

## **PORTARIA MD Nº 30/DPC, DE 30 DE MARÇO DE 2005.**

Altera as Normas da Autoridade Marítima para Tráfego e Permanência de Embarcações em Águas Jurisdicionais Brasileiras - NORMAM-08/DPC.

O DIRETOR DE PORTOS E COSTAS, no uso das atribuições que lhe são conferidas pela Portaria nº 156, do Comandante da Marinha, de 3 de junho de 2004, e de acordo com o contido no artigo 4º, da Lei nº 9537, de 11 de dezembro de 1997 (LESTA), Resolve:

Art. 1º Alterar as “Normas da Autoridade Marítima para Tráfego e Permanência de Embarcações em Águas Jurisdicionais Brasileiras” - NORMAM-08/DPC, aprovadas pela Portaria nº 106/DPC, de 16 de dezembro de 2003, publicada no Diário Oficial da União, de 12 de fevereiro de 2004, Seção I, substituindo o Índice, os Capítulos 1, 2, 4 e os Anexos 2-G e 2-J, que a esta acompanham. Esta modificação é denominada Mod 1.

Art. 2º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação em DOU.

**AURÉLIO RIBEIRO DA SILVA FILHO**  
**Vice-Almirante**

DOU 29/04/2005

### **ANEXO**

#### **CAPÍTULO 1** **TRÁFEGO DE EMBARCAÇÕES**

##### **SEÇÃO I** **DEFINIÇÕES**

###### **0101. PASSAGEM INOCENTE**

###### **a) Direito de Passagem Inocente**

É reconhecido, às embarcações de qualquer nacionalidade, o direito de passagem inocente no mar territorial brasileiro. A passagem inocente deverá ser contínua e rápida, não podendo ser prejudicial à paz, à boa ordem ou à segurança do Brasil. Compreende o parar e fundear, desde que constituam incidentes comuns da navegação ou sejam impostos por motivos de força maior ou prestação de auxílio às

pessoas ou embarcações em perigo no mar. Não compreende o acesso às águas interiores ou quando para elas se dirigirem.

b) Fundeio ou Parada de Máquinas no Mar Territorial Brasileiro Quando, por qualquer motivo, a embarcação nacional ou estrangeira, tenha que parar as máquinas ou fundear no mar territorial brasileiro, deverá comunicar o fato, de imediato, à Capitania dos Portos (CP) da área de jurisdição e essa informará ao seu respectivo Comandante de Distrito Naval (DN). A comunicação deverá informar a posição da embarcação, o motivo da parada ou fundeio, a hora estimada de partida e o porto de destino. A partida efetiva, também, deverá ser informada à CP, tão logo ocorra. O DN ou CP poderão determinar outro local de parada ou fundeio, a seu critério, quando a posição escolhida não for conveniente aos interesses da segurança da navegação, da salvaguarda da vida humana no mar e à prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas fixas ou suas instalações de apoio ou áreas de interesse da Marinha do Brasil.

#### 0102. ÁGUAS JURISDICIONAIS BRASILEIRAS (AJB)

São águas jurisdicionais brasileiras (AJB):

a) as águas marítimas abrangidas por uma faixa de doze milhas marítimas de largura, medidas a partir da linha de baixa-mar do litoral continental e insular brasileiro, tal como indicada nas cartas náuticas de grande escala, reconhecidas oficialmente no Brasil (Mar Territorial);

b) as águas marítimas abrangidas por uma faixa que se estende das doze às duzentas milhas marítimas, contadas a partir das linhas de base que servem para medir o Mar Territorial, que constituem a Zona Econômica Exclusiva (ZEE);

c) as águas sobrejacentes à Plataforma Continental quando esta ultrapassar os limites da Zona Econômica Exclusiva; e

d) as águas interiores, compostas das hidrovias interiores, assim consideradas rios, lagos, canais, lagoas, baías, angras e áreas marítimas consideradas abrigadas.

## **SEÇÃO II INFORMAÇÕES SOBRE O TRÁFEGO**

#### 0103. PROCEDIMENTOS

a) Embarcações e plataformas em faina de reboque Os responsáveis pelas movimentações de embarcações e plataformas que utilizarem dispositivos de reboque deverão cumprir as seguintes determinações:

1) Alocar áreas compatíveis com o reboque para um período máximo de três dias, renovando sempre que necessário e cancelando a área quando a embarcação encontrar-se no porto ou interromper o trabalho;

2) Aderir ao SISTRAM, devendo enviar informação periódica da mensagem de posição e intenção de movimento nas próximas vinte e quatro horas e suas alterações, dentro da área alocada;

3) Informar às CP as áreas a serem alocadas, incluindo os seguintes parâmetros:

- Nome da Embarcação ou Plataforma;
- Características da embarcação (cores do casco e superestrutura);
- Comprimento do dispositivo de reboque (caso haja);
- rumos e velocidade média de deslocamento durante os serviços, data do início e término dos serviços;
- área de trabalho (coordenadas geográficas - lat/long) que delimitam a área; e
- período de atividade.

4) Enviar as informações citadas acima às CP, em cuja área será realizada a operação, com antecedência mínima de 72 horas, de modo a permitir a publicação em Aviso aos Navegantes pelo Centro de Hidrografia da Marinha (CHM).

b) Escuta Permanente Toda embarcação, nacional ou estrangeira, equipada com estação radiotelefônica em VHF, deverá manter escuta permanente no canal 16 (156.8 Mhz), quando navegando no mar territorial brasileiro.

c) Chamada para Identificação

A solicitação de identificação, no Mar Territorial, por navios da Marinha do Brasil ou embarcações da Inspeção Naval, bem como das demais embarcações de fiscalização dos órgãos públicos competentes, deverá ser prontamente atendida. Caso a embarcação não disponha de estação radiotelefônica em VHF, ou esta se encontre inoperante, deverão ser empregados sinais visuais que permitam à embarcação fiscalizadora a identificação solicitada.

d) Busca e Salvamento As CP, Delegacias (DL) e Agências (AG) funcionam como sub-centros de Coordenação do Serviço de Busca e Salvamento (SAR) e seguirão instruções específicas do DN de sua jurisdição, no atendimento aos acidentes SAR, em suas áreas. Os navios e demais embarcações surtos nos portos poderão compor grupo de busca e salvamento, a critério da Autoridade SAR.

e) Embarcações de Esporte e Recreio As embarcações de esporte e/ou recreio deverão atender às normas específicas para o tráfego desses tipos de embarcações estabelecidas na NORMAM-03/DPC.

f) Embarcações Estrangeiras As embarcações estrangeiras afretadas, contratadas ou similares deverão atender ao que prescrevem as normas específicas para o tráfego desse tipo de embarcações, estabelecidas na NORMAM - 04/DPC.

g) Restrições à Navegação São proibidas a pesca e a navegação, com exceção para as embarcações de apoio às plataformas, em um círculo com 500m (quinhentos metros) de raio, em torno das plataformas de petróleo.

h) Eventos Náuticos Os procedimentos para realização de eventos náuticos, tais como comemorações públicas, festejos, regatas e competições, estão estabelecidos na NORMAM-03/DPC.

i) Legislação pertinente para o tráfego no porto

O tráfego no porto obedecerá à legislação vigente, bem como às regras previstas em convenções internacionais ratificadas pelo país, além das normas estabelecidas pela Autoridade Portuária.

Na eventualidade da Autoridade Portuária não proceder à divulgação das suas Normas, o Capitão dos Portos da respectiva jurisdição alertará aquela Autoridade formalmente sobre o fato e suas possíveis implicações.

### **SEÇÃO III CONTROLE DO TRÁFEGO MARÍTIMO**

#### **0104. INFORMAÇÕES SOBRE O TRÁFEGO MARÍTIMO**

a) Situação As informações sobre o tráfego marítimo envolvem os seguintes aspectos: a salvaguarda da vida humana no mar; o cumprimento da legislação nas AJB e o controle naval do tráfego marítimo (CNTM), em emergências e em situações de conflito.

Pela Convenção Internacional de Busca e Salvamento Marítimo de 1979 (SAR-79), ratificada pelo país, em 1982, uma extensa área marítima do Oceano Atlântico ficou sob a responsabilidade SAR do Brasil. Para atender a esse compromisso, foi criado o SISTEMA DE INFORMAÇÕES SOBRE O TRÁFEGO MARÍTIMO (SISTRAM) que, por meio de informações padronizadas enviadas voluntariamente pelos navios, possibilita efetuar o acompanhamento dos mesmos em qualquer área.

Para o cumprimento da legislação nas AJB, as informações são obrigatórias, conforme definido abaixo.

Para o Controle Naval do Tráfego Marítimo, em emergências e em situações de conflito, os navios cumprirão instruções específicas das Autoridades de CNTM, conforme a doutrina adotada pela MB e legislação em vigor.

O SISTRAM recebe tanto as informações voluntárias para o SAR, quanto às informações obrigatórias destinadas ao cumprimento da legislação nas AJB.

b) Comunicação de Posições dos Navios Os navios de bandeira brasileira e os afretados por armadores brasileiros, em navegação de Longo Curso ou de Cabotagem, navegando em qualquer área marítima do mundo, são obrigados a enviar ao Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo (COMCONTRAM) suas posições e dados de navegação, de acordo com as Normas específicas emitidas por aquele órgão.

Os navios de bandeira brasileira e os afretados por armadores brasileiros, envolvidos em atividades de apoio marítimo às plataformas de exploração de petróleo e gás natural localizadas nas AJB (atividades offshore), quando em trânsito entre portos nacionais, são obrigados a enviar ao COMCONTRAM suas posições e dados de navegação, de acordo com as normas específicas emitidas pelo COMCONTRAM.

c) Navios Estrangeiros Os navios mercantes de bandeira estrangeira estão convidados a se integrar voluntariamente ao SISTRAM, enviando, também, suas posições e dados de navegação para o COMCONTRAM.

Quando estiverem navegando no mar territorial ou em águas interiores brasileiras são obrigados a se integrarem ao SISTRAM. Tal exigência é embasada no preconizado no §3º do artigo 3º da Lei nº 8617/93.

As embarcações autorizadas a realizar aquisição de dados relacionados à atividade do petróleo e do gás natural, ou quaisquer outras que utilizam rebocues de petrechos em suas atividades em AJB, estão obrigadas a se integrarem ao SISTRAM.

#### 0105. TRÁFEGO DE EMBARCAÇÕES NAS ÁREAS DE PORTO ORGANIZADO (APO)

O Artigo 33, § 5º, inciso I, itens b), c) e d) da Lei 8630/1993, estabelece que a Autoridade Marítima coordenará o estabelecimento e a divulgação, a ser realizada pela Administração do Porto (Autoridade Portuária), do calado máximo de operação dos navios, do porte bruto máximo e das dimensões máximas dos navios que trafegam nos portos brasileiros, bem como a delimitação, nas Áreas de Porto Organizado, das áreas de fundeadouro, de fundeio para carga e descarga, de inspeção sanitária e de polícia marítima, bem assim as destinadas a plataformas, demais embarcações especiais, navios de guerra e submarinos, navios em reparo ou aguardando atracação e navios com cargas inflamáveis e explosivos.

O Capitão dos Portos deverá fazer constar das Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos (NPCP/NPCF) o documento da Administração do Porto que estabelece tais parâmetros, exigindo que o mesmo seja promulgado, caso ainda não o tenha sido por aquela autoridade.

Em casos de divergências entre os segmentos envolvidos nas operações portuárias que possam repercutir na segurança da navegação, na salvaguarda da vida humana ou na prevenção da poluição do ambiente hídrico, o CP/DL/AG deverá promover reuniões com representantes das Administrações dos Portos, partes interessadas, firmas de consultoria especializadas, outras organizações da Marinha do Brasil, dentre outros, e, quando necessário, devidamente assessorado por Práticos convocados nos termos da NORMAM-12/DPC, no sentido de obtenção de consenso na definição de parâmetros. Na ausência de consenso, a decisão final caberá ao CP.

Para estabelecer parâmetros aceitáveis de segurança da navegação em águas restritas, o Capitão dos Portos poderá recorrer à literatura sobre o assunto, como o PTC II-30 "APPROACH CHANNELS

A GUIDE FOR DESIGN" do PERMANENT INTERNATIONAL ASSOCIATION OF NAVIGATION CONGRESSES (PIANC) ou à NBR-13246. Planejamento Portuário - Aspectos Técnicos, respeitando a legislação nacional sobre a competência devida a cada órgão.

Manifestado interesse na implantação de Sistemas de Tráfego de Embarcações (STE ou, em inglês, VTS - Vessel Traffic Service) em suas APO, recomenda-se às Autoridades Portuárias seguirem as normas dispostas através das resoluções A.857 (20) e

MSC.43 (64), promulgadas pela Organização Marítima Internacional (IMO - International Maritime Organization), regulando o uso de sistemas VTS e a formação de pessoal para operá-los.

## **CAPÍTULO 2 ENTRADA, DESPACHO E SAÍDA DE EMBARCAÇÕES.**

### **0201. INSTRUÇÕES GERAIS**

As embarcações mercantes, ao entrarem em qualquer porto brasileiro, deverão comunicar sua chegada à CP, DL ou AG, doravante denominadas Órgão de Despacho (OD), por meio da Parte de Entrada.

Em tempo hábil, as embarcações solicitarão ao OD permissão para saída por meio de um Pedido de Despacho. Para obter tal autorização, deverão cumprir as prescrições regulamentares, cujo procedimento é denominado Despacho. Caso não haja tempo hábil, em virtude do período de estadia da embarcação no porto e do local da atracação na área do OD, a embarcação poderá ser liberada por meio do Despacho Como Esperado.

Após a embarcação ser despachada, terá o prazo para saída de até 2 (dois) dias úteis. Não se concretizando essa saída, o Despacho deverá ser atualizado por meio da Revalidação do Despacho.

As embarcações, após cumprirem as exigências do Despacho, serão liberadas pelo OD e receberão o Passe de Saída.

A efetiva saída das embarcações será participada ao OD por meio da Parte de Saída. A tramitação dos documentos acima mencionados, entre o OD e o Comandante da embarcação, Armador ou seu Preposto, deverá realizar-se, preferencialmente, por meio de fac-símile.

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

## 0202. PARTE DE ENTRADA

### a) Obrigatoriedade

1) embarcações estrangeiras, exceto: as de esporte e/ou recreio e navios de guerra e de Estado não exercendo atividade comercial; e

2) embarcações nacionais com mais de 20 (vinte) AB, exceto: as de esporte e/ou recreio, de pesca, quando saindo e retornando a um mesmo porto sem escalas intermediárias, e os navios de guerra e de Estado não exercendo atividade comercial.

### b) Emissão

A parte de entrada, cujo modelo consta do Anexo 2-A e seus apêndices, deve ser encaminhada ao OD pelo Comandante, Armador ou seu Preposto, preferencialmente, por meio de fac-símile, contendo, obrigatoriamente, a Declaração Geral (modelo Anexo

2-B), cuja apresentação é obrigatória em todos os portos. Os demais apêndices, a seguir discriminados, deverão ser apresentados somente no primeiro e último porto, desde que não haja alteração de pessoal e passageiros embarcados:

1) Lista de Pessoal Embarcado (APÊNDICE B-I);

2) Lista de Passageiros (APÊNDICE B-II); e

3) Planilha de Dados do GMDSS (APÊNDICE B-III).

Os originais deverão ser arquivados a bordo da embarcação, para futura comparação quando solicitado.

A planilha de dados do GMDSS (apêndice B - III) deverá ser encaminhada ao COMCONTRAM para atualização do banco de dados daquele Comando.

Os documentos abaixo listados deverão estar disponíveis a bordo para apresentação, quando exigido, à Autoridade competente:

- 1) Declaração de Carga (ANEXO 2-C);
- 2) Declaração de Bens da Tripulação (ANEXO 2-D);
- 3) Declaração Marítima de Saúde; e
- 4) Declaração de Provisões de Bordo.

As embarcações empregadas no transporte de passageiros poderão ser dispensadas da apresentação da LISTA DE PASSAGEIROS, a critério da CP, DL ou AG da área de jurisdição.

#### c) Prazos

A chegada (Data-Hora) de uma embarcação, em fundeadouro ou área portuária, deverá ser comunicada ou remetida, por meio da Parte de Entrada, ao OD o mais rápido possível, por qualquer dos meios disponíveis (de preferência por fac-símile), prazo máximo: 06 (seis) horas após a atracação ou fundeio da embarcação.

Se no decurso da viagem, imediatamente anterior à escala, ocorrer qualquer das hipóteses abaixo discriminadas, o Comandante de navio brasileiro encaminhará ao OD, preferencialmente por fac-símile, um extrato devidamente autenticado do lançamento da ocorrência no Diário de Navegação.

O Comandante de navio estrangeiro deverá cumprir tal procedimento, na ocorrência das hipóteses 3 e 4, em águas de jurisdição brasileira:

- 1) avaria de vulto na embarcação ou na carga;
  - 2) insubordinação de tripulante ou passageiro;
  - 3) observação da existência de qualquer elemento de interesse da navegação, não registrado na carta náutica;
  - 4) alteração no balizamento ou no funcionamento dos faróis;
  - 5) acidente pessoal grave ocorrido; e
  - 6) fato importante ocorrido durante a viagem, a critério do Comandante.
- d) Arquivamento As Partes de Entrada deverão ser arquivadas no OD por 06 (seis) meses.

#### 0203. DESPACHO

a) obrigados a efetuar o despacho Embarcações de Arqueação Bruta igual ou superior a 20 (vinte), exceto as de esporte e/ou recreio e navios de guerra e de Estado não exercendo atividade comercial.

A movimentação de embarcação entre portos da mesma área portuária será efetivada por meio da Parte de Saída e da Parte de Entrada, não sendo necessário o Despacho.

Para efeito dessa norma, considera-se área portuária aquela geograficamente situada em uma mesma baía, enseada, angra, canal, rio ou lagoa, operando a embarcação nas atividades de um único porto.

b) pedido de despacho

1) Procedimentos do Interessado

O Pedido de Despacho (ANEXO 2-E) deverá ser encaminhado ao OD pelo Comandante, Armador ou seu Preposto, preferencialmente, por meio de fac-símile, juntamente com a Declaração Geral e, caso ocorram alterações, a Lista de Pessoal Embarcado (APÊNDICE B-I) e Lista de Passageiros (APÊNDICE B-II).

O despacho por fac-símile não se aplica às embarcações de transporte de passageiros, empregadas na navegação interior.

O Pedido de Despacho e seus anexos deverão ser encaminhados ao OD no período compreendido entre a chegada e a saída da embarcação, de maneira a possibilitar que as providências regulamentares e as eventualmente exigidas para a liberação da mesma sejam satisfeitas em tempo hábil, considerando que o OD poderá exigir, aleatoriamente a apresentação de qualquer documentação, complementar ou não, que julgar necessária, antes da emissão do Passe de Saída (ANEXO 2-F).

No caso de embarcações que necessitem de vistoria, o Pedido de Despacho deve ser encaminhado, somente, após sua realização, devendo ser anexada a documentação resultante dessa formalidade.

Para os navios estrangeiros, sujeitos ao pagamento da Tarifa de Utilização de Faróis (TUF), deverá ser encaminhado o comprovante de recolhimento, cujos valores são calculados em função da Tonelagem de Porte Bruto (TPB), conforme indicado na tabela do

ANEXO 2-G.

Neste mesmo anexo estão relacionados os tipos de navios obrigados ao pagamento da TUF, bem como os isentos desse pagamento.

Os embarques e/ou desembarques de tripulantes deverão constar respectivamente do Rol de Equipagem/Portuário da embarcação.

O original do Rol deverá permanecer a bordo para futura comparação, quando solicitado.

Qualquer movimentação de pessoal, ocorrida após a realização do Despacho, deverá ser informada ao OD pelo Comandante, Armador ou seu Preposto, encaminhando, via fac-símile, ou por outro meio, uma nova Lista de Pessoal Embarcado ou, conforme o caso, nova Lista de Passageiros. Na ocorrência de embarque de pessoal fora do

horário normal do expediente ou após o suspender, ou ainda na condição de Despacho Como Esperado, o Comandante deverá comunicar ao OD, lançar o fato no Diário de Navegação e no Rol específico da embarcação, e formalizar o embarque do tripulante no próximo OD. Quando se tratar de desembarque, a substituição do tripulante deverá ocorrer antes da partida da embarcação, a fim de assegurar o fiel cumprimento do Cartão de Tripulação de Segurança da embarcação, devendo adotar-se todos os procedimentos acima descritos, analogamente, para o caso de embarque.

## 2) Procedimentos a serem seguidos pelo OD

(a) Pelo Encarregado do Despacho Deverá examinar o preenchimento do Pedido de Despacho, bem como a documentação anexa, após o que, estando tudo correto, preencherá o Passe de Saída e o encaminhará preferencialmente por fac-símile ao interessado, liberando a embarcação. Nos casos de prorrogação do Despacho (revalidação), deverá ser emitido um novo Passe de Saída. Deverá verificar, também, antes da emissão do Passe de Saída, se não há restrições impostas pelo PSC, no caso de embarcação estrangeira, e nos casos de embarcações inscritas no OD, verificar se não há restrições relativas ao setor de Vistorias.

(b) Serviço de Despacho Os OD deverão estar guarnecidos, permanentemente, com pessoal habilitado para o despacho das embarcações, de maneira que os procedimentos do Despacho não fiquem indisponíveis por falta de atendimento.

(c) Inspeção nas Embarcações As inspeções, verificações e diligências que tiverem que ser feitas numa embarcação deverão ser realizadas de forma a não retardar as suas operações normais, salvo motivo de força maior e devidamente justificado.

(d) Arquivamento Os Pedidos de Despacho e os seus anexos serão arquivados no OD por período de 6 (seis) meses.

## c) EXIGÊNCIAS EVENTUAIS

No interesse da segurança da navegação, da salvaguarda da vida humana no mar, da prevenção da poluição ambiental e/ou em cumprimento a disposições legais, poderá o OD determinar a apresentação de outros documentos que entender necessários, bem como realizar as verificações materiais que julgar conveniente, podendo, inclusive, impedir a entrada, a permanência ou a saída de embarcações nos portos de sua jurisdição, disto dando ciência, por mensagem, ao DN a que estiver subordinado, mantendo a DPC informada.

Quando se tratar de embarcação estrangeira, este fato deverá ser comunicado ao Cônsul do País de bandeira da embarcação.

d) validade do despacho

1) até o próximo porto

- para as embarcações classificadas quanto à navegação como de Longo Curso e Cabotagem.

## 2) até 60 (sessenta) dias

- para embarcações de transporte de passageiros, empregadas na navegação interior, desde que, no período considerado, não esteja vencendo qualquer certificado ou documento temporário da embarcação.

## 3) até 180 (cento e oitenta) dias

- para as embarcações classificadas para a navegação de Apoio Marítimo, Interior e atividades de Pesca e as embarcações despachadas para navegação em “Viagem Redonda”.

- Considera-se “Viagem Redonda”, exclusivamente para efeito de despacho, a viagem contada desde que a embarcação zarpe do porto inicial até regressar a ele, ou seja, a viagem realizada por uma embarcação que recebe o seu Passe de Saída em um determinado Porto de Origem e tendo como Porto de Destino o próprio Porto de Origem, sem que venha a demandar ao longo da viagem qualquer outro Porto.

## e) procedimentos especiais

1) Despacho como Esperado - Definição Procedimento antecipado do despacho da embarcação esperada no porto.

A embarcação para ter o Despacho Como Esperado deverá preencher os seguintes requisitos:

(a) não possuir exigências a serem cumpridas no porto onde está sendo dado o Despacho Como Esperado;

(b) não necessitar de ações administrativas do OD, tais como qualquer tipo de vistoria e/ou emissão de certificado;

(c) não ser classificada quanto ao serviço como de transporte de passageiros bem como de transporte de cargas e passageiros; e

(d) não ter recebido o Despacho Como Esperado no porto anterior.

## 2) Alteração de Destino/Desvio de Rota

(a) quando uma embarcação for despachada num OD e, já no decurso da viagem, ocorrer alteração no destino, tal fato deverá ser comunicado pelo Comandante, Armador ou seu Preposto: ao OD onde se processou o Despacho inicial; ao OD do porto de destino alterado e ao OD do porto de destino efetivo. Deverá,

obrigatoriamente, ser emitida a mensagem ao COMCONTRAM, conforme previsto no Sistema de Informações sobre o Tráfego Marítimo (SISTRAM);

(b) no caso de desvio de rota por interesse do Armador, ou por força de arribada, o OD do porto de chegada deverá alterar, no Passe de Saída, o porto de destino do Despacho Anterior e transcrever a data-hora da mensagem que comunicou o desvio da rota, além de lançar no quadro - “observações” - o motivo da ocorrência; e

(c) as CP, DL e AG que despacharem navios nacionais para portos nacionais e tiverem informação do desvio de rota desses navios para portos estrangeiros, deverão comunicar esse fato aos representantes locais da Receita e da Polícia Federal para as providências que se fizerem necessárias.

3) Despacho de Embarcações Avariadas, Desativadas, Fora de Classe, Cascos e Sucata Flutuante com mais de 500 AB

Os despachos de saída dos portos nacionais dessas embarcações, sem condições de operar por seus próprios meios, deverão ser consideradas liberações especiais, semelhantes aos cuidados de operação de assistência e salvamento, a todo risco (NORMAM-16/DPC e Lei nº 7.203/84), devendo ser apresentados, tempestivamente, para análise e aprovação da AM o seguinte:

a) Plano de execução da faina (plano de singradura, reboque, contingência da operação etc), elaborado por um “SALVAGE MASTER”, identificado, contendo o seguinte:

I) Cronograma dos eventos que apresente todas as etapas da faina, de modo a garantir a segurança necessária durante a operação;

II) Obrigatoriedade de emprego de um rebocador acompanhante (“ESCORT TUG”);

III) Plano de evacuação de emergência do rebocado/rebocador; e

IV) Derrotas que evitem águas adjacentes à costa brasileira, reduzindo ao máximo o potencial risco ambiental.

b) Ratificação do plano de execução da faina por Sociedade Classificadora ou Entidade Especializada atestando a estanqueidade e flutuabilidade do dispositivo a ser rebocado; e

c) Garantia oferecida por Clube P&I, atestando cobertura para remoção de destroços - Wreck Removal e cobertura de responsabilidade civil - CIVIL LIABILITY. As coberturas do Clube P&I exigidas pela Autoridade Marítima Brasileira são obrigatórias nas fainas realizadas dentro do mar territorial brasileiro, sendo recomendado manter essas garantias nas demais áreas fora do mar territorial.

Os casos omissos neste subitem serão tratados, individualmente, pela Autoridade Marítima.

#### 4) Impedimento de Despacho

O Pedido de Despacho será negado nas seguintes situações:

(a) Por decisão da CP/DL/AG, em conformidade com as Normas em vigor;

(b) Por Mandado de Arresto ou Penhora. O Despacho ficará condicionado à liberação judicial; ou

(c) Por solicitação oficial da Receita Federal, Delegacia Regional de Trabalho, Departamento de Marinha Mercante, Agência Nacional do Transporte Aquaviário (ANTAQ), Delegacia de Vigilância Sanitária - Serviço de Saúde dos Portos, Polícia Federal - Delegacia de Polícia Marítima, Aérea e de Fronteiras e Controle de Navios pelo Estado do Porto (PSC).

A embarcação deverá ser impedida de sair do porto, bem como poderá ser retida para diligências, de acordo com a legislação vigente.

#### 5) Proibição de Entrada e/ou Permanência no Porto

(a) Por decisão do CP/DL/AG, em conformidade com as Normas em vigor; ou

(b) Por solicitação oficial das autoridades mencionadas na alínea c) do item 4).

As ações tomadas referentes aos itens 4) e 5) deverão ser participadas pelas CP,DL e AG, por mensagem, ao DN a que estiverem subordinadas com informação para a DPC. No caso de Embarcação Estrangeira, comunicar, também, ao representante diplomático do país de bandeira da embarcação.

6) Embarcações em Comboio Nos Despachos de embarcações operando em comboio, na Declaração Geral apontar, em seu quadro 17. "observações" -, o nome de todas as embarcações integrantes do comboio.

7) Agente de Navio Quando a operação de carga se fizer por meio de agente de navio, o nome deste deverá ser lançado no quadro 17. "observações" - da Declaração Geral.

#### f) CASOS ESPECIAIS

##### 1) Embarcações Estrangeiras Autorizadas a Operar em AJB

A embarcação estrangeira autorizada a operar em AJB, de acordo com a NORMAM-04/DPC, deverá enviar, juntamente ao pedido de despacho, cópia do AIT, do Relatório de Vistoria emitido pelo GEVI e do Cartão de Tripulação de Segurança (CTS).

Será analisada a coerência entre a Lista de Pessoal Embarcado (acordo apêndice B-I da NORMAM 08) e o CTS emitido pela Capitania dos Portos de Inscrição da embarcação.

As embarcações de pesca estrangeiras arrendadas, para emprego na pesca ou com autorização para pescar nas zonas brasileiras de pesca, poderão ter a bordo técnico brasileiro ou observador de bordo designado pela SEAP/PR ou Ministério do Meio Ambiente, devendo ser juntada à documentação do despacho a declaração dos órgãos retrocitados quanto à designação ou não desses técnicos.

2) Embarcações Brasileiras de Pesca As embarcações brasileiras de pesca, para operar nas zonas brasileiras de pesca, ficam obrigadas a manter a bordo da embarcação acomodação e alimentação para técnico brasileiro ou observador de bordo, porventura designado pela SEAP/PR ou Ministério do Meio Ambiente. Para tanto, deverá juntar à documentação para despacho uma declaração do Proprietário ou Armador de que a embarcação dispõe de acomodação para o técnico brasileiro ou observador.

3) Embarcações de pesca estrangeiras não autorizadas a operar em AJB

As arribadas, dessas embarcações, a portos nacionais, são consideradas não justificadas, tornando obrigatória a instauração de IAFN, conforme previsto no artigo 0107 b) 1) da NORMAM- 09/DPC, devendo os Agentes da Autoridade Marítima adotar as seguintes medidas complementares:

I) promover maior coordenação com os demais órgãos de fiscalização da área migratória, trabalhista, sanitária e de recursos naturais, a fim de que tais embarcações sejam rigorosa e amplamente avaliadas em todos seus aspectos;

II) intensificar a Inspeção Naval sobre estas embarcações, com a verificação de suas provisões e das razões que as conduziram à solicitação da arribada; e

III) manter um controle apurado das entradas e saídas dos portos nacionais destas embarcações.

4) Navio Graneleiro com mais de 18 Anos (contados a partir da data de entrega)

Os navios graneleiros ou navios combinados (Ore-Oil ou Ore-Bulk-Oil), com idade igual ou superior a 18 anos, que carreguem graneis sólidos de peso específico maior ou igual a 1,78 tonelada por metro cúbico, deverão enviar, juntamente com a parte de entrada, ou no máximo antes de iniciar as operações do carregamento, cópia da Declaração da Vistoria de Condição (acordo anexo 2-A da NORMAM - 04/DPC).

5) Embarcação estrangeira sujeita à vistoria de PSC

Essas embarcações deverão enviar, juntamente com o pedido de despacho, cópia do FORM ALFA e, caso exista, cópia do FORM BRAVO. De todos os documentos a serem encaminhados, caso existam exigências, enviar cópia da baixa desses itens.

6) Embarcação obrigada a portar CSN

Deverá enviar, juntamente com o pedido de despacho, cópia do CSN.

g) sistema de controle de despachos de embarcações (SISDESP ON LINE)

O SISDESP ON LINE foi criado para que os Órgãos de Despacho (OD) e a DPC tenham o controle efetivo das movimentações das embarcações mercantes.

Torna-se necessário, portanto, que os lançamentos dos dados relativos à Parte de Entrada, Despacho e Parte de Saída, das embarcações que demandam os portos da respectiva jurisdição, sejam efetuados em tempo hábil, no sentido de não haver comprometimento do controle dessas movimentações pelos demais Órgãos de Despacho (OD) e pela DPC.

Deverão ser adotadas as medidas cabíveis, no âmbito das CP/DL/AG, para que os lançamentos dos dados relativos à Parte de Entrada, Despacho e Parte de Saída sejam feitos em tempo hábil no servidor ALFHA da DPC, através do SISDESP ON LINE.

Caso haja na OM sistema ou método paralelo substituindo o SISDESP LOCAL para controle de dados e emissão de documentos, cumprindo os procedimentos previstos no item 0205 da presente norma, seus dados, também, deverão ser lançados no SISDESP ONLINE.

Recomenda-se o cumprimento criterioso das normas e procedimentos para utilização do SISDESP ON LINE, constantes de seu Manual, promulgado pela DPC.

## 0204. PARTE DE SAÍDA

### a) Obrigatoriedade

1) embarcações estrangeiras, exceto: as de esporte e/ou recreio e navios de guerra e de Estado não exercendo atividade comercial; e

2) embarcações nacionais com mais de 20 (vinte) AB, exceto: as de esporte e/ou recreio; de pesca, quando saindo e retornando a um mesmo porto sem escalas intermediárias; e navios de guerra e de Estado não exercendo atividade comercial.

### b) Emissão

A Parte de Saída deve ser emitida pelo Comandante, Armador ou seu Preposto, utilizando o modelo constante do Anexo 2-H e encaminhada, preferencialmente, por fac-símile, ao OD.

As alterações de pessoal ocorridas após o Despacho da embarcação deverão ser informadas juntamente com a Parte de Saída, por meio do encaminhamento de nova Lista de pessoal Embarcado ou, quando for o caso, de nova Lista de Passageiros.

c) Prazo

A Parte de Saída deverá ser encaminhada ao OD até 06 (seis) horas após a saída, pelo Comandante, Armador ou seu Preposto.

d) Arquivamento As Partes de Saída serão arquivadas no OD por 06 (seis) meses.

#### 0205. CONTROLE DE SITUAÇÃO DE EMBARCAÇÕES

Com base na Parte de Entrada e na Parte de Saída das embarcações, as CP, DL e AG deverão manter atualizado um controle de situação das embarcações, que deverá ser feito por meio do Quadro de Situação das Embarcações nos Portos/Fundeadouros/Terminais (ANEXO 2-I), contendo os dados significativos sobre os navios na área de jurisdição.

#### 0206. CERTIFICADOS E DOCUMENTOS EXIGIDOS

Consta do ANEXO 2-J a relação dos certificados e documentos exigidos, cujos originais devem ser mantidos a bordo.

### **CAPÍTULO 4 SITUAÇÕES ESPECIAIS DE PERMANÊNCIA DE EMBARCAÇÕES NAS AJB**

#### 0401. EMBARCAÇÕES FORA DE SERVIÇO

As embarcações nacionais e/ou estrangeiras consideradas fora de serviço, caracterizadas como aguardando reparos, prorrogação de contrato, abandonadas e sub-júdice, deverão estar posicionadas em áreas de fundeio específicas para essas situações, estabelecidas em comum acordo entre a Autoridade Portuária e o CP/DL/AG.

#### 0402. EMBARCAÇÕES AGUARDANDO REPAROS OU PRORROGAÇÃO DE CONTRATO

As CP, DL ou AG, ao autorizarem a retirada de tráfego de embarcações para reparos ou para aguardar prorrogação de contrato, deverão certificar-se da existência de cronograma de trabalho ou documentos que comprovem a renovação contratual. Deverão ser estabelecidas as condições mínimas de operacionalidade da embarcação, visando à segurança da navegação, à salvaguarda da vida humana nas águas e à

prevenção da poluição do meio ambiente marinho pela embarcação. Havendo motivos que justifiquem, as CP, DL ou AG, poderão efetuar uma Vistoria Especial Determinada (VED) e/ou solicitar à Sociedade Classificadora, correspondente, que ateste sobre as condições satisfatórias de segurança da embarcação.

#### 0403. EMBARCAÇÕES ABANDONADAS

Deverá ser feito, inicialmente, um levantamento para apuração da propriedade da embarcação. Conhecido o proprietário, o mesmo deverá ser compelido a efetuar sua remoção e/ou demolição.

Caso o proprietário declare expressamente sua renúncia à propriedade ou não manifestar interesse em efetuar sua remoção e/ou demolição, o bem será considerado perdido e incorporado ao domínio da União.

Na hipótese da embarcação vir a ser considerada um perigo à navegação, ameaça de danos a terceiros ou ao meio ambiente, sem que o proprietário atenda às determinações do CP/DL/AG, este solicitará ao Distrito Naval instruções para a solução do problema.

#### 0404. EMBARCAÇÕES SUB-JÚDICE

As CP, DL ou AG deverão manter um rigoroso controle das embarcações que porventura estejam sub-júdice, proveniente de ações de arresto, seqüestro etc, adotando as medidas determinadas pela autoridade judiciária e comunicando o seu cumprimento ao juiz que prolatou a medida cautelar.

Caso a determinação judicial seja emanada de juiz de outra comarca, o caso deverá ser comunicado pelas CP/DL/AG, diretamente, ao juiz de origem com cópia para DPC, para que este possa ser informado, e que as medidas derivadas possam ser adotadas tais como, emissão de carta precatória etc.

Não se aplica o contido no parágrafo anterior, quando as determinações forem emanadas de juiz federal.

#### 0405. CASOS OMISSOS

Os casos omissos ou não previstos nestas normas serão resolvidos pelo Representante da Autoridade Marítima para a Segurança do Tráfego Aquaviário (DPC).