuar as vistorias, devendo ser realizadas em conformidade com os itens 0715 (b), 0719 ou 0722 (b), conforme o caso.

b) Vistoria de Constatação

Antes da entrega da via do Certificado ao interessado, deverá ser efetuada uma vistoria para verificar se as marcas de borda livre foram permanentemente fixadas na posição determinada no Certificado. Essa vistoria deverá ser efetuada pelo Órgão ou entidade responsável pela emissão do certificado. Quando o certificado for emitido pelo GVI, essa vistoria poderá ser realizada pelas CP/DL/AG.

c) Vistoria Anual

1) Toda embarcação não classificada portadora de Certificado deverá ser também submetida a uma vistoria pelo órgão ou entidade que emitiu o certificado, a ser efetuada todos os anos no período de 3 meses antes a 3 meses depois da data de aniversário da realização da vistoria para emissão ou de renovação do Certificado em vigor.

2) Toda embarcação Classificada portadora de Certificado será também submetida a vistorias anuais, conduzidas de forma análoga à estabelecida na sublinha anterior, pela própria Classificadora que emitiu o Certificado.

3) Tal vistoria deverá assegurar que não foram feitas alterações no casco ou nas superestruturas que possam alterar a borda livre anteriormente atribuída e para assegurar também as boas condições de funcionamento dos dispositivos para:

a) proteção de aberturas e manutenção das condições de estanqueidade aplicáveis;

b) balaustradas;

c) saídas d água; e

d) verificação da posição das marcas.

0721 -MANUTENÇÃO DAS CONDIÇÕES DE ATRIBUIÇÃO

É responsabilidade do proprietário e do seu preposto a manutenção das condições de atribuição previstas nestas regras e que foram consideradas ou avaliadas por ocasião do cálculo para emissão do Certificado ou das vistorias regulamentares.

SEÇÃO V**CERTIFICAÇÃO DE EMBARCAÇÕES "SOLAS"****0722 - CERTIFICADO INTERNACIONAL DE BORDA LIVRE****a) Obrigatoriedade**

As "Embarcações SOLAS" para as quais seja obrigatória a atribuição de uma borda livre, de acordo com o estabelecido nos itens 0701 e 0702, deverão ser portadoras de um Certificado Internacional de Borda Livre, de acordo com o modelo apresentado na Convenção Internacional de Linhas de Carga (1966).

b) Emissão

O Certificado será emitido pelas Sociedades Classificadoras reconhecidas para atuarem em nome do Governo Brasileiro na Navegação de Mar Aberto.

c) Validade

O Certificado terá validade de, no máximo, cinco anos.

0723 - PROCEDIMENTOS

a) A Sociedade Classificadora que emitir o Certificado Internacional de Borda Livre deverá encaminhar uma cópia para a DPC e para o órgão de inscrição da embarcação, com a maior brevidade possível.

b) Deverão ser observados os procedimentos constantes na Convenção Internacional de Linhas de Carga (1966) para a emissão, renovação e perda de validade do certificado, assim como para a realização das vistorias e inspeções.

c) É responsabilidade do proprietário e do seu preposto a manutenção das condições de atribuição previstas na Convenção Internacional de Linhas de Carga (1966) e que foram consideradas ou avaliadas por ocasião do cálculo para emissão do Certificado ou das vistorias e inspeções regulamentares.

SEÇÃO VI**ESTABILIDADE INTACTA****0724 - CÁLCULO DAS CURVAS DE ESTABILIDADE****a) Procedimentos Gerais**

1) As Curvas Hidrostáticas e as Curvas Cruzadas de Estabilidade deverão ser normalmente elaboradas para uma condição de flutuação paralela. Entretanto, quando o trim de projeto ou as formas e arranjo da embarcação são tais que uma mudança no trim apresenta um efeito considerável nos braços de endireitamento, a variação no trim deverá ser considerada.

2) Os cálculos deverão considerar o volume até a face superior do revestimento do convés. No caso de navios de madeira, deverá ser considerado o volume correspondente à superfície externa do casco.

3) As superestruturas e demais estruturas acima do Convés de Borda Livre que tenham sido consideradas no cálculo das Curvas Cruzadas deverão estar especificadas claramente na documentação apresentada, devendo ser também informado até que ângulo de inclinação cada estrutura foi considerada como contribuinte para os braços de endireitamento, de acordo com o estabelecido na subalínea b) deste item.

4) Nos casos em que a embarcação pode naufragar devido ao alagamento através de qualquer abertura, a curva de estabilidade estática deve ser interrompida no correspondente ângulo de alagamento e a embarcação deve ser considerada como tendo perdido completamente a sua estabilidade.

NORMAM-01/DPC**b) Superestruturas, Casarias e demais Edificações acima do Convés**

1) Superestruturas Fechadas que atendam aos requisitos constantes na LL (66) poderão ser consideradas no cálculo das Curvas Cruzadas de Estabilidade.

2) Troncos e conjuntos braçolas/tampas de escotilhas poderão ser considerados no cálculo das Curvas Cruzadas de Estabilidade, desde que atendam aos requisitos de resistência estrutural e estanqueidade apresentados na LL (66).

3) Superestruturas, casarias e demais edificações acima do Convés de Borda Livre que não atendam aos requisitos de uma Superestrutura Fechada constante na LL (66) poderão ser consideradas no cálculo das Curvas Cruzadas de Estabilidade até o ângulo de inclinação a partir do qual as aberturas nelas existentes submergem (nesse ângulo a Curva de Estabilidade Estática deverá apresentar um ou mais ressaltos e, nos cálculos subsequentes, o espaço alagado deverá ser considerado como "não existente").

0725 - CÁLCULO DO EFEITO DE SUPERFÍCIE LIVRE

a) Para todas as condições de carregamento analisadas, a altura metacêntrica inicial e as Curvas de Estabilidade Estática devem ser corrigidas em função do efeito de superfície livre dos tanques.

b) O efeito de superfície livre dos tanques deverá ser calculado de acordo com o procedimento estabelecido neste item, exceto nos casos em que sejam utilizados programas especiais de computador, previamente autorizados pela DPC, que equilibram o líquido no interior dos tanques e forneçam o valor

exato da posição do seu centro de gravidade em cada inclinação analisada.

c) Na determinação do efeito dos líquidos na estabilidade para todos os ângulos de inclinação, deverão ser considerados os tanques singelos ou combinação de tanques de cada tipo de líquido (incluídos aqueles para lastro de água) que dependendo das condições de serviço possam simultaneamente ter superfícies livres.

d) Para se determinar esse efeito de superfície livre, os tanques considerados no cálculo devem ser aqueles que possuam o maior Momento de Superfície Livre (M_{SL}) a 30º de inclinação, quando com 50% de sua capacidade total.

e) O Momento de Superfície Livre deverá ser calculado por intermédio da seguinte expressão:

$$M_{SL} = v \times b \times \gamma \times k \times \sqrt{\delta} \quad (7) \text{ onde:}$$

M_{SL} = Momento de Superfície Livre em qualquer inclinação, em t.m;

v = volume total do tanque, em m^3 ;

b = largura máxima do tanque, em m;

γ = peso específico do líquido no tanque, em t/m^3 ;

δ = é igual a $v / (b \times l \times h)$ (coeficiente de bloco do tanque);

l = comprimento máximo do tanque, em m; e

h = altura máxima do tanque, em m; e

k = coeficiente adimensional obtido na Tabela 7.1, ou através das seguintes expressões:

- quando $\cot \theta \geq (b / h)$:

$$k = [(\sin \theta) / 12] \times [1 + ((\tan^2 \theta) / 2)] \times (b / h) \quad (8) \text{ ou}$$

- quando $\cot \theta \leq (b / h)$:

$$k = [(\cos \theta) / 8] \times \{1 + [(\tan \theta) / (b / h)]\} - \{(\cos \theta) / [12 \times (b / h)^2]\} \times \{1 + [(\cot^2 \theta) / 2]\} \quad (9)$$

onde:

θ = ângulo de inclinação transversal

f) Os seguintes tanques, que atendam a pelo menos uma das seguintes condições, não necessitam ser computados no cálculo do momento de superfície livre:

1) os tanques que estejam completamente cheios (os tanques que não estejam completamente cheios, apenas em função de margem de expansão do líquido, poderão ser considerados cheios para efeito de cálculo do momento de superfície livre);

2) os tanques que estejam vazios (os resíduos existentes nos tanques que não é possível se aspirar não necessitam ser considerados); e

NORMAM-01/DPC

3) pequenos tanques que atendam à seguinte condição:

$$M_{SL} < 0.01 \times \Delta_{\min} \quad (10) \text{ onde:}$$

M_{SL} = Momento de Superfície Livre em qualquer inclinação, em t.m;

Δ_{\min} = deslocamento mínimo da embarcação (peso leve), em t.

TABELA 7.1

θ	5º	10º	15º	20º	30º	40º	45º	50º	60º	70º	75º	80º	90º
b/h													
20.00	0.11	0.12	0.12	0.12	0.11	0.10	0.09	0.09	0.07	0.05	0.04	0.03	0.01
10.00	0.07	0.11	0.12	0.12	0.11	0.10	0.10	0.09	0.07	0.05	0.04	0.03	0.01
5.00	0.04	0.07	0.10	0.11	0.11	0.11	0.10	0.10	0.08	0.07	0.06	0.05	0.03
3.00	0.02	0.04	0.07	0.09	0.11	0.11	0.11	0.10	0.09	0.08	0.07	0.06	0.04
2.00	0.01	0.03	0.04	0.06	0.09	0.11	0.11	0.11	0.10	0.09	0.09	0.08	0.06
1.50	0.01	0.02	0.03	0.05	0.07	0.10	0.11	0.11	0.11	0.11	0.10	0.10	0.08
1.00	0.01	0.01	0.02	0.03	0.05	0.07	0.09	0.10	0.12	0.13	0.13	0.13	0.13
0.75	0.01	0.01	0.02	0.02	0.04	0.05	0.07	0.08	0.12	0.15	0.16	0.16	0.17
0.50	0.00	0.01	0.01	0.02	0.02	0.04	0.04	0.05	0.09	0.16	0.18	0.21	0.25
0.30	0.00	0.00	0.01	0.01	0.01	0.02	0.03	0.03	0.05	0.11	0.19	0.27	0.42
0.20	0.00	0.00	0.00	0.01	0.01	0.01	0.02	0.02	0.04	0.07	0.13	0.27	0.63
0.10	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.01	0.01	0.01	0.04	0.06	0.14	1.25

Obs: valores intermediários poderão ser obtidos por interpolação linear

0726 - CONDIÇÕES DE CARREGAMENTO

a) Considerações Gerais

1) A avaliação da estabilidade deverá ser efetuada para as condições de carregamento nas quais o proprietário pretende operar a embarcação, além das condições apresentadas neste item para cada tipo de serviço específico. Sempre que o proprietário não souber informar com exatidão as condições usuais de operação da embarcação a análise poderá ficar restrita às condições de carregamento padrões apresentados a seguir.

2) Na condição de carga total de partida deve-se supor que as embarcações estão carregadas, com os seus tanques de lastro vazios, até:

(a) a sua marca de borda livre de verão, caso a embarcação necessite possuir um Certificado Internacional de Borda Livre;

(b) a sua marca de borda livre de inverno, caso a embarcação necessite possuir um Certificado

Nacional de Borda Livre (Navegação de Mar Aberto); ou

(c) o seu calado máximo permissível, caso a embarcação esteja isenta da atribuição de uma borda livre.

3) Se for necessário o lastreamento com água em qualquer condição de carregamento, deverão ser analisadas condições de carregamento adicionais, levando-se em conta o lastro com água. A quantidade e a disposição da água de lastro deverão ser especificadas.

4) Em todos os casos deve ser assumido que a carga (inclusive a carga transportada no convés) é inteiramente homogênea, a menos que esta condição seja inconsistente com serviço normal da embarcação.

b) Embarcações de Passageiros

1) As Embarcações de Passageiros deverão ter sua estabilidade avaliada para, pelo menos, cada uma das seguintes condições de carregamento:

(a) embarcação na condição de carga total de partida, totalmente abastecida em gêneros

NORMAM-01/DPC

e óleo, e com a lotação máxima de passageiros com suas bagagens;

(b) embarcação na condição de carga total de regresso, com o número máximo de passageiros e suas bagagens, mas com apenas 10% de gêneros e combustível;

(c) embarcação sem carga, mas com abastecimento total de gêneros e óleo, e com número máximo de passageiros e suas bagagens;

(d) embarcação na mesma condição que a descrita em (c), acima, mas com apenas 10% de abastecimento de gêneros e combustível;

(e) embarcação na condição de carga total de partida, totalmente abastecida de gêneros e óleo, porém sem passageiros; e

(f) embarcação na condição de carga total no regresso, com 10% de gêneros e combustível, sem passageiros.

2) O peso de cada pessoa a bordo deve ser assumido igual a 75 kg.

3) O peso da bagagem de cada passageiro deve ser assumido como sendo igual a 25 kg, sendo que este valor pode ser reduzido ou até considerado nulo, desde que, a critério da DPC, haja justificativa para tal.

4) A altura do centro de gravidade dos passageiros deve ser assumido igual a 1.0 m acima do nível do convés para passageiros em pé ou em redes e 0.30 m acima do assento para passageiros sentados.

5) A bagagem deve ser considerada como estando estivada nos locais a ela reservados.

6) Passageiros sem suas bagagens devem ser considerados distribuídos de forma a produzir a mais desfavorável combinação que pode ser verificada na prática para o momento emborcador devido ao agrupamento de passageiros em um bordo e/ou posição vertical do centro de gravidade na condição.

7) Sempre que durante a análise do acúmulo de passageiros em um bordo for verificada a possibilidade de uma condição intermediária, com um número de pessoas inferior à lotação máxima de passageiros prevista, acarretar uma condição de carregamento mais crítica, deverá ser apresentado no Folheto de Estabilidade da embarcação uma análise verificando qual é a lotação e distribuição de passageira mais severa e o atendimento integral do critério de estabilidade nessa condição. Se durante essa análise for verificado que a embarcação não atende aos critérios de estabilidade em uma determinada condição intermediária, a lotação máxima dos passageiros deverá ser reduzida até que se alcance o seu integral atendimento em qualquer condição.

c) Embarcações de Carga

1) As Embarcações de Carga deverão ter sua estabilidade avaliada para, pelo menos, cada uma das seguintes condições de carregamento:

(a) embarcação na condição de carga total de partida, com carga distribuída homogeneamente em todos os espaços de carga e com abastecimento total de gêneros e combustível;

(b) embarcação na condição de carga total na chegada, com carga homogeneamente distribuída por todos os espaços de carga e com 10% do abastecimento de gêneros e combustível;

(c) embarcação na condição de partida, sem carga, mas com abastecimento total de gêneros e combustível; e

(d) embarcação na condição de chegada, sem carga, mas com 10% do abastecimento de gêneros e combustível.

2) Na condição de carga total (de partida ou chegada) de uma embarcação de carga seca que possui tanques para carga líquida, o porte bruto efetivo deve ser distribuído e a estabilidade avaliada considerando as seguintes premissas:

(a) tanques de carga cheios; e

(b) tanques de carga vazios.

d) Rebocadores e Empurradores

Os rebocadores e os empurradores deverão ter sua estabilidade avaliada para, pelo menos, cada uma das seguintes condições de carregamento:

NORMAM-01/DPC

- (a) embarcação completamente carregada de gêneros e combustível; e
- (b) embarcação carregada com apenas 10% de sua capacidade de gêneros e combustível.

e) Embarcações de Pesca

1) As embarcações de Pesca deverão ter sua estabilidade avaliada para, pelo menos, cada uma das seguintes condições de carregamento:

- (a) condição de partida para as zonas de pesca, totalmente abastecida de gêneros e óleo;
- (b) condição de partida da zona de pesca com captura total e 35% de gêneros e óleo;
- (c) condição de retorno ao porto de origem com captura total, mas com apenas 10% de gêneros e óleo;
- (d) condição de retorno ao porto de origem com apenas 20% da captura total e 10% de gêneros e óleo; e
- (e) condição que caracterize o calado máximo permissível da embarcação.

2) Nas condições descritas acima a carga de convés deve ser incluída, se esta prática for pretendida.

3) Deve ser deixada uma margem para o peso das redes e demais equipamentos de pesca molhados.

4) A água de lastro só deve normalmente ser incluída se transportada em tanques feitos especialmente para este propósito.

f) Embarcações que Transportam Carga no Convés

1) As embarcações que transportam carga no convés deverão, adicionalmente, ter sua estabilidade avaliada para cada uma das seguintes condições de carregamento:

- (a) embarcação na condição de carga total de partida, com carga distribuída homogeneamente em todos os porões, com carga no convés, com abastecimento total de gêneros e combustível e com a lotação máxima de passageiros;
- (b) embarcação na condição de carga total na chegada, com carga homogeneamente distribuída por todos os porões, com carga no convés, com 10% do abastecimento de gêneros e combustível e com a lotação máxima de passageiros;
- (c) embarcação na condição de carga total de partida, com carga distribuída homogeneamente em todos os porões, com carga no convés, com abastecimento total de gêneros e combustível e sem passageiros; e
- (d) embarcação na condição de carga total na chegada, com carga homogeneamente distribuída por todos os porões, com carga no convés, com 10% do abastecimento de gêneros e combustível e sem passageiros.

2) A quantidade e disposição da carga no convés considerada deverão estar de acordo com o estabelecido no Capítulo 5.

0727 - CRITÉRIOS DE ESTABILIDADE

a) Embarcações de Passageiros ou de Carga

Essas embarcações deverão atender aos seguintes critérios de estabilidade:

- 1) A área sob a Curva de Estabilidade Estática compreendida entre os ângulos de inclinação de 0° e 30° não deverá ser inferior a 0.055 m.rad.
- 2) A área sob a Curva de Estabilidade Estática compreendida entre os ângulos de inclinação de 0° e 40°, ou entre 0° e o ângulo de alagamento (θ_f), caso este seja menor do que 40°, não será inferior a 0.090 m.rad.
- 3) A área sob a Curva de Estabilidade Estática compreendida entre os ângulos de inclinação de 30° e 40°, ou entre 30° e o ângulo de alagamento (θ_f), caso este seja menor do que 40°, não será inferior a 0.030 m.rad.
- 4) O braço de endireitamento correspondente ao ângulo de inclinação de 30° não deverá ser menor do que 0.20 m.

NORMAM-01/DPC

5) O braço de endireitamento máximo deverá ocorrer em um ângulo de inclinação maior ou igual a 25°.

6) A altura metacêntrica inicial (GM_o) não deve ser menor do que 0.15 m.

7) O ângulo de inclinação causado pelo agrupamento de todos os passageiros em um bordo da embarcação não deverá exceder 10° (somente aplicável às embarcações de passageiros).

8) O ângulo de inclinação causado por guinadas não deverá exceder 10° (somente aplicável às embarcações de passageiros).

9) As embarcações de passageiros ou de carga com comprimento de regra (L) maior ou igual a 24 metros devem, adicionalmente, atender ao Critério Ambiental, apresentado na alínea f) do presente item.

b) Critério Alternativo para as Embarcações de Passageiros ou de Carga

As embarcações de passageiros ou de carga que não atendam integralmente ao critério apresentado na alínea a), poderão, alternativamente, ter sua estabilidade intacta avaliada por intermédio do seguinte critério de estabilidade:

1) A área sob a Curva de Estabilidade Estática compreendida entre os ângulos de inclinação de 0° e 15°, quando o braço de endireitamento máximo ocorrer em um ângulo de inclinação igual a 15°, não deverá ser inferior a 0.070 m.rad. Quando o ângulo de inclinação correspondente ao braço de endireitamento máximo for maior ou igual a 30°, a área sob a Curva de Estabilidade Estática não deverá ser inferior a 0.055 m.rad. Nos casos em que o ângulo de inclinação correspondente ao braço de endireitamento máximo ocorrer entre 15° e 30°, a área sob a Curva de Estabilidade Estática até esse ângulo não deverá ser inferior ao valor obtido por intermédio da seguinte expressão:

$$A = 0.055 + 0.001 \times (30^\circ - \theta_{\max}) \quad (11) \text{ onde:}$$

A = área sob a CEE, em m.rad.

θ_{\max} = ângulo de inclinação correspondente ao braço de endireitamento máximo, em graus.

2) A área sob a Curva de Estabilidade Estática compreendida entre os ângulos de inclinação de 30° e 40°, ou entre 30° e o ângulo de alagamento (θ_f), caso este seja menor do que 40°, não será inferior a 0.030 m.rad.

3) O braço de endireitamento correspondente ao ângulo de inclinação de 30° não deverá ser menor do que 0.20 m.

4) O braço de endireitamento máximo deverá ocorrer em um ângulo de inclinação maior ou igual a 15°.

5) A altura metacêntrica inicial (GM_o) não deve ser menor do que 0.15 m.

6) O ângulo de inclinação causado pelo agrupamento de todos os passageiros em um bordo da embarcação não deverá exceder 10° (não aplicável às embarcações de carga).

7) O ângulo de inclinação causado por guinadas não deverá exceder 10° (não aplicável às embarcações de carga).

c) Barcaças

As barcaças deverão atender aos seguintes critérios de estabilidade:

1) A área sob a Curva de Estabilidade Estática até o ângulo correspondente ao braço de endireitamento máximo não deve ser inferior a 0.080 m.rad; e

NORMAM-01/DPC

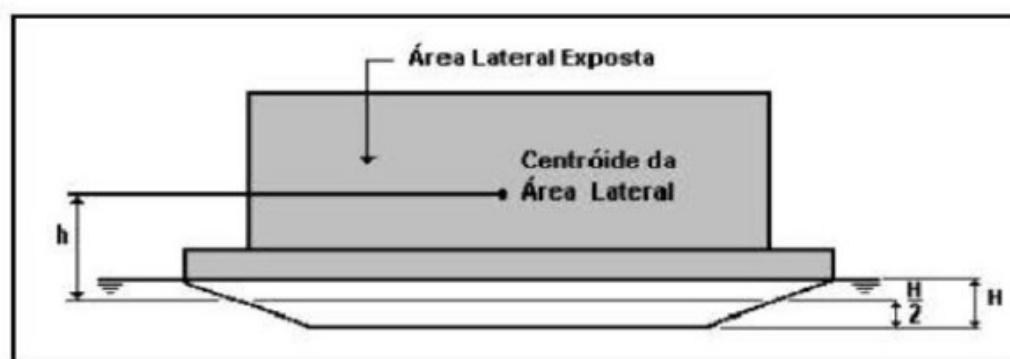


FIGURA 7-7: Caracterização de Parâmetros do Critério de Estabilidade (Barcaças)

2) A altura metacêntrica inicial (GM_0) não deve ser inferior ao valor da altura metacêntrica inicial requerida (GM_r), calculada por intermédio da seguinte expressão:

$$GM_r = \frac{P \times A \times h}{\Delta \times \text{tg } \theta} \quad (12), \text{ onde:}$$

Gm_r = altura metacêntrica inicial requerida, em m;

A = área lateral projetada da porção da embarcação acima da linha d'água correspondente à condição de carregamento considerada, conforme indicado na Figura 7-7 em m^2 ;

h = distância vertical entre o centróide da área "A" e metade do calado médio para a condição de carregamento considerada, conforme indicado na Figura 7-7 em m;

Δ = deslocamento da embarcação na condição de carregamento considerada, em t;

θ = ângulo de inclinação entre a metade superior da borda livre na condição considerada e o canto superior do convés, ou 14° , adotando-se o menor valor (ver Figura 7-8).

$$P = 0.055 + (L_{pp} / 1309)^2, \text{ em t/m}^2; \text{ e}$$

L_{pp} = comprimento entre perpendiculares, em m.

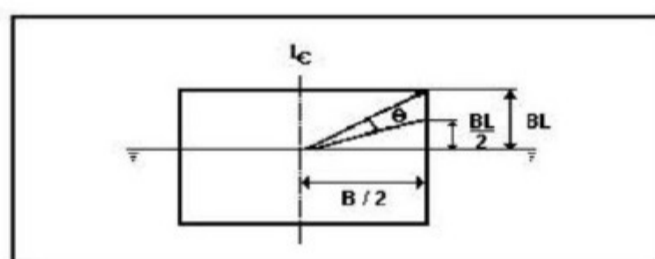


FIGURA 7-8: Determinação do ângulo θ

3) O ângulo de equilíbrio estático devido ao agrupamento de passageiros em um bordo deve ser inferior a 10° (somente aplicável para as barcaças, autopropulsadas ou não, que transportem passageiros).

d) Embarcações de Pesca

Os pesqueiros deverão atender aos seguintes critérios de estabilidade:

1) A área sob a Curva de Estabilidade Estática compreendida entre os ângulos de inclinação de 0° e 30° não deverá ser inferior a 0.055 m.rad .

2) A área sob a Curva de Estabilidade Estática compreendida entre os ângulos de inclinação de 0° e 40° , ou entre 0° e o ângulo de alagamento (θ_f), caso este seja menor do que 40° , não será inferior a 0.090 m.rad .

3) A área sob a Curva de Estabilidade Estática compreendida entre os ângulos de inclinação de 30° e 40° , ou entre 30° e o ângulo de alagamento (θ_f), caso este seja menor do que 40° , não será inferior a 0.030 m.rad .

4) O braço de endireitamento correspondente ao ângulo de inclinação de 30° não deverá ser

NORMAM-01/DPC

menor do que 0.20 m.

5) O braço de endireitamento máximo deverá ocorrer em um ângulo de inclinação maior ou igual a 25°.

6) A altura metacêntrica inicial (GM_0) não deve ser menor do que 0.35 m.

7) As embarcações de pesca com comprimento de regra (L) maior ou igual a 45 metros devem, adicionalmente, atender ao Critério Ambiental, apresentado na alínea f).

e) Rebocadores e Empurradores

Essas embarcações deverão atender aos seguintes critérios de estabilidade:

1) A área sob a Curva de Estabilidade Estática compreendida entre os ângulos de inclinação de 0° e 40°, ou entre 0° e o ângulo de alagamento (θ_f), ou entre 0° e o ângulo correspondente ao braço de endireitamento máximo, utilizando-se o que for menor, não deverá ser inferior a 0.090 m.rad.

2) A área sob a Curva de Estabilidade Estática compreendida entre os ângulos de inclinação de 30° e 40°, ou entre 30° e o ângulo de alagamento (θ_f), caso este seja menor do que 40°, não será inferior a 0.030 m.rad.

3) O braço de endireitamento máximo deverá ocorrer em um ângulo de inclinação maior ou igual a 25°.

4) O ângulo correspondente ao braço de endireitamento nulo (diferente de 0°) não deverá ser inferior a 60°.

5) O ângulo de alagamento não deverá ser inferior a 30°.

6) A altura metacêntrica inicial (GM_0) não deve ser inferior ao valor da altura metacêntrica inicial requerida (GM_r), calculada por intermédio da seguinte expressão:

$$GM_r = \frac{P \times A \times h}{\Delta \times \text{tg } \theta} \quad (13), \text{ onde:}$$

Gm_r = altura metacêntrica inicial requerida, em m;

A = área lateral projetada da porção da embarcação acima da linha d'água correspondente à condição de carregamento considerada, conforme indicado na Figura 7-9, em m²;

h = distância vertical entre o centróide da área "A" e metade do calado médio para a condição de carregamento considerada, conforme indicado na Figura 7-9, em m;

Δ = deslocamento da embarcação na condição de carregamento considerada, em t;

θ = ângulo de inclinação entre a metade superior da borda livre na condição considerada e o canto superior do convés, ou 14°, adotando-se o menor valor (ver Figura 7-8).

$P = 0.055 + (L_{pp} / 1309)^2$, em t/m²; e

L_{pp} = comprimento entre perpendiculares, em m.

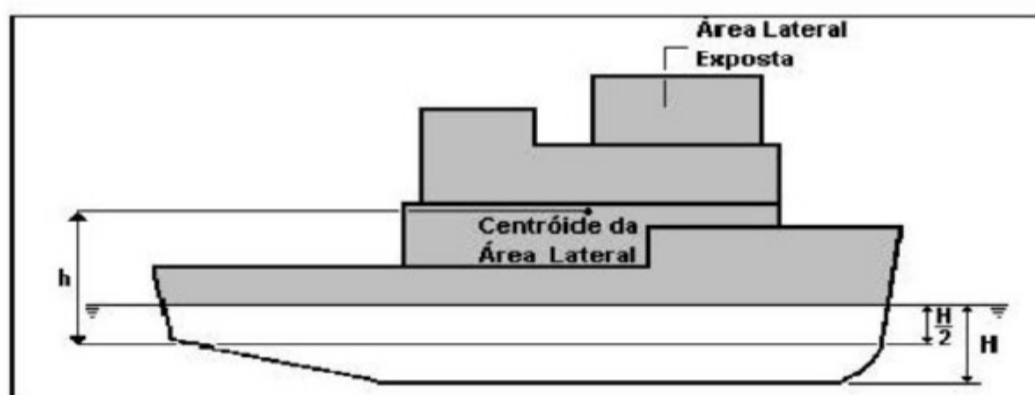


FIGURA 7-9: Determinação de Parâmetros para Cálculo do GM requerido

NORMAM-01/DPC

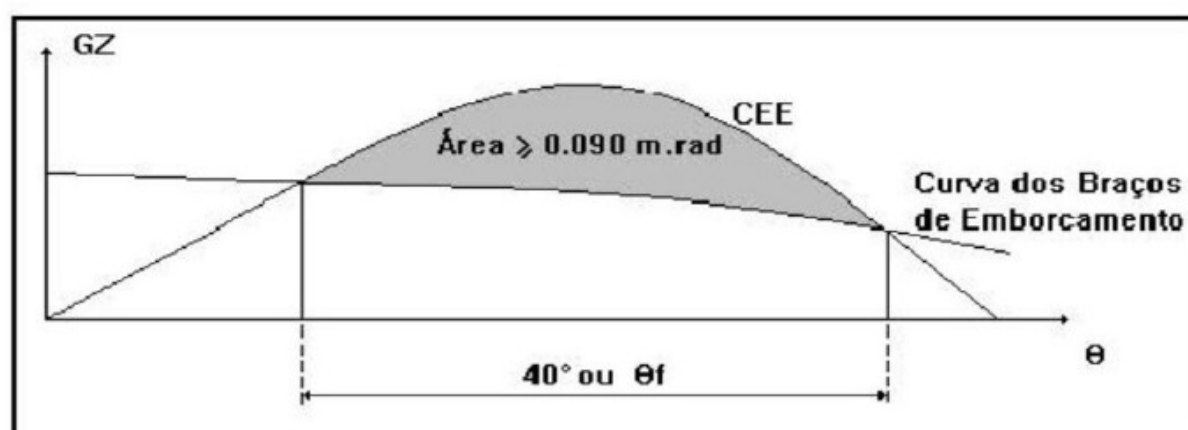


FIGURA 7-10: Critério de Estabilidade para Rebocadores

7) A área entre as curvas dos braços de endireitamento (Curva de Estabilidade Estática) e a curva dos braços de emborcamento devido ao reboque, compreendida entre o ângulo do primeiro ponto de interseção das duas curvas e um ângulo correspondente à soma do ângulo do primeiro ponto de interseção das duas curvas com 40° , ou com o valor do ângulo de alagamento caso este seja menor do que 40° , a resultante não será inferior a 0.090 m.rad , conforme indicado na Figura 7-10 (somente para rebocadores).

f) Critério Ambiental

A capacidade de uma embarcação resistir aos efeitos combinados do vento de través e ao balanço deve ser verificada em cada condição de carregamento analisada, de acordo com o seguinte procedimento (ver Figura 7-11):

1) a embarcação é submetida a uma pressão constante de vento, atuando perpendicularmente à Linha de Centro, que resulta num braço de emborcamento (ℓ_{w1}).

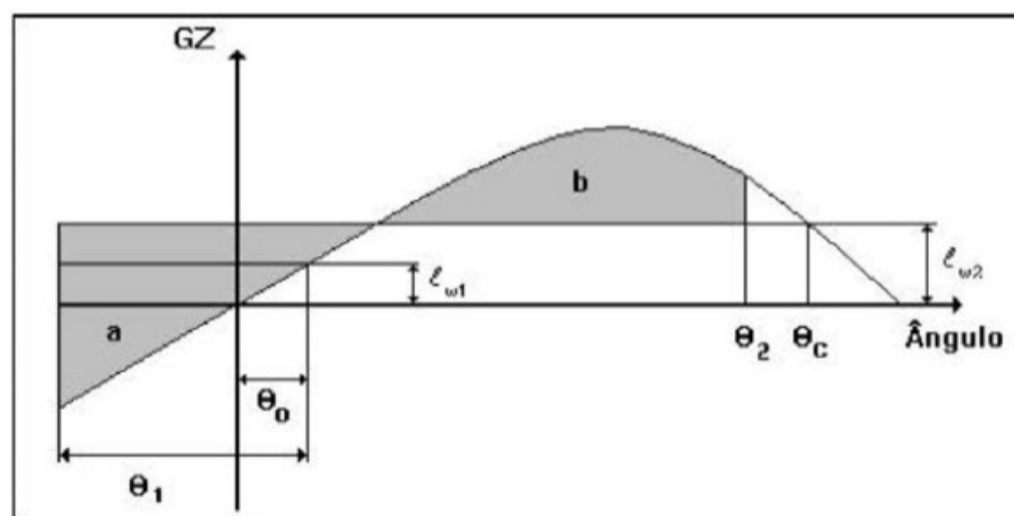


FIGURA 7-11: Determinação dos Parâmetros para Aplicação do Critério Ambiental

Obs: os ângulos mencionados na Figura 7-11 possuem a seguinte definição:

θ_0 = ângulo de equilíbrio estático devido à ação de uma pressão de vento constante.

θ_1 = ângulo de jogo para o outro bordo devido à ação de ondas.

θ_2 = ângulo de alagamento (θ_f) ou 50° ou θ_c , o que for menor.

θ_c = ângulo da segunda interseção entre a curva devido à lufada de vento (ℓ_{w2}) e a CEE.

2) a partir do ângulo de equilíbrio estático resultante (θ_0) da ação de ℓ_{w1} , é assumido que a embarcação se inclina devido à ação das ondas para o bordo oposto em que se encontrava inclinada devido ao efeito do vento, até um ângulo de banda (θ_1). O ângulo de equilíbrio estático (θ_0) não deverá ser superior ao menor valor entre 16° ou 80% do ângulo de imersão do convés.

NORMAM-01/DPC

3) a embarcação é então submetida a uma lufada de vento que resulta em um novo braço de emborcamento devido à lufada de vento (e_{w2}).

4) sob essas circunstâncias, a área "b" deverá ser maior ou igual à área "a", representada na Figura 7-11.

5) os efeitos de superfície livre deverão ser considerados em cada condição de carregamento analisada, conforme estabelecido no item 0725.

0728 - CÁLCULO DOS MOMENTOS E BRAÇOS DE EMBORCAMENTO

a) Cálculo do Momento Emborcador devido ao Agrupamento de Passageiros

1) O cálculo do momento emborcador, devido ao agrupamento de passageiros em um bordo (M_p) para cada convés da embarcação, deve ser efetuado por intermédio da seguinte expressão:

$$M_p = P \times N \times Y_c \times \cos \theta \quad (14), \text{ onde:}$$

M_p = momento emborcador devido ao agrupamento de passageiros no bordo para o convés considerado, em t.m;

P = peso de cada passageiro, assumido igual a 0.075 t;

N = número de passageiros transportados no convés considerado;

Y_c = distância do centroide da área ocupada pelos passageiros agrupados no convés considerado e a Linha de Centro, em m; e

θ = ângulo de inclinação da embarcação.

2) O momento emborcador total devido ao agrupamento de passageiros em um bordo (M_p) será igual ao somatório dos momentos emborcadores verificados para cada convés da embarcação.

3) Na determinação do centroide da área ocupada pelos passageiros agrupados em cada convés, os seguintes procedimentos deverão ser observados:

(a) a área ocupada pelos passageiros agrupados em cada convés deverá ser igual ao número de passageiros transportados no convés considerado pela concentração assumida (4 pessoas/m²);

(b) Locais com obstruções que normalmente impedem o acesso das pessoas poderão não ser considerados no cálculo da área (e do seu respectivo centroide) ocupado pelos passageiros agrupados junto ao bordo; e

(c) a área calculada de acordo com o procedimento anterior deverá ser distribuída de forma que o seu centro fique o mais afastado possível da Linha de Centro da embarcação.

4) Os braços de emborcamento devido ao agrupamento de passageiros em um bordo (B_p), cuja curva deve ser representada junto com a Curva de Estabilidade Estática, podem ser calculados para cada ângulo de inclinação, por intermédio da seguinte expressão:

$$B_p = M_p / \Delta \quad (15), \text{ onde:}$$

B_p = braço de emborcamento devido ao agrupamento de passageiros em um bordo, em m;

M_p = momento emborcador calculado de acordo com a fórmula (14); e

Δ = deslocamento da embarcação, na condição de carregamento considerada, em t.

b) Cálculo do Momento Emborcador devido a Guinadas

1) O cálculo do momento emborcador devido a guinadas (M_G) deve ser efetuado por intermédio da seguinte expressão:

$$M_G = [0.02 \times V_o^2 \times \Delta \times (KG - (H / 2))] / L \quad (16), \text{ onde:}$$

M_G = momento emborcador devido a guinadas, em t.m;

V_o = velocidade de serviço da embarcação, em m/s;

Δ = deslocamento da embarcação na condição de carregamento considerada, em t;

KG = altura do centro de gravidade acima da quilha, em m; e

H = calado médio na condição de carregamento analisada, em m; e;

L = comprimento de linha d'água na condição de carregamento analisada, em m.

2) O braço de emborcamento devido à guinada (B_G), cuja curva deve ser representada junto com a Curva de Estabilidade Estática, pode ser calculado por intermédio da seguinte expressão:

NORMAM-01/DPC

$$B_G = M_G / \Delta \text{ (17), onde:}$$

B_G = braço de emborcamento devido à guinada, em m;

M_G = momento emborcador calculado de acordo com a fórmula (16); e

Δ = deslocamento da embarcação, na condição de carregamento considerada, em t.

c) Cálculo do Momento Emborcador devido ao Reboque

1) O cálculo do momento emborcador devido ao reboque (M_R) deve ser efetuado por intermédio da seguinte expressão:

$$M_R = F \times d \times \cos \theta \text{ (18), onde:}$$

M_R = momento emborcador devido ao reboque, em t.m;

F = metade da máxima força de tração estática, em t;

d = braço do momento de inclinação devido ao reboque; e

θ = ângulo de inclinação da embarcação.

2) O momento emborcador devido ao reboque deve ser calculado utilizando-se metade da força de tração estática da embarcação atuando em um ângulo de 90° com a Linha de Centro da Embarcação.

3) O valor da força de tração estática deverá ser obtido por intermédio de um Teste de Tração Estática. Em considerações preliminares, poderá ser adotado o valor estimado de 0.0135 t / BHP.

4) O braço do momento de inclinação devido ao reboque deve ser tomado igual à distância vertical medida a partir do extremo superior do "gato de reboque" até o centro de carena ou, alternativamente, até a metade do calado médio, na condição de carregamento considerada.

5) Os braços de emborcamento devido ao reboque (B_R), cuja curva deve ser representada junto com a Curva de Estabilidade Estática, podem ser calculados para cada ângulo de inclinação por intermédio da seguinte expressão:

$$B_R = M_R / \Delta \text{ (19), onde:}$$

B_R = braço de emborcamento devido ao reboque, em m;

M_R = momento emborcador calculado de acordo com a fórmula (18); e

Δ = deslocamento da embarcação, na condição de carregamento considerada, em t.

d) Critério Ambiental

1) Os braços de emborcamento devido à ação do vento (ℓ_{w1} e ℓ_{w2}) apresentam valores constantes para cada ângulo de inclinação e devem ser calculados por intermédio das seguintes expressões:

$$\ell_{w1} = (P \times A \times Z) / \Delta \text{ (20)}$$

$$\ell_{w2} = 1.5 \times \ell_{w1} \text{ (21), onde:}$$

P = 0.0514, em t/m²;

A = área lateral projetada da parcela da embarcação e da carga no convés acima da linha de flutuação, em m². Nas embarcações dotadas de janelas ou aberturas laterais que apresentem quaisquer dispositivos de fechamento ou proteção contra intempéries, tais como sanefas e janelas móveis, o cálculo da área lateral exposta ao vento e do seu respectivo centroide deverá considerar integralmente o espaço das aberturas, como se as mesmas estivessem completamente fechadas;

Z = distância vertical entre o centroide da área A e um ponto localizado aproximadamente na metade do calado, em m; e

Δ = deslocamento, em t.

2) O ângulo de jogo (θ_1) será calculado por intermédio da seguinte expressão:

$$\theta_1 = 109 \times k \times X_1 \times X_2 \times \sqrt{r \times s} \text{ (22), onde:}$$

θ_1 = ângulo de jogo, em graus;

X_1 = fator obtido na Tabela 7-2;

X_2 = fator obtido na Tabela 7-3;

k = fator que apresentar os seguintes valores:

NORMAM-01/DPC

$k = 1.0$ para embarcações com o bojo arredondado, sem bolinas ou chapa quilha;

$k = 0.7$ para embarcações com bojo em quina;

k deve ser obtido na Tabela 7-4 para embarcações com bolinas e/ou chapa quilha;

$r = 0.73 \pm 0.6 \times OG / d$;

OG = distância entre o centro de gravidade e a linha de flutuação, em m (positiva se o centro de gravidade estiver acima da linha de flutuação, negativa se estiver abaixo); e

s = fator obtido da Tabela 7-5.

TABELA 7.2

Valores do Fator X_1

B / d	X_1
≤ 2.4	1.00
2.5	0.98
2.6	0.96
2.7	0.95
2.8	0.93
2.9	0.91
3.0	0.90
3.1	0.88
3.2	0.86
3.3	0.84
3.4	0.82
≥ 3.5	0.80

TABELA 7.3

Valores do Fator X_2

C_B	X_2
≤ 0.45	0.75
0.50	0.82
0.55	0.89
0.60	0.95
0.65	0.97
≥ 0.70	1.00

TABELA 7.4

Valores do Fator k

$A_k \cdot 100$ L.B	k
0.0	1.00
1.0	0.98
1.5	0.95
2.0	0.88
2.5	0.79
3.0	0.74
3.5	0.72
≥ 4.0	0.70

TABELA 7.5

Valores do Fator s

T	s
≤ 6	0.100
7	0.098
8	0.093
12	0.065
14	0.053
16	0.044
18	0.038
≥ 20	0.035

Obs: para a utilização das Tabelas de 7.2 a 7.5, deverá ser observada a seguinte simbologia:

B = boca moldada da embarcação, em m;

d = calado médio moldado da embarcação, em m;

C_B = coeficiente de bloco;

A_k = área total de bolinas, área da projeção lateral da chapa quilha ou a soma dessas áreas, em m^2 ;

T = período de jogo, em seg., calculado por intermédio da seguinte expressão:

$T = \frac{2 \times C \times B}{\sqrt{GM}}$ (23), onde:

\sqrt{GM}

$C = 0.373 + 0.023(B / d) - 0.043(L / 100)$ (24);

GM = altura metacêntrica corrigida do efeito de superfície livre, em m; e

L = comprimento (L) da embarcação, em m.

0729 - PRECAUÇÕES CONTRA EMBORCAMENTOS

a) O atendimento aos critérios de estabilidade não garante a imunidade contra emborcamentos, nem absolve os Comandantes de suas responsabilidades. Os Comandantes deverão, portanto, agir com prudência e observar as regras de marinharia, atentando para a estação do ano, os boletins meteorológicos e a zona de navegação, devendo ainda adotar a velocidade e o curso apropriados às circunstâncias.

b) Atenção especial deve ser dispensada antes do início de uma viagem para que toda a carga e peças maiores de equipamentos sejam armazenadas e peiadas adequadamente, para minimizar a possibilidade de deslocamento longitudinal ou transversal quando no mar, sob o efeito das acelerações provocadas pelos movimentos de balanço ou arfagem.

c) A carga destinada a uma embarcação deve ser capaz de ser estivada de forma a possibilitar o atendimento aos critérios de estabilidade preconizados nestas Regras. Caso necessário, a capacidade de

NORMAM-01/DPC

carga deve ser reduzida na proporção do lastro requerido para se obter o atendimento aos critérios.

d) Uma embarcação empregada em operações de reboque não poderá transportar carga no convés, exceto pequenas quantidades, devidamente peiadas, que não coloquem em risco a operação segura da tripulação no convés nem impeçam o funcionamento adequado do equipamento de reboque.

e) O número de tanques parcialmente cheios deve ser reduzido ao mínimo em função do seu efeito adverso na estabilidade.

f) Os critérios de estabilidade constantes nestas Regras apresentam valores mínimos, não existindo um padrão para os valores máximos. Entretanto, é recomendável evitar valores excessivos para a altura metacêntrica, pois poderão ser geradas forças devido à aceleração que poderão ser prejudiciais ao navio e seus equipamentos, à tripulação e ao transporte seguro da carga.

g) Todas as aberturas através das quais a água pode penetrar no casco, casarias ou superestruturas deverão ser adequadamente fechadas em condições climáticas adversas, sendo que todos os dispositivos existentes a bordo para esse fim deverão ser mantidos em boas condições de manutenção.

h) Tampas, portas e outros dispositivos estanques (ao tempo ou à água) de fechamento de aberturas deverão ser mantidos fechados durante as viagens, exceto quando seja necessário abri-los para a operação da embarcação, desde que sempre fiquem prontos para serem imediatamente fechados e que seja claramente assinalado no local e que essas aberturas devam permanecer fechadas após o acesso. Tampas de escotilha e demais aberturas no convés ou costados de embarcações de pesca deverão permanecer fechadas quando não estiverem sendo utilizadas nas operações de pesca.

i) Qualquer dispositivo de fechamento dos suspiros dos tanques de combustível deverá permanecer fechado em condições climáticas adversas.

j) Pescado não deve ser transportado a granel, exceto após a adequada instalação de divisões portáteis nos porões.

k) Não se deve utilizar o piloto automático sob condições climáticas adversas devido à impossibilidade de se adotar com presteza as mudanças de rumo ou velocidade porventura necessárias.

l) Em todas as condições de carregamento atenção especial deve ser dispensada para que seja mantida a borda livre adequada à área de navegação.

m) Em severas condições de tempo, a velocidade do navio deve ser reduzida se forem verificadas inclinações transversais de grande amplitude, saída do hélice d'água, embarque de água no convés ou violentas pancadas de proa (*slamming*). Vinte e cinco saídas do hélice d'água ou seis *slammings* durante um período correspondente a cem movimentos de arfagem da embarcação devem ser considerados perigosos.

n) Atenção especial deve ser dispensada para as embarcações navegando com mar de popa ou de aleta devido a perigosos fenômenos que podem resultar em amplitudes de jogo excessivas ou em perda de estabilidade nas cristas das ondas, criando uma situação favorável ao emborcamento das embarcações. Uma situação particularmente perigosa ocorre quando o comprimento da onda é da ordem de 1.0 a 1.5 vezes o comprimento da embarcação. A velocidade do navio e/ou a sua rota devem ser adequadamente alteradas para evitar esses fenômenos.

o) O acúmulo de água em poços existentes no convés exposto deve ser evitado. Se as saídas d'água não forem suficientes para promover a drenagem do poço, a velocidade do navio deve ser reduzida e/ou o curso alterado. Saídas d'água providas de dispositivos de fechamento deverão estar sempre em condições de operação e não poderão apresentar dispositivos de travamento.

p) Os Comandantes deverão estar atentos para regiões de arrebatamento de ondas ou em determinadas combinações de vento e corrente que ocorrem em estuários de rios ou em áreas com pequena profundidade, devido ao fato que essas ondas são perigosas, principalmente para pequenas embarcações.

NORMAM-01/DPC

SEÇÃO VII**PROVA DE INCLINAÇÃO****0730 - PREPARAÇÃO DA PROVA****a) Condição de Carregamento**

A prova deve ser realizada com a embarcação na condição de navio leve, ou o mais próximo possível dela, sendo que:

1) os objetos que não façam parte do equipamento fixo da embarcação devem ser retirados ao máximo;

2) Líquidos pertencentes a caldeiras, equipamentos e tubulações devem ser mantidos, tanto quanto possível, nos seus níveis normais de operação; e

3) os tanques devem estar, sempre que possível, vazios. A quantidade de tanques contendo líquidos deve ser a mínima necessária para assegurar um compasso (trim) e estabilidade adequados durante a prova e no caso da prova ser realizada através de transferência de líquidos, para efetuar a inclinação da embarcação. Os tanques contendo líquidos, para assegurar um compasso (trim) e estabilidade adequados, devem estar totalmente cheios ou, quando inevitável, carregados em um nível que seja possível determinar perfeitamente a superfície livre do líquido e a mesma permaneça, aproximadamente, constante durante a inclinação da embarcação. No caso de tanques totalmente cheios, devem ser tomados os cuidados necessários durante o enchimento dos tanques, para evitar a ocorrência de bolsões de ar.

b) Itens Passíveis de Sofrer Deslocamentos

Aparelhos ou outros pesos que possam sofrer deslocamento que influenciem os resultados da prova devem ser impedidos que o façam e, para isso, devem ser tomadas as seguintes providências:

1) lanças de guindastes, baleeiras, aparelhos ou paus de carga devem estar fixos e em posição de viagem, no momento de cada leitura; e

2) tampas de escotilhas devem, sempre que possível, estar fechadas.

c) Trim

A embarcação não deve ter compasso (trim) maior que 1% de Lpp, quando as curvas hidrostáticas foram utilizadas para cálculo. O ângulo de banda não deve ser maior que 0,5°. Este ângulo de banda inicial é tolerável quando é devido à assimetria de pesos e não estabilidade inicial negativa.

d) Local do Teste

A prova deve ser realizada, de preferência, em local abrigado, sem vento e correnteza. Caso não seja praticável, as condições de mar, vento e correnteza devem ser tais que não comprometam a precisão da prova.

0731 - RECOMENDAÇÕES**a) Pessoas a Bordo**

Somente as pessoas necessárias à prova devem permanecer a bordo. Estas, salvo necessidade de posicionamento durante a prova, devem permanecer na Linha de Centro da embarcação.

b) Livre Oscilação da Embarcação

A livre oscilação da embarcação, durante as leituras da prova, deve ser garantida. Para tal, os cabos de amarração devem estar brandos, pranchas e escadas de acesso recolhidas e as conexões com a terra, sempre que possível, desligadas. Alguns exemplos de amarração são mostrados na Figura 7-12.

c) Centro de Comando da Prova

Um centro de comando da prova, com meios de comunicação direta com o pessoal responsável pela leitura dos medidores, transferência de pesos, amarração da embarcação e praça de máquinas, deve ser instalado em local apropriado. Este centro de comando da prova deve proporcionar

NORMAM-01/DPC

meios de se efetuar cálculos e verificações no desenrolar da prova.

d) Esquemas para Preparação da Prova

Um esquema, que mostre as localizações dos medidores de inclinação, dos pesos a serem transferidos, do centro de comando da prova e os postos de comunicação, deve ser preparado (ver Figura 7-13).

Um esquema para movimentação dos pesos deve ser preparado, de acordo com o estabelecido nas Tabelas 9 e 11, do modelo de Relatório da Prova de Inclinação, apresentado no Anexo 7-D.

e) Estimativa dos Pesos Inclinantes

Os pesos a serem movimentados podem ser determinados por meio da seguinte fórmula:

$$P = \frac{\Delta GM \operatorname{tg} \theta}{d} \quad (25), \text{ onde:}$$

P = peso total a ser transferido, em t;

Δ = deslocamento estimado para a condição de prova, em t;

GM = altura metacêntrica inicial estimada para a condição de prova, em m;

d = percurso transversal do peso inclinante, em m; e

θ = ângulo de banda provocado pela movimentação do peso inclinante, sendo recomendável $1^\circ < \theta < 3^\circ$, dependendo das características da embarcação.

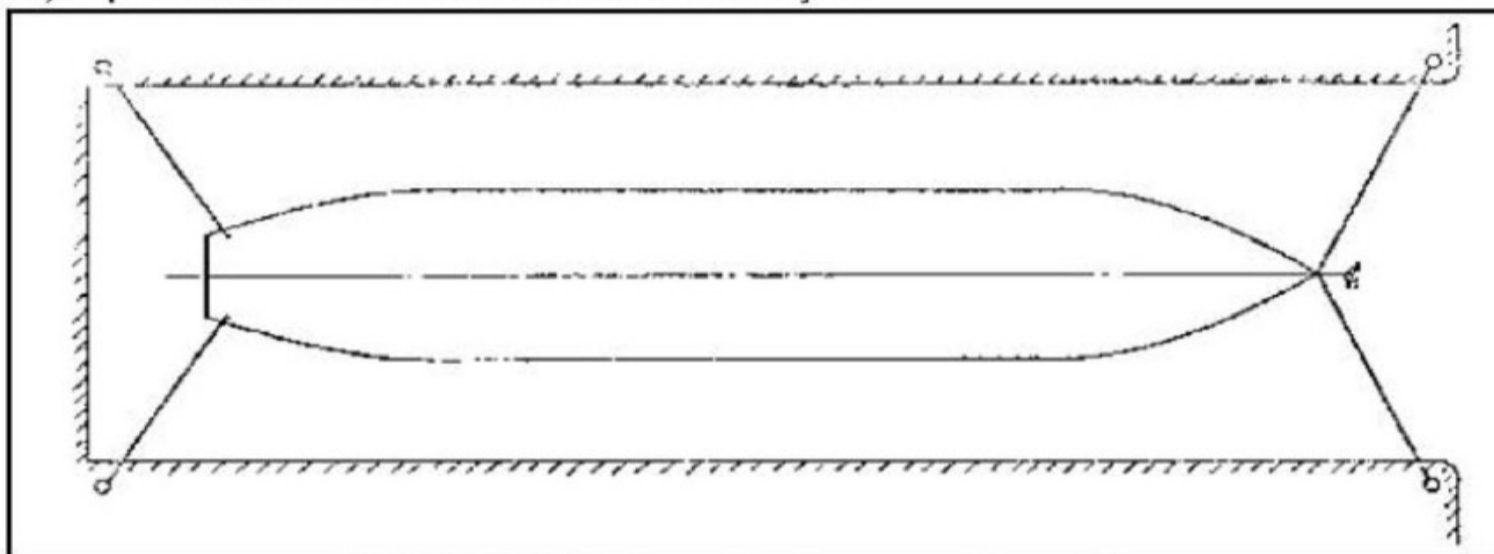


FIGURA 7-12 (a): Exemplo de amarração no dique

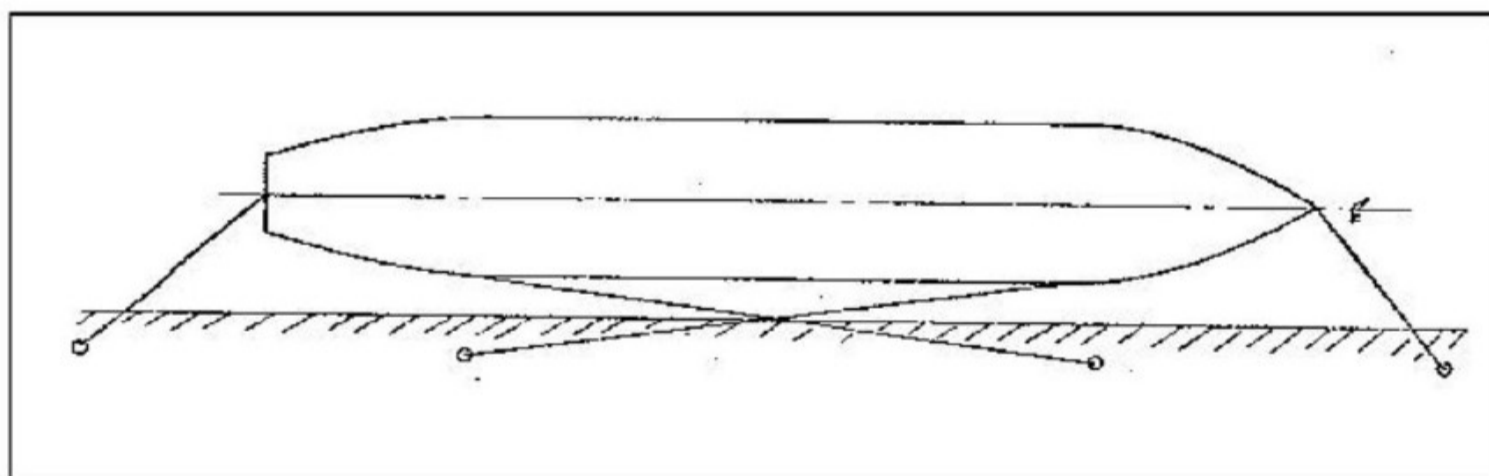


FIGURA 7-12 (b): Exemplo de amarração no cais

NORMAM-01/DPC

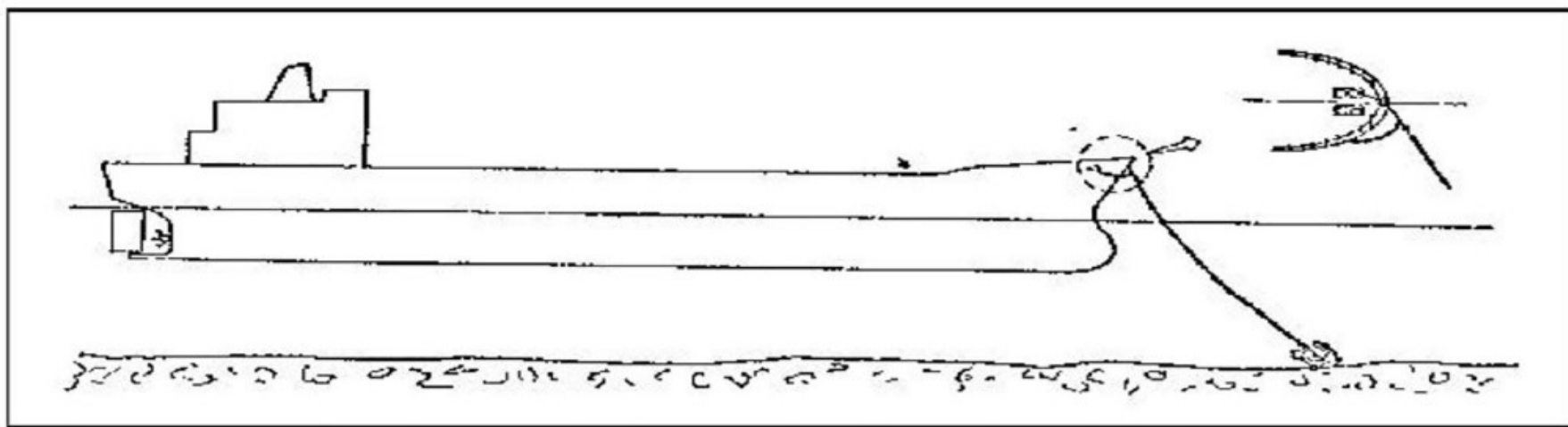


FIGURA 7-12 (c): Exemplo de embarcação fundeada

NORMAM-01/DPC

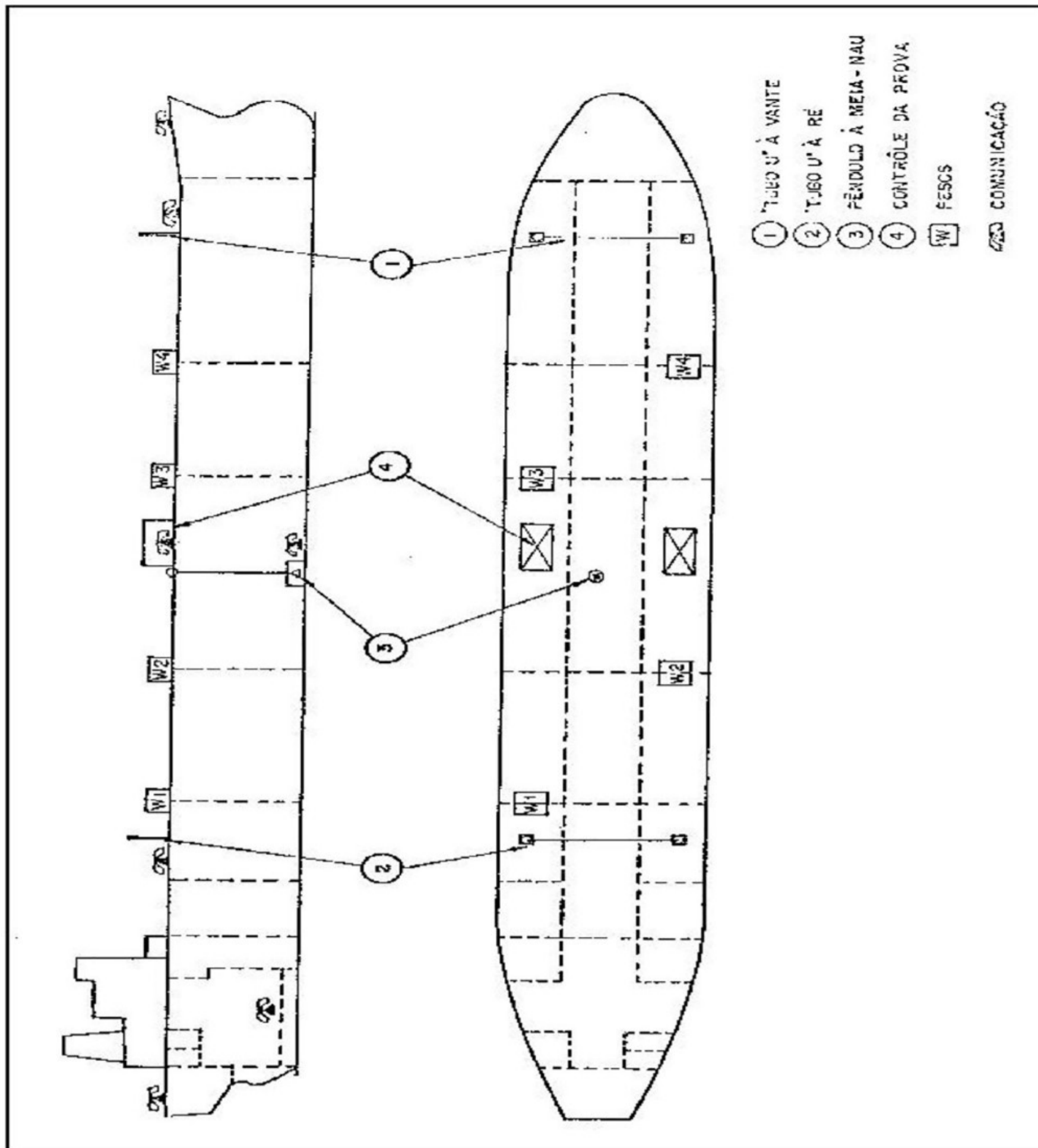


FIGURA 7-13: Esquema de localização

NORMAM-01/DPC

f) Pesos Sólidos

No caso de utilização de pesos sólidos, estes devem ser medidos e numerados. As transferências devem ser efetuadas, se possível, sem alteração da posição longitudinal dos pesos, de modo a não se alterar o compasso (trim).

g) Transferência de Lastro Líquido

A prova de inclinação só deve ser realizada utilizando lastro líquido como peso a ser transferido, quando a utilização de pesos sólidos for considerada absoluta e tecnicamente impraticável. Quando o uso do lastro líquido como peso a ser transferido não puder ser descartado, devem ser tomados os seguintes cuidados:

- 1) a transferência deve se dar entre tanques diretamente simétricos;
- 2) a densidade do líquido transferido deve ser medida;
- 3) a tubulação usada para a transferência deve estar cheia antes do início da prova e rigoroso controle sobre a manobra de válvulas deve ser executado; e
- 4) os níveis de líquido nos tanques utilizados para a transferência de líquido, nos diversos movimentos, devem ser tais que seja possível determinar perfeitamente a sua superfície livre.

h) Documento de Procedimento de Ensaio

Um documento de procedimento de ensaio, contendo todos os passos a serem utilizados durante a prova de inclinação, assim como todas as informações úteis aos interessados no acompanhamento da mesma, devem ser preparadas. Não é necessário que tal documento seja submetido à análise prévia da DPC.

0732 - INSTRUMENTOS E MATERIAIS PARA A PROVA DE INCLINAÇÃO**a) Requisitos para os Pêndulos**

- 1) os pêndulos (e/ou tubos "U") devem ser, no mínimo, em número de dois e afastados um do outro o máximo possível, no sentido longitudinal da embarcação;
- 2) o comprimento do fio do pêndulo deve ser o maior possível, de modo a proporcionar, durante a inclinação da embarcação, o maior desvio possível;
- 3) o peso do pêndulo deve ser suficiente para manter o fio retesado e deve ter, aproximadamente, o formato apresentado no detalhe B da Figura 7-14. A massa mínima do pêndulo deve ser 5 Kg;
- 4) o fio do pêndulo deve ser de aço flexível e de diâmetro suficiente para suportar a massa do pêndulo sem sofrer alongação, assegurando, assim, que o pêndulo não toque o fundo da cuba de óleo;
- 5) o suporte do fio do pêndulo, no ponto da suspensão, deve ser tal que possa garantir a livre oscilação do pêndulo sem escorregamento, conforme sugerido no Detalhe A da Figura 7-14.
- 6) para amortecer as oscilações do pêndulo deve ser utilizada uma cuba com óleo. As dimensões da cuba devem ser tais que, no maior ângulo de inclinação e levando-se em conta a oscilação, o pêndulo não venha a tocar na borda da cuba, além de permanecer imerso; e
- 7) para medir os desvios do pêndulo pode ser utilizada uma régua (graduada ou não), solidária a cavaletes impedidos de se deslocarem, conforme sugerido na Figura 7-14.

NORMAM-01/DPC

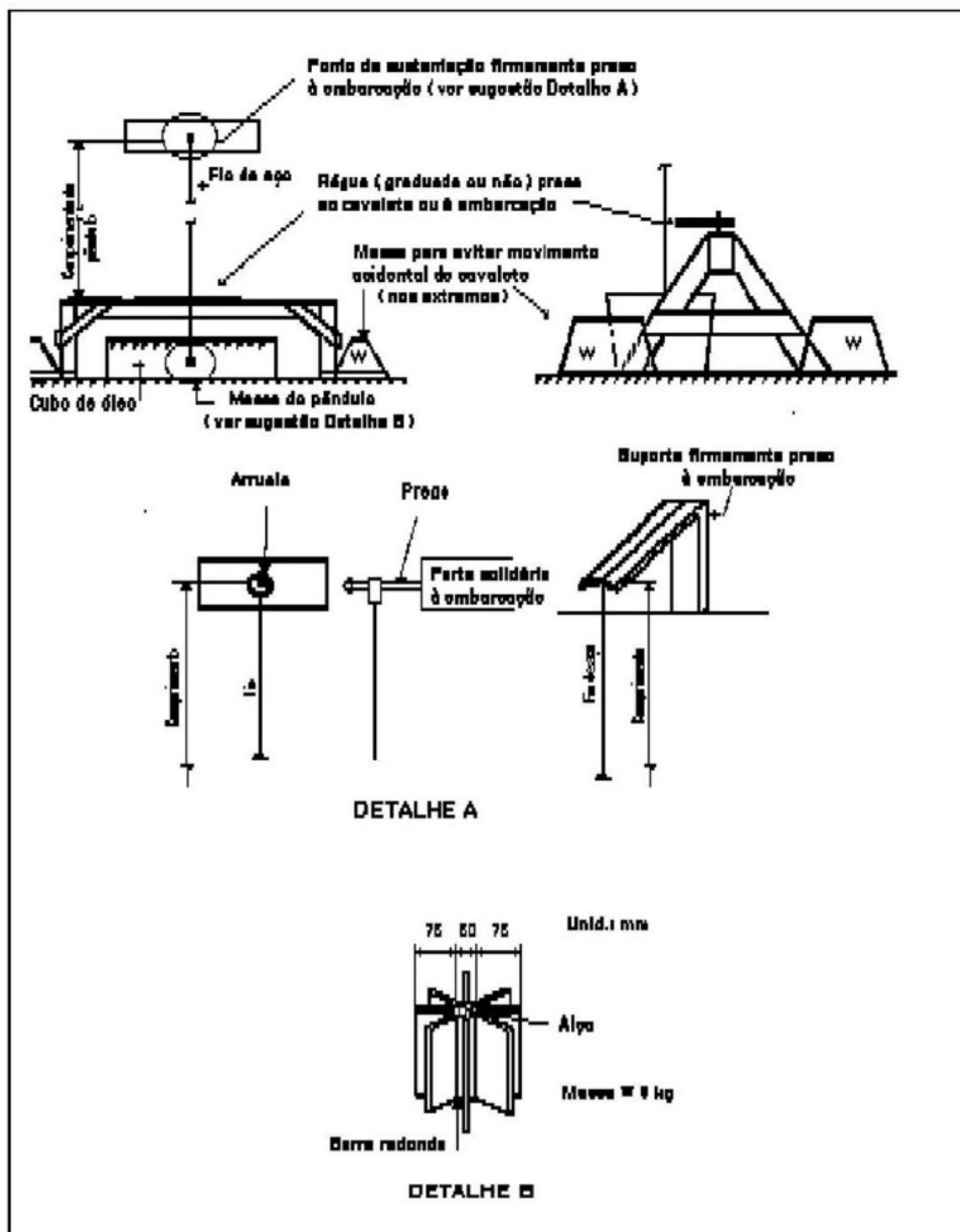


FIGURA 7-14: Medição dos desvios por meio de pêndulo

b) Requisitos para o Tubo "U"

- 1) os tubos "U" (e/ou pêndulos) devem ser, no mínimo, em número de dois e afastados um do outro o máximo possível, no sentido longitudinal da embarcação;
- 2) A distância entre as partes verticais do tubo "U" deve ser a maior possível e tal que, durante a inclinação da embarcação, proporcione também o maior desnível possível;
- 3) os tubos "U" devem ser rigidamente fixados à embarcação, a fim de evitar movimentos dos mesmos;

NORMAM-01/DPC

4) o sistema deve ser constituído de um tubo transparente para permitir as observações dos desníveis devido às inclinações da embarcação e recomenda-se usar tubos de diâmetro maior nas extremidades, conforme representado nas Figuras 7-15 e 7-16;

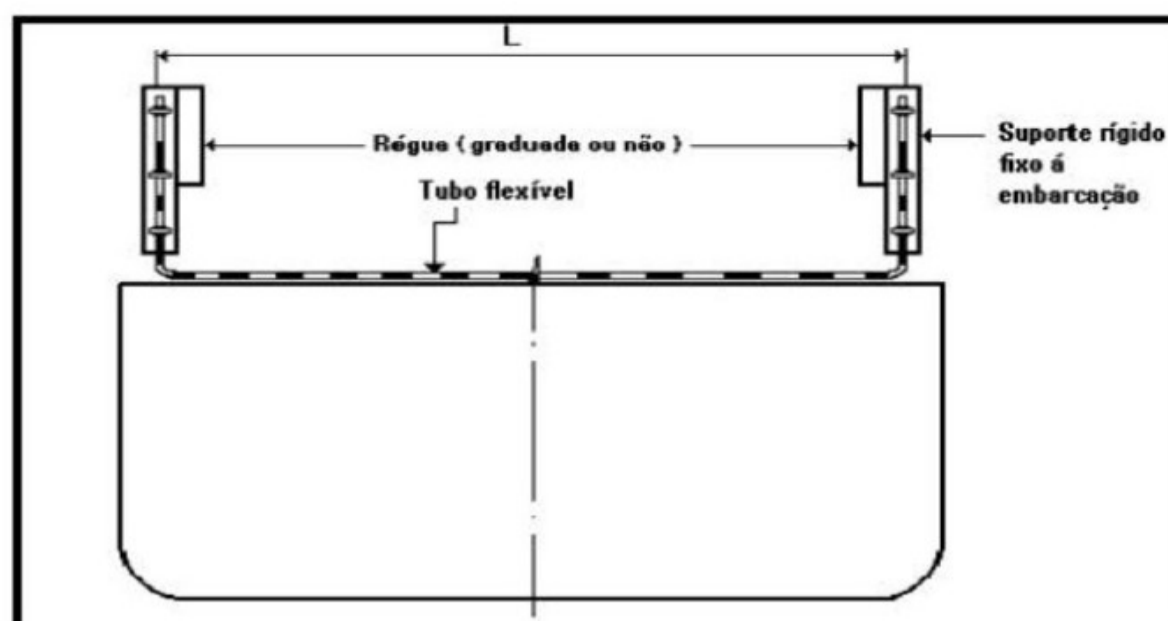


FIGURA 7-15: Medição dos desníveis por meio de tubo "U"

5) cálculos preliminares devem ser feitos para evitar que transborde líquido de qualquer extremidade, quando das inclinações;

6) cuidados devem ser tomados para evitar a permanência das bolhas de ar dentro do tubo com líquido; e

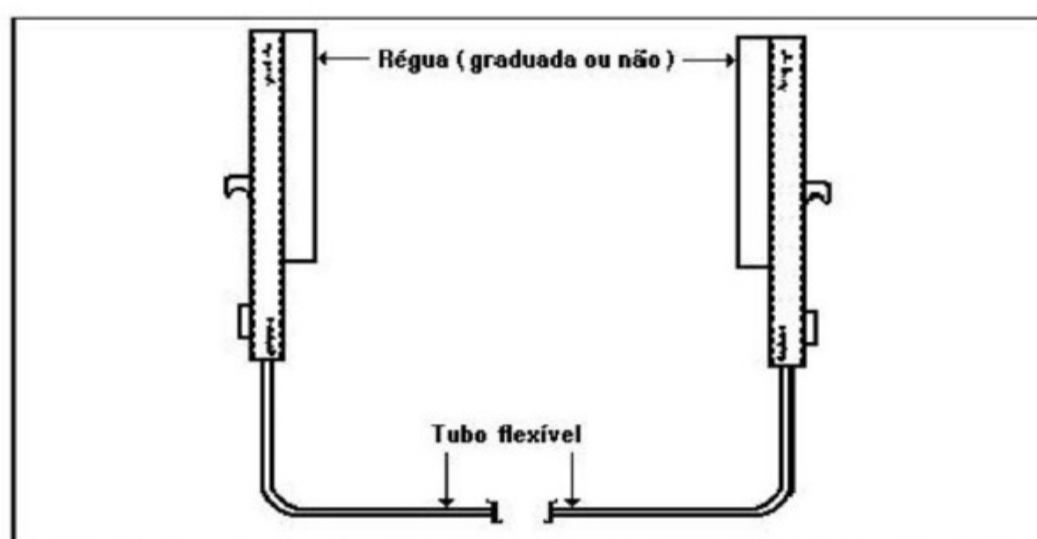


FIGURA 7-16: Sugestão para diminuir interferência (usar diâmetro maior nas extremidades)

7) uma régua (graduada ou não) deve ser fixada em cada parte vertical do tubo "U" para medir/marcar os desníveis, conforme indicado nas Figuras 7-15 e 7-16.

c) Outros

Além dos instrumentos medidores da inclinação, devem estar disponíveis a bordo, por ocasião da prova, os seguintes instrumentos com características adequadas:

- (a) bote ou outro meio de locomoção adequado para permitir leitura das marcas de calado;
- (b) densímetro;
- (c) balde com corda, para obtenção de amostras d'água;
- (d) trena;

NORMAM-01/DPC

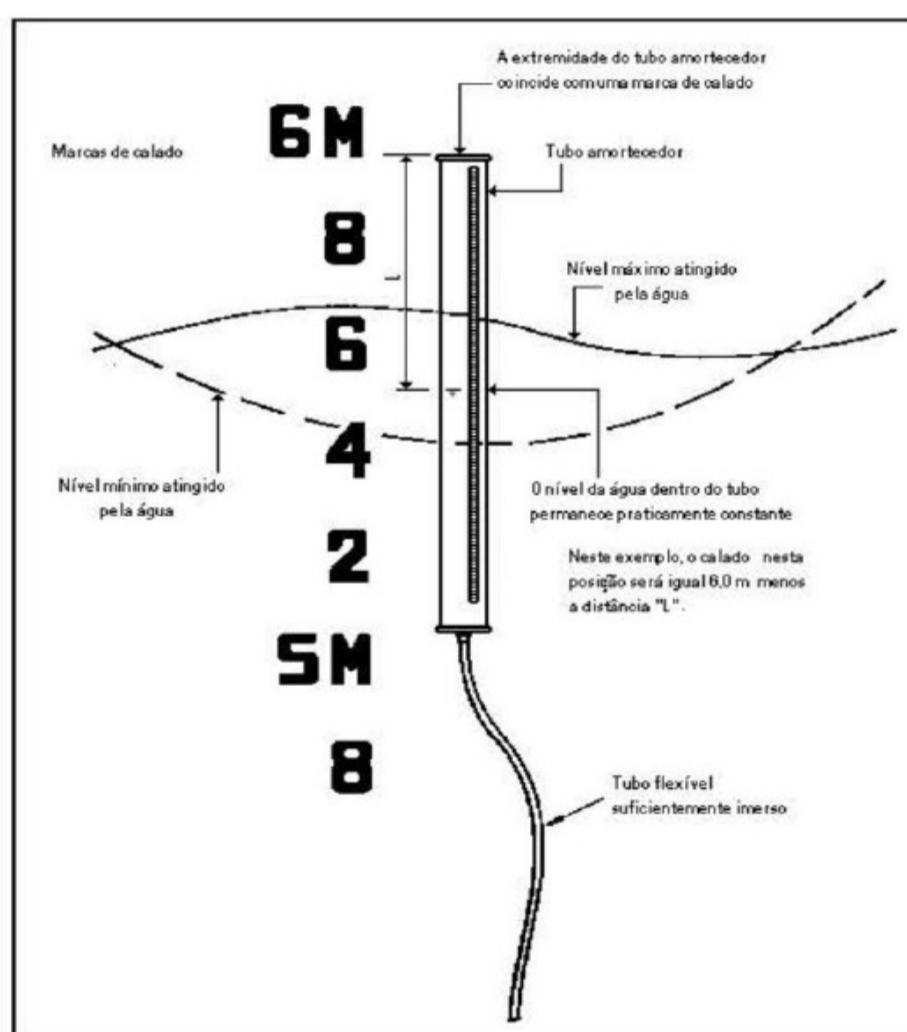
- (e) trenas de sondagens de tanques, com marcação legível;
- (f) chaves para abrir as tampas dos tubos de sondagem;
- (g) lanternas;
- (h) meios de comunicação entre a direção da prova, locais das medições e de amarração da embarcação; e
- (i) chaves de todos os compartimentos da embarcação.

0733 - SEQUÊNCIA DE EXECUÇÃO DA PROVA

a) Proceder e anotar a leitura de calados nas marcas, se necessário, com auxílio de um tubo-amortecedor, conforme indicado na Figura 7-17. Caso a embarcação não possua marcas de calado fixadas nos costados, deve ser efetuada uma medição das bordas livres, em ambos os bordos, nas regiões de proa e popa e, a critério do engenheiro responsável pela prova, na região de meio navio. Anotar os valores na

Tabela 2 do Relatório da Prova de Inclinação, cujo modelo é apresentado no Anexo 7-D.

- b) Verificar se a profundidade do local é suficiente para que a embarcação oscile livremente, sem interferência com o fundo.
- c) Medir e anotar a densidade da água. Esta deve ser a média aritmética de três amostras retiradas com balde nos locais próximos às marcas de calado. Anotar na Tabela 2 do Relatório.
- d) Proceder à sondagem ou ulagem de todos os tanques existentes a bordo, observando na sondagem se a sonda atingiu o batente. Anotar na Tabela 3 do Relatório.
- e) Fazer um levantamento de todo e qualquer peso presente a bordo que não faça parte do peso leve, bem como o levantamento dos pesos que fazem parte do peso leve e porventura não se encontrem a bordo ou esteja fora de suas posições durante a prova. Anotar nas Tabelas 4 e 5 do Relatório, respectivamente.
- f) Verificar e anotar na Tabela 1 do Relatório as condições de vento e mar.
- g) Verificar o sistema de amarração. Anotar na Tabela 1 do Relatório.
- h) Verificar a localização e o funcionamento dos pêndulos e/ou tubo "U", medindo e anotando seus comprimentos e/ou distâncias entre as partes verticais nas Tabelas 6, 7 e 8 do Relatório, conforme o caso.
- i) Verificar a influência do vento nos fios dos pêndulos, caso esteja ventando e os mesmos estejam expostos.
- j) Verificar a posição dos pesos ou tanques utilizados para a inclinação, segundo o esquema preparado para tal, e anotar suas posições na Tabela 9 ou na Tabela 11 do Relatório.



NORMAM-01/DPC

FIGURA 7-17: Tubo Amortecedor**0734 - MOVIMENTAÇÃO DOS PESOS INCLINANTES**

a) Oito movimentos devem ser efetuados, conforme indicado nas Tabelas 9 e 11 do Relatório. O número de movimentos pode ser diminuído, a critério da DPC, em função das características da embarcação.

b) Após cada movimento de peso deve ser medido o desvio do pêndulo ou o desnível do Tubo "U". Caso as leituras variem com o tempo, deve ser usada a média aritmética de, pelo menos, 10 (dez) oscilações consecutivas.

c) Durante a prova deve ser plotado o Gráfico "Tangente do Ângulo de Inclinação x Momento Inclinate", a fim de se verificar e corrigir possíveis distorções das medidas obtidas, e que deve ser anexado ao Relatório da Prova de Inclinação.

d) No caso de transferência de líquidos, a cada movimento deve ser anotada a altura de sondagem ou ulagem dos tanques envolvidos na movimentação de líquidos, conforme indicado na Tabela 12 do Relatório.

0735 - APRESENTAÇÃO E CÁLCULO DA PROVA DE INCLINAÇÃO**a) Cálculos Hidrostáticos**

1) O cálculo dos calados nas perpendiculares e na Seção de Meio Navio, a partir dos calados lidos nas marcas de calado, deve ser feito de acordo com o estabelecido no Anexo 7-E.

2) A determinação das características hidrostáticas da embarcação durante a prova deve ser feita utilizando-se as Curvas de Bonjean e a linha de flutuação na condição de prova. A deflexão do casco durante a prova deve ser levada em conta considerando-se que os calados em cada baliza (H) obedecem a uma equação do tipo:

$$H = A x^2 + B x + C \quad (28), \text{ onde:}$$

H = calado na baliza considerada, em m;

x = posição longitudinal da baliza considerada, em m; e

A, B e C = coeficientes determinados em função das seguintes relações:

(a) $x = 0$; H = calado na perpendicular de ré.

(b) $x = LPP / 2$; H = calado na seção de meio navio.

(c) $x = LPP$; H = calado na perpendicular de vante.

LPP = comprimento entre perpendiculares, em m.

3) Os seguintes dados devem ser apresentados na Tabela 13 do Relatório, exceto nos casos em que sejam utilizados programas especiais de computador, de reconhecida utilização no âmbito da engenharia naval, que equilibram a embarcação e fornecem os valores exatos das características hidrostáticas independentes do cálculo das Curvas de Bonjean, quando será necessária apenas a apresentação dos itens de e) até j), abaixo:

(a) calado em cada baliza;

(b) área submersa em cada baliza;

(c) altura do centroide de área submersa em cada baliza;

(d) boca (ou meia boca) de cada baliza no calado da baliza;

(e) volume moldado (∇);

(f) fator casco (FC);

(g) deslocamento (Δ);

(h) posição longitudinal do centro de carena (LCB);

(i) posição vertical do centro de carena (KB); e

(j) posição vertical do metacentro transversal (KM).

4) No caso do compasso (trim) da embarcação ser menor do que 1% LPP e a embarcação tiver

NORMAM-01/DPC

formas onde não ocorram mudanças bruscas, como, por exemplo, linhas de quina, as características hidrostáticas podem ser determinadas utilizando-se as curvas ou tabelas hidrostáticas a partir do calado correspondente, calculado conforme o estabelecido no Anexo 7-E. Neste caso, devem ser apresentados os seguintes dados na Tabela 14 do Relatório:

- (a) deslocamento (Δ);
- (b) posição longitudinal do centro de carena (LCB);
- (c) momento para trimar 1 centímetro (MTC); e
- (d) posição vertical do metacentro transversal (KM).

5) Os valores do deslocamento (Δ) e momento para trimar 1 centímetro (MTC) obtidos por intermédio das curvas ou tabelas hidrostáticas devem ser corrigidos para a densidade da água do local de realização da prova.

b) Cálculo da Altura Metacêntrica na Condição de Prova

O cálculo da altura metacêntrica da condição de prova deve ser feito por meio da média das alturas metacêntricas obtidas em cada movimento.

c) Cálculo da Correção devido ao Efeito de Superfície Livre

1) Para o cálculo da correção devido ao efeito da superfície livre dos líquidos, deve ser considerada a superfície livre no nível em que o líquido se encontra dentro do tanque. Devem ser considerados todos os tanques que contenham líquidos e não estejam totalmente cheios.

2) Não devem ser levados em conta, no cálculo da correção devido ao efeito da superfície livre, os tanques que contenham quantidades residuais de líquidos, normalmente não aspirados durante a operação da embarcação.

3) No caso da prova ser realizada através da movimentação de líquidos e a variação da superfície livre entre os diversos movimentos nos tanques onde o líquido é movimentado não ser desprezível, a posição vertical do centro de gravidade deve ser corrigida devido à variação da superfície livre de líquido movimentado, conforme indicado nas Tabelas 16 e 17 do Relatório.

d) Cálculo da Posição Vertical do Centro de Gravidade

1) A posição vertical do centro de gravidade na condição de prova deve ser calculada por meio da seguinte fórmula:

$$KG = KM - GM_o - GG_o \quad (29), \text{ onde:}$$

KG = posição vertical do centro de gravidade, em m;

KM = posição vertical do metacentro transversal, em m;

GM_o = altura metacêntrica inicial determinada na prova, em m; e

GG_o = correção devido ao efeito de superfície livre, em m.

2) No caso da prova ser realizada através da movimentação de líquidos, a posição vertical do centro de gravidade deve ser corrigida devido à variação da altura do centro de gravidade do líquido movimentado, como indicado na Tabela 16 do Relatório.

3) No caso da prova ser realizada através da movimentação de líquidos e ocorra variação da superfície livre entre os diversos movimentos nos tanques onde o líquido é movimentado, a posição vertical do centro de gravidade deve ser corrigida devido à variação da superfície livre do líquido movimentado, conforme indicado na Tabela 17 do Relatório.

e) Cálculo da Posição Longitudinal do Centro de Gravidade

1) A posição longitudinal do centro de gravidade na condição de prova, quando as características hidrostáticas forem obtidas por intermédio das Curvas de Bonjean, pode ser calculada por meio das seguintes fórmulas, válidas para quando o LCB e o LCG são tomados em relação à Perpendicular de Ré (positivo a vante):

$$LCG = LCB - [(KG - KB) \times t / LPP] \quad (30), \text{ onde:}$$

LCG = posição longitudinal do centro de gravidade, em m;

LCB = posição longitudinal do centro de carena, em m;

KG = posição vertical do centro de gravidade, em m;

NORMAM-01/DPC

KB = posição vertical do centro de carena, em m;

t = trim, em m; e

LPP = comprimento entre perpendiculares, em m.

2) A posição longitudinal do centro de gravidade na condição de prova, quando as características hidrostáticas forem obtidas por meio das Curvas ou Tabelas Hidrostáticas, pode ser calculada por intermédio das seguintes fórmulas, válidas para quando o LCB e o LCG são tomados em relação à Perpendicular de Ré (positivo à vante):

$LCG = LCB - [(100 \times MTC \times t) / \Delta]$ (31), onde:

LCG = posição longitudinal do centro de gravidade, em m;

LCB = posição longitudinal do centro de carena, em m;

MTC = momento para trimar 1 centímetro; em t.m.

t = trim, em m; e

Δ = deslocamento, em t.

f) Pesos Fora de Posição

Sempre que existirem pesos a bordo colocados em uma posição diferente de sua posição real, devem ser adotados os seguintes procedimentos:

1) incluir o peso considerado na Tabela 4 do Relatório (pesos a deduzir na condição de prova), sendo que os momentos horizontal e vertical devem ser calculados em relação à sua posição durante a realização da prova; e

2) incluir o peso considerado na Tabela 5 do Relatório (pesos a acrescentar na condição da prova), sendo que os momentos horizontal e vertical devem ser calculados em relação à sua posição real a bordo.

0736 - APRESENTAÇÃO DOS DADOS E CÁLCULOS

Todos os dados obtidos na prova de inclinação e os que aparecem nas Tabelas 1, 2, 3, 4, 5, 6 e/ou 7 e 8, 9 e 10 ou 11 e 12, 13 ou 14, 15, 16 (se for o caso), 17 (se for o caso) e 18 e o Gráfico “Momento Inclinate x Ângulo de Inclinação” devem ser apresentados, em conjunto com os seguintes cálculos:

a) cálculos hidrostáticos;

b) posição do centro de gravidade na condição de prova; e

c) cálculo na condição de navio leve.

SEÇÃO VIII

COMPARTIMENTAGEM

0737 - NÚMERO MÍNIMO DE ANTEPARAS ESTANQUES PARA EMBARCAÇÕES DE CASCO METÁLICO OU DE MATERIAL SINTÉTICO

a) Anteparas de Colisão

Toda embarcação de passageiros com arqueação bruta superior a 20, para as quais sejam aplicáveis as presentes Regras, de acordo com o estabelecido no item 0701, deverá possuir as seguintes anteparas transversais estanques:

1) uma antepara de colisão de vante, na proa; e

2) uma antepara de colisão de ré, na popa.

b) Anteparas da Praça de Máquinas

1) As embarcações com Praça de Máquinas ao centro deverão, adicionalmente, apresentar 2 (duas) anteparas estanques, uma imediatamente à vante e outra imediatamente à ré da Praça de Máquinas, que separem esse compartimento dos espaços destinados à carga ou aos passageiros.

2) As embarcações com Praça de Máquinas à ré deverão, adicionalmente, apresentar uma antepara estanque imediatamente à vante da Praça de Máquinas, que separe esse compartimento dos

NORMAM-01/DPC

espaços destinados à carga ou aos passageiros.

c) Anteparas nos Espaços de Carga e/ou Passageiros

1) Adicionalmente ao prescrito nos itens anteriores, deverão ser instaladas anteparas transversais estanques subdividindo os espaços destinados ao transporte de carga e/ou passageiros, adequadamente posicionadas, de acordo com o estabelecido na Tabela 7.6.

2) À distância entre as anteparas que subdividem os espaços destinados ao transporte de carga e/ou passageiros não deverá ser superior a 30 metros.

Comprimento de Regra	Número de Anteparas	
	Máquinas ao Centro	Máquinas à Ré
até 65 m	0	0
65 m < L ≤ 85 m	0	1
85 m < L ≤ 105 m	1	1
105 m < L ≤ 115 m	2	2
115 m < L ≤ 145 m	3	3
acima de 145 m	4	4

0738 - POSICIONAMENTO DAS ANTEPARAS DE COLISÃO EM EMBARCAÇÕES DE CASCO METÁLICO OU DE MATERIAL SINTÉTICO

a) Antepara de Colisão de Vante

1) A antepara de colisão de vante deverá estar localizada a uma distância não inferior a 5% do Comprimento de Regra (L) da embarcação ou 10 metros, tomando-se o menor desses valores, a partir do ponto de interseção da roda de proa da embarcação com a linha de flutuação onde foi determinado o Comprimento de Regra (L).

2) A antepara de colisão de vante não deverá, a princípio, ser instalada a uma distância a partir do ponto de interseção da roda de proa da embarcação com a linha de flutuação onde foi determinado o Comprimento de Regra (L) superior a:

(a) 13% do Comprimento de Regra (L), em embarcações do tipo barcaça com esse comprimento menor ou igual a 90 metros; ou;

(b) 8% do Comprimento de Regra (L), para as demais embarcações.

3) Poderão ser aceitas distâncias maiores do que as apresentadas na subalínea anterior desde que, a critério da DPC, o alagamento do Pique Tanque de Vante na condição de carregamento máximo não acarrete a imersão do Convés Principal, a emersão do hélice ou uma condição potencialmente perigosa à embarcação.

b) Antepara de Colisão de Ré

1) Para as embarcações propulsadas, essa antepara deve ser posicionada de forma que limite o tubo telescópico em um espaço (ou espaços) estanques à água, de volume (s) moderado (s).

2) Nas embarcações do tipo barcaça que apresentem formas simétricas de proa e popa, essa antepara deve ser posicionada de forma análoga ao estabelecido na alínea anterior para a antepara de colisão de vante.

3) Para as demais embarcações do tipo barcaça, a antepara de colisão de ré poderá coincidir com a antepara de ré dos espaços destinados à carga.

0739 - ANTEPARAS RETARDADORAS DE ALAGAMENTO EM EMBARCAÇÕES DE CASCO DE MADEIRA

a) Tipos de anteparas

1) A finalidade da instalação de Anteparas Retardadoras de Alagamento (ARAs) em embarcações de madeira é propiciar um mecanismo para retardar o alagamento dessas embarcações em caso de avaria no casco abaixo da linha de flutuação.

NORMAM-01/DPC

2) A montagem das anteparas em embarcações de madeira deverá ser executada com tábuas de madeira, dispostas horizontalmente, fixadas numa caverna previamente determinada por meio de pregos, sendo posteriormente calafetadas as frestas das uniões das tábuas usando o mesmo sistema de calafetagem do casco.

3) As dimensões das tábuas das anteparas deverão ser semelhantes as das tábuas utilizadas no casco, com exceção das tábuas inferiores que poderão apresentar dimensões maiores devido à geometria do fundo do casco e bojo.

4) Deverão ser adicionalmente instalados prumos verticais nas anteparas, em quantidade e posicionamento a critério do projetista, de forma a garantir uma maior rigidez ao conjunto.

5) Nas embarcações de material sintético as anteparas devem ser construídas usando o mesmo material sintético do casco da embarcação.

b) Numero Mínimo de Anteparas

Na determinação do número mínimo de anteparas em embarcações de casco de madeira deverão ser observados os seguintes procedimentos:

1) Os espaços situados abaixo do Convés Superior, destinados ao transporte de carga, ao transporte de passageiros ou reservados às instalações de máquinas, deverão estar separados entre si por intermédio de Anteparas Retardadoras de Alagamento.

2) Nenhum compartimento situado abaixo do Convés Superior poderá apresentar comprimento superior a 40% do Comprimento de Regra (L) da embarcação.

0740 - ABERTURAS EM ANTEPARAS ESTANQUES

a) Quando houver tubulações, embornais, cabos elétricos ou outros itens atravessando anteparas estanques deverão ser tomadas às medidas necessárias para manter integral a estanqueidade das anteparas.

b) Não é permitido instalar válvulas em anteparas estanques que não façam parte de um sistema de tubulações.

c) Nas embarcações de casco metálico não poderão ser utilizados materiais sensíveis ao calor em sistemas que atravessem anteparas estanques, onde a deterioração de tais materiais em caso de incêndio comprometa a estanqueidade das anteparas.

d) Não é permitida a existência de portas, registros ou outras aberturas de acesso nas anteparas de colisão abaixo do convés principal, exceto para a passagem da tubulação necessária para atender aos pique tanques. Será permitida a instalação de portas de visita para inspeção desses compartimentos, desde que sejam estanques e construídas em material metálico com as mesmas características de resistência da antepara, de dimensões reduzidas e fixadas à abertura através de parafusos e porcas.

e) As anteparas estanques deverão se estender até o Convés de Borda Livre da embarcação.

f) Não é permitida a existência de quaisquer tipos de portas/aberturas em anteparas retardadoras de alagamento, exceto para passagens de cabos e tubulações quando deverão ser tomadas as medidas necessárias para manter a integridade da antepara.

0741 - ACESSOS

a) Todos os espaços limitados por anteparas estanques ou por Anteparas Retardadoras de Alagamento deverão apresentar meios de acesso de forma a possibilitar a entrada e inspeção dos compartimentos.

b) Tais acessos, quando se tratar de anteparas retardadoras de alagamento, não deverão ser efetuados por intermédio de aberturas nas anteparas, em atendimento ao previsto no parágrafo f) do item anterior.

c) Quando se tratar de anteparas estanques, tais acessos não deverão, tanto quanto possível e razoável, ser efetuados por intermédio de aberturas nas anteparas. Entretanto, em casos excepcionais, poderá ser autorizado pela DPC o acesso através da antepara, desde que sejam satisfeitas as seguintes

NORMAM-01/DPC

condições: a porta deve ser do tipo estanque e operada pelos dois lados; deverá haver indicador local e no passadiço de porta aberta/fechada; e deve ser afixado em cada porta um aviso indicando que a mesma deve ser mantida fechada.

SEÇÃO IX

DETERMINAÇÃO DA LOTAÇÃO DE PASSAGEIROS E DO PESO MÁXIMO DE CARGA DE EMBARCAÇÕES COM ARQUEAÇÃO BRUTA MENOR OU IGUAL A 20

0742 - APLICAÇÃO

a) Os procedimentos apresentados nesta Seção poderão ser utilizados para a determinação da lotação de passageiros e do Peso Máximo de Carga (PMC) de embarcações com arqueação bruta menor ou igual a 20, empregadas no serviço e/ou atividade de:

- 1) transporte de passageiros e carga; e
- 2) transporte exclusivo de passageiros.

b) Caso haja a necessidade de se determinar a Lotação de Passageiros ou de Peso Máximo de Carga de embarcações com empregos distintos dos listados acima por intermédio do método apresentado em anexo, a DPC deverá ser previamente consultada para avaliar a viabilidade de sua aplicação.

0743 - PROCEDIMENTOS

a) Os Capitães dos Portos, Delegados e Agentes deverão determinar a lotação de passageiros e o Peso Máximo de Carga (PMC) das embarcações descritas no item anterior que operam em sua jurisdição, de acordo com as instruções apresentadas no Anexo 7-F, nas seguintes situações:

- 1) antes das embarcações novas entrarem em tráfego;
- 2) para autorizar reclassificações para os serviços e/ou atividades listados no item anterior; e
- 3) sempre que as embarcações sofrerem alterações que modifiquem suas características de estabilidade.

b) A critério dos Capitães dos Portos, o procedimento apresentado no Anexo 7-F poderá ser utilizado para se efetuar reavaliação da lotação de passageiros e/ou do peso máximo de carga de embarcações com arqueação bruta menor ou igual a 20 já existentes, sempre que julgado necessário.

c) Também a critério dos Capitães dos Portos, caso julguem necessário ou conveniente, poderão ser adotados procedimentos já consagrados em determinadas regiões e/ou tipos de barcos para a determinação do PMC e/ou da lotação de passageiros de embarcações com AB menor ou igual a 20, em substituição às normas apresentadas no Anexo 7-F. Esses procedimentos deverão ser apresentados para avaliação pela DPC, que determinará a viabilidade da sua manutenção. Durante o período de avaliação, aqueles parâmetros continuarão sendo atribuídos de acordo com os procedimentos anteriormente adotados pelas CP. Caso esses critérios sejam considerados satisfatórios, os Capitães dos Portos deverão emitir Portaria, regulamentando a sua aplicação.

d) Os resultados do teste prático deverão ser apresentados no "Relatório de Verificação da Lotação de Passageiros e do Peso Máximo de Carga (PMC) de Embarcações com $AB \leq 20$ ", cujo modelo é apresentado no Anexo 7-G. Esse relatório deverá ser preenchido em, pelo menos, duas vias, sendo que uma via deverá ser entregue ao Proprietário ou Armador e a outra deverá ser arquivada na CP, DL ou AG de inscrição da embarcação.

e) Os proprietários ou armadores poderão optar pela apresentação dos documentos previstos no Capítulo 03 para embarcações com $20 < AB \leq 50$ por ocasião da regularização de embarcações com AB menor ou igual a 20, em substituição aos procedimentos apresentados em anexo ou aos eventualmente adotados pelas CP. Nesses casos a determinação do PMC e da lotação de passageiros será informada na declaração apresentada pelo engenheiro naval responsável.

NORMAM-01/DPC

0744 - LIMITES DAS ÁREAS DE NAVEGAÇÃO

Os Capitães dos Portos e os Delegados deverão estabelecer os limites entre os tipos de áreas de navegação (definidos no Anexo 7-F) em sua jurisdição, considerando as características da região, o padrão de operação dos barcos e os limites previamente estabelecidos nas normas de Navegação Interior, sendo que na determinação desses limites deverão ser mantidos os padrões usuais de navegação já existentes, baseados nas condições ambientais de cada área.

0745 - RESPONSABILIDADE

a) O teste prático, descrito no Anexo 7-F, deverá ser realizado por uma Sociedade Classificadora, Entidade Certificadora ou por um responsável técnico devidamente habilitado perante o CREA, que será responsável pela condução da prova e apresentação dos resultados. Juntamente com os resultados, deverá ser apresentada a devida Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) referente ao teste realizado.

b) Os Capitães dos Portos, Delegados ou Agentes poderão determinar que o teste seja conduzido por representante da CP, DL ou AG (preferencialmente um Oficial), sempre que julgar necessário ou conveniente.

NORMAM-01/DPC

CAPÍTULO 8

DETERMINAÇÃO DA ARQUEAÇÃO, DESLOCAMENTOS E PORTE BRUTO

0800 - PROPÓSITO

Estabelecer instruções para a determinação de Arqueação Bruta e Líquida e para cálculo de deslocamentos e do porte bruto das embarcações empregadas na Navegação de Mar Aberto.

SEÇÃO I

DETERMINAÇÃO DA ARQUEAÇÃO

0801 - APLICAÇÃO

Estas regras, baseadas na Convenção Internacional para Medidas de Tonelagem de Navios (1969), aplicam-se:

- a) às embarcações novas;
- b) às embarcações existentes que sofreram alterações ou modificações que, a critério da Diretoria de Portos e Costas (DPC), acarretem uma variação de sua Arqueação Bruta ou Líquida original;
- c) às embarcações existentes, por solicitação do Armador;
- d) às embarcações existentes, ainda não regularizadas, e que sejam inscritas nas Capitânicas dos Portos ou Fluviais (CP ou CF), Delegacias (DL) ou Agências (AG), após 09/06/1998; e
- e) as embarcações miúdas estão dispensadas da atribuição de arqueações bruta e líquida.

0802 - EMBARCAÇÃO EXISTENTE

A embarcação existente que já tenha sua arqueação determinada por métodos anteriormente em vigor e que não esteja enquadrada em qualquer uma das alíneas listadas no item 0801 deverá manter sua arqueação original, exceto nos casos em que seja necessária a sua rearqueação.

0803 - OBRIGATORIEDADE DA ARQUEAÇÃO

a) Autorização para Tráfego

Nenhuma embarcação poderá trafegar sem que tenha sido previamente arqueada, com exceção das:

- embarcações miúdas;
- embarcações de esporte/recreio com "L" menor que 24 metros; e
- navios de guerra.

b) Período para Efetuar a Arqueação

A arqueação deverá ser efetuada quando a embarcação se encontrar pronta ou em fase final de construção e, quando aplicável, somente após a determinação da borda-livre da embarcação, uma vez que tal parâmetro influencia no valor do calado máximo e, conseqüentemente, nos valores do porte bruto e da arqueação líquida.

Para as embarcações que se encontrem nesse estágio, mas para as quais ainda não tenha sido solicitada a Licença de Construção, poderá ser solicitada pelo interessado a licença e a determinação da arqueação simultaneamente, sem prejuízo das sanções aplicáveis.

c) Licença Provisória para Entrada em Tráfego

Nos casos em que seja concedida uma Licença Provisória para Entrada em Tráfego, de acordo com o estabelecido no Capítulo 03, os valores das Arqueações Bruta e Líquida estimados pelo engenheiro responsáveis, constantes do Memorial Descritivo, deverão ser adotados provisoriamente para a embarcação, sujeitos à ratificação posterior por ocasião da determinação da arqueação.

NORMAM-01/DPC

0804 - DEFINIÇÕES

Além das definições constantes do Capítulo 03, as abaixo listadas aplicam-se ao presente Capítulo:

a) Arqueação Bruta (AB)

É a expressão do tamanho total de uma embarcação, determinada de acordo com as prescrições dessas regras, sendo função do volume de todos os espaços fechados. A Arqueação Bruta é um parâmetro adimensional.

b) Arqueação Líquida (AL)

É a expressão da capacidade útil de uma embarcação, determinada de acordo com as prescrições destas regras, sendo função do volume dos espaços fechados destinados ao transporte de carga, do número de passageiros transportados, do local onde serão transportados os passageiros, da relação calado/pontal e da Arqueação Bruta. A Arqueação Líquida também é um parâmetro adimensional.

c) Boca Moldada (B)

É a largura máxima da embarcação, medida na seção mestra, até a linha moldada das cavernas (parte interna das chapas do costado) para embarcações de casco metálico. Nas embarcações não metálicas, a medida é efetuada por fora do costado.

d) Calado Carregado (Hc)

É o calado correspondente ao deslocamento carregado da embarcação.

e) Calado Leve (Hl)

É o calado correspondente ao deslocamento leve da embarcação.

f) Calado Moldado (H)

Calado moldado será considerado como um dos seguintes calados abaixo:

1) para as embarcações que tenham suas bordas-livres determinadas de acordo com a Convenção Internacional de Linhas de Carga, o calado correspondente à marca da linha de carga de verão (que não seja aquela específica para o transporte de madeira);

2) para as embarcações de passageiros sujeitas à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, o calado correspondente à linha de carga de subdivisão, assinalada de acordo com aquela convenção;

3) para as embarcações sujeitas a uma borda-livre nacional, o calado correspondente à borda-livre atribuída;

4) para as embarcações isentas da atribuição de uma borda-livre, mas cujo calado máximo está limitado pelo projetista, o calado máximo considerado; e

5) para as demais embarcações, 75% do pontal moldado.

g) Comprimento de Arqueação (Ca)

É a distância horizontal, medida na Linha de Centro, entre os pontos de encontro da face inferior do chapeamento do convés superior com as faces internas do chapeamento da proa e popa.

h) Comprimento entre Perpendiculares (Lpp)

É a distância horizontal medida entre os pontos em que a linha d'água de projeto corta a proa e o eixo da madre do leme. Nas embarcações sem leme tal comprimento deve ser medido na linha d'água de projeto, entre os cadastes de proa e popa.

i) Comprimento de Regra (L)

Significa 96% do comprimento total na linha d'água correspondente a 85% do menor pontal moldado (menor distância vertical entre o topo da quilha e o topo do vau do convés da borda-livre) ou o comprimento compreendido entre a roda de proa e o eixo da madre do leme, medido na mesma linha d'água, se este for maior.

Em navios projetados com inclinação de quilha, a linha d'água na qual o Comprimento de Regra (L) deve ser medido será paralela à linha d'água de projeto.

Na determinação do Comprimento de Regra (L) de uma barça sem propulsão e de convés

NORMAM-01/DPC

corrido, será considerado 96% do comprimento total da linha de flutuação paralela, situada a uma altura acima da face superior da quilha igual a 85% do pontal moldado.

j) Comprimento Total ou Extremo (Ct)

É a distância horizontal medida entre os pontos extremos de proa e popa. No caso de veleiros, não deve ser considerado o mastro de proa.

k) Contorno (Co)

É o perímetro da seção mestra, excluindo o convés, medido entre os pontos de encontro do chapeamento do costado com o convés superior. Não deve incluir verdugos ou bolinas, caso existentes.

l) Convés Superior

É o convés completo mais elevado, exposto ao tempo e ao mar (ou rio), que possui dispositivos permanentes de fechamento de todas as suas aberturas expostas ao tempo e abaixo do qual todas as aberturas laterais da embarcação possuem recursos permanentes de fechamento estanque.

Nas embarcações com convés superior em degrau, a linha mais baixa do convés exposto, e o prolongamento de tal linha paralela à parte superior do convés, deverá ser considerada como sendo o convés superior. Não serão considerados degraus situados fora do Comprimento de Regra (L).

Toda descontinuidade do convés superior que se estenda de bordo a bordo e cujo comprimento seja superior a 1 m deverá ser tratada como um degrau, conforme estabelecido anteriormente. Uma descontinuidade que não se estenda até os bordos da embarcação será considerada como um recesso abaixo do nível do convés superior.

Em embarcações com dois ou mais conveses e com aberturas sem fechamento no costado abaixo do convés mais elevado, mas que são limitadas internamente por conveses e anteparas estanques ao tempo, o primeiro convés abaixo de tais aberturas deverá ser considerado como o convés superior.

Em embarcações sem tampas de escotilha estanques ao tempo sobre o convés mais elevado, exposto ao tempo e ao mar (ou rio), como, por exemplo, uma embarcação porta-contentores sem tampas de escotilha, deverá ser considerado como convés superior aquele que seria determinado de acordo com o definido no primeiro parágrafo desta alínea, caso a embarcação fosse dotada com as referidas tampas.

m) Edificação

É qualquer estrutura situada acima do convés superior, limitada total ou parcialmente por anteparas ou divisões e por conveses ou coberturas (exceto toldos fixos ou móveis).

n) Embarcação Existente

É aquela que não é uma embarcação nova.

o) Embarcação Nova

Significa uma embarcação que teve sua quilha batida, ou que se encontre em estágio equivalente de construção, após a entrada em vigor desta Norma.

p) Embarcações com Formatos Especiais

São consideradas embarcações de formatos especiais todas aquelas que apresentam pelo menos uma das seguintes características:

1) as formas do casco permitem que o seu volume seja determinado por intermédio de fórmulas de geometria conhecidas (como por exemplo, chatas, balsas, barcaças, pontões, plataformas, diques flutuantes e outras estruturas semelhantes); e

2) embarcações com Comprimento de Regra (L) inferior a 24m, mas cujo valor do coeficiente "f", conforme definido no item 0810, se encontra fora dos limites de aplicação do método para determinação do volume do casco denominado "Método Expedito", também apresentado nesse item.

q) Espaços de Carga

Os espaços de carga são os espaços fechados adequados ao transporte de carga que tenha de ser descarregada da embarcação, com a condição de que esses espaços tenham sido incluídos no cálculo da arqueação bruta.

r) Espaços Excluídos

Os espaços excluídos são todos aqueles enquadrados em um dos cinco casos característicos

NORMAM-01/DPC

apresentados no item 0809.

s) Espaços Fechados

São todos aqueles limitados pelo costado da embarcação, por anteparas ou divisões fixas ou móveis e por conveses ou coberturas (exceto toldos fixos ou móveis). Um espaço continuará a ser considerado como um espaço fechado mesmo que apresente descontinuidade no convés, abertura no costado, no convés ou cobertura ou nas divisões ou anteparas, ou mesmo ausência de divisão ou antepara em seu interior, desde que não seja enquadrado como espaço excluído.

t) Estanque ao Tempo

É considerado qualquer acessório ou componente estrutural que apresente um desempenho satisfatório de forma a impedir a passagem de água quando submetido a um ensaio de acordo com o procedimento descrito no item 0704 (a).

u) Meia Nau

A meia nau está localizada no meio do Comprimento de Regra (L), sendo esse comprimento medido a partir do ponto de interseção da face externa da roda de proa com a linha de flutuação na qual o mesmo foi definido.

v) Passageiro

Por passageiro entende-se toda pessoa que não seja o Comandante, os membros da tripulação, outra pessoa empregada ou contratada para qualquer trabalho ou atividade a bordo ou uma criança com idade inferior a um ano.

x) Pontal Moldado (P)

É a distância vertical, em metros, medida junto ao bordo na meia nau, desde a face superior da quilha até o topo do vau do convés de borda-livre.

Nos navios de madeira ou de construção mista esta medida será tomada a partir da aresta inferior do alefriz da quilha.

Quando a parte inferior do navio, em seu centro, apresentar uma concavidade ou quando existirem chapas de resbordo de grande espessura, esta distância será medida desde o ponto em que a superfície interna do chapeamento do fundo, prolongada para o interior, intercepte a face lateral da quilha.

Nos navios que tiverem trincaniz arredondado, o pontal moldado será medido até o ponto de interseção das linhas imaginárias correspondentes ao prolongamento das linhas moldadas do convés e do costado.

Quando o convés de borda-livre apresentar um degrau e a parte elevada desse convés se estender além do ponto em que será determinado o pontal moldado, este será medido até a linha de referência correspondente ao prolongamento da parte inferior desse convés, paralelamente à parcela mais elevada.

y) Embarcações "SOLAS" - são todas as embarcações mercantes empregadas em viagens marítimas internacionais ou empregadas no tráfego marítimo mercantil entre portos brasileiros, ilhas oceânicas, terminais e plataformas marítimas, com exceção de:

- 1) embarcações de carga com arqueação bruta inferior a 500;
- 2) embarcações de passageiros com arqueação bruta inferior a 500 e que não efetuam viagens internacionais;
- 3) embarcações sem meios de propulsão mecânica;
- 4) embarcações de madeira, de construção primitiva;
- 5) embarcações de pesca; e
- 6) embarcações com comprimento de regra (L) menor que 24 metros.

0805 - PROCEDIMENTOS PARA DETERMINAÇÃO DA ARQUEAÇÃO

a) Embarcações com Comprimento de Regra (L) inferior a 24 metros

As solicitações de arqueação para essas embarcações serão efetivadas por intermédio de

NORMAM-01/DPC

requerimento do proprietário, armador ou construtor, à CP, DL ou AG de inscrição ou de jurisdição do estaleiro construtor ou do domicílio do proprietário, em duas vias, acompanhados da seguinte documentação:

- I) Requerimento do interessado;
- II) Quando aplicável, uma cópia dos planos e documentos técnicos da embarcação previamente analisados por ocasião da emissão da Licença de Construção (LC) ou Licença de Construção para Embarcações Construídas (LCEC) ou Licença de Alteração (LA) ou Licença de Reclassificação (LR);
- III) Cálculo da arqueação conforme previsto no Anexo 8-B, elaborado pelo Responsável Técnico pelo cálculo com a respectiva Anotação de Responsabilidade Técnica (ART); e
- IV) Guia de Recolhimento da União (GRU) com o devido comprovante de pagamento (cópia simples), referente ao serviço de vistoria de arqueação (Anexo 10-D), exceto para órgãos públicos.

O cálculo de arqueação para essas embarcações poderá ser efetuado pela CP, DL ou AG.

Para as embarcações com arqueação bruta maior ou igual 20, a CP, DL ou AG emitirá o Certificado Nacional de Arqueação, cujo modelo é apresentado no Anexo 8-A, em duas vias. Uma via será arquivada no órgão de inscrição da embarcação e a outra será entregue ao interessado.

Para as embarcações com arqueação bruta menor do que 20, a CP, DL ou AG emitirá as Notas para Arqueação de embarcação, cujos modelos são apresentados no Anexo 8-B, em duas vias. Uma via será arquivada no órgão de inscrição da embarcação e a outra via será entregue ao interessado.

As Sociedades Classificadoras e as Entidades Certificadoras também poderão emitir o Certificado Nacional de Arqueação ou as Notas para Arqueação para essas embarcações, enviando posteriormente uma via dos documentos para o órgão de inscrição da embarcação. Quando se tratar de embarcação classificada ou certificada por uma Entidade Certificadora, a emissão desses documentos será feita, obrigatoriamente pelas mesmas.

b) Embarcações não SOLAS com Comprimento de Regra (L) maior ou igual a 24 metros

1) A arqueação dessas embarcações poderá ser calculada por Sociedade Classificadora ou Entidade Certificadora, com base na documentação da embarcação e verificação a bordo, sendo que, caso a embarcação seja classificada ou certificada por uma Entidade Certificadora, a arqueação será feita, obrigatoriamente por essas entidades. Os cálculos serão apresentados sob a forma de Notas para Arqueação de Embarcações, cujos modelos estão contidos no Anexo 8-B (dependendo do comprimento da embarcação), devidamente assinadas pelo engenheiro responsável pelos cálculos e indicando claramente o número de seu registro no CREA. As Notas, caso emitidas por responsável técnico contratado pelo construtor, armador ou proprietário, serão acompanhadas pela respectiva Anotação de Responsabilidade Técnica - ART.

2) Após a conclusão dos cálculos, caso a arqueação bruta seja maior ou igual a 20, a Sociedade Classificadora ou a Entidade Certificadora emitirá o respectivo Certificado Nacional de Arqueação, de acordo com o modelo contido no Anexo 8-A. Caso a arqueação bruta seja menor do que 20, será emitida, apenas, as Notas para Arqueação de Embarcações, conforme modelos do Anexo 8-B.

3) A arqueação das embarcações com comprimento (L) igual ou superior a 24 metros também poderá ser feita pelo GVI e, nesse caso, as solicitações de arqueação para essas embarcações serão efetivadas por intermédio da seguinte documentação à CP, DL ou AG de inscrição ou de jurisdição do estaleiro construtor ou do domicílio do proprietário:

- I) Requerimento do interessado;
- II) Uma cópia dos planos e documentos técnicos da embarcação apresentados para emissão da Licença de Construção (LC) ou Licença de Construção para Embarcações Construídas (LCEC) ou Licença de Alteração (LA) ou Licença de Reclassificação (LR), conforme o caso;
- III) Notas para Arqueação elaboradas pelo Responsável Técnico pelo cálculo acompanhada da respectiva Anotação de Responsabilidade Técnica (ART); e
- IV) Guia de Recolhimento da União (GRU) com o devido comprovante de pagamento (cópia simples), referente ao serviço de vistoria de arqueação (Anexo 10-D), exceto para órgãos públicos.

O requerimento deverá estar acompanhado das Notas para Arqueação elaboradas por

NORMAM-01/DPC

responsável técnico pelo cálculo, contratado pelo construtor, armador ou proprietário, da Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) referente ao serviço executado e, quando aplicável, de uma via dos planos e documentos previamente analisados por ocasião da concessão da licença de construção da embarcação.

Para as embarcações com AB menor do que 20, a GEVI emitirá as Notas para Arqueação de Embarcação, cujos modelos são apresentados no Anexo 8-B, em duas vias. Uma via será arquivada no órgão de inscrição da embarcação, enquanto que a outra via será devolvida ao interessado.

Para as embarcações com AB maior ou igual a 20, o GVI emitirá o Certificado Nacional de Arqueação, cujo modelo é apresentado no Anexo 8-A, em duas vias. Uma via será arquivada no órgão de inscrição da embarcação e a outra via será devolvida ao interessado.

c) Embarcações SOLAS

1) A arqueação dessas embarcações será calculada somente por Sociedade Classificadora, com base na documentação da embarcação e vistoria a bordo. Os cálculos serão apresentados sob a forma de Notas para Arqueação de Embarcações, cujos modelos estão contidos no Anexo 8-B (dependendo do comprimento da embarcação), devidamente assinadas pelo engenheiro responsável pelos cálculos e indicando claramente o número de seu registro no CREA. As Notas serão acompanhadas pela respectiva ART, na qual deverá constar claramente o serviço prestado e o nome da embarcação a que se refere.

2) Após a conclusão dos cálculos, a Classificadora emitirá o respectivo Certificado Internacional de Arqueação, de acordo com o modelo contido no Anexo 8-C. Uma via das Notas e do Certificado deverão ser encaminhadas pela Classificadora à DPC.

0806 - PROCEDIMENTOS GERAIS PARA A DETERMINAÇÃO DOS VOLUMES

a) Todos os volumes incluídos no cálculo das arqueações bruta e líquida devem ser medidos independente dos materiais isolantes, de acabamento ou similares, utilizados no lado interno do chapeamento do casco ou pela parte interna das chapas de limitação das estruturas em embarcações, construídas em material metálico. Nas embarcações construídas em qualquer outro material os volumes devem ser medidos pela superfície externa do casco ou pela parte interna das superfícies de limitação das estruturas.

b) Os volumes dos apêndices da embarcação devem ser incluídos no volume total. Bulbos, tubulões, suportes do eixo propulsor e outras estruturas similares deverão ser considerados como apêndices.

c) Os volumes dos espaços abertos para o mar (ou rio), tais como os escovens, caixas de mar, túnel de eixos propulsores, canaletas na popa de embarcações pesqueiras, os poços de material dragado em dragas e outros espaços análogos, devem ser excluídos do volume total.

d) Todas as medidas usadas nos cálculos dos volumes devem ser aproximadas ao centímetro mais próximo.

e) O cálculo deve ser suficientemente detalhado de forma a permitir uma fácil verificação.

f) Os volumes devem ser calculados por métodos universalmente aceitos e adequados para o espaço considerado e com uma precisão aceitável.

g) As informações necessárias para o cálculo das arqueações bruta e líquida deverão ser obtidas preferencialmente dos planos e documentos da embarcação; sendo que, quando a documentação não estiver disponível ou quando houver dúvidas quanto à sua exatidão, as informações poderão ser obtidas mediante medições na própria embarcação.

h) Espaços fechados acima do convés superior, apêndices e espaços abertos para o mar (ou rio) com 1 m^3 ou menos não necessitam ser mensurados.

NORMAM 01/DPC

0807 - DETERMINAÇÃO DO VOLUME TOTAL DOS ESPAÇOS FECHADOS (V)**a) Disposições Gerais**

1) Com o propósito de simplificar o cálculo, o volume total dos espaços fechados (V) normalmente é dividido em volume do casco (ou volume dos espaços fechados abaixo do convés superior - VC) e volume das superestruturas (ou volume dos espaços fechados acima do convés superior - VS). O valor de V pode ser obtido por intermédio da seguinte expressão:

$$V = VC + VS \text{ (1) onde:}$$

V = volume total dos espaços fechados, em m³;

VC = volume do casco; em m³; e;

VS = volume das superestruturas; em m³.

2) Os espaços situados sob “toldos móveis ou permanentes” deverão ser tratados como espaços excluídos, exceto quando utilizados para transporte e permanência de passageiros, provisões ou carga.

3) Não será impeditiva em embarcações com porta-contentores sem tampas de escotilha, a existência de uma abertura em uma coberta e a ausência de tampas de escotilha, para que considere o espaço como espaço fechado.

4) As embarcações que apresentem a facilidade de operar com as tampas de escotilhas abertas ou fechadas deverão ser mensuradas como se as tampas estivessem fechadas.

5) O volume das tampas de escotilha estanques ao tempo do tipo *pontoon* situadas sobre as braçolas de escotilha deverá ser considerado no cômputo do volume dos espaços fechados.

6) Volumes no interior do casco de embarcações do tipo *split barge* devem ser considerados no cálculo do volume, apesar de tais espaços ficarem temporariamente abertos para o mar (ou rio) durante operações de descarga.

7) Mastros, paus de carga, guindastes e estruturas de suporte de guindastes ou contentores que sejam completamente inacessíveis e estejam situados acima do convés superior, separado por todos os lados de outros espaços fechados, não devem ser considerados no cálculo do volume total dos espaços fechados.

8) Conduitos de ar com área seccional menor ou igual a 1 m² também não devem ser consideradas sob as condições constantes na sublínea anterior.

9) Os guindastes móveis não devem ser considerados no cálculo do volume total dos espaços fechados.

10) O volume dos espaços destinados ao transporte de gado (currais) deverá ser considerado no cômputo do volume dos espaços fechados.

b) Determinação do Volume do Casco (VC)

Para determinação do volume do casco deverá ser adotado um dos seguintes procedimentos:

1) Embarcações com Comprimento de Regra (L) inferior a 24 m: o volume do casco poderá ser calculado por intermédio do “Método Exedito”, apresentado no item 0810;

2) Embarcações com Comprimento de Regra (L) maior ou igual a 24 m: o volume do casco deverá ser calculado por intermédio de um método de integração numérica, sendo recomendada à utilização do “Método de Simpson”, apresentado no item 0811; e

3) Embarcações com Formatos Especiais: o volume do casco será determinado subdividindo-se o casco em figuras geométricas conhecidas e aplicando-se fórmulas simples de cubagem, sendo que no Anexo 8-D são apresentadas algumas das fórmulas para determinação da área ou volume das figuras geométricas mais usuais.

c) Determinação do Volume das Superestruturas (VS)

O volume das superestruturas deverá ser calculado por intermédio de fórmulas geométricas conhecidas, podendo eventualmente ser utilizado um método de integração numérica para determinar o volume de superestruturas com formas curvilíneas, para as quais a simples aplicação das fórmulas não forneçam uma precisão satisfatória.

NORMAM-01/DPC

0808 - DETERMINAÇÃO DO VOLUME DOS ESPAÇOS DE CARGA (V_c)**a) Espaços Considerados**

1) Tanques permanentemente localizados acima do convés superior, providos de canalizações removíveis que possam ser conectados ao sistema de carga ou aos condutos de aeração (desaeração) das embarcações deverão ser incluídos no V_c .

2) O volume das tampas de escotilha estanques ao tempo do tipo *pontoon*, situadas sobre as braçolas de escotilha e considerado no cômputo do volume dos espaços fechados, deverá ser também incluído no cálculo do volume dos espaços de carga sempre que tais aberturas apresentem a sua face inferior aberta.

3) Os volumes dos tanques de lastro segregado não deverão ser considerados para o cálculo do V_c desde que não sejam utilizados para o transporte de carga.

4) O volume dos tanques de lastro limpo das embarcações tanque deverá ser incluído no V_c quando forem dotadas de um sistema de lavagem com óleo cru (COW) o qual possibilite a dupla utilização do tanque (carga/lastro limpo).

5) O volume dos tanques de lastro limpo não será incluído no V_c sempre que:

I) os tanques não sejam utilizados para o transporte de carga; e

II) no campo "Observações" do Certificado de Arqueação seja colocada a seguinte anotação: "Os seguintes tanques estão dedicados exclusivamente ao transporte de água de lastro limpa:".

6) O volume dos tanques de *slop* deverá ser incluído no cálculo do V_c .

7) Em embarcações de pesca, o volume dos espaços para processamento do pescado, para transporte do pescado (processado ou não) e os paióis para sal, temperos, óleo ou embalagens do peixe processado deverão ser incluídos no V_c . Os depósitos para os aparelhos de pesca não devem ser incluídos no V_c .

8) Os espaços das máquinas de refrigeração usadas para cargas refrigeradas e situadas dentro dos limites dos espaços de carga deverão ser incluídos no V_c .

9) O volume de compartimentos para o transporte de correspondência, transporte da bagagem dos passageiros separado das acomodações e de mercadorias dos passageiros em depósito deverá ser incluído no V_c . O volume dos paióis de provisões para a tripulação ou passageiros e de mercadorias em depósito dos tripulantes não deve ser incluído no V_c .

10) Nas embarcações de carga combinada, quando os proprietários solicitem a conversão dos tanques de duplo uso para hidrocarbonetos e lastro em tanques de lastro e a exclusão do seu volume do V_c , se exigirá que os tanques de lastro sejam permanentemente desconectados do sistema de carga dos hidrocarbonetos e não sejam utilizados no transporte de carga. A embarcação deverá ser rearqueada e qualquer tanque de lastro não considerado no V_c deve ser utilizado exclusivamente para lastro, conectado a um sistema independente de lastro, e não poderá transportar carga.

11) Na determinação do volume dos espaços de carga não deverão ser considerados isolamentos, revestimentos ou forros existentes dentro dos limites dos espaços considerados.

12) Para navios com tanques de carga independentes e permanentes construídos no interior da embarcação, como por exemplo, navios gaseiros, o volume a ser incluído no V_c deverá ser calculado até o limite estrutural desses tanques, independente do isolamento existente interna ou externamente à superfície do tanque.

13) O volume dos espaços de duplo uso, como os empregados tanto para lastro quanto para carga, deverá ser incluído no V_c .

14) Espaços destinados aos veículos de passageiros serão incluídos no V_c .

15) Volumes no interior do casco de embarcações do tipo *split barge* devem ser considerados no cálculo do V_c , apesar de tais espaços ficarem temporariamente abertos para o mar (ou rio) durante operações de descarga.

16) O volume dos espaços destinados ao transporte de gado (currais) deverá ser considerado no cômputo do volume dos espaços de carga.

NORMAM-01/DPC

b) Procedimentos

O volume dos espaços de carga deve ser retirado diretamente do Plano de Capacidade da embarcação. Quando esse plano não estiver disponível, o volume dos espaços de carga deve ser calculado por intermédio de um dos seguintes procedimentos:

1) para as embarcações com Comprimento de Regra (L) inferior a 24m, o volume dos espaços destinados à carga deverá ser aproximado por intermédio de fórmulas de figuras geométricas conhecidas;

2) para as embarcações com Comprimento de Regra (L) maior ou igual a 24m cujas formas dos espaços de carga possibilitem a determinação do seu volume por intermédio de fórmulas de figuras geométricas com precisão satisfatória, poderá ser adotado procedimento análogo ao apresentado na subalínea 1); e

3) para as demais embarcações com Comprimento de Regra (L) maior ou igual a 24m, o volume dos espaços destinados à carga deverá ser calculado por intermédio do "Método de Simpson", conforme estabelecido no item 0811, por meio da adoção de novas balizas intermediárias, em posição correspondente às anteparas dos espaços de carga.

0809 - DETERMINAÇÃO DO VOLUME DOS ESPAÇOS EXCLUÍDOS

Os espaços enquadrados em, pelo menos, um dos cinco casos listados a seguir deverão ser considerados como espaços excluídos, exceto se apresentem pelo menos uma das três condições abaixo, quando deverão ser considerados como espaços fechados:

1º) o espaço possui prateleiras ou outros meios para estivar carga ou provisões, como por exemplo, no caso de navios do tipo "ro-ro" onde o espaço na extremidade de uma edificação é provido de meios para estivar a carga, o qual deve ser considerado no cálculo do volume dos espaços fechados;

2º) as aberturas são dotadas de quaisquer dispositivos de fechamento; e

3º) a construção permite a possibilidade de tais aberturas poderem ser fechadas.

a) Caso a:

1) Um espaço situado dentro de uma edificação e em frente a uma abertura que se estenda de um convés a outro, exceto pela eventual existência de soleiras ou abas de chapa na parte superior, ambas com altura não superior a 25 mm além da altura dos vaus adjacentes, desde que tal abertura tenha uma largura igual ou maior que 90% da largura do convés (B) onde ela está localizada. Nesse caso deve ser excluído somente o espaço compreendido entre a abertura e uma linha paralela ao plano da abertura, traçada a uma distância igual à metade da largura do convés no local da abertura (Figura 8-1).

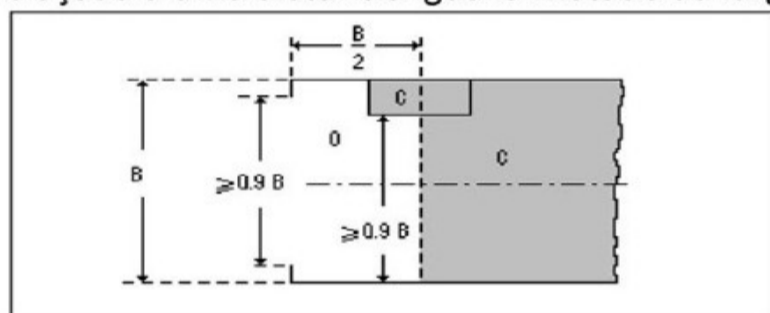


FIGURA 8-1: Espaço Excluído (caso a)

Obs.: Nas figuras 8-1 a 8-6 foi adotada a seguinte simbologia:

C - Espaço Fechado

O - Espaço Excluído

I - Espaço a ser considerado como Espaço Fechado

2) Se por qualquer disposição a largura se tornar menor do que 90% da largura do convés, exceto se devido à convergência do chapeamento externo, somente o espaço compreendido entre o plano da abertura e uma linha paralela ao plano da abertura, traçada no ponto onde a largura da abertura seja igual (ou inferior) a 90% da largura do convés (B) no local correspondente à abertura, será considerado como espaço excluído (Figuras 8-2 e 8-3).

NORMAM-01/DPC

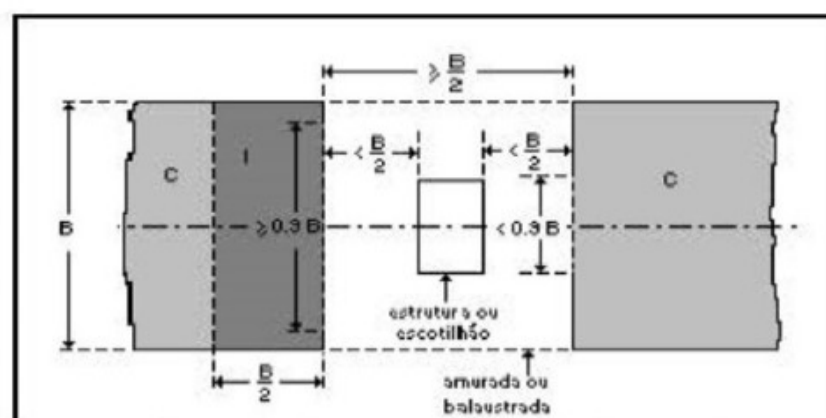


FIGURA 8-6: Espaço Excluído (Caso a)

3) Quando um intervalo é completamente aberto, exceto pela existência de amuradas ou balaustradas separando quaisquer dois espaços, a exclusão de um ou de ambos é permitida de acordo com o estabelecido nas subalíneas 1) e 2), desde que a distância de separação entre esses dois espaços seja maior do que a metade da menor largura do convés (B) no intervalo de separação (Figuras 8-5 e 8-6).

b) Caso b:

Todo espaço situado sob coberturas existentes no convés, abertas para o mar e para o tempo, cujas únicas conexões das suas superfícies laterais expostas com a estrutura do navio sejam os suportes necessários à sua sustentação. O espaço continuará a ser considerado um espaço excluído mesmo quando apresentem balaustradas, amuradas ou uma aba de chapa na parte superior, desde que a altura da abertura (h) entre a parte superior da amurada ou balaustrada e a face inferior da aba de chapa seja superior ao maior valor entre 0,75 m e um terço da altura do espaço considerado (H) (Figura 8-7).

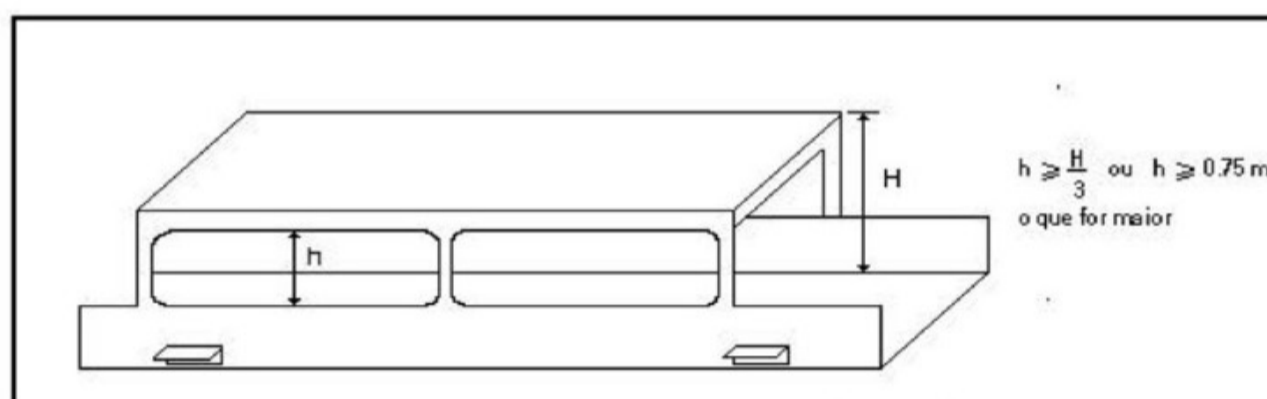


FIGURA 8-7: Espaço Excluído (Caso b)

O espaço compreendido entre a antepara lateral de uma casaria e a borda falsa, abaixo de um convés que se estenda de bordo a bordo suportado por pilares ou chapas verticais (Figura 8-8) deverá ser tratado como um espaço excluído de acordo com o estabelecido nesta alínea e na alínea (c)-(casos (b) e (c)).

NORMAM-01/DPC

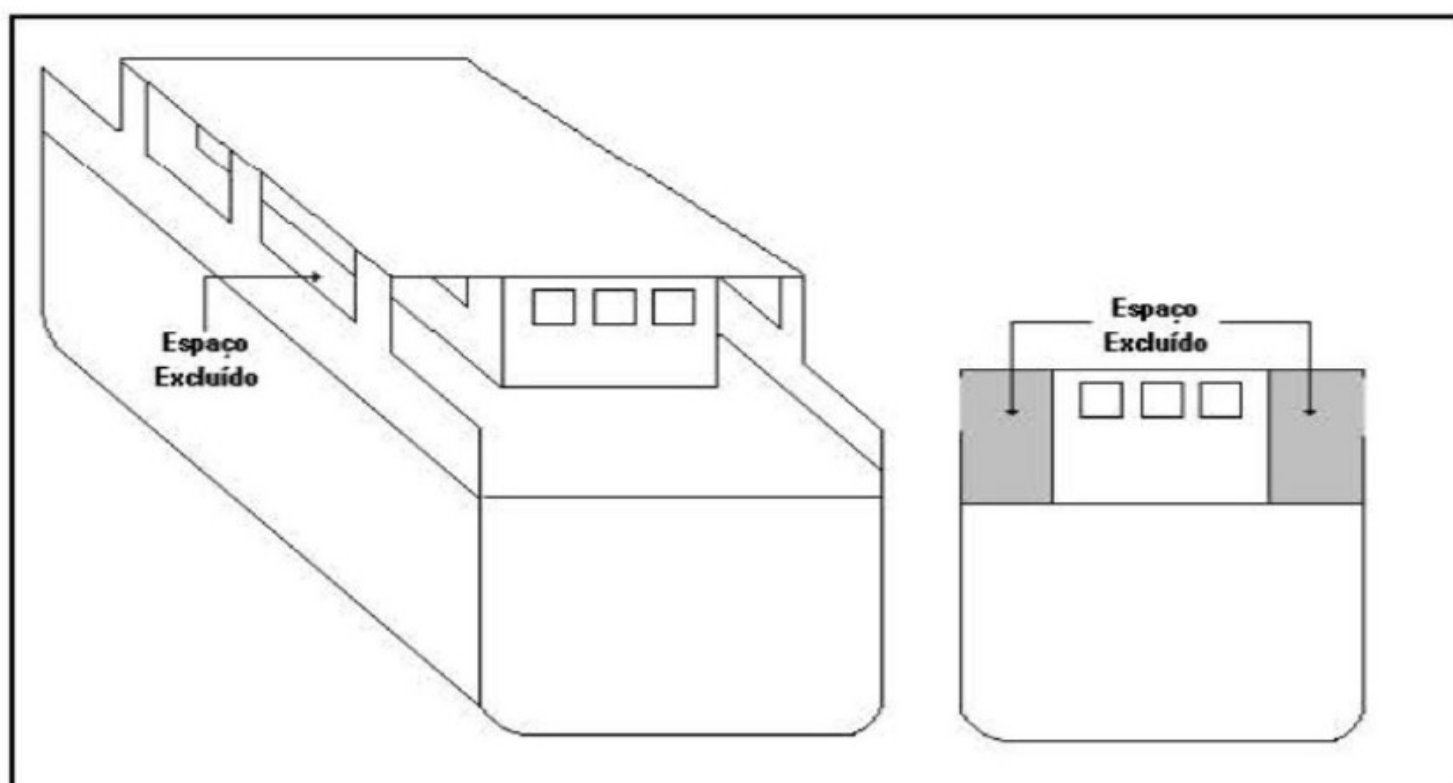


FIGURA 8-8: Espaço Excluído (Casos a e b)

c) Caso c:

Todo espaço dentro de uma edificação que se estenda de um bordo ao outro da embarcação e que se encontre diretamente em frente de aberturas laterais opostas com altura (h) superior ao maior valor entre 0,75 m e um terço da altura do espaço (H). Se as aberturas só existirem em um dos bordos, o espaço no interior da edificação a ser excluído (O) fica limitado à metade da largura do convés (B/B_1) na região da abertura (Figura 8-9).

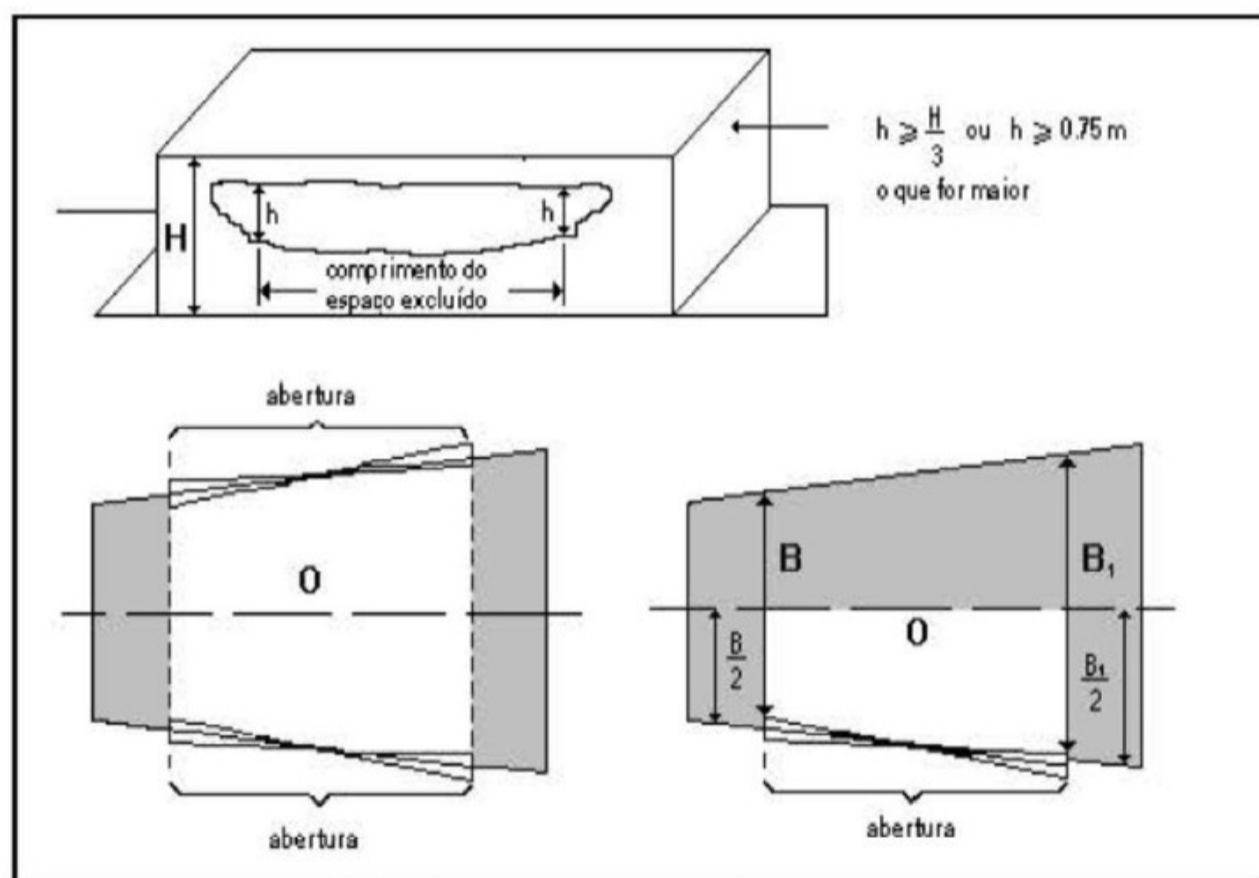


FIGURA 8-9: Espaço Excluído (Caso c)

d) Caso d:

O espaço de uma edificação que se encontre imediatamente abaixo de uma abertura descoberta no convés acima, sempre que essa abertura esteja exposta ao tempo. O espaço a ser excluído é limitado pela área da abertura (A-B-C-D) (Figura 8-10).

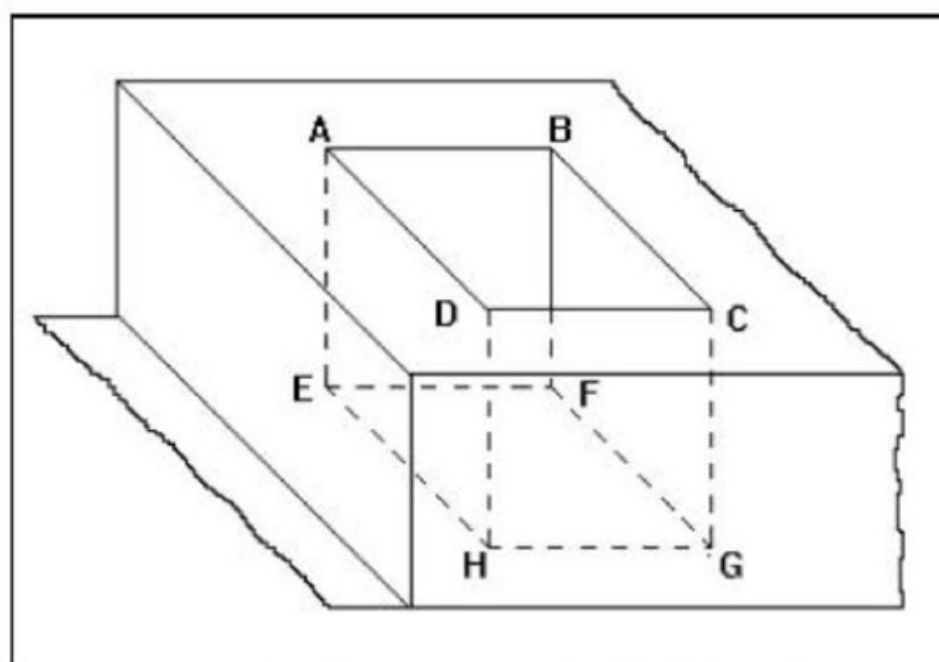


FIGURA 8-10: Espaço Excluído (Caso d)

e) Caso e:

Um recesso em anteparas limites de uma edificação exposta ao tempo, cuja abertura se estenda de um convés ao outro e que não disponha de meios de fechamento, desde que a largura (w_1/w_2) no seu interior não seja maior do que a largura na entrada e sua extensão (L_1/L_2) no interior da edificação seja menor do que duas vezes a largura na entrada (Figura 8-11).

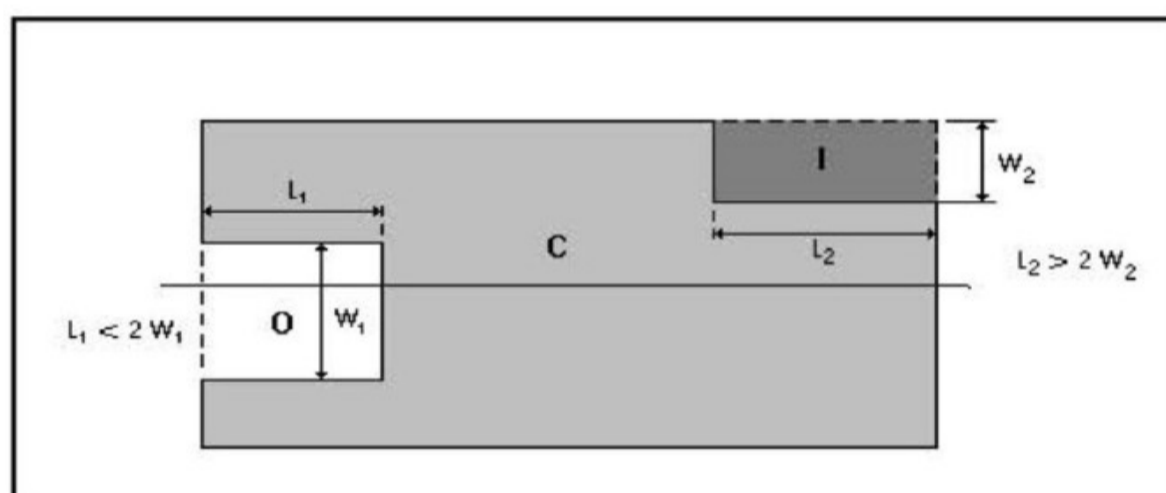


FIGURA 8-11: Espaço Excluído (Caso a)

Obs: na figura 8-11 foi adotada a seguinte simbologia:

O= espaço excluído

C= espaço fechado

I= espaço a ser considerado como um espaço fechado

0810 - MÉTODO EXPEDITO PARA DETERMINAÇÃO DO VOLUME DO CASCO

a) Descrição

É o método utilizado para determinação do volume do casco de embarcações com Comprimento de Regra (L) inferior a 24 metros, o qual é apresentado a seguir:

b) Fórmula

O volume do casco é calculado no método por intermédio da seguinte expressão:

$$VC = \left\{ \frac{Co + B}{2} \right\}^2 \times Coef \times Ca \quad (2) \text{ onde:}$$

VC = volume do casco, em m^3 ;

Co = contorno, em m;

B = boca, em m;

Ca = comprimento de arqueação, em m; e

Coef = 0,17 para embarcações com casco de madeira ou concreto ou 0,18 para embarcações de casco metálico ou compósito (fibra de vidro e outros).

NORMAM-01/DPC

c) Multiplicador "M"

O termo $((Co + B) / 2)^2 \times Coef$ é também denominado de multiplicador "M", sendo que os valores verificados para esse parâmetro se encontram tabelados no Anexo 8-F, em função da soma da boca com o contorno.

d) Faixa de Aplicação do Método (Coeficiente "f")

O Método Exedito só pode ser aplicado na determinação do volume do casco de embarcações de formas convencionais, cujo coeficiente "f", definido conforme a seguinte expressão, seja maior ou igual a 0,4 e menor ou igual a 0,85.

$$F = M / (B \times P) \quad (3) \text{ onde:}$$

M = multiplicador "M", em m^2 ;

B = boca, em m; e

P = pontal, em m.

e) Volume do Casco para Embarcações fora da Faixa de Aplicação

Para as embarcações com Comprimento de Regra (L) menor que 24 m e cujo coeficiente "f" esteja fora da faixa de aplicação apresentada na alínea anterior, o volume do casco será determinado conforme o estabelecido para as embarcações de formatos especiais, ou seja, subdividindo-se, de forma aproximada, o casco em figuras geométricas conhecidas e aplicando-se fórmulas simples de cubagem. No Anexo 8-D são apresentadas algumas das fórmulas para determinação da área ou volume das figuras geométricas mais usuais.

f) Programa SISARQ

A Arqueação Bruta e a Arqueação Líquida das embarcações, para as quais seja aplicável o "Método Exedito", poderão ser calculadas por intermédio do programa SISARQ, elaborado pela DPC e disponível para as CP, DL, AG.

0811 - MÉTODO DE SIMPSON PARA DETERMINAÇÃO DO VOLUME DO CASCO**a) Descrição**

O Método de Simpson é um método de integração numérica, no qual a área sob uma curva é aproximada por meio da hipótese assumida de que os trechos da curva entre os pontos equi espaçados considerados são ramos de parábola, uma vez que a área sob parábolas pode ser obtida por intermédio das Regras de Simpson.

b) 1ª Regra de Simpson

É utilizada quando o intervalo da curva a ser integrado é dividido em um número par de espaçamentos iguais. Por essa regra a área entre os pontos considerados pode ser calculada por intermédio da seguinte expressão:

$$A = (s/3) \times (y_0 + 4y_1 + 2y_2 + \dots + 2y_{n-2} + 4y_{n-1} + y_n) \quad (4), \text{ onde:}$$

A = área, em m^2 ;

s = espaçamento entre os pontos considerados, em m;

y_i = ordenada na posição i, em m; e

n = número de espaçamentos.

c) 2ª Regra de Simpson

É utilizada quando o intervalo da curva a ser integrado é dividido em um número de espaçamentos iguais múltiplo de 3. Por essa regra a área entre os pontos considerados pode ser calculada por intermédio da seguinte expressão:

$$A = (3s/8) \times (y_0 + 3y_1 + 3y_2 + 2y_3 + \dots + 2y_{n-3} + 3y_{n-2} + 3y_{n-1} + y_n) \quad (5), \text{ onde:}$$

A = área, em m^2 ;

s = espaçamento entre os pontos considerados, em m;

y_i = ordenada na posição i, em m; e

n = número de espaçamentos.

NORMAM-01/DPC

d) Determinação das Áreas das Seções Transversais

É recomendada a utilização das seções transversais representadas no Plano de Linhas, também denominadas balizas, para o cálculo do volume do casco pelo Método de Simpson. Para a determinação das áreas das seções transversais deverão ser observados os seguintes aspectos:

1) serão considerados pelo menos cinco pares de pontos para a integração por uma das Regras de Simpson;

2) a área das seções transversais poderá ser determinada por intermédio de fórmulas de figuras geométricas sempre que as formas das seções permitam essa aproximação sem prejuízo da precisão dos resultados;

3) deverá ser considerado o abaulamento do convés, caso existente; e

4) poderão ser utilizadas as Curvas de Bonjean, elaboradas pelo projetista, para a obtenção da área das seções transversais, desde que:

I) apresentem uma precisão satisfatória;

II) tenham sido traçadas até a altura correspondente ao convés na posição longitudinal de cada baliza considerada; e

III) seja considerado o abaulamento do convés, se existente.

e) Determinação do Volume do Casco

O volume do casco deverá ser determinado por intermédio da integração, ao longo do comprimento, das áreas das seções transversais por intermédio de uma das Regras de Simpson. Para esse cálculo deverão ser considerados os seguintes aspectos:

1) deverão ser consideradas as áreas de, pelo menos, dez seções transversais;

2) as balizas extremas, à vante e à ré, deverão estar localizadas o mais próximo possível da proa e da popa da embarcação, respectivamente; e

3) o volume devido ao tosamento do convés deverá ser computado.

f) Volume das Extremidades

O cálculo do volume dos espaços situados à ré da primeira baliza e à vante da última, que não tenham sido abrangidas pela integração e, conseqüentemente, não foram computadas no cálculo do volume, poderá ser efetuado por um dos seguintes procedimentos:

1) aproximado por intermédio de fórmulas de figuras geométricas; e

2) pela representação de balizas adicionais nas regiões de proa e popa, que englobem a região considerada, calculando-se a área das novas seções transversais e utilizando o Método de Simpson para a determinação do volume.

g) Utilização das Curvas Hidrostáticas ou do Plano de Capacidade para determinação do Volume do Casco.

Poderão ser utilizadas as Curvas Hidrostáticas ou o Plano de Capacidade, elaborados pelo projetista, para a obtenção do volume do casco em substituição à integração das áreas das seções transversais pelo Método de Simpson, desde que tais planos apresentem as seguintes características:

1) apresentem uma precisão satisfatória; e

2) representem efetivamente o volume total dos espaços fechados abaixo do convés superior, considerando o tosamento e o abaulamento do convés, caso existente.

0812 - CÁLCULO DA ARQUEAÇÃO BRUTA

A arqueação bruta (AB) será calculada por intermédio da seguinte expressão:

$AB = K_1 V$ (6), onde:

$K_1 = 0,2 + 0,02 \log_{10} V$ (ou conforme tabulado no Anexo 8-E); e

V = volume total de todos os espaços fechados da embarcação, em m^3 .

Obs: os valores obtidos deverão ser arredondados para baixo sem decimais (números inteiros).

NORMAM-01/DPC

0813 - CÁLCULO DA ARQUEAÇÃO LÍQUIDA

A arqueação líquida (AL) será calculada por intermédio da seguinte expressão:

$AL = K_2 V_C (4H/3P)^2 + K_3(N_1 + (N_2 / 10))$ (7), onde:

V_C = volume total dos espaços de carga, em m^3 ;

$K_2 = 0,2 + 0,02 \log_{10} V_C$ (ou conforme tabulado no Anexo 8-E);

H = calado moldado, em m;

P = pontal moldado, em m;

$K_3 = 1,25 (AB + 10.000) / 10.000$;

N_1 = número de passageiros em camarotes com até 8 beliches;

N_2 = número dos demais passageiros; e

AB = arqueação bruta, calculada de acordo com o item 0812.

Obs: os valores obtidos deverão ser arredondados para baixo sem decimais (números inteiros).

Deverão ser adotados em acordo com expressão de cálculo da arqueação líquida, os seguintes procedimentos:

- a) o fator $(4H / 3P)^2$ não deve assumir valores superiores à unidade;
- b) o termo $K_2 V_C (4H / 3P)^2$ não deve assumir valores inferiores a 25% da arqueação bruta;
- c) a arqueação líquida não deve ser inferior a 30% da arqueação bruta.
- d) o total de passageiros transportados a bordo ($N_1 + N_2$) não deve ser inferior a 13, caso contrário deve-se assumir N_1 e N_2 iguais a zero; e
- e) quando o cálculo da arqueação líquida resultar em um valor maior que a arqueação bruta, deverá ser assumido que $AL = AB$.

0814 - REARQUEAÇÃO

A embarcação deverá ser rearqueada sempre que:

- a) sofrer alteração e/ou reclassificação que modifique a distribuição, construção, capacidade ou uso dos espaços, número de passageiros transportados, borda-livre atribuída ou calado máximo permissível, tais que alterem os valores da arqueação bruta ou líquida originalmente determinadas;
- b) quando houver dúvidas quanto à correção da arqueação anteriormente efetuada;
- c) por solicitação do armador; e
- d) "ex-officio", sempre que for constatada qualquer irregularidade.

0815 - CERTIFICAÇÃO**a) Tipos de Certificados**

Os documentos comprobatórios da arqueação de uma embarcação são os seguintes:

- 1) Notas para Arqueação de Embarcação, para as embarcações com arqueação bruta inferior a 20;
- 2) Certificado Nacional de Arqueação, para as embarcações com arqueação bruta maior ou igual a 20 (que não sejam portadoras de um Certificado Internacional de Arqueação); e
- 3) Certificado Internacional de Arqueação, para as Embarcações "SOLAS".

b) Novo Certificado

Será emitido novo Certificado de Arqueação ou Notas para Arqueação de Embarcação sempre que ocorrer:

- 1) o extravio do original;
- 2) mudança do nome da embarcação, do seu porto de inscrição ou de alguma outra característica constante no documento;
- 3) rearqueação da embarcação, conforme estabelecido no item 0814; e
- 4) para a obtenção de novo Certificado de Arqueação ou Notas para Arqueação de Embarcação deverá ser adotado o mesmo procedimento previsto no item 0805.

NORMAM-01/DPC

OBSERVAÇÃO:**DISPOSIÇÃO TRANSITÓRIA**

Para as embarcações de passageiros, rebocadores e empurradores com AB maior ou igual a 20 e menor que 50 e aquelas que transportem granéis líquidos combustíveis, gases liquefeitos inflamáveis, substâncias químicas perigosas ou produtos de risco similares, deverá ser emitido o Certificado Nacional de Arqueação por ocasião de primeira Vistoria Anual de CSN que ocorrer após 31 de dezembro de 2020. O Certificado Nacional de Arqueação deverá ser emitido com base nas Notas de Arqueação da embarcação.

Para as demais embarcações com AB maior ou igual a 20 e menor que 50, o Certificado Nacional de Arqueação deverá ser emitido nas seguintes situações:

- 1) Em caso de extravio das Notas de Arqueação;
- 2) Mudança do nome da embarcação, do seu porto de inscrição ou de outra característica constante nas Notas de Arqueação;
- 3) Por solicitação do proprietário, armador ou seu preposto;
- 4) Rearqueação da embarcação, conforme estabelecido no item 0814; e
- 5) Para as embarcações regularizadas após 31 de dezembro de 2020.

c) Validade dos Certificados

O Certificado Nacional de Arqueação, o Certificado Internacional de Arqueação e as Notas para Arqueação de Embarcação terão validade durante toda a vida útil da embarcação, exceto nos casos previstos para emissão de novo Certificado, apresentados na alínea anterior.

d) Preenchimento dos Certificados

1) No verso do Certificado Nacional de Arqueação, nos campos correspondentes aos “Espaços Incluídos na Arqueação” (Arqueação Bruta e Arqueação Líquida), não é necessário o preenchimento do “nome do espaço”, “local” e “comprimento”, bastando apenas a indicação dos volumes abaixo e acima do convés superior considerados, no campo correspondente à arqueação bruta, e dos volumes dos espaços de carga, no campo correspondente à Arqueação Líquida.

2) No verso do Certificado Internacional de Arqueação é obrigatório o preenchimento dos itens mencionados na subalínea anterior, sendo que as informações referentes ao “local” do espaço não necessitam de detalhes, bastando a descrição das cavernas (aproximadas) entre as quais está localizado o espaço descrito.

3) A informação constante no verso de ambos os certificados “Data e Local da Arqueação Original” é referente ao cálculo para a atribuição original de um Certificado Nacional de Arqueação ou de um Certificado Internacional de Arqueação.

4) A informação constante no verso de ambos os certificados “Data e Local da Última Rearqueação” é referente ao cálculo para a atribuição do último Certificado Nacional de Arqueação ou Certificado Internacional de Arqueação.

0816 - VISTORIA DE ARQUEAÇÃO

As embarcações deverão ser submetidas a uma vistoria antes da expedição do Certificado Nacional de Arqueação, do Certificado Internacional de Arqueação ou das Notas para Arqueação de Embarcação, para verificar se sua construção está efetivamente de acordo com os planos e/ou documentos considerados para o cálculo das arqueações bruta e líquida. Tal vistoria deverá se restringir aos detalhes do arranjo e dos espaços fechados considerados, não sendo necessária a verificação das linhas do casco.

As vistorias dessas embarcações serão efetuadas pelo órgão ou entidade responsável pela emissão do certificado ou das notas.

NORMAM-01/DPC

0817 - CERTIFICADO DE SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO

Deverão ser lançados nos campos correspondentes do Certificado de Segurança da Navegação das embarcações, para as quais é obrigatória a sua emissão, os valores das Arqueações Bruta e Líquida, os quais deverão estar de acordo com aqueles constantes no Certificado ou nas Notas de Arqueação.

SEÇÃO II**CÁLCULO DOS DESLOCAMENTOS E DO PORTE BRUTO****0818 - DEFINIÇÕES****a) Deslocamento**

É o peso total da embarcação em determinada condição de carregamento, que equivale à massa do volume de água deslocado pela embarcação quando flutuando na condição de carregamento considerada. Os deslocamentos normalmente são expressos em toneladas. Existem dois deslocamentos característicos das embarcações: o deslocamento leve e o deslocamento carregado.

b) Deslocamento Leve

É o deslocamento que a embarcação com todos os seus equipamentos e máquinas prontos para funcionar apresenta quando está completamente descarregada, isto é, sem carga nos porões ou nos demais compartimentos a ela destinados, sem passageiros, tripulantes ou seus pertences, sem provisões, sem água doce, potável ou de lastro e sem combustíveis ou lubrificantes. O deslocamento leve deve incluir os seguintes itens:

- 1) lastro fixo;
- 2) água de resfriamento ou alimentação e óleo combustível ou lubrificante existentes no interior dos motores principais, grupos geradores, caldeiras ou quaisquer outros equipamentos ou máquinas existentes a bordo, no nível normal de operação, e na canalização correspondente (mas não o contido no interior dos tanques);
- 3) água existente nas redes de água doce e incêndio (mas não a contida no interior dos tanques);
- 4) óleo existente nas redes de acionamento hidráulico (mas não o contido no interior dos tanques); e
- 5) sobressalentes e ferramentas exigidos por regras específicas aplicáveis à embarcação (exceto sobressalentes de convés, máquinas e eletricidade).

c) Deslocamento Carregado (ou Deslocamento Máximo ou Deslocamento à Plena Carga)

É o deslocamento que tem a embarcação quando está flutuando na sua condição de maior imersão, ou seja, completamente carregada, e está associado ao calado máximo da embarcação.

d) Porte Bruto (ou *Deadweight*)

O porte bruto é definido como a diferença entre o deslocamento carregado e o deslocamento leve e caracteriza a quantidade de carga que uma embarcação pode transportar (não apenas a carga paga que normalmente é alocada nos porões ou tanques de carga, mas todo e qualquer item transportado a bordo, exceto quando considerado como item componente do deslocamento leve), sendo normalmente expresso em "toneladas de porte bruto" (TPB) ou "toneladas de *deadweight*" (TDW). O porte bruto deve necessariamente incluir, dentre outros, o peso dos seguintes elementos:

- 1) combustíveis (óleo pesado, diesel, carvão etc);
- 2) lubrificantes (óleos ou graxas);
- 3) água (potável, doce, de alimentação de máquinas e de lastro);
- 4) provisões;
- 5) tripulação com seus pertences;
- 6) passageiros com suas bagagens;
- 7) carga paga transportada (geral, granel, contentores, frigorificada etc);

NORMAM-01/DPC

- 8) hélice e eixo porta-hélice sobressalentes;
- 9) sobressalentes de convés, máquinas e eletricidade;
- 10) peças removíveis, tais como esticadores, cabos, peças de encaixe etc, usados para peação ou limitação de cargas de granéis, madeira, contentores etc;
- 11) peças removíveis para manobra de cargas, tais como caçambas, empilhadeiras, sugadoras de granéis, bombas portáteis para carga líquida etc;
- 12) água e óleo residuais nos tanques e tubulações do casco (exceto os resíduos de líquidos no interior das canalizações considerados na determinação do deslocamento leve); e
- 13) fornecimentos usuais do armador, tais como roupa de cama e mesa, talheres, cutelaria, artigos de consumo etc.

0819 - DETERMINAÇÃO DO DESLOCAMENTO LEVE

O deslocamento leve deve ser determinado por um dos seguintes procedimentos:

- a) para as embarcações submetidas a uma prova de inclinação (ou a uma medição de porte bruto), o valor obtido no teste;
- b) para as embarcações dispensadas da realização de uma prova de inclinação, mas que tenham um estudo de estabilidade preliminar elaborado pelo projetista, o valor da estimativa do peso leve constante nesse estudo;
- c) para as demais embarcações, com Comprimento de Regra (L) inferior a 24 metros, e cujo valor do coeficiente "f", conforme definido na alínea d) do item 0810, seja maior ou igual a 0,40 e menor ou igual a 0,85, o procedimento constante no item 0822; e
- d) para as embarcações restantes, o deslocamento leve deverá ser estimado, baseado nas suas dimensões, formas e características.

0820 - DETERMINAÇÃO DO DESLOCAMENTO CARREGADO

O deslocamento carregado deve ser determinado por intermédio de um dos seguintes procedimentos:

- a) diretamente do folheto de estabilidade da embarcação, na condição correspondente ao deslocamento máximo da embarcação;
- b) por intermédio das Curvas Hidrostáticas em um calado correspondente ao calado máximo;
- c) para as demais embarcações, com Comprimento de Regra (L) inferior a 24 metros, e cujo valor do coeficiente "f", conforme definido na alínea d) do item 0810, seja maior ou igual a 0,40 e menor ou igual a 0,85, o procedimento constante no item 0822; e
- d) para as embarcações restantes, o deslocamento carregado deverá ser estimado, baseado nas suas dimensões, formas e características e na quantidade de carga transportada.

0821 - DETERMINAÇÃO DO PORTE BRUTO

O porte bruto deve ser calculado por meio da diferença entre o deslocamento carregado e o deslocamento leve.

0822 - DETERMINAÇÃO DOS DESLOCAMENTOS POR INTERMÉDIO DO "MÉTODO EXPEDITO"

Para as embarcações com Comprimento de Regra (L) menor do que 24 metros e com o coeficiente "f" entre 0,40 e 0,85, inclusive, para as quais é aplicável o "Método Expedito", conforme estabelecido no item 0810, os deslocamentos podem ser obtidos por intermédio da seguinte expressão:

$D = L \times B \times \gamma \times f \times h$ (8), onde:

D = deslocamento, em t;

L = Comprimento de Regra (L), em m;

B = boca, em m;

γ = densidade da água, em t/m³;

NORMAM-01/DPC

f = coeficiente "f", definido no item 0810; e

h = calado, em m.

O valor da densidade da água pode assumir dois valores:

a) 1,025 t/m³, para a água salgada; e

b) 1,000 t/m³, para a água doce.

Para a determinação do deslocamento carregado, basta utilizar o calado carregado na expressão acima, enquanto que para se calcular o deslocamento leve deve-se utilizar o calado leve.

NORMAM-01/DPC

CAPÍTULO 9

EMBARCAÇÕES E PLATAFORMAS EMPREGADAS NA PROSPECÇÃO E EXTRAÇÃO DE PETRÓLEO E MINERAIS

SEÇÃO I

GENERALIDADES

0901 -APLICAÇÃO

Os requisitos constantes nestas regras se aplicam a todas as plataformas fixas e móveis que operem em Águas Jurisdicionais Brasileiras - AJB. As plataformas fixas, que operarem dentro do limite da visibilidade da costa, poderão dotar, quando necessários, materiais classe II.

0902 -DEFINIÇÕES

Para efeito de aplicação deste Capítulo, as seguintes definições são aplicadas:

a) Alteração - Significa toda e qualquer modificação ou mudança:

1) Nas características principais da plataforma (comprimento, boca, pontal);

2) Nos arranjos representados nos planos normalmente exigidos no processo de licença de construção;

3) De localização, substituição, retirada ou instalação a bordo de itens ou equipamentos constantes no memorial descritivo ou representados nos planos exigidos para a concessão da Licença de Construção; e

4) De localização, substituição, retirada ou instalação a bordo de quaisquer itens ou equipamentos que impliquem diferenças superiores a 2% para o peso leve ou 0,5% do LPP para a posição longitudinal do centro de gravidade da embarcação.

b) Construção - É a fabricação, montagem e acabamento de uma plataforma como um todo, ou modulada, utilizando os materiais, componentes e equipamentos necessários.

c) Flotel - é uma embarcação que presta serviços de apoio às atividades das plataformas marítimas ("Offshore") como geração de energia elétrica, hotelaria e facilidades de manutenção.

d) Plano de Segurança - documento obrigatório para as plataformas fixas e móveis que indica claramente, para cada piso, o arranjo contendo a discriminação dos materiais, equipamentos e instalações de segurança a bordo para salvatagem; detecção, proteção e combate a incêndio; simbologia, nomenclatura, localização e dotação; além das rotas de fuga e das saídas de emergência.

e) Plataforma - instalação ou estrutura, fixa ou flutuante, destinada às atividades direta ou indiretamente relacionadas com a pesquisa, exploração e exploração dos recursos oriundos do leito das águas interiores e seu subsolo ou do mar, inclusive da plataforma continental e seu subsolo.

f) Plataforma Desabitada - É a plataforma marítima fixa, operada remotamente, podendo ser dotada de helideque, com instalações habitáveis para pernoite de, no máximo, cinco pessoas.

g) Plataforma Marítima Fixa - construção instalada de forma permanente, destinada às atividades relacionadas à prospecção e extração de petróleo e gás. Não é considerada uma embarcação.

h) Plataforma Marítima Móvel - denominação genérica das embarcações empregadas diretamente nas atividades de prospecção, extração, produção e/ou armazenagem de petróleo e gás. Incluem as unidades Semi-Submersíveis, Auto-Eleváveis, Navios Sonda, Unidades de Pernas Tensionadas ("Tension Leg"), Unidades de Calado Profundo ("Spar"), Unidade Estacionária de Produção, Armazenagem e Transferência (FPSO) e Unidade Estacionária de Armazenagem e Transferência (FSU). As embarcações destinadas à realização de outras obras ou serviços, mesmo que apresentem características de construção similares às unidades enquadradas na definição acima, não deverão ser consideradas "plataformas" para efeito de aplicação dos requisitos estabelecidos nesta norma e em demais códigos associados às atividades de extração de petróleo e gás.

i) Unidade Estacionária de Produção, Armazenagem e Transferência ("Floating Production Storage Offloading" - FPSO e "Floating Storage Unit" - FSU) - embarcação adaptada para operações de produção e/ou armazenamento e transferência de petróleo.

0903 -CONVENÇÕES E CÓDIGOS INTERNACIONAIS E CERTIFICAÇÃO APLICÁVEIS ÀS PLATAFORMAS

a) Convenções e Códigos Internacionais aplicáveis às plataformas

As plataformas deverão atender os requisitos estabelecidos nas seguintes Convenções e Códigos Internacionais:

1) Código para Construção e Equipamento para Plataformas Móveis de Perfuração - MODU Code

As plataformas móveis construídas a partir de 01/01/2012 devem cumprir com os requisitos estabelecidos no Código MODU 2009.

As plataformas móveis construídas a partir de 01/05/1991 devem cumprir os requisitos estabelecidos no Código MODU 89.

As plataformas móveis construídas a partir de 31/12/1981 devem cumprir os requisitos estabelecidos no Código MODU 79.

As plataformas móveis construídas antes de 31/12/1981 devem cumprir, tanto quanto possível, os requisitos estabelecidos no Código MODU 79 devendo, contudo, submeter qualquer desvio ao citado código à DPC, para avaliação da necessidade do estabelecimento de requisitos adicionais ou alternativos.

As plataformas fixas não estão sujeitas ao Código MODU.

2) Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar - SOLAS

As plataformas móveis deverão cumprir os requisitos estabelecidos na Convenção SOLAS nos aspectos recomendados pelo MODU Code.

As plataformas fixas não estão sujeitas à Convenção SOLAS.

3) Código Internacional para a Operação Segura de Navios e para Prevenção da Poluição - ISM Code

As plataformas móveis autopropulsadas deverão cumprir o Código ISM.

As plataformas móveis sem propulsão e as plataformas fixas deverão cumprir o Código ISM, a partir de 31 de dezembro de 2020.

Aquelas desabitadas, estão dispensadas de cumprir o Código ISM. Neste caso, a operação remota deverá ser considerada na avaliação do Gerenciamento de Segurança da unidade responsável pela sua operação.

4) Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios - MARPOL

As plataformas fixas e móveis deverão cumprir os requisitos estabelecidos na Convenção MARPOL.

Adicionalmente, para os FPSOs e FSUs deverá ser observado o contido na Resolução MEPC.311(73) da IMO.

5) Convenção Internacional de Linhas de Carga - LL 66

As plataformas móveis deverão cumprir os requisitos estabelecidos na Convenção LL 66, devendo ser consideradas as recomendações contidas no Código MODU.

As plataformas fixas não estão sujeitas à Convenção LL 66.

6) Convenção Internacional para Medidas de Tonelagem de Navios - Tonnage 69

As plataformas móveis deverão cumprir os requisitos estabelecidos na Convenção Tonnage 69.

As plataformas fixas não estão sujeitas à Tonnage 69.

7) Código Internacional para Mercadorias Perigosas - IMDG Code

A estiva e manuseio de produtos perigosos embalados em plataformas fixas e móveis deverão cumprir o estabelecido no código IMDG.

8) Recomendações para Embarcações dotadas de Sistemas de Posicionamento Dinâmico

-As embarcações e plataformas dotadas de sistemas de posicionamento dinâmico construídas após 1º de julho de 1994, mas antes de 9 de junho de 2017, deverão atender os requisitos estabelecidos na Circular MSC/Circ. 645 da IMO e deverão atender o parágrafo 4 da Circular MSC.1/Circ. 1580 da IMO.

-As embarcações e plataformas dotadas de sistemas de posicionamento dinâmico construídas a partir de 9 de junho de 2017 deverão atender os requisitos estabelecidos na Circular MSC.1/Circ. 1580 da IMO.

9) Código de Segurança para Sistemas de Mergulho

Os sistemas de mergulho instalados em plataformas fixas ou móveis deverão cumprir os requisitos estabelecidos no Código de Segurança para Sistemas de Mergulho - Resolução A.831(19), da IMO.

Esses sistemas deverão atender, ainda, o estabelecido nas Normas da Autoridade Marítima para as Atividades Subaquáticas - NORMAM-15/DPC.

10)Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar - RIPEAM

As plataformas móveis, quando em viagem, estão sujeitas ao RIPEAM.

Essas unidades, quando estacionadas ou posicionadas em operação, deverão estar sinalizadas de acordo com o estabelecido na Seção III deste Capítulo.

b)Certificação aplicável às plataformas

As Plataformas móveis deverão possuir os Certificados previstos nas seguintes Convenções Internacionais e suas Emendas em vigor:

1)Certificado de Segurança de Unidade Móvel de Perfuração Marítima - emitido de acordo com o MODU CODE 79/89, como aplicável;

2)Certificado de Segurança Rádio - emitido de acordo com o estabelecido na Convenção SOLAS 74, como emendada, para unidades autopropulsadas em viagem;

3)Certificado de Gerenciamento de Segurança - emitido de acordo com o Código ISM, para unidades autopropulsadas;

4)Documento de Conformidade - emitido de acordo com o Código ISM, para unidades autopropulsadas;

5)Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Óleo - IOPP - emitido de acordo com a MARPOL 73, como emendada, Anexo I, para plataformas móveis;

6)Certificado Internacional para Prevenção da Poluição por Esgoto, emitido de acordo com a Convenção MARPOL, Anexo IV, para plataformas móveis com quilha batida após 05/03/1998. Para plataformas construídas até 05/03/1998, a partir de 05/03/2008;

7)Certificado Internacional de Borda Livre - emitido de acordo com a Convenção Load Line 66, para plataformas móveis;

8)Certificado Internacional de Arqueação, emitido de acordo com a Convenção TONNAGE 69, para plataformas móveis; e

9)Certificados relativos ao Anexo VI da Convenção MARPOL, conforme aplicável.

0904 -VIAGEM INTERNACIONAL

a)As Plataformas móveis somente poderão realizar viagem internacional se estiverem em conformidade com o MODU CODE 79 ou 89, como aplicáveis à unidade, e suas respectivas emendas em vigor, independente da dotação a que estiverem sujeitas para tráfego em águas nacionais; e

b)Para as Plataformas sujeitas à Certificação Internacional cujos requisitos, segundo as tabelas de dotação, não estiverem de acordo com as Convenções e Normas Internacionais, as Sociedades Classificadoras deverão fazer referência nos Certificados às tabelas constantes das Normas, relativa à isenção ou degradação do requisito com a seguinte observação: "Não é válido para viagem internacional".

0905 -VERIFICAÇÃO DA APROVAÇÃO

Caberá aos Inspectores das Sociedades Classificadoras verificarem nas fases de construção e nas vistorias nas embarcações nacionais, se os materiais e equipamentos nacionais ou estrangeiros empregados possuem o certificado competente emitido pela Diretoria de Portos e Costas (DPC) ou pela Autoridade Marítima do país de origem.

0906 -ACEITAÇÃO DE MATERIAIS DE FABRICAÇÃO ESTRANGEIRA

Para os materiais e equipamentos estrangeiros a serem empregados a bordo das Plataformas, para os quais as Convenções e Códigos Internacionais exijam ser do "tipo aprovado", serão aceitos os Certificados de Homologação emitidos pela Administração do país de origem, desde que esse documento declare explicitamente que o material ou equipamento foi aprovado de acordo com os requisitos ou regras estabelecidos na Convenção ou Código Internacional ao qual está vinculado. Caso o Certificado emitido não seja redigido em inglês, deverá conter, em apenso, uma tradução para o português.

0907 -FISCALIZAÇÃO

Por ocasião das perícias e por meio de ação da Inspeção Naval será fiscalizado o cumprimento destas normas.

SEÇÃO II

CONSTRUÇÃO, ALTERAÇÃO E RECLASSIFICAÇÃO DE PLATAFORMAS

0908 -LEGISLAÇÃO

A construção de plataformas móveis deverá atender aos requisitos constantes do presente capítulo, com ênfase no Código para a Construção e Equipamento de Plataformas Móveis de Perfuração (Code for Construction and Equipment of Mobile Offshore Drilling Units, 1989 - MODU CODE), como emendado.

0909 -PROCEDIMENTOS

Os Procedimentos para Concessão das Licenças de Construção, Alteração, Reclassificação e LCEC deverão ser análogos aos procedimentos adotados no Capítulo 3 destas Normas para as embarcações com arqueação bruta maior que 500.

Para as Unidades Estacionárias de Produção, Armazenagem e Transferência de Óleo - FPSO e Unidades de Armazenamento e Transferência de Óleo - FSU novas ou construídas a partir da conversão de outras embarcações, deverá ser acrescentado à documentação prevista no Capítulo 3, relativa aos seguintes aspectos:

- a) sistemas de amarração e fundeio;
- b) planta de processo com classificação e identificação das áreas de risco;
- c) marcas indicativas e outros dispositivos para realização de vistorias subaquáticas;
- d) preparo de caixas de mar de modo a facilitar a inspeção e manutenção; e
- e) outros planos e documentos julgados necessários pela Sociedade Classificadora.

0910 -DOCAGEM DE PLATAFORMAS E REALIZAÇÃO DE VISTORIAS SUBAQUÁTICAS

As unidades projetadas para operar por longos períodos sem efetuar docagem deverão possuir procedimentos destinados à realização de vistorias subaquáticas.

Os procedimentos estabelecidos com essa finalidade deverão ser analisados e aprovados por Sociedade Classificadora com delegação de competência para atuar em nome da Autoridade Marítima Brasileira, inclusive quanto à adoção de um programa de vistorias contínuas.

Esse procedimento deverá constar do manual de operação da plataforma e a documentação decorrente da sua aplicação deverá ser mantida a bordo, disponível para fiscalização.

SEÇÃO III

SINALIZAÇÃO DE PLATAFORMAS

Objetivando evitar perigos à navegação e à salvaguarda da vida humana no mar, as plataformas deverão ser sinalizadas de acordo com os procedimentos previstos nas Normas da Autoridade Marítima para a Sinalização Náutica - NORMAM-17/DHN.

0911 -PROCEDIMENTOS PARA ESTABELECIMENTO OU ALTERAÇÃO DA SINALIZAÇÃO

Para o estabelecimento ou alteração da sinalização de plataformas o interessado deverá observar o disposto na NORMAM-17/DHN.

0912 -IDENTIFICAÇÃO VISUAL

A identificação visual da plataforma deverá ser executada em conformidade com o disposto na NORMAM-17/DHN.

0913 -SINALIZAÇÃO NOTURNA

Para sinalização noturna, deverão ser observadas as regulamentações dispostas na NORMAM-17/DHN.

0914 -SINALIZAÇÃO SONORA

A estrutura deverá ter um ou mais sinais sonoros, disposto(s) de maneira que seja (m) audível(eis), em qualquer direção, quando da aproximação da estrutura, conforme regulamenta a NORMAM-17/DHN.

0915 -OUTROS TIPOS DE SINALIZAÇÃO

a) Identificação de Plataformas estabelecidas temporariamente ou outras Estruturas Específicas

A identificação dessas plataformas deverá seguir o disposto na NORMAM-17/DHN. De modo análogo às plataformas, serão, também, identificadas outras estruturas específicas.

b) Sinalização para Trânsito (Reboque)

Qualquer tipo de plataforma, sendo rebocada, deve exibir:

1) luzes de bordo;

2) luz de alcançado;

3) quando o comprimento do reboque for superior a 200 metros, uma marca formada por dois cones unidos pelas bases, onde melhor possa ser visto; e

4) quando, por qualquer motivo, for impraticável uma plataforma rebocada exibir as luzes de bordos e luz de alcançado, devem ser tomadas as medidas possíveis para iluminar a plataforma ou, pelo menos, para indicar sua presença.

0916 -MONTAGEM E DESMONTAGEM DE ESTRUTURAS

Caso seja necessário, sinais especiais deverão ser colocados para sinalizar o perímetro de um grupo de estruturas ou para sinalizar canais através do grupo de estruturas ou para sinalizar qualquer estrutura fixa, quando essa estiver sendo montada ou desmontada. As características desses sinais deverão ser determinadas, de acordo com o previsto na NORMAM-17/DHN.

0917 -OBSTRUÇÕES SUBMARINAS

Onde houver obstruções submarinas tais como: dutos ou cabos elétricos, cabos submarinos para telecomunicações, cabeças-de-poço, áreas de despejo etc, que constituam perigo às embarcações que trafeguem na superfície, esses obstáculos deverão ser adequadamente sinalizados com Sinais Especiais, de acordo com o previsto na NORMAM-17/DHN.

SEÇÃO IV

MATERIAL DE SALVATAGEM PARA PLATAFORMAS

0918 -EMBARCAÇÕES DE SOBREVIVÊNCIA

A dotação de embarcações de sobrevivência deverá obedecer aos critérios abaixo e está resumida no Anexo 9-A:

a) Plataformas Marítimas Fixas

1) As balsas salva-vidas empregadas nas plataformas fixas, que estejam operando em AJB, poderão ser da classe II;

2) As plataformas marítimas fixas deverão possuir embarcações de sobrevivência totalmente fechadas, satisfazendo os requisitos previstos no Código Internacional de Equipamentos de Salva-Vidas (Código LSA) para embarcações protegidas contra fogo, com capacidade total para acomodar 150% das pessoas a bordo e balsas salva-vidas classe II para 50% da quantidade de pessoas a bordo;

3) As plataformas fixas desabitadas, situadas dentro do limite de 20 milhas náuticas da costa, poderão ser dotadas de 2 botes orgânicos de abandono a remo ou 2 balsas salva-vidas infláveis classe III, como embarcações de sobrevivência, cada um dos quais com capacidade para o número máximo de pessoas que eventualmente embarquem na plataforma;

4) Quando dotadas de embarcações salva-vidas lançadas à água em queda livre, a capacidade total dessas embarcações deverá ser de, pelo menos, 100% do total de pessoas a bordo. A dotação de balsas salva-vidas classe II, em cada bordo, deverá ser de 100% do total de pessoas, devendo ser localizadas no bordo oposto ao da embarcação salva-vidas;

5)As balsas salva-vidas empregadas nas plataformas marítimas fixas não precisarão dotar o dispositivo de escape automático; e

6)As balsas salva-vidas estivadas a bordo a mais do que 4,5 m de altura em relação ao nível do mar deverão ser dotadas de dispositivo de lançamento. Alternativamente, o dispositivo de lançamento poderá ser substituído por escada rígida de acesso até o nível da água, de modo a permitir o embarque junto ao local em que essas balsas sejam lançadas no mar. A distância máxima do local previsto para o embarque não deverá estar afastado mais do que 5,0 metros da linha vertical de estivagem da respectiva balsa, bem como não deverá existir obstrução que impeça ou dificulte levar a boça da balsa até o pé da escada. As Plataformas que não atendiam a este requisito tiveram prazo para cumprimento encerrado em 31/12/2005.

b)Plataformas Móveis, Navios Sonda, FPSO e FSU

1)Deverão cumprir com os requisitos previstos nas versões de 79 e 89 do Code for the Construction and Equipment of Mobile Offshore Drilling Units - MODU Code, como emendadas, de acordo com a aplicação contida no item 0903 (a) 1);

2)As balsas salva-vidas classe I empregadas nas plataformas móveis, FPSO e FSU, operando nas águas sob jurisdição nacional, poderão ser dotadas da palamenta prescrita para a classe II; e

3)A dotação da razão para náufragos das baleeiras das plataformas móveis, fixas, FPSO e FSO poderão ser reduzidas em 50% em relação os previsto no Código Internacional de Equipamentos Salva-Vidas (LSA Code, da IMO), quando tais unidades estiverem estacionadas em seu local de operação.

0919 -EMBARCAÇÕES DE SALVAMENTO

A dotação de embarcações de salvamento está contida no Anexo 9-A.

0920 -COLETES SALVA-VIDAS

A dotação de coletes salva-vidas deverá obedecer aos critérios abaixo e está resumida no Anexo 9-A:

a)A dotação de coletes deverá ser o somatório de:

1)um para cada pessoa a bordo distribuído nos respectivos camarotes ou alojamentos;

2)um para cada leito existente na enfermaria e mais um para cada enfermeiro;

3)dois na sala de comando;

4)um na estação rádio;

5)três no Centro de Controle da Máquina ou Praça de Máquinas da Plataforma, se guarnecida; e

6)coletes adicionalmente estivados em cada estação de abandono, na quantidade de 100% da lotação da embarcação de sobrevivência a ela correspondente.

b)Nas plataformas fixas, habitadas ou desabitadas, os coletes deverão ser classe II.

c)Os coletes deverão estar estivados de modo a serem prontamente acessíveis e sua localização deverá ser bem indicada.

d)Os coletes salva-vidas deverão ser de homologados pela DPC.

e)O colete salva-vidas deverá ser marcado conforme estabelecido no item 0406.

0921 -BOIAS SALVA-VIDAS

A dotação de boias salva-vidas deverá obedecer aos critérios abaixo e está resumida no Anexo 9-A:

a)As boias deverão ser distribuídas de tal maneira que uma pessoa não tenha que se deslocar mais que 12 metros para lançá-las à água;

b)Pelo menos uma boia salva-vidas, em cada lado da Plataforma, será provida com retinida flutuante de comprimento igual ao dobro da altura na qual ficará estivada, acima da linha de flutuação, na condição de flutuação leve, ou 30 metros, o que for maior;

c) Pelo menos metade do número total de boias, em cada lado da Plataforma, deverá estar munida com dispositivo de iluminação automático;

d) Pelo menos duas das boias acima deverão estar dotadas de fumígeno flutuante de 15 minutos;

e) A distribuição das boias com dispositivo de iluminação automático e fumígenos flutuantes de 15 minutos e das boias com dispositivo de iluminação deverá ser feita igualmente pelos lados da Plataforma;

f) A distribuição de boias salva-vidas como acima descrito deverá ser efetuada em cada convés exposto para o mar em que haja operação ou trânsito normal de pessoas;

g) Especial atenção deverá ser dada ao suporte da boia, no qual deverá ficar suspensa e jamais presa permanentemente à Plataforma, e sua retinida não poderá estar amarrada a bordo; e

h) As boias deverão ser marcadas conforme estabelecido no item 0406.

0922 -ARTEFATOS PIROTÉCNICOS

A dotação de artefatos pirotécnicos deverá obedecer aos critérios abaixo e está resumida no Anexo 9-A:

a) Plataformas Marítimas Fixas

As Plataformas marítimas fixas habitadas deverão dotar 6 foguetes estrela vermelha com paraquedas e as desabitadas 3 foguetes do mesmo tipo, que deverão estar estivados na estação principal de controle;

b) Plataformas Móveis, Navios Sonda, FPSO e FSU

Essas deverão dotar 12 foguetes estrela vermelha com paraquedas, que deverão estar estivados no passadiço ou estação principal de controle.

0923 -MEIOS DE ELEVAÇÃO

a) Os guindastes e torres de perfuração deverão ser aprovados por Sociedade Classificadora reconhecida pelo governo brasileiro, em conformidade com as regras aplicáveis.

b) Plataformas, navios sonda, FPSO e FSU deverão ser dotados de pelo menos uma cesta de transferência de pessoal.

c) As cestas de transferência de pessoal deverão ser homologadas pela DPC e revisadas a cada 12 meses, em conformidade com o disposto no Capítulo 4 da NORMAM-05/DPC.

Observação: As plataformas fixas e as móveis deverão portar Plano de Segurança de acordo com o contido no item 0902.

SEÇÃO V

ENFERMARIA

0924 -ENFERMARIA

Toda plataforma que tenha uma tripulação de 30 ou mais pessoas, deverá ser provida com dependência de enfermaria e dotada de medicamentos. As seguintes prescrições deverão ser observadas:

a) na enfermaria serão guardados os medicamentos e materiais cirúrgicos previstos nas dotações estabelecidas;

b) A enfermaria deverá ser dotada de leitos na razão de 1 para 100 tripulantes ou fração dos que não sejam alojados em camarote singelo. Porém, a quantidade de leitos não necessita exceder a 3;

c) A enfermaria deverá estar situada levando-se em conta o devido conforto do paciente. O compartimento deve ser mantido numa temperatura entre 16°C e 23°C;

d) A enfermaria deverá ficar convenientemente separada de outras dependências, ser usada somente para os cuidados com o paciente, não podendo ser empregada para qualquer outro propósito;

e)A entrada deverá ser de dimensões e em posição tal que possa admitir prontamente uma maca. Os leitos deverão ser de metal e poderão estar superpostos, desde que o superior seja rebatível e arranjado para ser preso de modo livre do leito inferior, quando não estiver em uso;

f)A enfermaria deverá ser dotada de banheiro constituído de vaso sanitário, pia, banheira ou chuveiro, em espaço acessível pelo seu interior, para uso exclusivo dos seus ocupantes. A enfermaria deverá contar com armários de remédios e materiais médicos, armário de roupa, mesa, cadeira e outros equipamentos julgados convenientes; e

g)Nas plataformas em que a tripulação for alojada em camarotes singelos, não haverá necessidade de enfermaria, desde que um camarote seja destinado e dotado para o uso como compartimento de tratamento e/ou isolamento e atenda as necessidades padrões a seguir discriminadas:

1)o compartimento deve ser acessível às macas;

2)o compartimento deve ter um leito singelo ou mesa de exame que possa ser acessível por ambos os lados;

3)uma pia com água corrente quente e fria deve ser instalada dentro do isolamento ou imediatamente adjacente a ele; outras instalações requeridas devem estar convenientemente localizadas; e

4)o compartimento deve conter armários de remédios e de materiais médicos e outros equipamentos julgados convenientes.

SEÇÃO VI

OUTROS EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA

0925 -EQUIPAMENTOS DE RADIOCOMUNICAÇÃO

A Convenção SOLAS/74 como emendada e os critérios definidos no Capítulo 04 destas Normas estabelecem requisitos, especificações e dotação dos equipamentos de radiocomunicação para embarcações, os quais serão adotados juntamente com o MODU CODE 79/89, como emendados, para as Plataformas marítimas móveis, inclusive floteis e servem, também, como referência para o estabelecimento de requisitos para as demais Plataformas marítimas.

Requisitos para Plataformas Fixas

As instalações de radiocomunicação deverão:

1)ser localizadas de forma a possuir o maior grau possível de segurança e disponibilidade operacional;

2)ser protegidas contra efeitos danosos provocados pela água, temperaturas extremas e condições ambientais adversas;

3)ser dotadas de instalação elétrica permanente e segura, independente da fonte principal de energia elétrica da plataforma, que garanta o funcionamento da iluminação e do funcionamento da instalação radio.

4)Plataformas fixas habitadas

I)Operando até 30 milhas náuticas da costa

Estas plataformas deverão ser dotadas de 2 equipamentos de VHF; tais equipamentos deverão ser capazes de transmitir e receber em radiotelefonia nas frequências 156,300 MHz (canal 6), 156,650 MHz (canal 13) e 156,800 MHz (canal 16).

II)Operando além de 30 milhas náuticas da costa

Além de cumprir com os requisitos do inciso I), deverão ser dotadas com 2 equipamentos de HF capazes de transmitir, em todas as frequências nas faixas de 1605 KHz a 4000 KHz e de 4000 KHz a 27500 KHz; e

5)Plataformas fixas desabitadas

As plataformas fixas desabitadas deverão ser dotadas de 2 transceptores portáteis de VHF.

Observações:

1.As plataformas fixas deverão portar a Licença do Serviço Limitado Privado emitida pela ANATEL.

2.As plataformas poderão ser dotadas de outros equipamentos de comunicação que, a critério do proprietário, se façam necessários para sua operação.

3.As Plataformas que operam além de 30 milhas náuticas da costa poderão atender à dotação de equipamentos de radiocomunicação previstos no inciso I), desde que seja apoiada por embarcação de prontidão dotada de equipamentos exigidos para a área em questão. Nesses casos, será necessário requerer dispensa à DPC; entende-se como embarcação em serviço de prontidão aquela que permanece 24 horas por dia a uma distância não superior à de alcance de VHF da plataforma.

b)Dotação de Equipamentos para Plataformas Móveis Autopropulsadas, em Viagem

As Plataformas móveis, autopropulsadas, em viagem, deverão cumprir integralmente os requisitos do Capítulo IV da Convenção SOLAS 74, como emendada.

c)Dotação de Equipamentos para Plataformas Móveis, com Pessoas a Bordo, quando rebocadas

As Plataformas móveis, rebocadas com pessoas a bordo, deverão estar dotadas dos seguintes equipamentos:

1)equipamento VHF requerido na Regra IV/7.1.1 e 7.1.2 e de HF requerido na Regra IV/9.1.1 e 9.1.2 da Convenção SOLAS 74, como emendada;

2)meios eficientes de comunicações entre a Estação Rádio e a Central de Controle da unidade;

3)pelo menos uma rádio-baliza indicadora de posição em emergência (EPIRB), por satélite, de acordo com a Regra IV/7.1.6 da Convenção SOLAS 74, como emendado; e

4)Independentemente dos equipamentos existentes a bordo das Plataformas, os rebocadores deverão estar dotados de equipamentos de comunicações certificados de acordo com a área de navegação na qual irá ser efetuado o reboque.

d)Dotação de Equipamentos de Comunicações para Plataformas Estacionadas em Operação de Perfuração, Produção, Armazenagem e Transferência de Óleo

1)equipamentos rádio para Área Marítima A-1, A-2 ou A-3, como aplicável; e

2)meios eficientes de comunicações entre a Estação Rádio e a Central de Controle da unidade.

e)Plataformas Estacionadas, atendidas por Embarcação em Serviço de Prontidão (stand-by)

Estas Plataformas poderão atender à dotação de equipamentos de radio-comunicação para a área A1, conforme definido nas Regras 7 e 8 do Capítulo IV da Convenção SOLAS/74, independentemente de sua área de operação, desde que a embarcação de prontidão seja dotada de equipamentos exigidos para a área em questão. Nesses casos, será necessário requerer à DPC o respectivo Certificado de Isenção.

OBS: para aplicação desta regra, entende-se como embarcação em serviço de prontidão aquela que permanece 24 horas por dia a uma distância não superior a de alcance de VHF da plataforma em questão.

f)Isenções

Dadas às peculiaridades da área de operação da Plataforma e de outros equipamentos efetivamente instalados a bordo, em adição aos regulamentares, a DPC poderá conceder isenções específicas, caso a caso, devendo para isso ser encaminhado requerimento onde constem os esclarecimentos e/ou as alternativas apontadas como substitutas. Essas isenções serão confirmadas por meio de Certificados de Isenção emitidos pela DPC.

Todas as isenções anteriormente concedidas pela DPC foram revogadas em 30/06/2000, devendo ser revistas de acordo com a sistemática descrita acima, de modo a serem avaliadas quanto à pertinência da emissão dos respectivos Certificados de Isenção.

0926 -SISTEMA DE IDENTIFICAÇÃO AUTOMÁTICA (AIS)

A partir de 31 de julho de 2008, além das embarcações obrigadas a serem dotadas do AIS, de acordo com o Capítulo V da Convenção SOLAS, as demais embarcações, unidades e plataformas abaixo relacionadas deverão ter instalado a bordo o referido sistema:

a)FPSO - Unidade Estacionária de Produção, Armazenagem e Transferência ("Floating Production Storage Offloading");

b)FSU - Unidade Estacionária de Armazenamento e Transferência ("Floating Storage Unit");

c)Plataformas Móveis; e

d) Unidades Móveis de Perfuração Marítimas.

A instalação do AIS será obrigatória, mesmo que as unidades e plataformas sejam empregadas apenas nas águas jurisdicionais brasileiras.

0927 -MATERIAL DE PROTEÇÃO CONTRA INCÊNDIO

A Convenção SOLAS/74 como emendada e os critérios definidos no Capítulo 4 destas Normas estabelecem requisitos, especificações e dotação de material de proteção contra incêndio para embarcações, os quais serão adotados, juntamente com o MODU CODE/89 como emendado, para as Plataformas marítimas móveis, inclusive flotéis, e servem, também, como referência para o estabelecimento de requisitos para as demais Plataformas marítimas.

Observação: As plataformas fixas e as móveis deverão portar Plano de Segurança de acordo com o contido no item 0902.

0928 -PUBLICAÇÕES

As Plataformas móveis, Navios Sonda, FPSO e FSO, quando em trânsito, deverão dotar, em lugar acessível e apropriado, as publicações abaixo:

a)Código para Construção e Equipamento de Unidades de Plataformas Marítimas Móveis - 1979/1989 -MODU CODE, como aplicável, sendo aceito em meio eletrônico;

b)Guia Médico Internacional para Navios;

c)Lista de Auxílios-Rádio (última edição, sendo aceito em meio eletrônico);

d)Código Internacional de Sinais (última edição);

e)Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos (NPCP) da jurisdição em que estiver operando (última edição, sendo aceito arquivo digital conforme disponível na página da DPC na internet);

f)Manual de Busca e Salvamento (IAMSAR Vol. III);

g)Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar (RIPEAM-72 Última Edição);

h)Cartas náuticas nacionais ou internacionais atualizadas relativas às áreas de operação da embarcação. Poderá ser aceito Sistema de Cartas Eletrônicas (ECS);

i)International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code), edição atualizada, e suplementos, sendo aceito em meio eletrônico (para unidades que utilizem ou mantenham a bordo mercadorias perigosas embaladas);

j)MFAG - Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods (IMO - ILO - WHO), para unidades que utilizem ou mantenham a bordo mercadorias perigosas embaladas (dispensado se possuírem o suplemento do IMDG, que inclua o MFAG);

k)Vocabulário padrão de navegação marítima;

l)Livro de Registro de Enfermaria (quando aplicável);

m)Diário de navegação (aceito meio eletrônico);

n)Diário de rádio comunicações (aceito meio eletrônico);

o)Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS/74 e suas emendas, sendo aceito em meio eletrônico);

p)Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL 73/78) e suas emendas (sendo aceito em meio eletrônico); e

q)Convenção Internacional sobre Normas de Treinamento de Marítimos, Expedição de Certificados e Serviço de Quarto-1995 (STCW/95 e suas emendas, sendo sendo aceito em meio eletrônico).

As Plataformas móveis, Navios Sonda, FPSO e FSO, quando estacionados, estão dispensados de manter a bordo as publicações das alíneas c), f), g) e h).

As plataformas fixas habitadas deverão ter a bordo as publicações previstas nas alíneas b), d), e), i), j), l), n) e p).

Observações:

Publicações em meio eletrônico

1) Para as publicações listadas nos incisos b) e h) deste item, está autorizada a utilização em formato digital ou cópia impressa dos arquivos disponíveis no sítio da Diretoria de Hidrografia e Navegação na internet.

2) A substituição de publicação da IMO impressa, por publicação em formato digital, listada nas alíneas a), i), o), p) e q) deste item, está autorizada desde que sejam atendidos os seguintes requisitos:

I - o arquivo com a publicação em meio eletrônico deve ser original da IMO; e

II - o arquivo que contém a publicação em meio eletrônico original da IMO deve ser inserido no ISM da plataforma, dentro dos procedimentos de controle de documentos, inclusive os procedimentos para a sua atualização contínua.

0929 -QUADROS

As Plataformas móveis, Navios Sonda, FPSO e FSO deverão distribuir os quadros como abaixo:

a) Regras de Governo e Navegação:

- passadiço (ou Sala de Controle Central em unidades desprovidas de propulsão).

b) Tabelas de Sinais de Salvamento:

- passadiço (ou Sala de Controle Central em unidades desprovidas de propulsão); e

- sala de rádio.

c) Primeiros Socorros e respiração artificial:

- passadiço (ou Sala de Controle Central em unidades desprovidas de propulsão);

- sala de rádio;

- pontos de reunião;

- postos de abandono;

- salas de reunião ("briefing");

- refeitórios;

- salas de estar e de recreação;

- corredores dos escritórios e das acomodações; e

- praça de máquinas e de bombas.

d) Sinais Sonoros e Luminosos:

- passadiço (ou Sala de Controle Central em unidades desprovidas de propulsão); e

- sala de rádio.

e) Postos de Emergência (Incêndio, Colisão e Abandono):

- passadiço (ou Sala de Controle Central em unidades desprovidas de propulsão);

- sala de rádio;

- postos de reunião;

- salas de estar e de recreação; e

- corredores de escritórios e acomodações.

f) Quadro de Estados de Mar/vento:

- passadiço (ou Sala de Controle Central em unidades desprovidas de propulsão); e

-sala de rádio.

g)Quadro de Instruções de como Combater Incêndio a Bordo:

-passadiço (ou Sala de Controle Central em unidades desprovidas de propulsão);

-sala de rádio;

-refeitórios;

-corredores de escritórios e acomodações; e

-praça de máquinas e de bombas.

h)Quadro de Como Colocar Coletes Salva-Vidas:

-passadiço (ou Sala de Controle Central em unidades desprovidas de propulsão);

-sala de rádio;

-pontos de reunião;

-postos de abandono;

-salas de reunião ("briefing");

-refeitórios;

-salas de estar e de recreação;

-corredores dos escritórios e das acomodações; e

-praça de máquinas e de bombas.

i)Instruções para Lançamento de Balsas Salva-Vidas:

-postos de abandono.

j)Instruções para Lançamento de baleeiras:

-postos de abandono.

As Plataformas fixas e as Plataformas móveis, Navios Sonda e FPSO/FSU quando estacionadas, estão dispensadas de manter a bordo o quadro do subitem a).

0930 -TABELAS

a)As Plataformas móveis, Navios Sonda, FPSO e FSO deverão dotar, em lugar acessível e apropriado, as tabelas abaixo:

1)dados característicos da Plataforma, Navio Sonda ou FPSO/FSO: comprimento, boca ou largura máxima, pontal, calados máximo e mínimo e deslocamento carregado e leve; e

2)alturas: acima da linha d água, do tijupá, do passadiço e do convés principal, bem como as distâncias ao horizonte correspondente.

b)As plataformas fixas deverão dotar, em lugar acessível e apropriado, as tabelas abaixo:

1)dados característicos da plataforma: comprimento, largura máxima e conveses; e

2)alturas: entre a linha d água e os diversos conveses, bem como as distâncias ao horizonte correspondente.

0931 -OUTROS DOCUMENTOS

Os documentos listados abaixo deverão ser mantidos a bordo das Plataformas Móveis, Navios Sonda e Unidades Estacionárias de Produção, Armazenagem e Transferência de Óleo sem Propulsão (FSO e FPSO), quando aplicável:

a)Provisão de Registro de Propriedade Marítima (PRPM) ou Título de Inscrição de Embarcação (TIE);

b)Certificado de Registro de Embarcações Estrangeiras emitido pelo país de origem (para navios estrangeiros afretados);

c)Atestado de Inscrição Temporária (para navios estrangeiros afretados);

d) Bilhete de Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Embarcações e sua Carga (DPEM). Esta obrigatoriedade está suspensa, em conformidade com a Lei nº 13.313 de 14 de julho de 2016. Qualquer alteração referente ao assunto será divulgada oportunamente; e

e) Certificados e demais documentos referentes aos instrumentos pertinentes das Convenções Internacionais adotadas pelo Brasil e suas emendas (SOLAS 74/78, MODU CODE 79/89, MARPOL 73/78, LINHAS DE CARGA/66, ARQUEAÇÃO/69, STCW/78 e outras).

SEÇÃO VII

REQUISITOS OPERACIONAIS

0932 - LOCALIZAÇÃO DE REDES DE LASTRO

Plataformas de qualquer bandeira, construídas a partir de 06 (seis) meses após a data da entrada em vigor desta Norma, edição 2000, destinadas a operarem em águas sob jurisdição nacional, não deverão possuir redes de lastro passando por dentro de tanques de carga.

0933 - DESCARGAS DE ÓLEO

O limite máximo permitido de óleo na descarga de água de produção (ou de processo ou água produzida) proveniente da planta de produção das plataformas é regulado pelo Conselho Nacional de Meio Ambiente - CONAMA, do Ministério do Meio Ambiente.

SEÇÃO VIII

PERÍCIA EM PLATAFORMAS, NAVIOS SONDA, UNIDADES DE PRODUÇÃO E ARMAZENAMENTO E UNIDADES DE ARMAZENAMENTO DE PETRÓLEO

0934 - DEFINIÇÕES

a) Declaração de Conformidade para Operação de Plataforma - documento que atesta a conformidade para operação em Águas Jurisdicionais Brasileiras - 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 hídrico.

b) Declaração Provisória para Operação de Plataforma - documento, com validade de 90 (noventa) dias, que autoriza a operação da plataforma, navio sonda, FPSO e FSO, até a emissão da Declaração de Conformidade para Operação de Plataforma.

c) Perícia de Conformidade de Plataforma - perícia realizada em plataformas, navios sonda, FPSO e FSO para verificação da conformidade dessas embarcações com as normas em vigor, relativas à segurança da navegação, salvaguarda da vida humana no mar e prevenção da poluição no meio hídrico.

0935 - 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 nacional que for operar em AJB.

0936 - REALIZAÇÃO DAS PERÍCIAS

A perícia será realizada por perito das CP ou DL antes do início de qualquer operação, inclusive daquelas destinadas ao posicionamento e comissionamento da plataforma, navio sonda, FPSO e FSO.

0937 - PRÉ-REQUISITOS DA PERÍCIA

a) Classificação

A plataforma, navio sonda, FPSO e FSO que for operar em AJB deverá ser mantida em classe e possuir os certificados estatutários atualizados, emitidos por uma das Sociedades Classificadoras autorizadas a atuar em nome do Governo Brasileiro. Este item não se aplica às plataformas fixas.

b) Condições da embarcação/plataforma

A plataforma de perfuração ou navio sonda deverá, antes do início da perícia, estar fundeado/a em águas abrigadas ou em sua área de operação, observando-se as medidas de segurança aplicáveis. A plataforma de produção, FPSO, FSO e plataforma fixa deverá estar posicionada em sua área de operação.

c) Solicitação da Perícia

O armador ou seu preposto deverá encaminhar à CP/DL da área de jurisdição onde a perícia será realizada, uma Solicitação de Perícia de Conformidade de Plataforma (SPCP), formalizada em documento preenchido de acordo com o modelo constante do Anexo 9-B. A SPCP deverá ter como anexo a cópia do comprovante de pagamento da indenização prevista no Anexo 10-D destas normas e dos documentos constantes do item 0941, como aplicável. A solicitação de perícia poderá ser encaminhada por meio postal ou telefax.

d) 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.

0938 -ESCOPO DA PERÍCIA

a) 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.

b) Quanto à estrutura

A inspeção estrutural de plataformas, navios sonda, FPSO e FSO será baseada, principalmente, na análise do relatório da última docagem ou de vistoria subaquática emitida pela Sociedade Classificadora da embarcação/plataforma, bem como a inspeção visual geral.

c) Quanto aos sistemas

Inspeção visual e operacional dos 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.

d) 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.

e) Perícia em plataforma fixa

Para realização das perícias de conformidade em plataformas fixas, habitadas e desabitadas, deverão ser seguidas as listas de verificação do Anexo 9-E, em complementação às listas de verificação aplicáveis existentes na NORTEC-04.

0939 -LIBERAÇÃO PARA OPERAÇÃO

Após a realização da perícia, caso não seja apontada qualquer deficiência que represente risco para a salvaguarda da vida humana, a segurança da navegação ou a prevenção da poluição no meio hídrico, será emitida uma Declaração de Conformidade para Operação de Plataformas, de acordo com o modelo contido no Anexo 9-C, com validade de 1 ano.

Uma Declaração Provisória para Operação de Plataformas poderá, também, ser emitida pelo Capitão dos Portos ou Delegado, caso as deficiências apontadas representem apenas risco moderado para a embarcação, desde que sejam implementadas ações para monitorar, controlar e corrigir essas deficiências. Nesse caso, a declaração deverá possuir, em anexo, uma lista com as exigências, contendo a natureza e o prazo para cumprimento das deficiências apontadas.

O modelo de Declaração Provisória para Operação de Plataforma consta do Anexo 9-D.

Caso sejam constatadas pelo perito, avarias ou deficiências que requeiram análise aprofundada, a unidade não será autorizada a operar, devendo ser solicitado ao armador que obtenha da Sociedade Classificadora um parecer específico sobre a discrepância apontada. Somente após a análise desse parecer, o Capitão dos Portos ou o Delegado avaliará a conveniência de emitir o documento de autorização correspondente ou determinar a correção das deficiências apontadas. Caso seja determinada a correção dessas deficiências, o armador ou seu representante deverá acionar a Sociedade Classificadora da embarcação, que passará a acompanhar os reparos para posteriormente solicitar a baixa nas exigências

observadas. A liberação da unidade ficará condicionada à análise e ratificação, pelo Capitão dos Portos ou Delegado, do relatório da Sociedade Classificadora, atestando que as deficiências observadas foram sanadas e/ou da sua confirmação a bordo pelo perito.

Deficiências que não afetem diretamente a segurança deverão ser tratadas como as apontadas em inspeção naval (controle do cumprimento de exigência mediante o acompanhamento da embarcação), não devendo impedir a emissão da declaração de conformidade correspondente.

0940 -DOCUMENTOS NECESSÁRIOS À SOLICITAÇÃO DE PERÍCIAS DE PLATAFORMAS, NAVIOS SONDA, FPSO E FSO

A solicitação à CP/DL da autorização para operação de plataforma, navio sonda, FPSO e FSO deverá conter os documentos listados no Anexo 9-B.

0941 -DECLARAÇÃO DE CONFORMIDADE E PRAZO DE VALIDADE

Após a análise dos documentos e da verificação da inexistência de deficiências, ou de que as deficiências observadas na perícia foram sanadas, o Capitão dos Portos ou Delegado emitirá a DECLARAÇÃO DE CONFORMIDADE PARA OPERAÇÃO DE PLATAFORMAS com validade de 1 (um) ano a contar da data da perícia. O modelo de DECLARAÇÃO DE CONFORMIDADE PARA OPERAÇÃO DE PLATAFORMAS encontra-se no Anexo 9-C.

A DECLARAÇÃO PROVISÓRIA PARA OPERAÇÃO DE PLATAFORMA será emitida pelo Capitão dos Portos ou Delegado e terá validade de 90 dias. O modelo de DECLARAÇÃO PROVISÓRIA PARA OPERAÇÃO DE PLATAFORMAS consta do Anexo 9-D.

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

0942 -CONTROLE

a)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, que estão em conformidade com os requisitos aplicáveis às atividades de perfuração, produção e armazenamento de petróleo e gás natural, na página da DPC na INTRANET e 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 INTRANET e INTERNET pela página da DPC.

b)Retirada de exigências

A solicitação de perícia para retirada de exigências deverá ser encaminhada a qualquer CP/DL em cuja jurisdição o navio/plataforma se encontre, por meio da seguinte documentação:

1)Requerimento do interessado discriminando as exigências a serem retiradas;

2)Cópia dos Formulários A e B do Relatório de Inspeção correspondente; e

3)Guia de Recolhimento da União (GRU) com o devido comprovante de pagamento (cópia simples), conforme previsto no Anexo 10-D, exceto para órgãos públicos.

Essa CP/DL, após efetuar a verificação do cumprimento das exigências, emitirá a Declaração de Conformidade correspondente.

c)Manutenção a bordo de documentos da perícia.

As plataformas, navios sonda, FPSO e FSO autorizadas a efetuar atividades de perfuração, produção e armazenamento de petróleo e gás natural em AJB deverão manter a bordo a DECLARAÇÃO DE CONFORMIDADE PARA OPERAÇÃO DE PLATAFORMAS ou a DECLARAÇÃO PROVISÓRIA PARA OPERAÇÃO DE PLATAFORMAS.

d)Controle de posicionamento das embarcações

O controle e posicionamento das plataformas, navios sonda, FPSO, FSO e demais construções que venham a alterar suas posições nas águas jurisdicionais brasileiras, deverá atender ao previsto na NORMAM-08/DPC.

0943 -PLATAFORMAS FIXAS FORA DE OPERAÇÃO

As plataformas fixas desabilitadas, fora de operação, serão submetidas a perícias técnicas anuais de acordo com a Lista de Verificação contida no Anexo 9-F.

CAPÍTULO 10

VISTORIAS E CERTIFICAÇÕES

SEÇÃO I

VISTORIAS EM EMBARCAÇÕES

1001 -APLICAÇÃO

a) Para emissão do Certificado de Segurança da Navegação (CSN)

As embarcações sujeitas a estas Normas, exceto as embarcações "SOLAS" conforme definidas no item 0301 desta Norma, que se enquadrem em qualquer das situações listadas a seguir estão sujeitas a vistorias iniciais, intermediárias, anuais e de renovação e deverão portar um Certificado de Segurança da Navegação (CSN), desde que:

1) possuam arqueação bruta igual ou maior que 50;

2) transportem a granel, líquidos combustíveis, gases liquefeitos inflamáveis, substâncias químicas perigosas ou produtos de perigo similar, com arqueação bruta superior a 20;

3) efetuem serviço de transporte de passageiros ou passageiros e carga, com arqueação bruta superior a 20;

4) sejam rebocadores ou empurradores, com arqueação bruta superior a 20; ou

5) sejam embarcações de apoio a mergulho, de qualquer arqueação bruta, construídas ou adaptadas para este fim.

As embarcações existentes, com AB maior ou igual a 50 e menor que 100, enquadradas no inciso 1) deste item, que, por força da alteração da norma, passaram a ter como exigência a emissão de CSN, deverão ser dotadas dos seus respectivos certificados até 1º de janeiro de 2014.

Para efeito de interpretação deste inciso, embarcações existentes são todas as embarcações inscritas ou cujo processo de inscrição tenha sido iniciado nas CP, DL ou AG até 15 de março de 2013.

b) Embarcações SOLAS e Plataformas

As embarcações SOLAS e as plataformas, conforme definido nos Capítulos 3 e 9, não necessitam portar um CSN.

c) Vistoria de Condição

Em aditamento àquelas previstas nos subitens a) ou b), todos os navios graneleiros e de transporte combinado (ore-oil ou ore-bulk-oil) de bandeira brasileira com idade igual ou superior a 18 anos e empregados na Navegação de Mar Aberto, que demandem porto nacional para carregamento de granéis sólidos de peso específico maior ou igual a 1,78 t/m³, deverão ser submetidos a Vistoria de Condição, em conformidade com o estabelecido na Seção IV.

1002 -PROCEDIMENTOS

As vistorias executadas pelo GVI das CP, DL ou AG deverão observar os seguintes procedimentos:

a) Solicitação de Vistorias

As vistorias serão solicitadas pelos interessados às CP, DL ou AG, encarregando-se das despesas necessárias para a realização das mesmas. A documentação necessária é a seguinte:

1) Requerimento do interessado;

2) Guia de Recolhimento da União (GRU) com o devido comprovante de pagamento (cópia simples), referente ao serviço de vistoria em seco para obtenção do CSN (Anexo 10-D), exceto para órgãos públicos; e

3) Guia de Recolhimento da União (GRU) com o devido comprovante de pagamento (cópia simples), referente ao serviço de vistoria flutuando para obtenção do CSN (Anexo 10-D), exceto para órgãos públicos.

Após as vistorias em seco e flutuando, realizadas por Vistoriador Naval do Grupo de Vistoria e Inspeção - GVI, será emitido o competente CSN.

b) Local

Com exceção dos testes onde seja necessária a navegação da embarcação, as vistorias em embarcações deverão ser realizadas em portos ou em áreas abrigadas, estando a mesma fundeada ou atracada.

c) Horários

Serão realizadas, a princípio, em dias úteis e em horário comercial. Por exceção, em caso de força maior, poderão ser realizadas fora destes dias e horários.

d) Assistência aos Vistoriadores

O Comandante da embarcação, proprietário, agente marítimo ou pessoa responsável providenciará pessoal necessário para facilitar as tarefas, acionar equipamentos e esclarecer consultas formuladas pelo vistoriador. Deverá, ainda, fornecer os instrumentos, aparelhos, manuais, laudos periciais, protocolos e demais elementos previstos nestas normas.

e) Adiamento

Os vistoriadores poderão adiar a realização das vistorias quando qualquer das seguintes circunstâncias ocorrer:

1) a embarcação ou instalação não estiver devidamente preparada para esta finalidade;

2) os acessos à embarcação ou instalação sejam inadequados, inseguros ou necessitem do apropriado arranjo e limpeza; ou

3) quando for observada qualquer outra circunstância limitadora para a eficácia da vistoria.

Em caso de adiamento, os gastos necessários para realização da nova vistoria ficarão a cargo do interessado.

f) Casos especiais

1) Embarcações que iniciaram processos de Licença de Construção, Alteração, Reclassificação ou Regularização no período compreendido entre 09/06/1998 e 31/10/2001.

As embarcações acima, por força do disposto nas versões de 1998 e de 2000 destas Normas, que continham diferentes definições do que era considerado como "Embarcação GEVI" bem como previa a emissão de um "Documento de Regularização", foram objeto de um tratamento específico, conforme estabelecido na Orientação Técnica 020/2001 da DPC, cujo texto está no Anexo 3-N.

2) Embarcações sem propulsão, não destinadas ao transporte de passageiros, com AB superior a 100 e igual ou inferior a 200 e flutuantes que operem com 12 pessoas ou menos a bordo e com AB superior a 100 e igual ou inferior a 200.

I) As embarcações acima que iniciaram processos de Licença de Construção, Alteração ou Reclassificação a partir de 31/10/2001, por força do disposto na Orientação Técnica 020/2001 da DPC, passaram a ser enquadradas, para todos os efeitos, inclusive vistorias, como "Embarcação GEVI", devendo em consequência, apresentar a documentação completa prevista nos itens 0312, 0318 ou 0321 desta Norma, conforme o caso.

II) As embarcações enquadradas neste item que tiveram seus processos de Licença de Construção, Alteração, Reclassificação ou Regularização iniciadas no período entre 09/06/1998 e 31/10/2001 não estão obrigadas a possuir os planos previstos nos itens 0312, 0318 ou 0321, mas apenas Memorial Descritivo, Declaração do responsável técnico e respectivo ART, conforme era exigido para essas mesmas embarcações nas versões de 1998 e 2000 desta Norma e pelo disposto na Orientação Técnica 020/2001.

Entretanto, para efeitos de aplicação apenas do Capítulo 10, passaram a ser consideradas como "Embarcações GEVI" a partir de 31/10/2001.

A partir da data de emissão desta Norma, as antigas Embarcações "GEVI", tiveram o termo que as define substituído por Embarcações Certificadas classe 1, ou "EC1". Todos os demais procedimentos devem ser mantidos.

1003 -TIPOS DE VISTORIAS

a)Vistoria Inicial (VO)

É a que se realiza durante e/ou após a construção, modificação ou transformação da embarcação, com vistas à expedição do CSN. É realizada com a embarcação em seco e flutuando, de acordo com a lista de verificação constante do Anexo 10-B. Para embarcações de pesca deverá ser utilizado o Anexo 10-H. A documentação necessária é a mesma que se encontra na alínea a) do item 1002.

b)Vistorias Anual, Intermediária e de Renovação

1)Vistoria Anual (VA)

É a que se realiza para endosso do CSN, não sendo necessária a docagem da embarcação, de acordo com a Lista de Verificação constante do Anexo 10-B. Para embarcações de pesca deverá ser utilizado o Anexo 10-H.

2)Vistoria Intermediária (VI)

É a que se realiza para endosso do CSN, sendo necessária a docagem da embarcação, de acordo com a Lista de Verificação constante do Anexo 10-B. Para embarcações de pesca deverá ser utilizado o Anexo 10-H.

Nas Vistorias Intermediárias, a partir da segunda Vistoria de Renovação, deverá ser realizada medição de espessura abrangendo, pelo menos, o chapeamento do casco, incluindo o fundo, o convés principal e anteparas estanques, que deverá conter um mínimo de cinco pontos de medição para cada chapa, incluindo comparativo entre as medições de espessura efetuadas e as espessuras originais, indicando os respectivos percentuais de redução, destacando aqueles acima de 20%, devendo ser observado o seguinte:

I)O relatório deverá ser assinado por profissional qualificado e certificado, com reconhecimento no Sistema Nacional de Qualificação e Certificação de Pessoal em Ensaio Não Destrutivos (SNQC/END), e acompanhado de documento que comprove a validade da citada habilitação na data de execução do serviço.

II)Deve ser apresentado Laudo Técnico, assinado por engenheiro naval ou tecnólogo naval, atestando que a embarcação está em condições estruturais satisfatórias, especificando as chapas que porventura necessitam ser substituídas e justificando, baseado no relatório comparativo de espessuras, citado no requisito anterior, eventual aceitação de chapas com redução de espessura superior a 20% da espessura original.

3)Vistoria de Renovação (VR)

É a que se efetua para a renovação do CSN, sendo realizada parte flutuando e parte em seco, de acordo com a Lista de Verificação constante do Anexo 10-B. Para embarcações de pesca deverá ser utilizado o Anexo 10-H.

Na segunda Vistoria de Renovação, bem como nas demais VR subsequentes, deverá ser realizada medição de espessura abrangendo, pelo menos, o chapeamento do casco, incluindo o fundo, o convés principal e anteparas estanques, que deverá conter um mínimo de cinco pontos de medição para cada chapa, incluindo comparativo entre as medições de espessura efetuadas e as espessuras originais, indicando os respectivos percentuais de redução, destacando aqueles acima de 20%, devendo ser observados os mesmos procedimentos mencionados em I) e II) da Vistoria Intermediária.

c)Documentação para Requerer Vistoria

A documentação para as vistorias anual, intermediária e para renovação do CSN é a seguinte:

1)Requerimento do interessado;

2) Cópia do CSN; e

3) Guia de Recolhimento da União (GRU) com o devido comprovante de pagamento (cópia simples), referente a um dos serviços: vistoria anual, vistoria intermediária ou vistoria de renovação (seco e flutuando) (Anexo 10-D), exceto para órgãos públicos.

d) Vistorias Especiais

As vistorias especiais podem ser dos seguintes tipos:

1) Para Realização da Prova de Mar

É a vistoria que é realizada sempre que se faça necessária a navegação para execução de testes e verificações, antes da conclusão da vistoria prevista na alínea a) e/ou de classe necessárias para regularização da embarcação.

É aplicável às embarcações sujeitas à vistorias, conforme definido no item 1001 a).

2) Para Emissão, Renovação e Endosso de Certificados

É aquela que é realizada para emissão, renovação e endosso dos demais certificados previstos nesta Norma, excluindo o CSN, entre os quais:

I) Nacional de Borda-Livre

São aquelas que se realizam de acordo com o Capítulo 7 destas Normas.

II) Arqueação

A vistoria para emissão do Certificado Nacional de Arqueação é realizada conforme o Capítulo 8 destas Normas. O vistoriador deverá medir todos os parâmetros necessários para o cálculo da Arqueação Bruta e Líquida.

Caso o cálculo da arqueação tenha sido realizado por um engenheiro naval, o vistoriador deverá verificar se as características principais e o volume existente acima do convés estão de acordo com os valores utilizados no cálculo.

III) Vistoria de Condição

É a vistoria estrutural e documental, objetivando atestar se o navio apresenta condições satisfatórias para realizar carregamento de granel pesado e encontra-se com sua documentação estatutária e de classe em dia. Seu detalhamento encontra-se especificado na Seção IV deste capítulo.

IV) Para Emissão de Laudo Pericial.

É a vistoria que é realizada sempre que for necessária a emissão de um Laudo Pericial.

1004 - PERIODICIDADE DAS VISTORIAS PREVISTAS NO CSN

a) Aniversários

Para efeito de aplicação deste item, deverá ser considerado "aniversário" do Certificado a data em que foi finalizada a verificação dos itens "em seco" que compõem a Vistoria Inicial ou de Renovação, mesmo com pendências. Não coincidirá, necessariamente, com a data de emissão do Certificado.

b) Cronograma

As vistorias serão realizadas conforme o seguinte cronograma:

1) VR (vistoria de renovação) - realizada a cada 05 (cinco) anos;

2) VI (vistoria intermediária) - realizada no terceiro ano de validade do CSN; e

3) VA (vistoria anual) - realizada nos 1o, 2o, 3o e 4o aniversários do CSN.

c) Tolerância

1) As Vistorias Anuais deverão ser realizadas dentro dos 03 (três) meses anteriores ou posteriores ao aniversário do CSN.

2) A Vistoria Intermediária deverá obrigatoriamente ser realizada durante o terceiro ano de validade do Certificado.

a bordo durante a prova. Além disso deverão ser verificados todos os itens constantes da lista de verificação inicial que se refiram a sistemas de detecção e combate à incêndio, sistemas de geração de energia (principal e de emergência), sistemas de governo (principal e de emergência), sistema de fundeio, luzes de navegação e todos os equipamentos de navegação e comunicação necessários para a área onde se realizará a prova. Após a realização da vistoria será emitido o documento intitulado "Relatório de Vistoria para Prova de Mar", o qual deverá conter a identificação da embarcação, lista de exigências (se houver) a serem cumpridas obrigatoriamente antes da prova de mar, além do período de validade.

II) Embarcações classificadas ou certificadas por Entidade Certificadora - a vistoria deverá ser realizada pela Sociedade Classificadora ou Entidade Certificadora, respectivamente, devendo abranger, pelo menos, os itens mencionados na alínea I), além de quaisquer outros itens considerados necessários pela Sociedade Classificadora ou Entidade Certificadora. Deverá ser emitido um Relatório de Vistoria contendo, no mínimo, as informações do documento mencionado na alínea I).

d) Para Emissão, Renovação e Endosso de Certificados

As vistorias para emissão, renovação, constatação e endosso (anual) dos Certificados de Arqueação e Borda-Livre, quando aplicáveis, serão realizadas conforme procedimentos estabelecidos nos Capítulos 7 e 8 destas Normas.

1006 - INDENIZAÇÕES POR SERVIÇOS PRESTADOS

a) Em conformidade com o previsto no art. 38 da Lei nº 9.537, de 11/12/1997, os serviços, quando prestados pela DPC ou pelas CP/DL/AG, em decorrência da aplicação destas Normas, serão indenizados pelos usuários, de acordo com os valores estabelecidos no Anexo 10-D.

b) O pagamento das indenizações deverá ser efetuado por meio de guia emitida pelo Sistema de Controle de Arrecadação da Autoridade Marítima (SCAAM) nas CP, DL ou AG ou pela internet no sítio da DPC.

c) A prestação dos serviços está condicionada à apresentação antecipada, nas CP, DL ou AG, pelos interessados, da respectiva Guia de Recolhimento da União (GRU) referente ao pagamento das indenizações.

d) As CP e DL poderão dispensar o pagamento da indenização de vistorias ou arrecadação, de pequenas embarcações utilizadas para o serviço e ou atividade na pesca ou pequeno comércio, quando o proprietário da embarcação for pessoa física comprovadamente de baixa renda.

SEÇÃO II

CERTIFICADO DE SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO

1007 - OBRIGATORIEDADE

As embarcações enquadradas no item 1001 a) deverão portar o CSN, de acordo com o modelo constante no Anexo 10-E, de forma a atestar a realização das vistorias pertinentes.

As embarcações SOLAS e as Plataformas sujeitas ao MODU Code estão dispensadas do CSN.

1008 - PROCEDIMENTOS

a) Emissão do Certificado

O Certificado deverá ser emitido em quatro vias por Sociedade Classificadora e Entidade Certificadora ou, em três vias, pelas CP, DL ou AG, após a realização de uma Vistoria Inicial ou de Renovação.

b) Distribuição das vias

A distribuição dos certificados emitidos deverá atender aos seguintes critérios:

1) Uma via do CSN deverá ser arquivada na CP, DL ou AG. Quando for emitido por uma Sociedade Classificadora ou Entidade Certificadora, deverá ser por ela encaminhada para arquivamento no Órgão de Inscrição da embarcação, até 30 dias após sua emissão;

2) Uma via do CSN deverá ser encaminhada à DPC, até 30 dias após sua emissão;

3) Uma via do CSN será restituída ao interessado; e

4) Uma via do CSN deverá ser mantida em arquivo da Sociedade Classificadora ou Entidade Certificadora, quando o certificado for por elas emitida.

c) Averbação das Vistorias

1) A realização das Vistorias Intermediárias e Anuais deverá ser averbada na via do CSN mantida a bordo da embarcação pelo representante do órgão responsável pela sua emissão que efetivamente executou as vistorias. Tal averbação deverá apresentar data de término da vistoria, identificação legível do representante e sua assinatura ou rubrica de próprio punho.

2) As demais vias poderão ou não ser averbadas, a critério dos órgãos ou entidades responsáveis pelo seu arquivamento. Entretanto, as Sociedades Classificadoras, Entidades Certificadoras, CP, DL ou AG deverão manter controle das vistorias efetuadas por seus representantes que substitua ou complemente as averbações das vias do CSN mantidas em arquivo.

3) As Sociedades Classificadoras e as Entidades Certificadoras deverão informar ao órgão de inscrição da embarcação a realização das vistorias intermediárias e anuais, para controle e averbação.

d) Vistoria realizada no exterior

As embarcações classificadas ou certificadas por Sociedade Classificadora ou Entidade Certificadora que realizem docagem no exterior, o endosso ou renovação do CSN será feito exclusivamente pela própria Sociedade Classificadora ou Entidade Certificadora.

Nos demais casos, em que a emissão do CSN tiver sido emitido por CP, DL ou AG, a realização da vistoria será estudada caso a caso, devendo a DPC ser consultada com a devida antecedência.

1009 -VALIDADE DO CERTIFICADO

a) O CSN terá cinco anos de validade.

b) Quando uma embarcação tiver sua vistoria de renovação realizada com uma antecipação maior que três (3) meses da data de seu vencimento, o novo Certificado se expedirá com validade a partir da data da finalização da vistoria.

c) O CSN manterá sua validade caso a embarcação venha a navegar dentro dos limites da navegação interior.

d) As aprovações das vistorias realizadas para a emissão ou validação de um Certificado serão válidas apenas para o momento em que forem efetuadas. A partir de então e durante todo o período de validade do Certificado, os proprietários, armadores, comandantes ou mestres, segundo as circunstâncias do caso, serão os responsáveis pela manutenção das condições de segurança, de maneira a garantirem que a embarcação e seu equipamento não constituam um perigo para sua própria segurança, para a de terceiros ou do ambiente.

e) O CSN perderá sua validade por qualquer das seguintes condições:

1) Perda das condições de segurança originais da embarcação:

I) Por avarias

(a) Quando se tratar de embarcação classificada ou certificada por Entidade Certificadora, as mesmas deverão comunicar o cancelamento do Certificado ao armador e à CP, DL ou AG de inscrição ou de operação, que deverá retirar a embarcação de tráfego.

(b) Para a reentrada em tráfego, deverá ser realizada vistoria de renovação flutuando (e, se necessário, em seco) e, após cumprimento das exigências porventura existentes, será emitido novo Certificado.

(c) Se for realizada vistoria em seco e flutuando, a validade do novo Certificado poderá ser contada a partir da data dessa vistoria. Caso não seja realizada a vistoria em seco, a data de validade do novo Certificado será coincidente com a data de validade do Certificado anterior, assim como os prazos para realização das vistorias intermediárias.

II) Por alteração da embarcação

(a) Após a emissão da Licença de Alteração e execução das obras necessárias deverá ser cancelado o CSN e providenciada a realização de nova vistoria inicial parte flutuando (e, se necessário, em seco) e, após cumprimento das exigências porventura existentes, será emitido novo Certificado.

(b) A vistoria só deverá ser realizada após a obtenção da Licença de Alteração prevista na seção III do Capítulo 3.

(c) Caso sejam realizadas alterações no casco ou sua estrutura, nas dimensões principais ou qualquer outra que exija a docagem para sua verificação, a emissão do novo CSN somente poderá ser efetuada após a realização de vistoria inicial em seco e flutuando.

(d) Se for realizada vistoria em seco e flutuando, a validade do novo Certificado poderá ser contada a partir da data dessa vistoria. Caso não seja realizada a vistoria em seco, a data de validade do novo Certificado será coincidente com a data de validade do Certificado anterior, assim como os prazos para realização das vistorias intermediárias.

(e) No caso de alterações concluídas sem a emissão da devida Licença de Alteração e, que a critério do órgão ou entidade emissor do certificado, acarrete risco na operação segura da embarcação, as CP, DL ou AG de inscrição ou de operação deverão retirar a embarcação de tráfego até a sua regularização. Quando se tratar de embarcação classificada ou certificada por Entidade Certificadora, as mesmas deverão comunicar o cancelamento do Certificado ao armador e à CP, DL ou AG de inscrição ou de operação.

2) Por reclassificação para outro tipo de serviço ou atividade ou dupla classificação:

I) O CSN em vigor deverá ser cancelado e emitido um novo Certificado onde deverá constar a nova classificação.

II) Caso a nova classificação implique prazo de validade do Certificado diferente do original, ou exigência de vistorias intermediárias diferentes do original, deverá ser feita uma vistoria inicial flutuando e emitido um novo Certificado contemplando essa situação.

III) Quando se tratar de dupla classificação, o CSN deverá ser emitido com o prazo de validade e as vistorias intermediárias relativas ao tipo de serviço que apresente a maior restrição.

IV) Caso a reclassificação ou dupla classificação incorra em atividade ou tipo de serviço com requisitos de segurança mais restritos que a classificação anterior, na alteração dos planos e/ou documentos endossados por ocasião da concessão da licença de construção ou alteração, ou na necessidade de elaborar novos planos ainda não apresentados, a vistoria inicial para emissão do novo CSN só deverá ser realizada após a obtenção da licença de reclassificação, devendo ser seguidos os procedimentos previstos no Capítulo 3.

3) Por reclassificação para outra área de navegação

I) Quando for efetuada a reclassificação de uma embarcação que operava na Navegação Interior para a Navegação de Mar Aberto o CSN anterior deverá ser cancelado e o novo só deverá ser emitido após a obtenção da Licença de Reclassificação e a realização de vistoria inicial, em seco e flutuando.

II) As embarcações que sejam reclassificadas de uma área de navegação para outra menos rigorosa, desde que seja mantido o tipo de serviço/atividade, terá seu CSN anterior cancelado e será emitido outro sem necessidade de realização de nova vistoria inicial. Tal procedimento poderá ser concedido automaticamente pelo Órgão de Inscrição, Sociedade Classificadora ou Entidade Certificadora, independente do porte da embarcação.

III) Nos demais casos, o certificado anterior também deverá ser cancelado, sendo emitido novo CSN após a realização de vistoria inicial flutuando, podendo ser mantidos os prazos de validade e de execução das vistorias anuais e intermediária constantes no certificado anterior.

4) Por não realização das vistorias anuais ou intermediárias no prazo especificado.

O Certificado anterior deverá ser cancelado, devendo serem adotados os seguintes procedimentos:

I) Vistoria intermediária vencida - deverá ser feita uma vistoria inicial em seco e flutuando, com a emissão de novo certificado com a mesma validade do anterior.

II)Vistoria anual vencida - deverá ser feita uma vistoria inicial, somente a parte flutuando, e emitido um novo certificado com a mesma validade do anterior.

5)Por cancelamento da inscrição/registo.

6)Por término do período de validade.

f)Embarcações fora de tráfego

1)Por período igual ou inferior a 180 dias

I)Certificado dentro da validade e sem vistorias intermediárias ou anuais vencidas - a embarcação poderá retornar ao tráfego com o Certificado anterior, sem realização de novas vistorias.

II)Certificado dentro da validade mas com vistorias intermediária e/ou anual vencida - o certificado anterior deverá ser cancelado e após a realização das vistorias pendentes, será emitido um novo certificado com a mesma validade do anterior.

III)Certificado vencido - deverá ser feita uma vistoria de renovação, em seco e flutuando, e emitido um novo certificado antes da reentrada em tráfego.

2)Por período superior a 180 dias

I)Certificado dentro da validade e sem vistorias intermediárias ou anuais vencidas - deverá ser realizada vistoria inicial flutuando (sem necessidade de docagem) antes da reentrada em tráfego, permanecendo o mesmo Certificado anterior.

II)Certificado dentro da validade mas com vistorias intermediárias e/ou anuais vencidas - o certificado anterior deverá ser cancelado, ser realizada a vistoria inicial, em seco e flutuando e emitido novo Certificado com a mesma validade do anterior.

III)Certificado vencido - deverá ser feita vistoria de renovação, em seco e flutuando, e emitido novo certificado antes da reentrada em tráfego.

g)Solicitação de Segunda Via

No caso de perda, roubo, furto, mau estado de conservação ou extravio de certificado emitido pelas CP, DL ou AG, o interessado poderá solicitar uma segunda via ao órgão onde obteve o respectivo certificado. O certificado terá a mesma validade do anterior.

A documentação necessária é a seguinte:

1)Requerimento do interessado informando o motivo da solicitação da 2ª via (perda, roubo, furto, extravio ou mau estado de conservação) ou ofício de solicitação de 2ª via, quando se tratar de órgãos públicos;

2)Guia de Recolhimento da União (GRU) com o devido comprovante de pagamento (cópia simples), exceto para órgãos públicos; e

3)Apresentar declaração assinada relatando o motivo (se perda, roubo ou extravio) de acordo com o modelo do Anexo 2-Q ou apresentar o respectivo Boletim de Ocorrência (BO).

Caso a solicitação decorra de mau estado de conservação, o documento original deverá ser apresentado.

1010 -EXIGÊNCIAS

a)Após a realização das vistorias, a CP, DL, AG, Entidade Certificadora ou Sociedade Classificadora deverá exigir o atendimento das exigências anotadas, listando-as em folha anexa ao Certificado e estipulando o prazo para seu cumprimento.

b)Sempre que julgar cabível e praticável, o Capitão dos Portos, Delegado, Agente, Entidade Certificadora ou Sociedade Classificadora poderá prorrogar os prazos para cumprimento das exigências. O prazo da prorrogação não poderá exceder a data limite de validade do CSN.

c)Não poderá ser emitido CSN ou efetivado seu endosso caso sejam identificadas exigências para cumprimento antes de suspender (A/S).

d) Para as Embarcações Classificadas ou certificadas por uma Entidade Certificadora, os prazos para cumprimento de exigências e eventuais prorrogações serão estipulados pelas Sociedades Classificadoras e ou Entidades Certificadoras, desde que não excedam o previsto na NORMAM-06, não podendo ser alterados pelas CP, DL e AG.

1011 -PRORROGAÇÃO DO CERTIFICADO DE SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO

a) Somente a DPC poderá prorrogar, em casos excepcionais, a validade do Certificado de Segurança de Navegação. Para tal, a empresa ou proprietário, ou seu preposto, deverá, com antecedência de, pelo menos, 90 dias do vencimento do Certificado, dar entrada do pedido formal à CP, DL ou AG de inscrição ou operação, expondo a(s) justificativa(s) ao pleito.

b) A CP, DL ou AG, Entidade Certificadora ou Sociedade Classificadora deverão enviar subsídios, confirmando ou não a(s) justificativa(s) apresentada(s), de modo a permitir avaliação pela DPC.

c) A autorização da prorrogação poderá ser concedida após a análise pela DPC do relatório de deficiências resultantes de uma vistoria com a embarcação flutuando. O escopo dessa vistoria será o de uma Vistoria de Renovação, com exceção dos itens que dependem da docagem para serem verificados.

d) A vistoria e a confecção do respectivo relatório para as embarcações classificadas ou certificadas por uma Entidade Certificadora será obrigatoriamente realizada pelas mesmas. Para as embarcações EC1 a vistoria poderá ser efetuada pelos Vistoriadores Navais da GEVI/GVI e, para as embarcações EC2, pelos Auxiliares de Vistoriadores Navais das CP, DL ou AG.

SEÇÃO III

TERMO DE RESPONSABILIDADE

1012 -OBRIGATORIEDADE

a) As embarcações que não estão sujeitas a vistorias e, conseqüentemente, não são obrigadas a portarem o CSN deverão possuir a bordo um Termo de Responsabilidade de Segurança da Navegação, de acordo com o modelo do Anexo 10-F.

b) Nesse documento, o proprietário ou armador assumirá a responsabilidade pelo cumprimento dos itens de dotação de segurança e demais requisitos especificados para a sua embarcação por estas Normas.

1013 -ISENÇÃO

As embarcações miúdas, conforme o item 0202 f) e os dispositivos flutuantes infláveis, sem propulsão com até 10 m de comprimento, destinados a serem rebocados, estão dispensadas do Termo de Responsabilidade.

1014 -APRESENTAÇÃO E ARQUIVO

a) A apresentação do Termo de Responsabilidade será efetuada por ocasião da inscrição.

b) Para as embarcações inscritas antes da data da entrada em vigor destas Normas, a apresentação do Termo de Responsabilidade poderá ser solicitada pela CP, DL ou AG de inscrição sempre que julgar necessário ou conveniente.

c) O Termo de Responsabilidade deverá ser digitado ou preenchido em letra de forma, em duas vias, sendo que a primeira ficará arquivada na CP, DL ou AG de inscrição da embarcação e a segunda, devidamente protocolada, deverá ser devolvida ao proprietário ou armador para que fique na embarcação.

d) A CP, DL ou AG onde houver sido assinado o Termo, caso não se trate do local de inscrição, deverá enviar a segunda via para a OM de inscrição da embarcação.

1015 -VALIDADE

Deverá ser apresentado um novo Termo de Responsabilidade sempre que forem alteradas qualquer das informações contidas no mesmo, incluindo uma reclassificação.

1016 -DUPLA CLASSIFICAÇÃO

No caso de uma Dupla Classificação, deverão constar no Termo de Responsabilidade todas as áreas de navegação, atividade ou serviço para as quais se pretende operar a embarcação.

SEÇÃO IV

VISTORIA DE CONDIÇÃO EM NAVIOS GRANELEIROS

1017 -DEFINIÇÕES

a) Granel pesado - minério ou outro produto similar com peso específico igual ou superior a 1,78 ton/m³.

b) Idade do navio - a idade do navio é contada a partir da data de batimento da quilha.

c) Graneleiro - 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" em vigor.

d) Comprimento - significa o comprimento como definido na "Convenção Internacional de Borda-Livre" em vigor.

e) Vistoria de Condição - inspeção estrutural e documental, objetivando atestar se o navio apresenta condições estruturais satisfatórias para realizar carregamento de granel pesado e encontra-se com sua documentação estatutária e de classe em dia.

f) Solicitante - usualmente armador ou afretador do navio a ser submetido a uma vistoria de condição, podendo ser representado pelo respectivo preposto. Em função de interesses ou acertos comerciais, a vistoria poderá ser solicitada pelo embarcador ou comprador da carga ou ainda por qualquer outro que tenha interesse em que o navio obtenha autorização para operação de carga de granéis em portos nacionais e responsabilize-se pelos custos envolvidos.

1018 -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 18 anos, que demande porto nacional para carregamento de granéis sólidos de peso específico maior ou igual a 1,78 t/m³, tais como minério de ferro, bauxita, manganês e fosfato.

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 de Cálculo das Tensões durante o carregamento (Stress Calculation).

1019 -SOLICITAÇÃO E AUTORIZAÇÃO PARA A VISTORIA

a) Solicitação

O solicitante deverá encaminhar, com pelo menos 03 dias úteis de antecedência, à DPC, com cópia para CP/DL/AG do porto onde a vistoria deva ser realizada, uma Solicitação de Vistoria de Condição (SVC), formalizada em documento preenchido estritamente de acordo com o modelo constante do Anexo 10-C, tendo como anexo a cópia do comprovante de pagamento da indenização prevista no item 1006 desta norma. A SVC poderá ser enviada por meio do correio eletrônico dpc.gevi@marinha.mil.br.

Caso o porto de carregamento não seja o mesmo em que a vistoria será realizada, uma cópia da SVC deverá ser encaminhada também à CP/DL/AG do porto de carregamento.

b) Autorização

Após análise da SVC, a DPC autorizará a realização da vistoria caso não haja qualquer impedimento em relação ao navio indicado pelo Solicitante. A DPC, ainda, determinará se a vistoria será acompanhada ou não e informará o valor da indenização a ser paga.

1020 -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 tonelage de porte bruto (TPB) do navio.

1021 -REALIZAÇÃO DAS VISTORIAS

a) Período para Realização

As vistorias serão realizadas no período diurno, por Sociedade Classificadora contratada pelo armador, após a chegada do navio a qualquer porto nacional, devendo ser acompanhadas por representante da DPC, quando determinado.

b) Sociedade Classificadora

O armador ou seu preposto deverá contratar uma das Sociedades Classificadoras autorizadas a atuarem em nome do governo brasileiro, diferente da que mantém o navio em classe, para realizar a vistoria. Os vistoriadores dessas Sociedades Classificadoras deverão ser exclusivos.

c) Condições do navio

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

d) Documentação

Os Certificados 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 segurador 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.

e) Apoio

O solicitante deverá providenciar transporte local, contratação de firmas Certificadoras e todo apoio necessário para realização da vistoria de condição.

1022 - LOCAL DAS VISTORIAS

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

1023 - ESCOPO DA VISTORIA

a) Quanto à Documentação

Deverá ser verificada a documentação prevista no item 1021 d).

b) Quanto à 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).

c) Quanto à 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.

1024 - AVALIAÇÃO DA ESTRUTURA E PENDÊNCIAS DA VISTORIA

a) Avaliação da Estrutura do Navio

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

b) Pendências da Vistoria de Condição

O representante da Sociedade Classificadora 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:

1)Furos ou trincas em elementos estruturais ou anteparas, associados ou não à redução de espessura;

2)Avarias em elementos estruturais ou anteparas por excesso de esforço;

3)Flambagem em anteparas;

4)Toda e qualquer condição de classe referente a "casco" (hull) imposta pela Sociedade Classificadora do navio e ainda não atendida;

5)Todo e qualquer ponto encontrado na medição de espessura com redução de sua espessura original superior a 25%;

6)Perda de estanqueidade; ou

7)Qualquer outro aspecto julgado relevante pelo representante da Sociedade Classificadora que estiver realizando a vistoria.

1025 -LIBERAÇÃO DO NAVIO PARA CARREGAMENTO

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

a)O vistoriador da Sociedade Classificadora contratada, após a realização da vistoria, emitirá uma DECLARAÇÃO DE VISTORIA DE CONDIÇÃO (DVC).

O modelo padronizado da DVC consta do Anexo 10-G. No campo "reparos a serem realizados" deverá(ão) ser incluída(s) a(s) pendência(s) listada(s) no item 1024.

b)Logo após o término da Vistoria de Condição deverão ser entregues os seguintes documentos ao Capitão dos Portos ou Delegado:

-o original e uma cópia simples da DVC;

-Guia de Recolhimento da União (GRU) com o devido comprovante de pagamento (cópia simples), exceto para órgãos públicos; e

-tendo em vista a relevância da vistoria, deverá ser apresentada Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) do vistoriador que a executou.

De acordo com a conclusão contida no item 4 da DVC emitida pelo vistoriador, o Capitão dos Portos ou o Delegado liberará, ou não, a embarcação para o carregamento, mediante despacho, com carimbo da CP/DL, lançado no campo existente no item 5 da DVC. Esse mesmo despacho deve ser lançado na cópia da DVC, que será entregue ao representante do armador ou afretador para ser apresentado no terminal de carregamento. A via original deverá ser arquivada na CP/DL.

No primeiro dia útil após a vistoria, a CP/DL deverá enviar à DPC cópia da DVC emitida pelos vistoriadores, com o despacho final do Capitão dos Portos ou Delegado.

Caso sejam constatadas, pelo vistoriador da Sociedade Classificadora 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 lançará no item 5 da DVC que o navio está "IMPEDIDO DE CARREGAR".

O Armador ou seu representante deverá acionar a Sociedade Classificadora 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 Sociedade Classificadora que mantém o navio em classe, atestando que as deficiências observadas foram sanadas e/ou que o navio possui condições seguras para a operação.

1026 -RELATÓRIO DA VISTORIA DE CONDIÇÃO E OUTROS DOCUMENTOS NECESSÁRIOS

Após a realização da vistoria, o armador ou seu preposto deverá encaminhar à DPC cópias dos seguintes documentos:

a)Relatório detalhado e conclusivo do resultado da vistoria, emitido pela sociedade classificadora contratada, acompanhado do relatório de medição de espessuras e de registro fotográfico;

b)Certificados Estatutários previstos nas Convenções Internacionais das quais o governo brasileiro é signatário, bem como os certificados de classe e de registro da embarcação; e

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

1027 -RETIRADA DE DEFICIÊNCIAS

Caso o relatório de vistoria de condição aponte deficiências a serem sanadas, o armador ou seu preposto deverá apresentar à DPC o relatório detalhado da sociedade classificadora do navio atestando que as pendências foram sanadas e/ou que o navio possui condições seguras para a operação. Tal relatório deverá ser encaminhado à DPC com antecedência mínima de 3 (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 Sociedade Classificadora do navio. Se a vistoria tiver sido realizada no estrangeiro, há necessidade do representante do Brasil se manifestar sobre os relatórios emitidos pela Sociedade Classificadora do navio no exterior, emitindo documento que comprove junto à DPC que as deficiências encontradas foram sanadas. As Sociedades Classificadoras que não tiverem representação no Brasil poderão indicar uma das Sociedades Classificadoras reconhecidas pelo Governo Brasileiro para efetuar a vistoria e emitir o relatório.

1028 -VALIDADE DA VISTORIA E CONTROLE DE NAVIOS

Mediante 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 1 (um) ano, a contar da data de realização da vistoria. Ao término deste período, o navio deverá ser submetido a nova vistoria.

Os navios graneleiros com mais de 18 anos de idade, autorizados a efetuar o carregamento de granéis sólidos de peso específico maior ou igual a 1,78 t/m³, deverão manter a bordo a DECLARAÇÃO DE VISTORIA DE CONDIÇÃO sempre que estiver efetuando esse tipo de carregamento em portos nacionais.

A DPC manterá na internet listagem atualizada dos navios vistoriados.

SEÇÃO V

VISTORIA DE CONDIÇÃO PARA CARREGAMENTO DE CARGA VIVA

1029 -APLICAÇÃO

Esta norma destina-se à realização de Vistoria de Condição em embarcações de bandeira brasileira e de bandeira estrangeira destinadas ao carregamento de carga viva em portos e terminais nas águas jurisdicionais brasileiras.

1030 -DEFINIÇÕES

Para efeitos de aplicação desta norma são adotadas as seguintes definições:

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.

d)Vistoria de Condição para Carregamento de Carga Viva - é a vistoria realizada para autorização do carregamento de carga viva.

1031 -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 10-I, 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.

Caso haja pendências para cumprimento antes da saída (A/S), o navio só será liberado 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.

1032 -REQUISITOS

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

a)As Convenções e Códigos internacionais em vigor para o Brasil; e

b)Os itens da Lista de Verificação do Anexo 10-J.

1033 -PROCEDIMENTOS PARA A REALIZAÇÃO DA VISTORIA DE CONDIÇÃO

a)Solicitação da Vistoria

O armador, seu preposto ou representante legal deverá requerer a Vistoria ao Capitão dos Portos ou Delegado, com pelo menos cinco dias úteis de antecedência, apresentando a Guia de Recolhimento da União (GRU) com o devido comprovante de pagamento (cópia simples), exceto para órgãos públicos.

b)Realização da vistoria

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

c)Condições do navio

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

d)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 a 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 de P&I (IG). Para os navios que não integram o Grupo Internacional de Clubes de 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 atestam 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.

e)Apoio

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

f)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, o Capitão dos Portos ou o Delegado liberará, ou não, a embarcação para o carregamento.

19CAPÍTULO 11

INSTRUÇÕES, TREINAMENTO E MANUTENÇÃO

20SEÇÃO I

INSTRUÇÕES E TREINAMENTO

211101 -GENERALIDADES

As embarcações deverão estar providas de pessoal adequadamente capacitado para agir prontamente nas situações de emergência. Deverá haver uma perfeita familiarização entre o homem e todos os meios, equipamentos, dispositivos e instalações que possam ser empregados nas situações de emergência, principalmente quando resultarem em abandono da embarcação.

Salvo disposições em contrário, essas regras se aplicam a todas as embarcações.

1102 -REGRAS E REQUISITOS TÉCNICOS

a) Sistema de Alarme Geral de Emergência

Os navios deverão possuir um sistema capaz de fazer soar o sinal de alarme geral de emergência, que deverá ser audível em todos os espaços habitáveis e naqueles onde a tripulação normalmente trabalha.

b) Tabela de Postos e Obrigações da Tripulação em Casos de Emergência

1) A Tabela de Postos deverá especificar os pormenores relativos ao sinal de alarme geral de emergência, bem como a ação a ser tomada pela tripulação e pelos passageiros quando soar esse alarme. A Tabela de Postos também deverá especificar como será dada a ordem de abandonar o navio.

2) A Tabela de Postos deverá indicar os deveres cometidos aos diversos membros da tripulação, incluindo:

I) fechamento das portas estanques, portas contra incêndio, válvulas, embornais, portinholas, gaiutas, vigias e outras aberturas similares do navio;

II) equipamento das embarcações de sobrevivência e outros equipamentos salva-vidas;

III) preparação e lançamento à água das embarcações de sobrevivência;

IV) preparativos gerais de outros equipamentos salva-vidas;

V) reunião dos passageiros;

VI) emprego do equipamento de comunicações;

VII) composição das turmas de combate a incêndio; e

VIII) tarefas especiais referentes à utilização dos equipamentos e das instalações de combate a incêndio.

3) A Tabela de Postos deverá especificar quais os oficiais designados para assegurar que os equipamentos salva-vidas e de combate a incêndio são mantidos em boas condições e prontos para o uso imediato.

4) A Tabela de Postos deverá especificar os substitutos das pessoas chaves que possam vir a ficar inválidas, levando em consideração que diferentes situações de emergência podem exigir medidas diferentes.

5) A Tabela de Postos deverá indicar os deveres cometidos aos membros da tripulação em relação aos passageiros em caso de emergência. Esses deveres incluirão:

I) aviso aos passageiros;

II) verificação se eles estão com vestimentas adequadas e vestiram corretamente seus coletes salva-vidas;

III) reunir os passageiros nos postos de reunião; e

IV) manutenção da ordem nos corredores e nas escadas e o controle geral da movimentação dos passageiros.

6)A Tabela de Postos deverá ser preparada antes de o navio fazer-se ao mar. Depois que a Tabela de Postos for preparada, se houver mudanças na tripulação que implique alteração na Tabela de Postos, o Comandante do navio deverá alterar a Tabela ou preparar uma nova.

7)As Tabelas de Postos devem ser fixadas em locais visíveis por todo o navio, inclusive no passadiço, na Praça de Máquinas e nos locais de acomodação da tripulação.

1103 -PROCEDIMENTOS DE TREINAMENTO E DIVULGAÇÃO DE INSTRUÇÕES

a)Treinamento

O treinamento e as instruções a bordo, sobre o uso dos equipamentos salva-vidas de bordo, inclusive do equipamento das embarcações de sobrevivência, e o uso de equipamentos de extinção de incêndio deverão ser dados o mais breve possível, em prazo não superior a duas semanas após o embarque de um tripulante. No entanto, se o tripulante encontrar-se designado para o navio, dentro de um programa regular de rodízio, esse treinamento deverá ser dado em prazo não superior a duas semanas após o primeiro embarque. A instrução individual pode abranger diferentes partes dos equipamentos salva-vidas e extinção de incêndio de bordo, mas a totalidade desses equipamentos deverá ser coberta até um período de dois meses.

b)Procedimento da Tripulação

Cada membro da tripulação deverá receber instruções que deverão incluir, mas não necessariamente se limitar a:

1)operação e uso das balsas salva-vidas infláveis;

2)procedimentos apropriados de primeiros socorros, problemas de hipotermia e procedimento em caso de hipotermia;

3)instruções especiais necessárias para uso dos equipamentos salva-vidas de bordo, em condições de mau tempo; e

4)operação e uso de equipamentos de extinção de incêndio.

c)Periodicidade

O treinamento a bordo no uso de balsas salva-vidas lançadas por turco deverá ser realizado em intervalos não maiores do que três meses, em todo navio equipado com tais equipamentos. Sempre que exequível, isto deverá incluir o enchimento e o arriamento de uma balsa. Essa balsa pode ser uma balsa especial destinada somente para fim de treinamento e que não faça parte do equipamento salva-vidas de bordo. Uma balsa especial desse tipo deverá ser claramente marcada.

d)Instruções para Situações de Emergência

Todas as embarcações deverão prover, para cada pessoa a bordo, instruções bem claras a serem seguidas em situações de emergência.

Deverá haver ilustrações e instruções, afixadas em locais visíveis, nos camarotes dos passageiros e nos locais destinados aos passageiros, indicando:

1)seus postos de reunião;

2)como devem agir essencialmente em situação de emergência; e

3)a maneira de vestir o colete salva-vidas.

e)Instruções de Operação

Deverão ser providos avisos ou sinais nas embarcações de sobrevivência ou nas proximidades delas e nos comandos para lançá-las ao mar, que deverão:

1)ilustrar a finalidade dos controles e o modo de operar o dispositivo e conter as instruções ou advertências pertinentes;

2)ser facilmente visíveis com iluminação de emergência; e

3)utilizar símbolos em conformidade com as recomendações do Capítulo 3 destas Normas.

f)Manual de Instruções

O manual de instruções, que pode compreender vários volumes, deverá conter instruções e informações, redigidas em termos simples e ilustrados, sempre que possível, sobre os equipamentos salva-vidas que se encontram a bordo do navio e sobre os melhores métodos de sobrevivência. Parte da informação assim prescrita pode ser fornecida sob a forma de auxílios audiovisuais utilizados, ao invés do manual. O manual deve conter informações detalhadas sobre os seguintes pontos:

- 1) modo de vestir os coletes salva-vidas e as roupas de imersão, conforme o caso;
- 2) reuniões nos postos determinados;
- 3) embarque, lançamento e afastamento do navio de embarcações de sobrevivência e de embarcações de salvamento;
- 4) método de lançamento, estando no interior da embarcação de sobrevivência;
- 5) desengate dos dispositivos de lançamento;
- 6) métodos e uso de dispositivos para proteção nas áreas de lançamento à água, onde for o caso;
- 7) iluminação nas áreas de lançamento;
- 8) emprego de todos os dispositivos de sobrevivência;
- 9) emprego de todos os equipamentos de detecção;
- 10) com ajuda de ilustração, emprego do rádio do equipamento salva-vidas;
- 11) emprego das âncoras flutuantes;
- 12) emprego dos motores e acessórios;
- 13) recuperação das embarcações de sobrevivência e das embarcações de salvamento, incluindo a estiva e a peçação;
- 14) perigos de exposição às intempéries;
- 15) melhor uso possível dos meios de sobrevivência existentes a bordo das embarcações de sobrevivência;
- 16) métodos de recuperação, incluindo o emprego do material de salvamento dos helicópteros (lingas, cestas, padiolas) boias-calção e aparelho de salvamento em terra e aparelho lança-retinidas do navio;
- 17) todas as outras funções enumeradas na Tabela de Postos e nas instruções de emergência; e
- 18) instruções de reparo de emergência dos equipamentos salva-vidas em caso de urgência.

Um manual de instruções deverá estar disponível em todos os refeitórios e salas de recreação ou em cada camarote da tripulação.

1104 -EXERCÍCIOS

a) Chamadas e Exercícios

1) Todo membro da tripulação deve participar de um exercício de abandono do navio ou da plataforma e de um exercício de combate a incêndio, pelo menos, uma vez por mês. Nos navios os exercícios da tripulação devem ser efetuados dentro das 24 horas que se seguem à saída de um porto, se mais de 25% da tripulação não houver participado de exercícios de abandono do navio e de combate a incêndio a bordo do navio em questão, no mês precedente. Nas plataformas os exercícios deverão ser realizados mensalmente nas datas determinadas pelo Gerente da Instalação Offshore (GIO).

2) A bordo de um navio que efetue viagem internacional, a chamada de passageiros deve ser feita nas 24 horas que seguem ao seu embarque. Os passageiros devem ser instruídos quanto ao emprego dos coletes salva-vidas e de como agir em situação de emergência. Se apenas um pequeno número de passageiros embarcar em um porto que a instrução já tenha sido dada, será suficiente, em vez de efetuar outra chamada, chamar a atenção dos novos passageiros para as instruções de emergência.

3) A bordo de um navio que efetue uma viagem internacional curta, se uma chamada não for realizada na partida, os passageiros deverão ser alertados sobre as instruções de emergência.

4)A bordo dos navios de passageiros, deverá haver um exercício de abandono do navio e um exercício de combate a incêndio todas as semanas.

b)Exercício de Abandono

1)Programa dos exercícios

Cada exercício de abandono do navio ou da plataforma deverá incluir:

I) a chamada dos passageiros e dos tripulantes aos postos de abandono por meio do sinal de alarme, assegurando-se que eles fiquem cientes da ordem de abandonar o navio, constante na tabela de postos;

II) a apresentação aos postos de reunião e a preparação para as obrigações descritas na tabela de postos;

III) a verificação de que os coletes salva-vidas estão colocados corretamente;

IV) arriar pelo menos uma embarcação salva-vidas, após haver feito os preparativos necessários para o lançamento;

V) dar partida no motor da embarcação salva-vidas e sua operação; e

VI) a operação dos turcos utilizados para o lançamento das balsas salva-vidas.

2) Periodicidade

I) Embarcações salva-vidas (Baleeiras)

(a) Navios

O exercício deverá ser executado atendendo ao previsto no Capítulo III da Convenção SOLAS, como emendada.

(b) Plataformas

Cada tripulante deve participar no mínimo a cada três meses de exercícios de abandono, que consistem no treinamento com a embarcação salva-vidas (baleeiras) e respectivos turcos de lançamento.

(1) O exercício consistirá das seguintes etapas:

- preparo e prontificação da baleeira;

- arriar a baleeira na água;

- desacoplar os gatos;

- navegação com a baleeira; e

- testar o funcionamento dos sistemas, tais como cortina de água, suprimentos de ar, propulsão, governo etc.

(2) Na impossibilidade da realização do exercício conforme acima especificado, visando à manutenção da capacitação do pessoal, a circular MSC.1/Circ.1486 de 12 janeiro de 2015 apresenta como alternativa a dos seguintes procedimentos:

- quanto ao equipamento:

. dispor de plano de manutenção e inspeção, conforme estabelecido pela MSC.1/Circ.1206/Rev.1 e aprovado por Sociedade Classificadora reconhecida pela Autoridade Marítima Brasileira;

. efetuar inspeções semanais e mensais de acordo com o estabelecido pelo MODU Code 2009 nos itens 10.18.7 e 10.18.8;

. mensalmente, realizar a descida de cada baleeira até próximo do nível da água. Posteriormente, recolher a baleeira, retornando à posição original de estivagem. Deverão ser verificadas as condições do casco, sistemas de liberação e recolhimento (lubrificação, integridade e conservação) e condições operacionais do turco; e

. quando possível o pessoal de bordo responsável pelo conjunto baleeira-turco de lançamento deverá ser envolvido na manutenção anual e teste de funcionamento do dispositivo de liberação efetuado de acordo com a MSC.1/Circ.1206/Rev.1.

-quanto ao pessoal:

. um programa de treinamento deverá ser estabelecido abordando todos os aspectos de instruções e exercícios da tripulação destinada a baleeira, devendo estar de acordo com a Recommendations for the training and certification of personel on mobile offshore units, Resolução A.1079(28);

. os condutores das baleeiras deverão realizar treinamento intermediário, no mínimo a cada dois anos e meio, em centro de treinamento reconhecido pela Autoridade Marítima Brasileira. O treinamento deverá incluir demonstração prática de acordo com o disposto no subitem anterior (b) (1), além daqueles que fazem parte do treinamento trimestral de lançamento e manobra da baleeira. Este treinamento deverá ser realizado utilizando-se um sistema de baleeira que seja igual ou substancialmente similar ao instalado a bordo da plataforma. Os referidos exercícios têm como referência o Apêndice 1 da Resolução A.1079(28); e

. simuladores podem ser parte útil e importante de um programa global de garantia de manutenção de competência. Onde os simuladores forem utilizados, deverá existir um sistema de baleeira-turco que corresponda completamente ao que é utilizado a bordo. Tais simuladores constituem um complemento, não devendo ser considerados como substituto do equipamento efetivamente utilizado a bordo da plataforma.

II)Embarcações de salvamento (Botes de Resgate)

(a)Navios e Plataformas

Na medida do possível, as embarcações de salvamento (botes de resgate), deverão ser lançadas todos os meses, levando a bordo sua tripulação designada, e manobradas na água. Em todos os casos, deverá ser cumprida esta prescrição pelo menos uma vez a cada dois meses.

1105 -SUPERVISÃO DE EXERCÍCIOS

Se os exercícios de lançamento das embarcações salva-vidas e de salvamento forem realizados com o navio em marcha adiante, esses exercícios, tendo em vista os riscos envolvidos, devem ser efetuados somente em águas abrigadas e sob supervisão de um Oficial com experiência nesses exercícios.

1106 -ILUMINAÇÃO DOS POSTOS DE ABANDONO

A iluminação de emergência nos locais de reunião nos postos de abandono deverá ser verificada por ocasião dos exercícios de abandono.

1107 -EXERCÍCIO DE COMBATE A INCÊNDIO

a)Programa dos Exercícios

Cada exercício de incêndio deve incluir:

- 1)comparecimento aos postos e preparação para os deveres descritos na tabela de postos;
- 2)partida em uma bomba de incêndio e uso, no mínimo, dos dois jatos de água exigidos para mostrar que o sistema está em condições apropriadas de funcionamento;
- 3)verificação dos equipamentos de bombeiro e de outros equipamentos pessoais de salvamento;
- 4)verificação do equipamento de comunicação pertinente;
- 5)verificação do funcionamento das portas estanques, portas de incêndio e "flaps" corta fogo; e
- 6)verificação dos arranjos necessários para o subsequente abandono do navio.

b)Periodicidade

Os exercícios de incêndio devem ser planejados de tal modo a ser dada a devida atenção à prática regular nas diferentes emergências que podem ocorrer, dependendo do tipo do navio e sua carga. Sua periodicidade não deve ser inferior a 1 (um) mês.

c)Manutenção dos Equipamentos

O equipamento usado durante os exercícios deve ser imediatamente restituído à sua condição de total operacionalidade. Quaisquer falhas e defeitos descobertos durante os exercícios devem ser corrigidos logo que possível.

d)Simulação

Os exercícios devem, tanto quanto possível, ser conduzidos como se estivesse ocorrendo uma emergência real.

1108 -REGISTRO

Os exercícios deverão possuir registros assinados pelo responsável pelo treinamento contendo, pelos menos, a data de realização, nome e função do instrutor, relação dos presentes com suas respectivas assinaturas, conteúdo do assunto abordado e outras informações consideradas relevantes. Tais registros deverão estar disponíveis a bordo para verificação.

SEÇÃO II

MANUTENÇÃO E DISPONIBILIDADE PARA OPERAÇÃO

221109 -GENERALIDADES

Os materiais e equipamentos que compõem a dotação de segurança e salvatagem das embarcações deverão estar sempre em condições de serem utilizados. Para que isto seja possível, torna-se necessário o empenho por parte da tripulação em manter operativos todos esses materiais e equipamentos, visando obter o máximo desempenho e eficiência nas situações de emergência.

Salvo disposições em contrário, as regras a seguir especificadas se aplicam a todos os navios.

1110 -REGRAS E REQUISITOS TÉCNICOS

a)Disponibilidade Operativa

Antes de o navio deixar o porto e a todo momento durante a viagem, todo o equipamento salva-vidas deverá estar em boas condições de serviço e pronto para ser utilizado imediatamente.

b)Postos de Lançamento

Os postos de lançamento deverão ser situados em locais que permitam o lançamento das embarcações de sobrevivência e salvamento na água com segurança, tendo em especial atenção a distância que deve separá-las do hélice e das partes em balanço do casco do navio. Dentro do possível, as embarcações de sobrevivência, exceto aquelas especialmente projetadas para serem lançadas por queda livre, devem ser arriadas na parte reta do costado do navio. Se forem localizados à vante, eles deverão estar situados por ante a ré da antepara de colisão, em uma posição abrigada.

1111 -MANUTENÇÃO

a)Instruções para Manutenção a Bordo

Deverão ser providas instruções para manutenção a bordo dos equipamentos salva-vidas que deverão ser de fácil compreensão, sempre que possível ilustradas e, quando for o caso, deverão incluir as informações que se seguem, para cada dispositivo:

1)uma lista de controle para ser utilizada por ocasião das inspeções regulares, contendo todos os itens importantes a serem verificados e o modo de verificá-los;

2)instruções referentes a manutenção e a reparo;

3)programa de manutenção periódica;

4)diagrama dos pontos de lubrificação e indicação dos lubrificantes recomendados;

5)lista das peças substituíveis;

6)lista dos fornecedores de peças sobressalentes; e

7)registro de dados relativos às inspeções e à manutenção.

b)Programa alternativo

Ao invés das instruções prescritas acima, poderá ser aceito um programa de manutenção planejada que inclua todas essas prescrições.

c)Manutenção dos Cabos de Aço (tiradores)

Os cabos de aço usados nos lançamentos devem ser inspecionados periodicamente, com especial atenção nas áreas de roldanas e polias, devendo ser renovados quando necessário devido à deterioração ou em intervalos não superiores à cinco anos.

d)Manutenção das Balsas Salva-vidas Infláveis, dos Coletes Salva-vidas Infláveis e das Embarcações de Salvamento Infláveis

1)Toda balsa salva-vidas e todo colete salva-vidas inflável serão submetidos a uma vistoria de revisão:

I)em intervalos que não excedam 12 meses. Entretanto, a DPC, a seu critério, poderá prorrogar esse período por mais 5 meses, quando houver impossibilidade de efetuar revisão; e

II)em uma estação de manutenção aprovada pela DPC e capacitada a fazer revisão, que disponha das instalações e dos serviços apropriados e de pessoal técnico habilitado.

2)Todos os reparos e manutenção das embarcações infláveis de salvamento serão realizados em conformidade com as instruções do fabricante. Reparos de emergência podem ser efetuados a bordo do navio, entretanto, os reparos permanentes serão efetuados numa estação de manutenção aprovada.

e)Manutenção Periódica dos Dispositivos de Escape Hidrostático

Os dispositivos de escape hidrostático, exceto aqueles do tipo descartável, deverão ser submetidos a uma vistoria de revisão:

1)a intervalos que não excedam a 12 meses. Entretanto, a DPC, a seu critério poderá prorrogar este prazo por mais 5 meses, quando houver impossibilidade de efetuar a revisão; e

2)em uma estação de manutenção aprovada pela DPC e capacitada a efetuar a manutenção, que disponha das instalações e dos serviços apropriados de pessoal técnico habilitado.

1112 -SOBRESSALENTES E MATERIAL DE REPARO

Deverão ser providos sobressalentes e material de reparo para os equipamentos salva-vidas e seus acessórios que estejam sujeitos a desgaste excessivo pelo uso ou consumo e que necessitem ser substituídos regularmente.

1113 -INSPEÇÕES REGULARES

a)Inspeções Semanais

As inspeções e provas abaixo discriminadas serão realizadas semanalmente:

1)todas as embarcações de sobrevivência, e as embarcações de salvamento, bem como os respectivos dispositivos de lançamento devem ser inspecionados visualmente, a fim de verificar se estão prontos para serem usados;

2)os motores de todas as embarcações salva-vidas e de salvamento devem ser postos a funcionar em marcha adiante e atrás durante, pelo menos, 5 minutos; e

3)o sistema de alarme geral de emergência deve ser verificado.

b)Inspeções Mensais

Mensalmente, os equipamentos salva-vidas, inclusive os equipamentos das embarcações salva-vidas, deverão ser inspecionados utilizando-se sua lista de verificação, a fim de verificar se estão completos e em bom estado. Um relatório sucinto da inspeção deve ser feito no Diário de Navegação.

1114 -OPERAÇÃO DAS EMBARCAÇÕES DE SOBREVIVÊNCIA E SUPERVISÃO

a)Deverá haver a bordo um número suficiente de pessoas com capacitação necessária para reunir e dar assistência aos demais tripulantes da embarcação.

b)Deverá haver a bordo um número suficiente de tripulantes, que poderá ser constituído por oficiais de náutica ou outras pessoas capacitadas, para manobrar as embarcações de sobrevivência e os dispositivos de lançamento n água necessários para que todos os tripulantes e passageiros possam

abandonar o navio.

c)Uma pessoa capacitada, de preferência um oficial de náutica, deverá ser encarregada de cada embarcação de sobrevivência a ser usada. Também deverá ser nomeado um patrão suplente no caso das embarcações salva-vidas.

d)A pessoa encarregada de uma embarcação de sobrevivência deverá ter uma relação de seus tripulantes e deverá assegurar-se de que esses tripulantes sob suas ordens estejam familiarizados com suas obrigações. Nas embarcações salva-vidas, o patrão suplente também terá uma relação da tripulação de sua embarcação.

e)Para toda embarcação de sobrevivência a motor deverá ser designada uma pessoa que saiba fazer funcionar o motor e efetuar pequenos ajustes.

f)O Comandante do navio deverá assegurar-se de que as pessoas mencionadas nas alíneas a), b) e c) acima sejam equitativamente distribuídas entre as embarcações de sobrevivência do navio.

SEÇÃO III

REQUISITOS ADICIONAIS PARA O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

1115 - APLICAÇÃO

Estabelecer os requisitos operacionais para o transporte regular de passageiros.

1116 - INFORMAÇÕES AOS USUÁRIOS

a)As embarcações deverão ter, em locais visíveis ao público, placas indicando:

1)Os limites máximos de carga e de passageiros por convés;

2)Local de guarda dos coletes salva-vidas;

3)Localização das saídas de emergência;

4)Telefone da empresa responsável pela embarcação;

5)Telefone da CP, DL ou AG da área de jurisdição;

6)Endereço eletrônico da Ouvidoria (Fale Conosco) da CP, DL ou AG da área de jurisdição;

7) Placa que estimule a denúncia de práticas ilegais, conforme o modelo da Figura 11.1, onde deverá ser exibido o número do telefone com DDD e o endereço eletrônico (e-mail) da Capitania, Delegacia ou Agência (CDA responsável) da respectiva Jurisdição; e



Figura 11.1 Modelo de Placa

8) Deverão também ser fixados avisos nas embarcações empregadas no transporte de passageiros e de cargas, com resumo do Art. 261 do Código Penal, número telefônico para a realização da denúncia, incentivando a delação e ressaltando a garantia do anonimato do denunciante, conforme Figura 10.2.

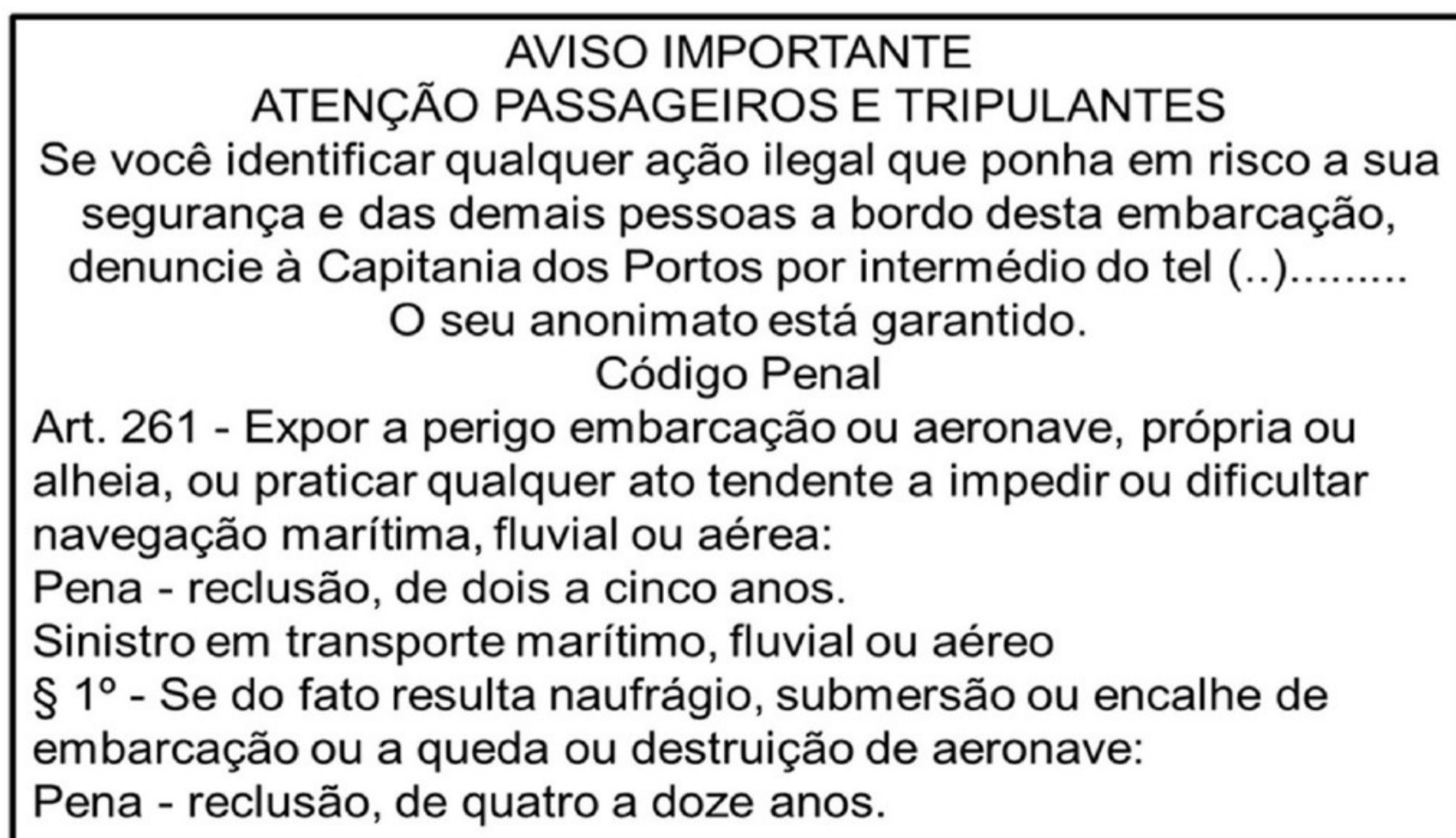


Figura 11.2

b)A concessionária deverá fixar em local visível ao público, junto aos pontos de embarque, os horários regulares de embarque.

1117 -DEVERES DO CONCESSIONÁRIO

Caberá ao concessionário, na qualidade de armador ou proprietário da embarcação:

a)A observância destas normas bem como a implementação de outras medidas de segurança que se fizerem necessárias;

b)Comunicar imediatamente à CP, DL ou AG com jurisdição sobre a área, a ocorrência de acidentes e fatos da navegação;

c)Estabelecer controle de embarque de passageiros, em função da lotação da embarcação;

d)Assegurar o uso de uniformes estabelecido pela empresa para os tripulantes; e

e)Promover contínuo adestramento para as tripulações quanto à condução, amarração, fundeio, distribuição dos veículos a bordo, combate a incêndio, faina de abandono e demais situações de emergência. Este adestramento deverá estar previsto em programas e sua execução documentada por meio de registro. Cópia desses programas deverão ser mantidos a bordo.

1118 -PROCEDIMENTOS DE TREINAMENTO E DIVULGAÇÃO DE INSTRUÇÕES DE SEGURANÇA

a)Treinamento

Os tripulantes deverão receber treinamento dos procedimentos para sobrevivência por meio de exercícios de abandono e de incêndio. Esses exercícios deverão ser conduzidos de tal modo que todos participem pelo menos uma vez por mês.

Nas embarcações com AB maior que 20 a realização dos exercícios deverá ser registrada em documento próprio, mantido arquivado a bordo.

Os exercícios deverão ser conduzidos de modo a assegurar que toda a tripulação esteja ciente das suas estações de emergência e estejam capacitadas para executar corretamente as ações que lhes forem atribuídas nos postos de emergência, nos seguintes eventos:

-incêndio a bordo;

-abalroamento;

-colisão;

-navegação em baixa visibilidade;

-homem ao mar; e

-abandono da embarcação.

Os exercícios deverão ser conduzidos como se a situação de emergência fosse real e deverão demonstrar que os equipamentos e sistemas estão em bom estado e prontos para serem utilizados.

b)Divulgação de Instruções de Segurança

Os proprietários, armadores ou seus representantes legais deverão, a bordo de suas embarcações, disseminar a todos os passageiros instruções de segurança observando o contido no Anexo 11-A.

1119 -MATERIAL DE SALVATAGEM E PRIMEIROS SOCORROS

a)Todo material de salvatagem deverá ser armazenado em local de fácil acesso, devidamente sinalizado, próximo ao usuário, onde deverão ser dispostas instruções para o uso do colete salva-vidas. Em nenhuma hipótese os coletes poderão ficar acondicionados em armários ou compartimentos fechados;

b)Quanto ao posicionamento dos coletes salva-vidas, estes deverão estar em locais de fácil acesso e devidamente sinalizados. Para os passageiros que viajam sentados, recomenda-se posicionar abaixo do assento. Para os demais passageiros, os coletes podem ser posicionados no teto, desde que haja facilidade de retirada, sem a necessidade de auxílio externo, ou em prateleiras/estantes abertas, de fácil acesso;

c)Nas embarcações dotadas de balsas salva-vidas deverão ser dispostas informações sobre suas capacidades e posicionamento. Estes equipamentos deverão estar estivados de modo a flutuarem livremente em caso de naufrágio; e

d)A dotação de material de salvatagem e primeiros socorros deve atender o previsto no Capítulo 4 destas normas.

CAPÍTULO 12

REGISTROS OPERACIONAIS

SEÇÃO I

DIÁRIO DE NAVEGAÇÃO

1201 -GENERALIDADES

a)Finalidade

O Diário de Navegação é o livro destinado ao registro de todas as informações e dados relativos à navegação, inclusive derrotas, passagem de Comando, acontecimentos extraordinários e danos ou acidentes ocorridos a bordo com a embarcação, seus equipamentos, pertences, cargas, tripulantes ou passageiros. O modelo do Diário de Navegação consta do Anexo 12-A.

b)Abrangência

O Diário de Navegação deverá ser escriturado nas embarcações classificadas como longo curso, cabotagem e apoio marítimo.

c)Composição

O modelo do Diário de Navegação consta do Anexo 12-A, sendo composto de:

-uma capa dura encadernada;

- uma página referente aos Termos de Autorização e Rubrica, em cujo verso serão preenchidos os dados e características da embarcação;

- pelas folhas para os registros e página final destinada à Autenticação de Rubrica e Termo de Encerramento; e

- o interior do livro conterá duzentas e vinte e três (223) folhas, numeradas e rubricadas, iniciando pela folha par no2. Os versos das folhas não são numerados.

d)Fiscalização

A DPC, as CP, DL ou Ag ou qualquer autoridade competente poderão, a qualquer momento, solicitar o Diário de Navegação para verificação e conhecimento dos dados registrados.

1202 -REQUISITOS TÉCNICOS

a)Responsabilidades

O Comandante é o responsável pelo exato cumprimento destas Normas, sendo dever do Oficial de Náutica de Serviço escriturar o Diário de Navegação de modo objetivo e correto, obedecendo às normas estabelecidas e lançando os assentamentos determinados pelo Comandante.

Compete, ainda, ao Oficial de Náutica de serviço, atuar como escrivão dos termos sobre acidentes ou fatos da navegação, ou incidentes ocorridos no período em que foi oficial de quarto, registrando-os no Diário de Navegação.

Os registros feitos no Diário de Navegação têm caráter oficial, sendo o signatário responsável por qualquer falsidade ou omissão de dados.

b)Autenticação

Os Termos de Autorização e Autenticação de Rubrica serão preenchidos a bordo, mediante determinação do Comandante que designará o oficial escrivão.

c)Termos de Abertura e Encerramento

Os Termos de Abertura e de Encerramento destinam-se a registrar as datas (hora, dia, mês e ano) do início e fim da escrituração do Diário e contém impressos, respectivamente, na primeira e última página, os dados a serem preenchidos a bordo, na ocasião devida, por ordem do Comandante.

d) Arquivamento

Após o seu encerramento, o Diário de Navegação será mantido a bordo, durante dois 2 (dois) anos, à disposição das autoridades fiscalizadoras e, findo esse prazo, deverá ser encaminhado à Empresa para arquivamento durante 5 (cinco) anos.

e)Escrituração

O verso da folha no1 contém claros para preenchimento dos dados mais importantes e das características da embarcação abrangendo estrutura, equipamentos de navegação, de máquinas e de segurança.

Não serão permitidas rasuras de qualquer natureza, devendo o erro ser corrigido usando-se a palavra "digo", entre vírgulas, imediatamente após a expressão errada, seguida da expressão correta.

Em toda a escrituração do Diário de Navegação será sempre adotada a hora legal, que deve ser escrita com quatro algarismos, para caracterizá-la.

1)Escrituração nos Portos

Nos portos (fundeado, atracado ou docado em seco), as colunas referentes à navegação, assim como os campos destinados às sondagens e dados do meio dia, não serão preenchidos, devendo ser canceladas com um traço em diagonal. As colunas destinadas às observações meteorológicas, entretanto, continuarão a ser escrituradas de quatro em quatro horas, na linha correspondente à última hora do quarto, enquanto for adotado o regime de quarto. Nas mesmas circunstâncias, os campos inferiores, relativos à navegação, só deverão ser cancelados quando a embarcação se encontrar no porto ao meio-dia, hora do seu preenchimento.

As folhas reservadas ao registro das ocorrências durante o serviço poderão, nas estadias prolongadas, serem aproveitadas para a escrituração de vários dias, caso em que conterão as informações meteorológicas.

Quando as folhas não forem suficientes para a escrituração das ocorrências diárias, deverá ser cancelada a folha seguinte, prosseguindo a escrita na folha subsequente.

2)Escrituração por Serviço

A escrituração por serviço deverá indicar:

(a)na primeira linha, o título conforme a situação da embarcação, como por exemplo: "Estadia no porto de _____", ou "Viagem de _____ para _____";

(b)na segunda linha, o nome da embarcação e data incluindo o dia da semana, como por exemplo: "Bordo do NM _____, quarta-feira, 25 de _____ de _____";

(c)na terceira linha, o período de serviço, como por exemplo: "Quarto (Ocorrência ou Divisão) das _____ às _____ horas"; e

(d)na quarta linha, o texto, conforme o caso; "Navega-se com destino ao porto de _____, no rumo _____", ou, "Permanece este navio (rebocador, draga etc), atracado por (BE ou BB) ao cais do porto de _____, em frente ao armazém no _____, com tantos cabos a proa e a popa (dobrados ou não)", ou então, "fundeado com o ferro de (BE ou BB), ou com dois ferros, com tantas manilhas de amarras na água (ou no escovem), no ponto determinado pelas coordenadas de _____ e _____, obtidas pelas marcações visuais (ou pelo radar ou como forem obtidas).

3)Término do Serviço

Ao término do serviço, fazer constar a hora citando o embarque ou não de mar, estanqueidade dos porões, luzes (se for o caso) e as anotações necessárias ao preenchimento do Mapa Diário (espelho), de acordo com os recursos instrumentais da embarcação. Declarar em seguida: "Sem mais ocorrências a registrar passo o serviço ao Sr. (nome, categoria e função a bordo)" apondo, em seguida, a sua assinatura, categoria e função a bordo e inutilizando com um traço o restante da linha quando for o caso.

4) Encerramento

Após o encerramento da escrituração do serviço, caso exista fato novo a registrar, será usada a expressão "Em tempo", anotando a seguir a alteração e apondo novamente a assinatura, categoria e função a bordo.

f) Registros Diários

O registro diário dos principais elementos de navegação deverá ser efetuado, no mínimo de quatro em quatro horas, nos serviços de quarto de zero hora até vinte e quatro horas. O preenchimento dos campos referentes a dados meteorológicos obedecerá ao critério e simbologia adotados pelo "Manual do Observador Meteorológico", publicação da Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha do Brasil e os demais campos são autoexplicativos.

g) Registro de Ocorrências

Deverá ser efetuado o registro das ocorrências da navegação, administrativas, operacionais e de rotina, incluindo as observações meteorológicas e, ainda, as transcrições de laudos de inspeção ou vistorias, textos de relatórios, termos, comunicações, notas e todas as ocorrências de caráter importante que, a critério do Comandante, devam constar do Diário de Navegação.

Todas as ocorrências deverão ser registradas de forma objetiva, em ordem cronológica, e com todos os detalhes necessários e suficientes ao perfeito entendimento, tendo em vista a legislação que dispõe sobre a apuração da responsabilidade por fatos e acidentes de navegação.

Quando, em decorrência de sinistro, o Diário de Navegação for perdido, o Comandante lavrará em terra os termos competentes em outro livro adquirido para esse fim.

h) Informatização

Os navios poderão utilizar o computador para confecção do Diário de Navegação.

Para que sejam preservados os aspectos de fiscalização e controle, referentes à segurança da navegação, por ocasião da assinatura, no encerramento do Quarto de Serviço, deverá ser registrada a data-hora deste evento, de forma inviolável, a fim de não permitir que sejam feitas alterações desses dados no computador.

i) Verificação Diária

Caberá ao Oficial de Náutica, previamente designado, verificar, diariamente, a correta escrituração do Diário de Navegação e encaminhá-lo, após examinado, para a rubrica do Comandante.

Nos navios de cabotagem ou naqueles em que não exista Oficial de Náutica, os próprios Mestres serão os encarregados da escrituração do Diário de Navegação.

j) Linguagem e Idioma Empregados

O Diário de Navegação deverá ser escrito em linguagem correta, no idioma nacional, salvo quando houver necessidade de transcrever alguma nota em língua estrangeira.

SEÇÃO II

DIÁRIO DO SERVIÇO DE COMUNICAÇÕES

1203 - GENERALIDADES

a) Diário do Serviço de Comunicações

É o livro destinado ao registro de todas as informações, ocorrências e dados relativos ao serviço rádio a bordo de uma embarcação mercante, para resguardo da vida humana no mar, conforme prevê a Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS).

b) Abrangência

O Diário do Serviço de Comunicações deverá ser escriturado nas embarcações classificadas como Longo Curso, Cabotagem e Apoio Marítimo.

c) Características

O modelo do Diário de Comunicações, que deverá conter duzentos e vinte e três (223) folhas numeradas, consta do Anexo 12-B, sendo composto de:

- capa dura, 33 x 23 cm, cor verde;
- folha Termo de Abertura e Rubrica, no1;
- folha Principais Características, no2;

- folhas "Registros Diários", numeradas de sete até sete números crescentes, a partir do no3 e intercalados pelas folhas "Registros Semanais" (03 a 09, 11 a 17 e, sucessivamente, até 201);
- folhas "Registros Semanais", numeradas de oito em oito números, a partir do no10 (10, 18, 26 e, sucessivamente, até 202);
- folhas complementares, numeradas de 203 a 222;
- folha "Autenticação de Rubrica e Termo de Encerramento", número 223; e
- os versos das folhas não são numerados.

d)Fiscalização

A DPC, as CP, DL ou Ag ou qualquer autoridade competente poderá, a qualquer momento, solicitar o Diário do Serviço de Comunicações para verificação e conhecimento dos dados registrados.

1204 -REQUISITOS TÉCNICOS

a)Responsabilidades

O Comandante é o responsável pelo exato cumprimento destas Normas, sendo dever do oficial de Radiocomunicações, ou quem lhe fizer as vezes, escriturar o Diário do Serviço de Comunicações.

O Encarregado da Estação Rádio será o Encarregado do Diário, devendo acompanhar e verificar sua correta escrituração e apresentar o livro, diariamente, para rubrica do Comandante.

Os registros feitos no Diário do Serviço de Comunicações têm caráter oficial, sendo o signatário responsável por qualquer falsidade ou omissão de dados.

b)Autenticação

Os Termos de Autorização e Autenticação de Rubrica serão preenchidos a bordo, mediante determinação do Comandante, que designará o oficial Escrivão.

c)Termos de Abertura e Encerramento

Os Termos de Abertura e Encerramento destinam-se a registrar as datas (hora, dia, mês e ano) do início e fim da escrituração do Diário e contém impressos, respectivamente, na primeira e última página, os dados a serem preenchidos a bordo, na ocasião devida, por ordem do Comandante.

d)Arquivamento

Após o seu encerramento, o Diário do Serviço de Comunicações será mantido a bordo, durante dois (2) anos, à disposição das autoridades fiscalizadoras e, findo esse prazo, deverá ser encaminhado à Empresa para arquivamento durante cinco (5) anos.

e)Escrituração

1)A escrituração do Diário, em viagem ou no porto, será feita utilizando-se uma folha para cada dia. Em viagem, serão preenchidas todas as colunas e itens, comunicações relativas ao tráfego de socorro, mensagens SHIP e TR, comunicações de urgência e segurança e as realizadas entre navio e as estações costeiras ou móveis, incidentes durante o serviço e os sinais ouvidos de chamada, tráfego de alarme, socorro, urgência e segurança, mesmo que o navio não tenha participação nos mesmos. Deverão ser anotadas também as horas em que foi conectado e desconectado o auto alarme e a força e intensidade dos sinais.

Nos portos deverão constar as ocorrências de manutenção, reparos, alterações em equipamentos ou frequências, vistorias nacionais ou estrangeiras, recepção "NX" (Aviso aos Navegantes) ou "WX" (Previsão do Tempo), sendo cancelados com um traço diagonal os espaços não utilizados na escrituração.

2)As horas anotadas no Diário serão sempre GMT (hora média Greenwich).

3)Informatização

Os navios poderão utilizar o computador para confecção do Diário do Serviço de Comunicações.

SEÇÃO III

DIÁRIO DE MAQUINAS

1205 -GENERALIDADES

O Diário de máquinas deverá conter informações relevantes sobre a operacionalidade das máquinas principais, auxiliares, de emergência, dos equipamentos elétricos, hidráulicos e pneumáticos, incluindo os controles do sistema de automação das máquinas e equipamentos em geral e pressão e temperatura dos diversos fluidos (quando aplicável) utilizados nos sistemas, bem como dos vasos de pressão, de modo a permitir o endosso ou renovação dos certificados ou outro(s) documento(s) pertinente(s), previstos nas NORMAM ou nas Convenções Internacionais ratificadas pelo Brasil.

O Diário deverá conter, também, os registros de todas as manobras efetuadas ou em execução e qualquer anormalidade encontrada e/ou ocorrida nos equipamentos e/ou manobras efetuadas durante o quarto de serviço.

1206 -INFORMATIZAÇÃO

Poderão ser aceitos meios magnéticos de registro e arquivo das informações mencionadas no item anterior.

SEÇÃO IV

LIVRO DE REGISTRO DE ÓLEO

1207 -PARTE I - OPERAÇÕES NO ESPAÇO DE MÁQUINAS

Todas as embarcações de carga, que não petroleiros, e todas as embarcações de passageiros com arqueação bruta (AB) maior ou igual a 400, cujas presentes normas se aplicam e se enquadrem nas regras contidas no Anexo I da Convenção MARPOL73/78 e suas emendas em vigor, deverão registrar as informações prescritas na Convenção relativas às descargas de misturas oleosas do espaço de máquinas no meio aquático.

1208 -PARTE II - OPERAÇÕES DE CARGA/LASTRO

Todas as embarcações que transportem óleo cru e/ou seus derivados com AB maior ou igual a 150, cujas presentes normas se aplicam e se enquadrem nas regras contidas no Anexo I da Convenção MARPOL 73/78 e suas emendas em vigor, deverão registrar as informações prescritas na Convenção relativas às descargas de resíduos oleosos resultantes de limpeza dos tanques e descarga de misturas oleosas do espaço de máquinas, incluindo praça de bombas, no meio aquático.

CAPÍTULO 13

EMISSÃO DE CERTIFICADO DE RESPONSABILIDADE CIVIL EM DANOS

CAUSADOS POR POLUIÇÃO POR ÓLEO

1300 -PROPÓSITO

Estabelecer procedimentos para a tramitação dos expedientes de solicitação e emissão do Certificado de Responsabilidade Civil, atestando que o navio possui seguro ou outra garantia financeira válida, de acordo com as disposições da Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1969, aprovada pelo Decreto Legislativo nº74, de 1976, e promulgada pelo Decreto nº79.437 de 1977.

1301 -APLICAÇÃO

Aplicam-se as presentes regras a todo navio registrado em Estado contratante e que transporte mais de 2.000 (duas mil) toneladas de óleo a granel como carga.

1302 -PROCEDIMENTO PARA SOLICITAÇÃO DO CERTIFICADO

a)Solicitação

O responsável pela embarcação deverá solicitar a emissão do certificado à Capitania dos Portos (CP) de sua inscrição, podendo ser encaminhada uma única solicitação para várias embarcações.

A documentação necessária é a seguinte:

1)Requerimento do interessado;

2)Carteira de identidade dentro da validade (cópia autenticada ou cópia simples com apresentação do original);

3)CPF (cópia autenticada ou cópia simples com apresentação do original);

4)Guia de Recolhimento da União (GRU) com o devido comprovante de pagamento (cópia simples); exceto para órgãos públicos; e

5)Apólice(s) de seguro(s) do(s) navio(s).

b)Apólice Individual

A solicitação deverá ser instruída com as apólices individuais, representativas de seguro ou outra garantia financeira, para cada navio, tais como caução bancária ou certificado emitido por fundo nacional ou internacional de indenização, que represente, no mínimo, o total previsto no § 1º, do artigo V, da Convenção Internacional.

c)Indenização

Para fazer face às despesas com a emissão deste Certificado, será devida a importância estabelecida no Anexo 10-D destas normas, a título de indenização, para cada certificado emitido.

d)Encaminhamento

Cumpridos os procedimentos previstos nas alíneas a), b) e c), deverá a CP encaminhar a solicitação à Diretoria de Portos e Costas (DPC), que emitirá o certificado.

1303 -EMISSÃO E DISTRIBUIÇÃO

a)Emissão pela DPC

Verificada a documentação e comprovado que a cobertura assegurada satisfaz os limites de responsabilidades definidos pela Convenção, será emitido pela DPC o certificado, em duas vias originais, de acordo com o modelo do Anexo 13-A, contendo as informações previstas no § 2º, do artigo VII, da Convenção.

b)Numeração

Os certificados serão ordenados com numeração constando de dois grupos de dígitos: o primeiro, com três algarismos, referente à sequência natural da emissão, e o segundo, separado do primeiro por uma barra, contendo os quatro algarismos do ano em que forem emitidos (ex.: 001/1991).

c)Distribuição

Serão entregues ao responsável duas vias originais do certificado, devendo ser mantida a bordo do navio uma das vias, para exigências de despacho e de fiscalização.

d)Navios Estrangeiros

Será exigido dos navios estrangeiros que entrem nos portos nacionais, ou que utilizem algum terminal oceânico localizado em águas sob jurisdição brasileira, por ocasião do despacho, o certificado ou outra garantia financeira correspondente, conforme disposto no § 1º, do artigo VII, da Convenção.

e)Arquivo

As CP de inscrição das embarcações deverão manter em arquivo uma cópia xerox do certificado durante o respectivo prazo de validade.

1304 -PRAZO DE VALIDADE

Os certificados serão emitidos com o prazo máximo de validade de 12 (doze) meses consecutivos, em conformidade com o termo de validade da apólice da entidade seguradora.

CAPÍTULO 14

SUBMERSÍVEIS TRIPULADOS PARA TURISMO/DIVERSÃO

1401 - OPERAÇÃO DE SUBMERSÍVEIS TRIPULADOS

a)Operação

A operação de submersíveis tripulados para turismo / diversão é inteiramente nova, não se dispondo de larga experiência nessa atividade. Em decorrência, buscou-se reunir informações disponíveis em normas oficiais estrangeiras e em requisitos estabelecidos pelas Sociedades Classificadoras que,

aliados à experiência adquirida pela Diretoria de Engenharia Naval na construção e na manutenção de submarinos militares, resultaram nestas Normas básicas.

b) Responsabilidades

1) A responsabilidade da operação, assistência e, em caso de necessidade, do socorro e salvamento do submersível, sua tripulação e passageiros será de seu armador/proprietário.

2) O proprietário poderá ser responsabilizado, de forma penal, por qualquer ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência que cause violação de direitos ou prejuízos à integridade física ou ao patrimônio de terceiros.

1402 - APLICAÇÃO

Estas Normas deverão ser aplicadas a todos os submersíveis tripulados, utilizados em atividades de turismo/diversão.

1403 - DEFINIÇÕES

Para efeito deste Capítulo, as palavras e expressões abaixo têm as seguintes definições:

a) Submersível

É toda embarcação capaz de, por meios próprios, operar na superfície, submergir, operar submerso, emergir e permanecer flutuando, devendo sempre operar em conjunto com uma embarcação de apoio.

b) Passageiro

É toda e qualquer pessoa que não seja o tripulante ou outras que estejam empregadas ou envolvidas em qualquer serviço a bordo do submersível.

c) Área de Operação

É a área marítima destinada à operação do submersível, aprovada pela Capitania dos Portos (CP) da área de jurisdição.

d) Profundidade Máxima de Operação

É a profundidade em metros da coluna de água do mar equivalente à pressão na qual o submersível foi testado operacionalmente em cumprimento às regras da Sociedade Classificadora reconhecida que irá emitir o respectivo Certificado de Classe do submersível.

1404 - CLASSIFICAÇÃO DO SUBMERSÍVEL QUANTO À NAVEGAÇÃO

Considerando as peculiaridade do submersível e da navegação restrita a determinadas áreas previamente autorizadas, os submersíveis tripulados para turismo/diversão serão classificados:

a) quanto à classe de navegação a que se destina para mar aberto;

b) com propulsão; e

c) quanto à atividade em que será aplicada - passageiros.

1405 - SEGURO OBRIGATÓRIO

Todo submersível inscrito deverá possuir seguro obrigatório de danos pessoais causados por embarcações, de forma a possibilitar indenizações por morte, invalidez permanente e despesas de assistência médica e suplementares, nos valores que o Conselho Nacional de Seguros Privados fixar. O direito à indenização decorrerá da simples prova do acidente ou dano, independente da assistência de culpa.

1406 - TRIPULAÇÃO E HABILITAÇÃO

a) O estabelecimento da tripulação de segurança será efetuado pela CP da área de jurisdição, mediante a análise da documentação relativa ao projeto e dos manuais de operação, e fixada após a realização dos testes e verificações previstos na Vistoria Inicial. Contudo, a tripulação mínima nunca será inferior a dois profissionais de igual qualificação.

b) Os aquaviários designados para as funções de operação e manutenção de veículo submersível tripulado para turismo devem ser capazes de executar as seguintes tarefas:

- 1) Operar submersível para Turismo / Diversão efetuando manobras de imersão e governo;
 - 2) Conduzir os procedimentos de emergência de maneira correta, de modo a salvaguardar a segurança dos passageiros e demais tripulantes, incluindo aspectos de medicina hiperbárica;
 - 3) Prestar atendimento de primeiros socorros aos passageiros e demais tripulantes;
 - 4) Operar os subsistemas de apoio a tais revitalização e controle ambiental, navegação, comunicações, iluminação, entretenimento, resgate e salvamento; e
 - 5) Empregar corretamente as tabelas de mergulho, caso requerido em situações de emergência.
- c) O treinamento para a tripulação de segurança do submersível deverá incluir os assuntos, os exercícios e respectivas cargas horárias previstas no Anexo 14-A.

1407 -NORMAS DE TRÁFEGO E PERMANÊNCIA

a) Fiscalização

Os submersíveis serão fiscalizados pela DPC, CP, DL e AG quanto à:

- 1) Identificação;
- 2) Inscrição;
- 3) Habilitação do condutor;
- 4) Existência do seguro obrigatório de danos por embarcações;
- 5) Cumprimento dos registros de segurança previstos no Manual de Operações;
- 6) Cumprimento das restrições das áreas de navegação;
- 7) Tráfego em áreas de segurança;
- 8) Uso de equipamentos de segurança no uso de equipamentos que interfiram na navegação;
- 9) Observância dos requisitos de segurança no uso de equipamentos que interfiram na navegação;
- 10) Cumprimento das Normas de Procedimentos das Capitânicas dos Portos (NPCP);
- 11) Poluição das águas; e
- 12) Cumprimento do programa de vistorias, dentre outros.

b) Todo submersível deverá ser identificado, de modo visível e permanente, com o nome, porto de inscrição e classificação.

1408 -ÁREA DE OPERAÇÃO

a) O submersível deverá ser inscrito e será autorizado a operar pela CP da área de jurisdição, em área específica e claramente identificada.

b) A área de operação deverá ter profundidade máxima igual ou inferior à profundidade máxima de operação do submersível, certificada pela Sociedade Classificadora, que não deverá ser maior que a profundidade do projeto. Em hipótese alguma o submersível poderá operar numa área com profundidade superior à máxima de operação. A profundidade do local de operação não deverá exceder a capacidade demonstrada do equipamento de resgate disponível.

c) Deverá ser demonstrado que todos os recursos de resgate existentes nas áreas de operação poderão estar disponíveis na cena de ação, em um prazo máximo que seja inferior ao do limite do Sistema de Revitalização e Controle Ambiental do submersível.

d) A aprovação da área de operação, conjugada com os requisitos técnicos de projeto do submersível, estará condicionada à análise dos seguintes aspectos:

- 1) Profundidade máxima da área;
- 2) Condições atmosféricas normalmente reinantes;
- 3) Estado do mar e correntes marítimas normalmente encontradas;

4) Condições de abrigo natural da área;

5) Intensidade do tráfego de embarcações na área e o possível calado máximo dessas embarcações; e

6) Capacidade e disponibilidade dos recursos para resgate na área, tais como cábreas, pontões, navios de socorro e içamento, mergulhadores etc.

e) Qualquer alteração nos aspectos relacionados na subalínea 6) acima, deverá ser prontamente informada pelo construtor, proprietário ou representante legal à CP ou DL da área de jurisdição.

1409 - DESLOCAMENTO NA SUPERFÍCIE

Os deslocamentos realizados entre o ponto de embarque de passageiros e a área de operação serão, obrigatoriamente, na superfície e auxiliados pela embarcação de apoio.

1410 - LICENÇA DE CONSTRUÇÃO

a) Nenhum submersível poderá ser construído no país ou no exterior para a bandeira nacional sem que tenha sido obtida a respectiva Licença de Construção.

b) A Licença de Construção será concedida por uma Sociedade Classificadora, mediante apresentação de requerimento feito pelo construtor, proprietário ou seu representante legal.

c) Todos os documentos, planos e informações relacionados no Anexo 14-B deverão ser assinados de próprio punho pelo Engenheiro Naval responsável pelo projeto, devidamente registrado no Conselho Regional de Engenharia e Agronomia (CREA), não sendo aceito cópia, carimbo ou chancela de assinatura.

d) Os planos e documentos deverão vir acompanhados da Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) devidamente preenchida, conforme previsto na Resolução do CONFEA que regulamenta o assunto, obedecendo o previsto no subitem 3-q do Anexo 3-F, onde estejam perfeitamente caracterizados os serviços executados pelo profissional responsável. Uma via da ART e da Licença de Construção deverá ser enviada para a DPC.

e) No caso de construção no exterior, esta deverá ser fiscalizada por Engenheiro Naval registrado no CREA, que será responsável pelo recebimento do submersível em conformidade com os requisitos nacionais.

1411 - SUBMERSÍVEL ADQUIRIDO JÁ CONSTRUÍDO NO EXTERIOR

A aquisição de um submersível já construído no exterior seguirá procedimentos idênticos à regularização de embarcações adquiridas no exterior em situação idêntica, como previsto no Capítulo 3.

1412 - CERTIFICADO DE CLASSE

a) Todo submersível tripulado deverá ser classificado e mantido em classe após sua construção, por uma Sociedade Classificadora reconhecida pela DPC e comprovada experiência com este tipo de embarcação. Essa Sociedade Classificadora, de acordo com suas regras e com o contido nestas Normas, deverá aprovar seu projeto, fiscalizar sua construção, participar de testes e de provas de cais e de mar, realizar inspeções e verificações durante os períodos de operação e manutenção, fiscalizar e aprovar reparos. Todos os equipamentos, componentes e acessórios do submersível deverão ser certificados de acordo com as regras da mesma Sociedade Classificadora reconhecida.

b) A perda da classe pelo submersível, por qualquer motivo, implicará a sua retirada de operação, não significando, entretanto, que a classificação seja o único requisito para manutenção e reentrada de operação da embarcação.

c) Os custos associados a todas as atividades da Sociedade Classificadora reconhecida são de responsabilidade do proprietário do submersível.

d) Deverá possuir um Certificado de Classificação, com respectivo "apêndice" que indique as limitações de operação e as condições de aprovação, emitido pela Sociedade Classificadora reconhecida, o qual deverá ser apresentado à DPC e será exigência a ser cumprida antes da inscrição do submersível, juntamente com as cópias dos relatórios de testes presenciados pela Sociedade Classificadora, inclusive os testes operacionais.

1413 - CONSTRUÇÃO

a) As empresas envolvidas na construção do submersível deverão encaminhar um cronograma com as datas dos diversos testes, provas, inspeções e verificações, a fim de possibilitar, se julgado conveniente pela DPC, o acompanhamento destes eventos.

b) A construção do submersível deverá ser fiscalizada e aprovada pela Sociedade Classificadora reconhecida, a fim de garantir que os materiais a serem utilizados, bem como os procedimentos e tolerâncias de construção, estejam dentro dos padrões por ela previamente estabelecidos.

1414 - REQUISITOS TÉCNICOS

Os requisitos técnicos, específicos para projeto de submersíveis tripulados para turismo, constam do Anexo 14-B.

1415 - VISTORIAS

As vistorias relacionadas a seguir serão realizadas pelas Sociedades Classificadoras reconhecidas pela DPC. A DPC deverá ser sempre avisada, com antecedência mínima de cinco dias úteis de sua realização, de modo a poder enviar representante para acompanhar os testes ou verificações que julgar convenientes.

a) Vistoria Inicial

1) Após a construção, para obtenção da inscrição, o submersível deverá ser submetido a uma Vistoria Inicial pela Sociedade Classificadora reconhecida. Após aprovados por essa Sociedade Classificadora, os resultados dos testes e inspeções realizados durante a Vistoria Inicial deverão ser encaminhados à DPC.

2) A profundidade na qual o teste citado na sublinha anterior deverá ser realizado será aquela para qual o submersível será inscrito na CP, DL ou AG (profundidade máxima de operação), mesmo que essa profundidade seja inferior à profundidade de projeto.

3) Fica sob a responsabilidade da Sociedade Classificadora reconhecida estabelecer quando o submersível reúne condições de segurança para iniciar as provas de operação e imersão a grande profundidade.

4) O Certificado de Classificação a ser concedido após a Vistoria terá sua validade estabelecida pela Sociedade Classificadora reconhecida, não podendo ser superior a cinco anos.

b) Vistoria Anual

Anualmente, o submersível deverá ser submetido a uma vistoria parcial, onde deverão ser observados, prioritariamente, o correto funcionamento dos Sistemas de Emergência, o controle e operação do submersível e o Sistema de Revitalização e Controle Ambiental.

c) Vistoria de Renovação

Três meses antes de completar o período de validade do Certificado de Classe estabelecido pela Sociedade Classificadora, o submersível deverá ser submetido a uma Vistoria de Renovação desse Certificado. Este procedimento deverá ser repetido a cada período correspondente à validade da classificação, podendo este período ser reduzido em caso de avaria, por determinação da DPC ou da Sociedade Classificadora.

d) Vistoria Após Avaria e Reparo

1) Sempre que o submersível sofrer avaria que afete sua integridade estrutural ou o impeça de funcionar com segurança, a Sociedade Classificadora e a DPC deverão ser notificadas. Neste caso, os reparos deverão ser efetuados sob orientação da Sociedade Classificadora. Ao término dos reparos, o submersível deverá ser submetido a testes específicos, sob a fiscalização da referida Sociedade Classificadora, visando garantir que os requisitos de segurança originais estejam sendo atendidos.

2) Sempre que for constatada a ocorrência de dano em qualquer vigia panorâmica, por menor que seja, esta deverá ser imediatamente substituída por outra nova, que tenha tido seu projeto e fabricação aprovados pela Sociedade Classificadora. A avaria deve ser informada àquela Sociedade

Classificadora e à DPC, tão logo tenha sido constatada e a operação do submersível imediatamente interrompida. Somente após a substituição da vigia panorâmica e aprovação da Sociedade Classificadora e da DPC, o submersível poderá voltar a operar.

e) Vistoria após Longo Período de Paralisação do Submersível

Sempre que o submersível tiver que ser paralisado operacionalmente por um período superior a seis meses, a Sociedade Classificadora e a DPC deverão ser notificadas. Após o período de paralisação, o submersível deverá ser submetido a uma vistoria pela Sociedade Classificadora, a fim de garantir que esteja operando normalmente. O tipo de vistoria a ser realizada dependerá do tempo de paralisação e será definido pela Sociedade Classificadora, após consulta e aprovação da DPC.

f) Vistoria em Seco

O submersível deverá ser submetido a uma vistoria de casco em seco, por meio de docagem ou içamento, a intervalos não superiores a dezoito meses, sob fiscalização da Sociedade Classificadora. Nessa ocasião, deverá ser dada particular atenção à verificação da integridade geométrica do casco resistente.

g) Vistoria Após Modificações e Alterações

Qualquer modificação/alteração que for introduzida no submersível, que altere suas características originais de projeto, deverá ser aprovada pela Sociedade Classificadora e informada à DPC.

As listas básicas dos testes e verificações a serem conduzidos nas diversas vistorias constam do Anexo 14-C. No entanto, devem ser utilizadas pelos interessados apenas como base para a inspeção, não pretendendo exaurir o universo de itens a serem inspecionados.

1416 - MANUTENÇÃO

a) Para garantir que a operação do submersível esteja sendo realizada dentro dos limites de segurança, deverá ser estabelecido para o submersível um programa de manutenção preventiva periódica. Este programa deverá fazer parte de um Manual de Manutenção que apresente todas as rotinas de manutenção que deverão ser cumpridas. Os parâmetros verificados durante a execução destas rotinas deverão ser detalhadamente registrados num Livro de Registro de Manutenção, que deverá estar sempre atualizado e pronto para ser fiscalizado, tanto pela DPC quanto pela Sociedade Classificadora. O Manual de Manutenção deverá ser submetido à Sociedade Classificadora para aprovação e enviado, em seguida, à DPC. Este manual deverá apresentar procedimentos detalhados que permitam a execução, por pessoal qualificado, das rotinas de manutenção nele especificadas. O Manual de Manutenção deverá incluir a expectativa de vida para o casco resistente e para equipamentos e componentes considerados vitais.

b) As rotinas de manutenção de equipamentos que requeiram manutenção e inspeção antes de cada operação do submersível deverão estar incluídas no Manual de Operações.

1417 - EQUIPAMENTOS INDIVIDUAIS DE SALVATAGEM

O submersível deverá ser dotado de coletes salva-vidas para todo o pessoal a bordo, inclusive crianças. Deverá, também, transportar duas boias salva-vidas estivadas de modo a permitir fácil utilização. Esse material deverá ser aprovado pela DPC.

1418 - REQUISITOS OPERACIONAIS

a) Início da Operação Comercial

A operação comercial só poderá ser iniciada após uma avaliação operacional do submersível. Essa avaliação será efetuada pela DPC que, se julgar necessário, poderá solicitar assessoria técnica de outros órgãos da Marinha do Brasil. A solicitação para início da operação deverá ser precedida de um período de adestramento de todo pessoal envolvido na operação. Durante a avaliação operacional do submersível será verificada a existência e/ou mobilização dos recursos atinentes a pessoal e material para socorro e salvamento exigidos para a região de operação.

b) Embarque e Desembarque de Passageiros

O embarque e desembarque de passageiros deverá, preferencialmente, ocorrer em cais ou flutuante ao qual o submersível esteja atracado.

c) Operação

1) A operação do submersível somente poderá ser conduzida com acompanhamento da embarcação de apoio no local.

2) A embarcação de apoio, a qualquer momento, deverá conhecer a localização exata do submersível. Para isso, deverá manter um controle permanente da singradura do submersível.

3) Não haverá interdição permanente de área marítima. A embarcação de apoio, que estará arvorando o sinal de operação de mergulho constituído pela bandeira com indicativo internacional da letra ALFA previsto no Código Internacional de Sinais (CIS), será responsável por afastar as demais embarcações da área de operação do submersível. A embarcação de apoio deve acompanhar as viagens do submersível desde a sua primeira saída do cais até a sua última atracação, por ocasião do regresso. A partir de então, deve assumir o mesmo percurso preestabelecido para o submersível, sendo posicionada a, pelo menos, 50m de distância em relação à linha vertical que passa pelo submersível, mantendo escuta permanente de chamada submarina. Em princípio, essas comunicações devem ser estabelecidas por chamada do submersível em pontos determinados nas suas instruções de percurso ("Pontos CHAVE") a intervalos não maiores do que quinze minutos.

4) Por ocasião do término de cada viagem, no ponto de vinda à superfície, a embarcação de apoio deve verificar e informar ao submersível se a área está livre para seu retorno à superfície com segurança. A embarcação de apoio deve rebocar o submersível de volta ao cais, auxiliando a sua atracação.

5) A qualquer alteração do estado do mar ou das condições atmosféricas que excedam os limites estabelecidos nestas Normas, a embarcação de apoio deverá manter comunicações com o submersível e determinar a interrupção da viagem, conduzindo-o de volta ao cais. Todas as ocorrências de avarias ou situações de emergência informadas pelo submersível à embarcação de apoio devem ser, imediatamente, repassadas à instalação de apoio em terra.

6) Durante a operação, caso o submersível exceda o intervalo de quinze minutos para efetuar a chamada nos pontos "CHAVE", a instalação de apoio deverá ser prontamente informada para as providências necessárias e preparação das ações decorrentes.

7) Se decorridos mais de quinze minutos sem que o submersível estabeleça comunicações com a embarcação de apoio ou retorne à superfície, a base de apoio deverá iniciar, imediatamente, o deslocamento dos recursos de resgate para a área de operação, a fim de iniciar o Plano de Salvamento.

8) O procedimento acima deverá ser desencadeado também no caso em que o submersível reporte a impossibilidade de retornar à superfície com seus próprios recursos.

9) A embarcação de apoio deverá ter a responsabilidade pela coordenação das operações de resgate no local, até ser substituída por autoridade de responsabilidade superior, não abandonando, em qualquer hipótese, o local do sinistro.

d) Período de operação e Condições Meteorológicas

O submersível só poderá operar no período diurno, isto é, do nascer ao pôr do sol, em condições de mar e vento até força 2 na escala Beaufort e com visibilidade mínima de duas milhas.

e) Apoio à Operação

Todo submersível, para operar, deverá ser provido de uma embarcação de apoio e de facilidades em terra.

1) A embarcação de apoio deverá atender, pelo menos, aos seguintes requisitos:

I) Ser inscrita na CP, DL ou AG;

II) Ser dotada de extintores de incêndio que possibilitem auxílio externo ao submersível;

III) Permanecer no local durante todo o período em que o submersível estiver operando, afastada, pelo menos, 50m da linha vertical que passa pelo submersível, mas a uma distância inferior a do alcance eficaz do sistema de comunicação submarina utilizado;

IV) Possuir capacidade de rebocar o submersível;

V) Manter comunicação constante com o submersível;

VI) Ser dotada de dois equipamentos de VHF e outro de telefonia submarina, que permitam pronta comunicação com o submersível, estações de terra, facilidades de Busca e Salvamento e com outras embarcações que estejam na região de operação do submersível;

VII) Possuir capacidade de receber os tripulantes e passageiros do submersível, além das condições para efetuar o transbordo desse pessoal, em caso de necessidade de evacuação do submersível, após este ter desatracado; e

VIII) Arvorar no seu mastro principal, durante toda a operação do submersível, o sinal de operações de mergulho constituído pela bandeira com indicativo internacional da letra ALFA previsto no Código Internacional de Sinais (CIS). A embarcação de apoio deverá, também, manter escuta permanente no canal 16, simultaneamente com outro canal de tráfego de mensagens com o submersível ou a facilidade em terra;

2) Facilidade em terra:

Para a operação do submersível são necessárias as seguintes facilidades em terra:

I) Cais adequado para embarque e desembarque de passageiros;

II) Local adequado para atracação e/ou fundeio de todas as embarcações;

III) Apoio à manutenção e carregamento das baterias, sistemas de ar comprimido e ampolas de oxigênio;

IV) Disponibilidade rápida de equipamentos de resgate; e

V) Equipamentos de comunicação com a embarcação de apoio e o submersível, este quando na superfície, bem como com as autoridades de socorro e salvamento.

1419 - MANUAL DE OPERAÇÕES

a) O Manual de Operações deverá conter, de forma clara e objetiva, todos os procedimentos a serem cumpridos no caso de ocorrência de situações de emergência, inclusive aquelas que impeçam o submersível de voltar à superfície e um procedimento detalhado para reflutuação e/ou içamento do submersível.

b) A bordo do submersível deverá ser mantida uma coletânea completa dos manuais, como apresentados à Sociedade Classificadora por ocasião da solicitação de licença de construção e/ou inscrição.

c) O manual deverá conter, no mínimo, os seguintes aspectos:

1) Procedimentos normais de imersão e retorno à superfície, trânsito na superfície, comunicações, embarque e desembarque de passageiros, trânsito em imersão, pouso no fundo, atracação e desatracação; e

2) Procedimentos de emergência para situações de impossibilidade de retorno à superfície, perda de propulsão, alagamento, colisão, incêndio, contaminações, doença ou ferimento de passageiros/tripulante e queda de passageiro na água.

1420 - SALVAMENTO

O armador/proprietário deve ter equipamentos e pessoal qualificado, permanentemente mobilizado, para eventuais necessidades de assistência e salvamento do submersível por içamento ou reflutuação. Tais recursos devem constar de um Plano de Salvamento.

Este plano deverá conter:

a) Procedimento para reflutuação, por ordem de precedência, pelos métodos de pressurização de tanques de lastro por meios externos, utilização de pontões, içamento por cábrea ou guindaste, dentre outros;

b) Procedimentos para mobilização de mergulhadores para darem apoio imediato ao salvamento da embarcação. Esta prontidão deve levar em consideração a capacidade de reserva de apoio à vida humana existente a bordo e não poderá levar mais de 12 horas para estar pronta para ação no local do sinistro;

c) Informações contendo:

- 1) Planos e desenhos indicando a localização de tomadas externas de ar comprimido para ventilação do submersível e para desalagar os tanques de lastro;
- 2) Frequência utilizada pelos equipamentos de fonia submarina; e
- 3) Frequência utilizada pelos ecobatímetros, sonares e "BEACON".
- d) Assistência médica para tratamento de doenças descompressivas;
- e) Procedimentos de escala de situação de emergência, em que deva ser solicitado apoio complementar do Sistema SAR do Distrito Naval; e
- f) Recursos disponíveis para atender às situações de emergência que impliquem o resgate do submersível, inclusive da localização de cábrea ou balsa guindaste mais próxima da área de operação.

1421 - RECURSOS E EQUIPAMENTOS DE APOIO E EMERGÊNCIA

Os recursos mobilizados pelo armador/ proprietário deverão incluir, obrigatoriamente:

- a) Pontões infláveis suficientes para reflutuação do submersível;
- b) Mangueiras de ar e compressores com pressão e débito suficientes para inflar os pontões e desalagar os tanques do sistema de lastro;
- c) Equipamentos de mergulho compatíveis com a profundidade máxima da área de operação do submersível;
- d) Embarcação com capacidade para a cena de ação, bem como apoiar os serviços de mergulho que forem realizados; e
- e) Do mesmo modo que para mobilização, mergulhadores para emprego na cena de ação, em, no máximo, doze horas.

1422 - AVALIAÇÃO DA SISTEMÁTICA

- a) O proprietário/ armador deverá analisar constantemente as presentes Normas, propondo a esta Diretoria, a qualquer tempo, sugestões que venham a aprimorá-las.
- b) A CP ou DL da área de jurisdição deverá dar ampla divulgação destas Normas e designar ações de inspeção naval sistemáticas para verificar o seu cumprimento, podendo impedir essa atividade sempre que considerar que as operações não estejam sendo conduzidas de acordo com estas instruções ou de acordo com padrões cabíveis de segurança para esta atividade.

CAPÍTULO 15

GERENCIAMENTO DE SEGURANÇA

1501 - APLICAÇÃO

a) O Código Internacional para o Gerenciamento de Segurança (Código ISM), adotado pela Organização Marítima Internacional (IMO) pela Resolução A. 741(18), será exigido de acordo com os tipos de navios, independentemente da data de construção, nas seguintes datas:

1) Navios de passageiros, inclusive embarcações de passageiros de alta velocidade, petroleiros, navios químicos, navios de gás, graneleiros e embarcações de transporte de carga de alta velocidade, com arqueação bruta (AB) igual ou superior a 500, a partir de 01 de julho de 1998; e

2) Outros navios de carga e unidade móvel de perfuração marítima, com AB igual ou superior a 500, a partir de 01 de julho de 2002.

b) O Código ISM envolve o navio e a empresa que o administra e opera. Exige o estabelecimento de sistemas de gerenciamento de segurança (SGS) a bordo e em terra.

c) Enquanto as vistorias estatutárias retratam as condições físicas (materiais) da estrutura e dos equipamentos instalados a bordo, as auditorias do Código ISM visam à eficiência e à manutenção das condições de segurança no intervalo entre as vistorias obrigatórias.

1502 - DEFINIÇÕES

a) Código Internacional de Gerenciamento de Segurança (Código ISM) - significa o Código Internacional de Gerenciamento para a Operação Segura de Navio e para a Prevenção da Poluição, como adotado e realizado pela Assembleia da IMO, podendo receber emendas daquela organização.

b) Empresa - proprietário do navio, armador, operador ou o afretador a casco nu, que assumir tal responsabilidade imposta pelo Código.

c) Sistema de Gerenciamento de Segurança (SGS) - sistema estruturado e documentado que torne o pessoal da Empresa capaz de implementar uma Política de Segurança e de Proteção ao meio ambiente.

d) Documento de Conformidade (DOC) - documento emitido para uma Empresa que cumpra os requisitos do Código ISM.

e) Certificado de Gerenciamento de Segurança (CGS) - documento emitido para um navio cujo gerenciamento de sua Empresa e do próprio navio atue como preconizado no SGS aprovado.

f) Auditoria do Gerenciamento de Segurança - exame independente e sistemático para determinar se as atividades de SGS são desenvolvidas conforme planejado e se estão perfeitamente adequadas aos objetivos a serem alcançados.

g) Observação - constatação de um fato por ocasião de uma auditoria calcada numa evidência objetiva.

h) Evidência Objetiva - informação qualitativa ou quantitativa, registro ou constatação de fato relativo à segurança ou a um elemento do SGS existente, ou que esteja sendo implementado, baseada em observação, medição ou teste e que possa ser verificada.

i) Não-Conformidade - a situação observada cuja "evidência objetiva" indique o não atendimento a um requisito especificado mas que não represente uma séria ameaça ao pessoal ou à segurança do navio ou sério risco ao meio ambiente, não requerendo uma ação corretiva imediata.

j) Não-Conformidade Maior - a discrepância identificável que represente uma séria ameaça ao pessoal, à segurança do navio ou envolva um sério risco ao meio ambiente e requeira uma ação corretiva imediata. A não implementação efetiva e sistemática de um requisito do Código ISM é considerada, também, uma não-conformidade maior.

1503 -VERIFICAÇÃO DA CONFORMIDADE COM O CÓDIGO ISM

a) A Diretoria de Portos e Costas (DPC) é responsável pela verificação do atendimento aos requisitos do Código ISM para fim de emissão dos certificados pertinentes.

b) A DPC poderá delegar competência às Sociedades Classificadoras reconhecidas para efetuarem, em nome do governo brasileiro, os procedimentos para verificação da conformidade das Empresas e dos navios por elas operados e para a emissão dos certificados correspondentes previstos no Código ISM.

c) A conformidade com o Código ISM será aferida por meio de auditorias, observados os procedimentos estabelecidos no Anexo 15-A.

d) A Empresa deve efetuar auditorias internas periódicas para aferição da conformidade com o Código ISM, correção de deficiências observadas e aperfeiçoamento dos SGS dos navios e da própria Companhia.

1504 -EMISSÃO E VALIDADE DOS CERTIFICADOS

a) Emissão e Validade do DOC

1) Um DOC será emitido para uma Empresa, após ter sido verificada sua conformidade com os requisitos do código ISM, atendidos os requisitos constantes do Anexo 15-B.

2) O DOC será emitido após ter sido verificado que o SGS da Empresa atende aos requisitos do Código ISM e que evidências objetivas comprovam sua efetiva implementação. A verificação deverá incluir evidências de que o SGS da Empresa opera há, pelo menos, três meses e que um SGS tenha sido implantado a bordo de, pelo menos, um navio de cada tipo operado pela Empresa, pelo mesmo período. As evidências objetivas deverão incluir, dentre outros, registros da auditoria anual interna realizada pela Empresa em terra e a bordo.

3)O DOC é válido apenas para os tipos de navios nos quais foi feita a verificação inicial.

4)A validade de um DOC pode ser estendida a outros tipos de navios, após ter sido verificada a capacidade da Empresa em cumprir com os requisitos do Código ISM para os tipos de navios considerados. Os tipos de navios são os estabelecidos no Capítulo IX da Convenção SOLAS.

5)O DOC é válido por um período de cinco anos.

6)A validade de um DOC é sujeita a uma verificação anual, a ser realizada dentro do período compreendido entre três meses antes e três meses depois da data de aniversário da sua emissão, a fim de confirmar o efetivo funcionamento do SGS. Esta verificação deverá incluir o exame e a conferência dos registros de, pelo menos, um navio de cada tipo aos quais o DOC se refere. Devem ser verificadas, nessa ocasião, as ações corretivas e as modificações introduzidas no SGS, após a última verificação anual.

7)A renovação do DOC, por um período adicional aos cinco anos, deverá incluir uma avaliação de todos os elementos do SGS quanto à sua eficácia para alcançar os objetivos especificados no Código ISM.

8)A revogação de um DOC deverá ser efetuada pela DPC ou pela organização que o emitiu, caso não seja realizada a verificação periódica no período devido ou no caso de ser detectada uma não-conformidade maior. Sempre que o DOC for revogado, os CGS associados serão igualmente invalidados e recolhidos.

b)Emissão e Validade do CGS

1)O Certificado de Gerenciamento de Segurança (CGS) deverá ser emitido para um navio após uma verificação inicial de sua conformidade com os requisitos do Código ISM, conforme discriminados no Anexo 15-C. Isto inclui a verificação de que o DOC da Empresa responsável pela operação do navio é aplicável àquele tipo particular de navio, o SGS de bordo atende aos requisitos do Código ISM e, ainda, confirmar que o SGS foi implementado. Deverão ser constatadas "evidências objetivas", tais como registros de auditorias internas realizadas pela Empresa, que demonstrem que o SGS está implementado há, pelo menos, três meses.

2)O CGS é válido por um período de cinco anos.

3)A validade do CGS é sujeita a uma verificação intermediária que confirme o efetivo funcionamento do SGS e que qualquer alteração efetuada após a verificação anterior atenda aos requisitos do Código ISM. Tal verificação deverá ser realizada entre o segundo e o terceiro aniversário do CGS. Em certos casos, particularmente durante o período inicial de operação do SGS, a DPC poderá considerar necessário aumentar a frequência das verificações intermediárias. Além disso, a natureza da não-conformidade pode, igualmente, indicar a conveniência de ser aumentada a frequência das verificações intermediárias.

4)A renovação do CGS por um período adicional aos cinco anos iniciais deverá incluir uma avaliação de todos os elementos do SGS pertinentes ao navio, observada a sua eficácia em alcançar os objetivos especificados no Código ISM.

5)A revogação de um CGS poderá ser efetuada pela DPC ou pela organização que o emitiu, caso não seja solicitada uma verificação intermediária ou caso haja uma evidência de uma não-conformidade maior com o Código ISM.

c)DOC e CGS Provisórios

1)Nos casos de mudança de bandeira ou de mudança de Empresa deverão ser adotados os procedimentos previstos nestas diretrizes.

2)Um DOC Provisório (INTERIM DOC) poderá ser emitido para facilitar a implementação do Código ISM em uma Empresa recentemente estabelecida ou no caso em que novos tipos de navios tenham sido acrescidos a uma frota que já disponha de um DOC.

3)Poderá ser emitido um DOC Provisório, com validade não superior a doze (12) meses, para uma Empresa que demonstre possuir um SGS capaz de alcançar os objetivos do Código ISM. Será exigido, entretanto, que a Empresa apresente o planejamento da implementação de um SGS que atenda o total dos requisitos do Código ISM, dentro do período de validade do DOC Provisório. Um DOC Provisório não poderá ser prorrogado além de 12 meses contados a partir da data da sua emissão.

4) Um CGS provisório, com validade não superior a seis (6) meses, poderá ser emitido para navios novos por ocasião de sua entrega ao Armador ou quando uma Empresa assumir a responsabilidade pelo gerenciamento de um navio que seja novo para a Empresa. Em casos especiais, a DPC poderá estender a validade do CGS provisório por mais seis (6) meses.

5) Antes da emissão de um CGS provisório deverá ser verificado:

I) Se o DOC, ou o DOC Provisório, inclui o tipo de navio a que se refere o CGS;

II) Se o SGS desenvolvido pela Empresa para o navio inclui os elementos chave do ISM e tenha sido avaliado por ocasião da vistoria para emissão do DOC ou demonstrado o planejamento de sua implementação por ocasião da emissão do DOC provisório;

III) Que o Comandante e os Oficiais mais graduados do navio estejam familiarizados com o SGS e com o planejamento de sua implantação;

IV) Que as instruções identificadas como essenciais tenham sido fornecidas antes do navio iniciar suas operações;

V) Que existam planos para a realização de uma auditoria, pela Empresa, dentro de três (3) meses; e

VI) Que as informações relativas ao SGS sejam transmitidas no idioma de trabalho de bordo ou em idiomas compreensíveis por todos os membros da tripulação.

1505 -PROCESSO DE CERTIFICAÇÃO

a) Atividades de Certificação

1) O processo de certificação para a emissão de um DOC e de um CGS deverá seguir as seguintes etapas:

I) Uma verificação inicial;

II) Uma verificação periódica ou intermediária; e

III) Uma verificação para renovação.

2) Estas verificações serão realizadas por solicitação da Empresa à DPC ou à Sociedade Classificadora reconhecida.

3) As verificações deverão incluir a auditoria do SGS.

b) Verificação Inicial

1) A Empresa deverá requerer à DPC ou à Sociedade Classificadora reconhecida os certificados previstos no ISM.

2) A análise da parte do sistema de gerenciamento em terra necessitará da avaliação dos escritórios nos quais a gerência é exercida, bem como de outros locais utilizados na organização e funcionamento da Empresa.

3) Após a conclusão satisfatória da parte de terra do SGS, deverá ser emitido um DOC para a Empresa. Cópias do DOC deverão ser encaminhadas aos locais de terra envolvidos, bem como a cada um dos navios da frota da Empresa. Em seguida, deverão ser iniciadas as avaliações dos navios da Empresa.

4) Nos casos em que os DOC forem emitidos por Sociedades Classificadoras reconhecidas, cópias de todos os certificados deverão ser encaminhadas à DPC.

5) As auditorias do gerenciamento da segurança para a Empresa e para um navio deverão envolver as mesmas etapas básicas.

6) As auditorias deverão verificar:

I) A conformidade da Empresa com os requisitos do Código ISM; e

II) Se o SGS assegura terem sido atingidos os objetivos definidos no Código ISM.

c) Verificação Periódica do DOC

1)Deverão ser realizadas vistorias periódicas anuais para a manutenção da validade do DOC. O propósito destas vistorias é verificar o efetivo funcionamento do SGS e que eventuais modificações atendam aos requisitos do Código ISM.

2)Verificações periódicas devem ser realizadas no período compreendido entre três (3) meses antes e três (3) meses depois da data de aniversário da expedição do DOC. Poderá ser concedido um prazo, não superior a três (3) meses, para a correção das discrepâncias verificadas.

3)Caso a Empresa tenha instalações adicionais que não tenham sido avaliadas por ocasião da verificação inicial, deverá haver empenho na avaliação periódica para assegurar que todos os locais sejam visitados durante o período de validade do DOC.

d)Verificação Intermediária do CGS

1)Deverá ser realizada uma auditoria intermediária para a manutenção da validade do CGS. O propósito desta vistoria é verificar o efetivo funcionamento do CGS e se todas as modificações eventualmente introduzidas no SGS atendem aos requisitos do Código ISM.

2)Esta vistoria intermediária deverá ocorrer entre o segundo e o terceiro aniversário da data de emissão do CGS.

e)Verificação para Renovação

As verificações para renovação dos DOC e dos CGS deverão ser realizadas antes que terminem seus prazos de validade. As vistorias de renovação serão dirigidas a todos os elementos do SGS e às atividades nas quais sejam aplicáveis os requisitos do Código ISM. As verificações para renovação deverão iniciar seis (6) meses antes do vencimento do prazo de validade do DOC ou CGS e deverão ter sido concluídas antes de sua data de vencimento.

f)Auditorias do Gerenciamento de Segurança

Os procedimentos para o gerenciamento de segurança descritos nas alíneas seguintes incluem todas as etapas relativas às inspeções iniciais. As auditorias periódicas e as de renovação deverão ser baseadas nos mesmos princípios, ainda que seus propósitos possam ser diferentes.

g)Procedimentos para as Auditorias

1)A Empresa deverá ser submetida à auditoria para a emissão do DOC e dos CGS pela DPC ou por uma Sociedade Classificadora.

2)Como base para o planejamento da auditoria, o auditor deve avaliar o manual de gerenciamento de segurança para determinar a adequabilidade do SGS quanto ao atendimento dos requisitos do Código ISM.

3)O Auditor Chefe nomeado deverá manter contatos com a Empresa de modo a efetuar o planejamento da auditoria.

4)O auditor deverá preparar os documentos que orientarão a execução da auditoria para facilitar as avaliações, as investigações e os exames de acordo com as instruções, procedimentos e formulários padronizados que tenham sido estabelecidos, para garantir uma prática consistente de auditoria.

5)A equipe de auditores deverá ser capaz de se comunicar efetivamente com os auditados.

6)A auditoria deverá ser iniciada por meio de uma reunião com o propósito de apresentar os membros da equipe ao Gerente da Empresa, a metodologia a ser utilizada, confirmar as facilidades disponíveis, confirmar a data e a hora da reunião de encerramento, bem como esclarecer dúvidas eventualmente existentes.

7)A equipe de auditoria deverá avaliar o SGS com base na documentação apresentada e identificar evidências objetivas de sua efetiva implementação.

8)As evidências deverão ser levantadas por meio de entrevista e exames documentais. A observação das atividades e das condições reinantes podem ser incluídas, quando necessário, para determinar a efetividade do SGS em atender aos padrões específicos de segurança e de proteção ao meio-ambiente marinho requeridos pelo Código ISM.

9)As observações da auditoria deverão ser documentadas. Após as atividades terem sido auditadas, a equipe deverá rever suas observações e determinar quais as que serão relatadas como não-conformidade. As não-conformidades deverão ser relatadas nos termos dos requisitos do Código ISM.

10)Ao final da auditoria e antes da elaboração do relatório final, a equipe de relatores deverá reunir-se com o Gerente da Empresa e com os responsáveis pelas funções pertinentes ao Código ISM. O propósito é o de apresentar os comentários e as observações da equipe de auditores de modo a assegurar que os resultados da auditoria sejam claramente entendidos.

h)Relatório da Auditoria

1)O relatório da auditoria deverá ser preparado sob a supervisão do Auditor Chefe que é o responsável pela sua abrangência e precisão.

2)O relatório deverá incluir o planejamento da auditoria, a identificação dos auditores, a identificação do pessoal da Empresa envolvido, as não-conformidades observadas e a avaliação da eficácia do SGS em alcançar os objetivos preconizados no Código ISM.

3)A Empresa deverá receber uma cópia do relatório da auditoria e será alertada para fornecer aos navios uma cópia do relatório da auditoria neles realizadas.

4)Sempre que solicitado, a Sociedade Classificadora encaminhará à DPC uma cópia do relatório da auditoria correspondente à emissão ou ao endosso de certificado exigido pelo Código ISM.

i)Acompanhamento das Ações Corretivas

1)A Empresa é responsável pela adoção das ações necessárias à correção das não-conformidades e à eliminação de suas causas. A não eliminação de não-conformidades relativas aos requisitos do Código ISM podem afetar a validade do DOC e dos CGS correlatos.

2)Ações corretivas e possíveis auditorias complementares de acompanhamento deverão estar concluídas no período acordado. A Empresa é responsável pela solicitação das auditorias de acompanhamento.

j)Responsabilidade da Empresa em relação à Vistoria do Gerenciamento de Segurança

1)A verificação da conformidade com os requisitos do Código ISM não dispensa a Empresa, a gerência, os oficiais e demais tripulantes de suas obrigações com relação ao cumprimento das legislações nacionais e internacionais relacionadas com a segurança e a proteção ao meio-ambiente.

2)A Empresa é responsável por:

I)Informar a todos os funcionários envolvidos quanto aos objetivos e propósitos da certificação prevista no Código ISM;

II)Indicar pessoas da Empresa para acompanharem os membros do grupo de auditores;

III)Prover os recursos necessários para que os auditores possam efetuar uma efetiva e eficiente verificação dos processos;

IV)Prover acesso e as evidências materiais requeridas por quem esteja desenvolvendo o processo de certificação; e

V)Cooperar com a equipe de auditores com o propósito de permitir que os objetivos da certificação sejam alcançados.

l)Responsabilidades da Organização Executora do Processo de Certificação

A Sociedade Classificadora que realizar o processo de certificação é responsável pela sua conformidade com o Código ISM e com esta Norma.

m)Responsabilidade da Equipe de Auditores

1)Independentemente do número de auditores, a responsabilidade da verificação deve ser atribuída a uma única pessoa. Deverá ser dada autoridade ao líder para tomar as decisões finais a respeito dos procedimentos a serem adotados. Suas responsabilidades deverão incluir:

I)O preparo do plano de vistoria; e

II)A apresentação do relatório da vistoria.

2)O pessoal envolvido na vistoria é responsável pelo atendimento das diretivas estabelecidas, por garantir o sigilo das informações constantes dos documentos e pelo tratamento discreto de informações privilegiadas.

n)Formulários de DOC e de CGS

Os DOC e CGS deverão ser elaborados de acordo com os modelos constantes da Resolução A913 (22) da IMO e redigidos em português e inglês.

1506 -CONTROLE PELA DPC

A DPC exercerá o controle dos Sistemas de Gerenciamento de Segurança por meio de verificações periódicas dos relatórios finais das auditorias e de vistorias específicas a serem realizadas a bordo dos navios.

CAPÍTULO 16

PROTEÇÃO PARA NAVIOS E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

SEÇÃO I

GENERALIDADES

1601 - DEFINIÇÕES

Código ISPS - Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias como definido na regra 1.1.12 do capítulo XI-2 da Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar - 1974 e suas emendas em vigor.

Embarcações SOLAS - embarcações mercantes empregadas em viagens internacionais ou empregadas no tráfego marítimo mercantil entre portos brasileiros, ilhas oceânicas, terminais e plataformas marítimas, com exceção de:

embarcações de carga com arqueação bruta inferior a 500;

embarcações de passageiros com arqueação bruta inferior a 500 e que não efetuem viagens internacionais;

embarcações sem meios de propulsão mecânica;

embarcações de madeira, de construção primitiva;

embarcações de pesca; e

embarcações com Comprimento de Regra (L) menor que 24 metros.

1602 - APLICAÇÃO

a) O Código ISPS é aplicável aos seguintes tipos de embarcações engajadas em viagens internacionais:

embarcações de passageiros, incluindo embarcações de passageiros de alta velocidade;

embarcações de carga, incluindo embarcações de alta velocidade, com arqueação bruta igual ou superior a 500; e

unidades móveis de perfuração marítimas.

A partir de 31 de julho de 2009, o Código será, também, aplicável às embarcações citadas no subitem a) que operem na navegação de Cabotagem e de Apoio Marítimo, às unidades MODU conforme definido na Regra 1 do Capítulo XI-2 da Convenção SOLAS, assim como às embarcações abaixo discriminadas:

Embarcações de Apoio Marítimo com arqueação bruta igual ou superior a 500; e

Conjuntos integrados de barcas com arqueação bruta igual ou superior a 500.

A aplicação do Código ISPS às instalações portuárias seguirá diretrizes estabelecidas pela CONPORTOS.

1603 - APROVAÇÃO E CERTIFICAÇÃO

As embarcações, unidades MODU e plataformas enquadradas no item anterior deverão estar de posse de certificado válido conforme previsto naquele Código.

A revisão e aprovação dos planos de proteção e a realização de verificações e respectiva certificação serão efetuadas por Organizações de Proteção Reconhecidas detentoras de delegação de competência da DPC para tal. A Organização de Proteção Reconhecida não poderá revisar/aprovar planos de proteção de embarcações, unidades ou plataformas, cuja avaliação de proteção e ou elaboração de plano de proteção tenha se envolvido.

1604 - EMBARCAÇÕES SOLAS, UNIDADES MODU, E PLATAFORMAS NÃO SUJEITAS AO CÓDIGO ISPS

As embarcações SOLAS, unidades MODU e plataformas enquadradas no item 1602, que ainda não possuam certificação de acordo com o previsto no Código ISPS deverão ter seus Certificados de Segurança emitidos com observação de que não são válidos para viagens internacionais. Os Certificados de Segurança dessas embarcações que estejam em vigor deverão ser substituídos por outros, com a mesma validade, contendo a observação mencionada.

1605 - REGISTROS

Os registros previstos no parágrafo 10 da parte A do Código ISPS, deverão ser mantidos a bordo por um período mínimo de 5 anos. Tais registros deverão conter uma versão na língua inglesa.

1606 - REVISÃO DO PLANO DE PROTEÇÃO

Os planos de proteção deverão ser revistos ou emendados sempre que houver alguma alteração nas vulnerabilidades ou condições iniciais levadas em conta na avaliação de proteção, ou a cada 5 anos, o que ocorrer primeiro.

1607 - ATENDIMENTO À PARTE B DO CÓDIGO ISPS

O atendimento à Parte B do Código ISPS é voluntário. Entretanto, caso os requisitos dessa Parte tenham sido plenamente atendidos, o certificado a ser emitido poderá conter declaração de que o plano de proteção foi baseado em total atendimento às diretrizes contidas na mencionada parte.

1608 - SISTEMA DE ALARME DE PROTEÇÃO DE NAVIOS - SAPN (em inglês SSAS)

Obrigatório para embarcações construídas a partir de 1º de julho de 2004, embarcações de passageiros, inclusive embarcações de passageiros de alta velocidade construídas antes de 1º de julho de 2004; petroleiros, navios de produtos químicos, navios transportadores de gás, graneleiros e embarcações de carga de alta velocidade, de 500 de arqueação bruta ou mais, construídos antes de 1º de julho de 2004; e outras embarcações de carga de 500 de arqueação bruta ou mais, e unidades móveis de perfuração "offshore" construídos antes de 1º de julho de 2004.

O propósito do SSAS é o desenvolvimento de uma cooperação internacional entre os Estados participantes ou governos contratantes para a adoção de medidas que visem à prevenção e repressão a todos os atos que ameacem os navios, as instalações portuárias e as plataformas fixas.

O governo brasileiro decidiu que a Marinha do Brasil, empregando sua estrutura SAR, é o responsável pelo recebimento dos alertas de proteção originados em navios de bandeira brasileira.

O Sistema de Alarme de Proteção de Navios do navio deverá ser capaz de ser ativado do passadiço e, pelo menos, de um outro local. Os pontos de ativação do Sistema de Alarme de Proteção do Navio deverão ser designados de modo a impedir o acionamento inadvertido do alarme de proteção do navio.

Acionado o botão de alarme do SSAS na embarcação ou unidades móveis de bandeira brasileira, navegando ou atracada em qualquer posição do globo terrestre, sua identificação, posição, rumo e velocidade serão enviados, automaticamente, para o endereço eletrônico alert@mrcbrasil.mar.mil.br guarnecido 24h, os sete dias da semana, no console do Centro de Controle do Tráfego Marítimo (CCTRAM), localizado no CISMAR. O equipamento do SSAS continuará a transmitir os dados em intervalos regulares de 30 minutos, até ser desativado ou rearmado.

O receptor do alarme será a empresa proprietária, concomitantemente, o serviço SAR / Proteção Marítima de um Estado costeiro. O botão do SSAS deve ser testado, com a frequência e condições constantes na política de segurança da empresa proprietária das embarcações e seguindo as

normas do ISPS Code.

Visando a otimizar as ações decorrentes da confirmação do incidente e das respostas ao acionamento do alarme, bem como evitar dúvidas relacionadas a testes com o sistema, o seguinte procedimento deverá ser adotado pelos Company Security Officer (CSO) das companhias, antevendo o procedimento de acionamento do botão de SSAS, possuindo nos navios botoeiras com opção de teste ou não:

O CSO deverá notificar o CISMAR, por meio do Anexo 16-A (modelo de notificação para solicitação de teste do SSAS), dedicado ao teste do sistema do SSAS, via e-mail eletrônico cismar.cctram@marinha.mil.br e conformação pelos telefones (21) 2104-6353, (21) 2104-6337 e (21) 2197-2665.

O CISMAR retornará ao e-mail do solicitante, concedendo a autorização para realizar o teste do SSAS e definindo a janela temporal de 2 horas, a ser considerada para avaliação do resultado "satisfatório" ou "insatisfatório" do teste.

O SSAS das embarcações nacionais, quando acionado, deverá estar configurado para envio automático de e-mail, para a caixa postal eletrônica do CISMAR, exclusiva para esta finalidade (TESTE ou REAL): alert@mrcbrazil.mar.mil.br.

O resultado do teste será considerado "SATISFATÓRIO", caso o CISMAR receba a mensagem de alerta em até 2 horas, a contar a partir da resposta de autorização de teste concedida pelo CISMAR. Será considerado "INSATISFATÓRIO", se o recebimento do alerta ultrapassar o período de 2 horas, necessitando que o CSO conduza uma nova solicitação.

Caso, haja acionamento acidental ou intermitência do SSAS pela Embarcação, o CSO deverá contatar, com a maior brevidade possível com os operadores de serviço 24/7 do CCTRAM, pelos telefones (21) 2104-6353, (21) 2104-6337 e (21) 2197-2665 ou via e-mail eletrônico cismar.cctram@marinha.mil.br, alertando sobre a condição do equipamento e a previsão de reparo.

Semestralmente, até os dias 15 de janeiro e 15 de julho do ano corrente ou tempestivamente, mediante alteração do CSO da companhia, as companhias nacionais deverão remeter, por meio de ofício ao CISMAR, com cópia à DPC, todas as informações atualizadas dos contatos de seus CSO a e seus eventuais substitutos, em caso de ausência (férias ou afastamentos).

As informações do ofício deverão elencar com maior detalhamento possível, as quantidades, nomes, números IMO e o Application Service Provider (ASP) que prestam apoio aos respectivos navios da companhia e que se encontram sob responsabilidade dos respectivos CSO.

Para embarcações sem os equipamentos do SSAS, os reportes relacionados a incidentes de proteção, situação de emergência ou atividades suspeitas de terceiros podem ser realizados por quaisquer meios disponíveis, preferencialmente, via:

CCTRAM, pelos telefones (21) 2104-6353, (21) 2104-6337 e (21) 2197-2665 ou via e-mail eletrônico cismar.cctram@marinha.mil.br.

Para os MRCC brasileiros, por meio do telefone 185 e frequências de emergência em VHF e HF, estabelecidos pelo GMDSS.

ORGANIZAÇÃO	TELEFONE	FAX	OUTROS
ComOpNav SALVAMAR BRASIL (MRCC Brazil)	(21) 2104-6056 (21) 2104-6863 (21) 2253-8824	(21) 2253-8824	mrccbrazil@marinha.mil.br mrccbrazil@gmail.com Inmarsat-C: 471012397 Terminal AFTN: SBRJCYM DSC (MMSI): 007100001 / 007100002 / 007100003
Com1ºDN SALVAMAR SUESTE (MRCC Rio de Janeiro)	185 0800-2856158 (21) 2104-6119 (21) 2104-6120	(21) 2104-6104 (21) 2104-6196	mrccrio@marinha.mil.br
Com2ºDN SALVAMAR LESTE (MRCC Salvador)	185 0800-2843878 (71) 3507-3730 (71) 3507-3772		mrccsalvador@marinha.mil.br
Com3ºDN SALVAMAR NORDESTE (MRCC Natal)	185 0800-2802255 (84) 3216-3009 (84) 3216-3018		mrccnatal@marinha.mil.br
Com4ºDN SALVAMAR NORTE (MRCC Belém)	185 (91) 3216-4030 (91) 3216-4031	(91) 3216-4030	mrccbelem@marinha.mil.br
Com5ºDN SALVAMAR SUL (MRCC Rio Grande)	185 0800-6451519 (53) 3233-6130 (53) 3233-6131 (53) 3233-6139	(53) 3231-1519	mrccriogrande@marinha.mil.br
Com6ºDN SALVAMAR OESTE (RCC Ladário)	185 (67) 3234-1030 (67) 3234-1032 (67) 3234-1031	(67) 3234-1069	rccladario@marinha.mil.br
Com7ºDN SALVAMAR CENTRO-OESTE (RCC Brasília)	185 (61) 3429-1186 (61) 3429-1149		rccbrasil@marinha.mil.br
Com8ºDN SALVAMAR SUL SUESTE (MRCC São Paulo)	185 (11) 5080-4733 (11) 5080-4734	(11) 5080-4736	mrccsaopaulo@marinha.mil.br
Com9ºDN SALVAMAR NOROESTE (RCC Manaus)	185 (92) 2123-2237 (92) 2123-2238 (92) 2123-2239	(92) 2123-2238	rccmanaus@marinha.mil.br
CISMAR	(21) 2104-6353 (21) 2104-6337	(21) 2104-6341 (21) 2104-6346	cismar.cctram@marinha.mil.br

Embratel

ORGANIZAÇÃO	TELEFONE	FAX	OUTROS
RIO RÁDIO	(21) 2121-4272 (21) 2121-4334	(21) 2121-4275	rioradio@embratel.com.br
TANGUÁ (Estação Terrena)	(21) 2121-4242 (21) 2121-4292	(21) 2121-4328	tangua@embratel.com

CAPÍTULO 17

CADASTRAMENTO DE PERITOS EM COMPENSAÇÃO DE AGULHAS MAGNÉTICAS

1701 -PROPÓSITO

Estabelecer normas para o cadastramento de peritos em compensação de agulhas magnéticas, junto às Capitânicas dos Portos, Delegacias e Agências (CP/DL/AG).

1702 -APLICAÇÃO

Aplica-se aos profissionais habilitados e cadastrados para realizar serviços de compensação de agulhas magnéticas, de acordo com as normas e procedimentos estabelecidos pela Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN) para este fim.

1703 -DEFINIÇÃO

Perito em Compensação de Agulha Magnética - para efeito de aplicação destas Normas, é o profissional habilitado pela DHN e cadastrado nas CP/DL/AG, para realização de serviços de compensação em agulhas magnéticas.

1704 -REQUISITOS MÍNIMOS PARA O CADASTRAMENTO

A fim de possibilitar o seu cadastramento junto às CP/DL/AG, o requerente deverá atender a pelo menos um dos requisitos abaixo relacionados:

a) ser Oficial (reserva/reformado) da Marinha do Brasil (MB) que tenha concluído, com aproveitamento, o Curso de Aperfeiçoamento de Hidrografia e Navegação (CAHO), a partir do ano de 2009;

b) possuir o diploma do Curso Expedito de Compensação de Agulha Magnética (C-Exp-Ag-Mag), ministrado pela DHN a partir de 2009; ou

c) possuir o certificado de habilitação expedido pela Diretoria de Portos e Costas (DPC), modelo DPC-5024.

1705 -PROCEDIMENTO PARA O CADASTRAMENTO

Os profissionais enquadrados em uma das alíneas do item 1704 acima, que desejarem se cadastrar como Perito em Compensação de Agulha Magnética, deverão encaminhar requerimento à CP/DL/AG da área de jurisdição de sua residência, anexando os seguintes documentos:

a) documento comprobatório do cumprimento de um dos requisitos do item 1704;

b) a comprovação de residência poderá ser realizada por meio da apresentação dos seguintes documentos, de acordo com a Lei no 6.629, de 16 de abril de 1979: contrato de locação em que figure como locatário e conta de luz, água, gás ou telefone (fixo ou celular) correspondente ao último mês. Se o interessado for menor de 21 anos bastará a comprovação de residência do pai ou responsável legal. Caso o interessado não tenha como comprovar endereço, ele poderá apresentar uma Declaração de Residência, firmada pelo próprio ou por procurador bastante, conforme prescrito na Lei nº 7.115, de 29 de agosto de 1983. Esta declaração presume-se verdadeira sob as penas da Lei. A Declaração de Residência encontra-se no Anexo 2-P;

c) documento oficial de identificação, dentro da validade, com foto (se pessoa física) ou Declaração de Registro na Junta Comercial, estatuto ou contrato social (se pessoa jurídica) (cópia autenticada ou cópia simples com apresentação do original), CPF para pessoa física e CNPJ, quando se tratar de pessoa jurídica (cópia autenticada ou cópia simples com apresentação do original para ambos os documentos); e

d) Guia de Recolhimento da União (GRU) com o devido comprovante de pagamento referente ao serviço de cadastramento de perito de compensação de agulha magnética, conforme Anexo 10-D.

Caso haja dúvida quanto à veracidade dos documentos apresentados, os órgãos responsáveis pela sua emissão deverão ser consultados.

1706 -FICHA DE CADASTRAMENTO DE PERITO

Após análise da documentação apresentada, a CP/DL/AG deferirá o requerimento e emitirá a Ficha de Cadastramento de Perito (Anexo 17-A), cuja validade será de 5 (cinco) anos.

Uma cópia da Ficha de Cadastramento será encaminhada à DPC pela CP/DL/AG, para inclusão em banco de dados e divulgação em seu sítio na Intranet/Internet.

1707 -RENOVAÇÃO DA FICHA DE CADASTRAMENTO DE PERITO

Para renovação da Ficha de Cadastramento de Perito, o interessado deverá encaminhar requerimento à CP/DL/AG, anexando os documentos relacionados no item 1705.

Também será necessária a apresentação do Certificado de Compensação de Agulha Magnética mais recente, emitido pelo requerente nos últimos cinco (5) anos, a fim de comprovar que o profissional vem exercendo a função de Perito.

Caso a última compensação realizada tenha ocorrido há mais de cinco (5) anos, o Perito não terá seu cadastramento renovado. Nesse caso, o requerente deverá realizar um novo curso C-Exp-Ag-Mag na DHN.

1708 -CANCELAMENTO DO CADASTRAMENTO

O cadastramento poderá ser cancelado diretamente pela DPC ou pela CP/DL/AG responsável pela emissão da Ficha de Cadastramento do Perito quando:

a) for solicitado pelo próprio Perito;

b) o Perito descumprir disposições legais ou regulamentares concernentes;

c) o Perito não renovar seu cadastramento junto à CP/DL/AG, após o vencimento da Ficha de Cadastramento; e

d) o Perito deixar de cumprir os padrões técnicos mínimos, definidos no C-Exp- Ag-Mag como necessários à compensação de agulha magnética.

Tornado público o cancelamento, não resultará ao Poder Público qualquer espécie de responsabilidade em relação aos encargos, ônus, obrigações ou compromissos com terceiros assumidos pelo Perito.

Após o cancelamento do cadastramento, a DPC deverá atualizar a relação de Peritos cadastrados.

1709 -CURSO EXPEDITO DE COMPENSAÇÃO DE AGULHAS MAGNÉTICAS (C- Exp-Ag-Mag)

O C-Exp-Ag-Mag será ministrado pela DHN, que disponibilizará parte das vagas à DPC, a qual efetuará a seleção dos candidatos.

Poderão ser inscritos:

a) o Oficial de Náutica, o Mestre de Cabotagem ou o Contramestre da Marinha Mercante, inclusive aposentados; e

b) o Oficial ou a praça da Reserva Remunerada ou Reformados da Marinha do Brasil.

Todas as despesas relativas ao transporte, alimentação e hospedagem, durante todas as fases do curso, serão de responsabilidade do aluno, não cabendo à administração naval qualquer ônus decorrente de possíveis reprovações ou desistências.

1710 -ASPECTOS TÉCNICOS DA COMPENSAÇÃO DE AGULHA MAGNÉTICA

A compensação de agulha magnética é a operação que tem por fim anular ou reduzir a valores muito pequenos os desvios da agulha magnética com relação ao Norte magnético esperado em uma determinada área;

Algumas circunstâncias podem determinar a necessidade de uma compensação para posterior confecção da curva de desvios, dentre as quais se destacam:

a) grandes reparos ou alterações na estrutura do navio;

b) instalação ou alterações de instrumentos elétricos ou de ferro nas imediações da agulha;

c) transporte de carga de natureza magnética; e

d) prolongada permanência na mesma proa (longo tempo atracado em um mesmo cais, por exemplo).

Uma agulha magnética deve ser compensada sempre que seus desvios excederem a três graus.

Basicamente, a compensação consiste em aproar o navio aos rumos magnéticos, usualmente defasados de 45 graus e fazendo por meio dos corretores, com que a agulha magnética indique os rumos, ficando sem desvios ou apresentando valores de desvios aceitáveis - menor ou igual a três graus.

Demais aspectos técnicos e procedimentos definidos no C-Exp-Ag-Mag deverão ser observados pelo perito durante a compensação das agulhas magnéticas.

1711 -EMISSÃO DO CERTIFICADO DE COMPENSAÇÃO DE AGULHA MAGNÉTICA

a) Emissão:

Após a realização do serviço de compensação de Agulha Magnética, o perito emitirá o Certificado de Compensação de Agulha Magnética em três vias (modelo DHN-01-081, constante do Anexo 17-B), no qual deverá constar o nome completo e a assinatura do perito e do Comandante do navio onde houve a compensação.

b) Distribuição das vias do Certificado de Compensação de Agulha Magnética:

As vias devidamente preenchidas e assinadas deverão ser distribuídas da seguinte forma:

-a 1ª via do Certificado deverá ficar a bordo do navio; e

-a 2ª via ficará em posse do perito.

Poderão ser aceitos para fins de revalidação do cadastramento junto à CP/DL/AG os Certificados de conclusão com aproveitamento no Curso de Compensação de Agulha Magnética, ministrado na Diretoria de Hidrografia e Navegação, expedidos antes 2009 e Certificado emitido pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA) e Centro de Instrução Braz de Aguiar (CIABA) habilitando a realizar a compensação da agulha magnética de conforme preconizava a PORTOMARINST nº 507301, datada de 12/10/1997 ou os que possuírem o certificado de habilitação expedido pela Diretoria de Portos e Costas (DPC).

Este conteúdo não substitui o publicado na versão certificada.