

MARINHA DO BRASIL

NORMAS E PROCEDIMENTOS DA CAPITANIA DOS PORTOS DO CEARÁ

NPCP

Edição 2021

FINALIDADE – NORMATIVA

NORMAS E PROCEDIMENTOS DA CAPITANIA DOS PORTOS DO CEARÁ (NPCP-CE) FOLHA DE REGISTRO DE MODIFICAÇÕES

| NÚMERO DA MODIFICAÇÃO | EXPEDIENTE QUE A DETERMINOU E RESPECTIVA DATA | PÁGINAS ALTERADAS | DATA DA ALTERAÇÃO | RUBRICA |
|--------------------------|---|----------------------|----------------------|---------|
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

ÍNDICE

| FOLHA DE ROSTO | اا |
|---|----|
| REGISTRO DE MODIFICAÇÕES | |
| ÍNDICE | |
| CAPÍTULO 1 | |
| ÁREA DE JURISDIÇÃO | |
| SEÇÃO I | |
| ORGANIZAÇÃO, JURISDIÇÃO E LIMITES | |
| 0101 – ORGANIZAÇÃO E JURISDIÇÃO | |
| 0102 – ATENDIMENTO AO PÚBLICO | |
| 0103 – BUSCA E SALVAMENTO (SAR) | 3 |
| 0104 – DENÚNCIAS E SUGESTÕES | 4 |
| 0105 – LIMITES PARA NAVEGAÇÃO INTERIOR | 4 |
| 0106 – ÁREA DE NAVEGAÇÃO INTERIOR E TIPOS DE EMBARCAÇÕES AUTORIZADAS | 6 |
| SEÇÃO II | 8 |
| CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS DO PORTO DE FORTALEZA, TERMINAL PORTUÁRIO DO PECÉM E SUAS ADMINISTRAÇÕES | 8 |
| 0107 – CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS | 8 |
| a) Porto de Fortaleza | 8 |
| b) Terminal Portuário do Pecém | 9 |
| 0108 – ADMINISTRAÇÃO | 12 |
| SEÇÃO III | 13 |
| DEVERES E SANÇÕES | 13 |
| 0109 – MARINAS, CLUBES E ENTIDADES DESPORTIVAS NÁUTICAS | 13 |
| CAPÍTULO 2 | 13 |
| FATOS E ACIDENTES DA NAVEGAÇÃO | |
| 0201 – APLICAÇÃO | 14 |
| 0202 - RETENÇÃO DAS EMBARCAÇÕES ENVOLVIDAS EM ACIDENTES E/OU FATOS DA NAVEGAÇÃO | |
| 0203 - PROCEDIMENTOS EM CASO DE OCORRÊNCIAS ENVOLVENDO MER-CADORIAS PERIGOSAS | |
| CAPÍTULO 3 | 17 |
| DOTAÇÃO DE MATERIAL DE SEGURANÇA DAS EMBARCAÇÕES E DOCUMENTOS OBRIGATÓRIOS | 17 |
| 0301 - EQUIPAMENTOS INDIVIDUAIS DE SALVATAGEM | |
| 0302 – EQUIPAMENTOS DE NAVEGAÇÃO E PUBLICAÇÕES | |
| 0303 – EQUIPAMENTOS DE RÁDIO COMUNICAÇÕES | |
| 0304 – CARTAZES | |

| 0305 – DISPOSITIVOS | 20 |
|--|-----|
| Quadro resumo de regras e recomendações para os equipamentos | 20 |
| 0306 – OUTRAS INSPEÇÕES, DISPOSITIVOS E MATERIAIS | 22 |
| 0307 – PORTE OBRIGATÓRIO DE MATERIAL DE SALVATAGEM | 23 |
| 0308 – DOCUMENTOS OBRIGATÓRIOS | 23 |
| CAPÍTULO 4 | 23 |
| PROCEDIMENTOS PARA NAVIOS NO PORTO | 24 |
| SEÇÃO I | 24 |
| PROCEDIMENTOS PARA O TRÁFEGO E PERMANÊNCIA NO PORTO | 24 |
| 0401 – TRÁFEGO NO PORTO | 24 |
| 0402 – CANAL DE ACESSO E SISTEMA DE BALIZAMENTO | 24 |
| 0403 – ENTRADA, DESPACHO E SAÍDA DE EMBARCAÇÕES | 28 |
| 0404 – FERROS E AMARRAÇÃO | 28 |
| 0405 – TRANSPORTE DE MATERIAL E PESSOAL | 29 |
| 0406 – REPAROS | 29 |
| SEÇÃO II | 30 |
| SERVIÇO DE REBOCADORES | 30 |
| 0407 – CONDIÇÕES DE USO DE REBOCADORES | 30 |
| 0408 – SITUAÇÕES DE MAIOR RISCO | 30 |
| 0409 – RECOMENDAÇÕES SOBRE TIPO E MÉTODO DE EMPREGO DE REBO-CADORES. | 30 |
| 0410 – SITUAÇÕES DE FORÇA MAIOR | 34 |
| 0411 – DISPOSIÇÕES COMPLEMENTARES | 34 |
| SEÇÃO III | 35 |
| SERVIÇO PRATICAGEM | 35 |
| 0412 – PROPÓSITO | 35 |
| 0413 – SERVIÇO DE PRATICAGEM | 35 |
| 0414 – CARACTERÍSTICAS, ORGANIZAÇÃO DO SERVIÇO DA ZP DA ÁREA DE JURISDIÇÃ NÚMERO DE PRÁTICOS NECESSÁRIOS PARA EXECUÇÃO DAS FAINAS DE PRATICAGEM | |
| 0415 – ESCALA ÚNICA DE RODÍZIO PARA PRÁTICOS | 38 |
| 0416 – OBRIGAÇÕES DO COMANDANTE | 38 |
| 0417 – OBRIGAÇÕES DO PRÁTICO E DO PRATICANTE DE PRÁTICO | 38 |
| 0418 – IMPRATICABILIDADE | 39 |
| 0419 – QUALIFICAÇÃO DO PRATICANTE DE PRÁTICO | 39 |
| 0420 – MANUTENÇÃO DA HABILITAÇÃO DO PRÁTICO | 40 |
| SEÇÃO IV | 42 |
| SEGURANÇA ORGÂNICA | 42 |
| 0/21 - SEGLIBANCA DAS EMBARCAÇÕES CONTRA ASSAITOS, ROLIBOS E SIMILARES | 112 |

| SEÇÃO V | 43 |
|--|----|
| MEIO AMBIENTE | 43 |
| 0422 – PRESERVAÇÃO AMBIENTAL | 43 |
| 0423 – CARGA OU DESCARGA DE PETRÓLEO E SEUS DERIVADOS, PRODUTOS QUÍMICO A GRANEL E GÁS LIQUEFEITO | |
| 0424 – MERCADORIAS PERIGOSAS | 45 |
| SEÇÃO VI | 46 |
| FISCALIZAÇÃO POR AUTORIDADES NACIONAIS | 46 |
| 0425 – ENTRADA DA EMBARCAÇÃO | |
| 0426 – SAÍDA DA EMBARCAÇÃO | 49 |
| 0427 – PORT STATE CONTROL E FLAG STATE CONTROL | 50 |
| 0428 – NAVIOS METANEIROS COM CARGA DE GNL | 50 |
| CAPÍTULO 5 | 51 |
| PARÂMETROS OPERACIONAIS DOS PORTOS E PROCEDIMENTOS ESPECIAIS | 51 |
| SEÇÃO I | 51 |
| RESTRIÇÕES OPERACIONAIS | 51 |
| 0501 – CALADO MÁXIMO RECOMENDADO (CALADO OPERACIONAL) | 51 |
| 0502 – RESTRIÇÕES DE VELOCIDADE, CRUZAMENTO E ULTRAPASSAGEM | 54 |
| 0503 – RESTRIÇÕES DE HORÁRIO | 55 |
| 0504 – RESTRIÇÕES DE PORTE DAS EMBARCAÇÕES | 55 |
| 0505 – RESTRIÇÕES DE FUNDEIO | 56 |
| 0506 – MONITORAMENTO DAS CONDIÇÕES BATIMÉTRICAS | 57 |
| 0507 – MONITORAMENTO DAS CONDIÇÕES AMBIENTAIS | 58 |
| 0508 – OUTRAS RESTRIÇÕES | 58 |
| SEÇÃO II | 59 |
| PLATAFORMAS, NAVIOS SONDA, FPSO, FSU, CABOS SUBMARINOS E DEMAIS CONSTRUÇÕES E BOIAS DE GRANDE PORTE | 59 |
| 0509 – PLATAFORMA, NAVIOS SONDAS, FPSO, FSU, CABOS SUBMARINOS E DEMAIS CONSTRUÇÕES QUE VENHAM A ALTERAR SUAS POSIÇÕES NAS ÁGUAS JURISDICIONAIS BRASILEIRAS | 59 |
| 0510 – RECOMENDAÇÕES PARA FUNDEIO DE PLATAFORMAS EM ÁGUAS ABRIGADAS SEMI-ABRIGADAS | E |
| 0511 – BOIAS DE GRANDE PORTE | 62 |
| 0512 – OPERAÇÕES DE MERGULHO | 62 |
| SEÇÃO III | 63 |
| EVENTOS NÁUTICOS ESPECIAIS | 63 |
| 0513 – PRINCIPAIS PROCISSÕES MARÍTIMAS E DEMAIS EVENTOS NÁUTICOS NA ÁREA JURISDIÇÃO | |

| 051 | .4 – PLANEJAMENTO, EXECUÇÃO, REGISTRO E APERFEIÇOAMENTO | 67 |
|---------|--|-------------|
| 051 | .5 – CAMPANHAS EDUCATIVAS | 67 |
| CAPÍTUL | O 6 | 67 |
| VIAS NA | VEGÁVEIS DA JURISDIÇÃO | 67 |
| SEÇÃO |) I | 67 |
| COND | IÇÕES DE NAVEGABILIDADE, SINALIZAÇÃO NÁUTICA E NAVEGAÇÃO | 67 |
| 060 | 01 – VIAS NAVEGÁVEIS CARTOGRAFADAS | 67 |
| 060 | 2 – VIAS NAVEGÁVEIS NÃO CARTOGRAFADAS | 67 |
| 060 | 3 – REGRAS NA NAVEGAÇÃO INTERIOR | 68 |
| 060 | 04 – DEVER DE INFORMAÇÃO | 68 |
| SEÇÃO |) II | 68 |
| OBRA | S, DRAGAGENS E EXTRAÇÃO MINERAL | 68 |
| 060 | 05 – OBRAS EM VIAS NAVEGÁVEIS | 68 |
| 060 | 06 – DRAGAGENS | 68 |
| 060 | 77 – EXTRAÇÃO DE MINERAIS | 69 |
| 060 | 08 – ATUALIZAÇÃO DE DOCUMENTOS NÁUTICOS | 70 |
| 3-A | ANEXOS NORMAS PARA EMBARCAÇÕES DE PESCA, COM PROPULSÃO A MOTOR E COM AB ATÉ 50, EMPREGADAS NA NAVEGAÇÃO EM MAR ABERTO (ATÉ O LIMITE DE VISIBILIDADE DA COSTA — NÃO EXCEDENDO A 20 MILHAS NÁUTICAS) | 3-A |
| 3-В | NORMAS PARA EMBARCAÇÕES DE PESCA, COM PROPULSÃO A MOTOR E COM AB ATÉ 50, EMPREGADAS NA NAVEGAÇÃO EM MAR ABERTO (ALÉM DO LIMITE DE VISIBILIDADE DA COSTA — EXCEDENDO A 20 MILHAS NÁUTICAS) | 3-B |
| 3-C | NORMAS PARA EMBARCAÇÕES DE PESCA, COM PROPULSÃO À VELA EMPREGADA AS NA NAVEGAÇÃO EM MAR ABERTO | 3-C |
| 3-D | NORMAS PARA JANGADAS EMPREGADAS NA ATIVIDADE DE PASSEIO COM TURISTAS | 3-D |
| 3-E | NORMAS PARA EMBARCAÇÕES (CANOAS E SIMILARES) COM AB MENOR QUE 20 EMPREGADAS NO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS EM RIOS E AÇUDES | 3-E |
| 3-F | NORMAS PARA BALSAS EMPREGADAS NA ATIVIDADE DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E VEÍCULOS NA TRAVESSIA DO RIO GURIÚ | 3 _F |

| 3-G | NORMAS DE SEGURANÇA PARA BATEIRAS EMPREGADAS NA ATIVIDADE DE TRANSPORTE DE TURISTAS/PASSAGEIROS PARA EMBARCAÇÕES FUNDEADAS NA ENSEADA DO MUCURIPE | 3-G |
|------------|---|-------------|
| 3-H | NORMAS PARA EMBARCAÇÕES DE PESCA, COM PROPULSÃO À VELA, E OU MOTOR DE RABETA (COM POTÊNCIA INFERIOR A 30HP) EMPREGADAS NA NAVEGAÇÃO NO RIO JAGUARIBE | 3-H |
| 3-I | ATIVIDADE COMERCIAL — LISTA DE VERIFICAÇÃO — BATEIRAS — EMPREGADAS NA ATIVIDADE DE TRANSPORTE DE TURISTAS/PASSAGEIROS PARA EMBARCAÇÕES FUNDEADAS NA ENSEADA DO MUCURIPE | 3- I |
| 3-J | ATIVIDADE COMERCIAL — LISTA DE VERIFICAÇÃO — CANOAS E SIMILARES — COM AB MENOR QUE 20 EMPREGADAS NO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS EM RIOS E AÇUDES | 3 |
| 3-K | ATIVIDADE COMERCIAL – LISTA DE VERIFICAÇÃO – ATIVIDADE COMERCIAL JANGADAS EMPREGADAS NA ATIVIDADE DE PASSEIO COM TURISTA | 3-k |
| 3-L | ATIVIDADE PESQUEIRA — LISTA DE VERIFICAÇÃO — EMBARCAÇÕES DE PESCA COM PROPULSÃO À VELA | 3-L |
| 3-M | ATIVIDADE PESQUEIRA – LISTA DE VERIFICAÇÃO – EMBARCAÇÕES DE PESCA – COM PROPULSÃO A MOTOR E COM AB ATÉ 50, EMPREGADAS NA NAVEGAÇÃO EM MAR ABERTO (ALÉM DO LIMITE DE VISIBILIDADE DA COSTA – EXCEDENDO A 20 MILHAS NÁUTICAS) | 3-N |
| 3-N | ATIVIDADE PESQUEIRA – LISTA DE VERIFICAÇÃO – EMBARCAÇÕES DE PESCA – COM PROPULSÃO A MOTOR E COM AB ATÉ 50, EMPREGADAS NA NAVEGAÇÃO COSTEIRA (ATÉ O LIMITE DE VISIBILIDADE DA COSTA – NÃO EXCEDENDO A 20 MILHAS NÁUTICAS) | 3-N |
| 3-0 | ATIVIDADE ESPORTE E RECREIO — LISTA DE VERIFICAÇÃO — EMBARCAÇÃO DE MÉDIO PORTE - NAVEGAÇÃO OCEÂNICA | 3-C |
| 3-P | ATIVIDADE ESPORTE E RECREIO – LISTA DE VERIFICAÇÃO – EMBARCAÇÃO DE GRANDE PORTE OU IATE – NAVEGAÇÃO OCEÂNICA | 3-P |
| 3-Q | ATIVIDADE ESPORTE E RECREIO — LISTA DE VERIFICAÇÃO — EMBARCAÇÃO MIÚDA — NAVEGAÇÃO INTERIOR | 3-Q |
| 3-R | ATIVIDADE ESPORTE E RECREIO — LISTA DE VERIFICAÇÃO — EMBARCAÇÃO DE MÉDIO PORTE — NAVEGAÇÃO INTERIOR | 3-R |
| 3-S | ATIVIDADE ESPORTE E RECREIO – LISTA DE VERIFICAÇÃO EMBARCAÇÃO DE | |

| ~ | _ |
|---|----|
| | _• |
| | |
| | |

| | | 3-3 |
|-----|--|-----|
| 3-Т | ATIVIDADE COMERCIAL — LISTA DE VERIFICAÇÃO — BALSA — BALSAS EMPREGADAS NA ATIVIDADE DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E VEÍCULOS EM TRAVESSIAS | 3-T |
| 3-U | ATIVIDADE ESPORTE E RECREIO – LISTA DE VERIFICAÇÃO – MOTO AQUÁTICA | 3-U |
| 3-V | ATIVIDADE COMERCIAL – LISTA DE VERIFICAÇÃO – LANCHA PRATICAGEM | 3-V |
| 3-W | ATIVIDADE COMERCIAL – LISTA DE VERIFICAÇÃO – EMBARCAÇÃO DE APOIO MARÍTIMO – NAVEGAÇÃO INTERIOR ATÉ O LIMITE DE 200 (DUZENTAS) MILHAS NÁUTICAS DA COSTA, TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E CARGA. | 3-W |
| 3-X | ATIVIDADE COMERCIAL — LISTA DE VERIFICAÇÃO — REBOCADOR — EMPREGADOS NA NAVEGAÇÃO DE MAR ABERTO | 3-X |
| 3-Y | ATIVIDADE COMERCIAL – LISTA DE VERIFICAÇÃO – ESCUNAS QUE REALIZAM PASSEIOS TURÍSTICOS NA ORLA DE FORTALEZA – NAVEGAÇÃO INTERIOR | 3-Y |
| 4-A | COMPROVANTE DE MANOBRA DE PRATICAGEM | 4-A |
| 4-B | GUIA PARA ORGANIZAÇÃO DO PROGRAMA DE QUALIFICAÇÃO PARA PRATICANTE DE PRÁTICO DO PORTO DE FORTALEZA E TERMINAL PORTUÁRIO DO PECÉM | 4-B |
| 4-C | RELATÓRIO DE MANOBRA COM PRATICANTE DE PRÁTICO | 4-C |
| 4-D | GUIA DE MANOBRAS DE QUALIFICAÇÃO DE PRÁTICO | 4-D |
| 4-E | DECÁLOGO DE SEGURANÇA | 4-E |
| 4-F | INSTRUÇÕES DE SEGURANÇA INSTRUÇÕES SOBRE A LOCALIZAÇÃO DO MATERIAL DE SALVATAGEM, DEMONSTRAÇÃO DE USO DE COLETES SALVA | |
| | | 4F |
| 4-G | ÁREA DO PORTO ORGANIZADO | 4-G |

CAPÍTULO 1 ÁREA DE JURISDIÇÃO

SEÇÃO I

ORGANIZAÇÃO, JURISDIÇÃO E LIMITES

0101 – ORGANIZAÇÃO E JURISDIÇÃO

A Capitania dos Portos do Estado do Ceará (CPCE) é composta por sua sede e duas Agências subordinadas:

- Agência da Capitania dos Portos em Camocim (AgCamocim); e

- Agência da Capitania dos Portos em Aracati (AgAracati). Paracuru O Área de Jurisdição Fortaleza - 111 Municipios Camocim - 50 Municipios Macrorregiões de Planeiamento Aracati - 23 Municipios Cariri-Centro Sul Litoral Leste-Jaguaribe Região Metropolitana de Fortaleza Sertão Central Sertão dos Inhamuns

Fig. 1 – Áreas de jurisdição da Capitania e Agências subordinadas.

- 1 - 70 -NPCP-CE

Capitania dos Portos do Ceará – CPCE

A jurisdição da CPCE é limitada pelos municípios de Abaiara, Acarape, Acopiara, Aiuaba, Altaneira, Amontoada, Antonina do Norte, Apuiarés, Aquiraz, Aracoiaba, Araripe, Aratuba, Arneiroz, Assaré, Aurora, Baixio, Banabuiú, Barbalha, Barreira, Barro, Baturité, Boa Viagem, Brejo Santo, Campos Sales, Canindé, Capistrano, Caririaçu, Caridade, Cariús, Cascavel, Catarina, Caucaia, Cedro, Choró, Chorozinho, Crateús, Lavras de Mangabeira, Crato, Deputado Irapuan Pinheiro, Eusébio, Farias Brito, Fortaleza, Granjeiro, General Sampaio, Guaiúba, Guaramiranga, Horizonte, Ibaretama, Iguatu, Independência, Ipaumirim, Irauçuba, Itaitinga, Itapajé, Itapipoca, Itapiúna, Itatira, Jardim, Jati, Juazeiro do Norte, Jucás, Madalena, Maracanaú, Maranguape, Mauriti, Milagres, Milhã, Miraíma, Missão Velha, Mombaça, Mulungu, Nova Olinda, Nova Oriente, Ocara, Orós, Pacajus, Pacatuba, Pacoti, Palmácia, Paracuru, Paraipaba, Parambu, Paramoti, Pedra Branca, Pentecoste, Pindoretama, Piquet Carneiro, Porteiras, Potengi, Quiterianópolis, Quixadá, Quixelô, Quixeramobim, Redenção, Saboeiro, Salitre, Santana do Cariri, São Gonçalo do Amarante, São Luís do Curu, Senador Pompeu, Solonópole, Tarrafas, Tauá, Tejuçuoca, Trairi, Tururu, Umari, Umirim, Uruburetama, Várzea Alegre, Penaforte, área do banco canopus nas coordenadas geográficas: a) Lat 01°19,00' S Long 038°53,90' W, b) Lat 01°33,30' S, Long 038°54,40' W c) Lat 02°18,00' S, Long 036°54,40′ W e d) Lat 02°18,00′ S, Long 038°34,20′ W, área das bacias petrolíferas nas coordenadas geográficas: a) Lat 02°47,000' S, Long 038°58,00' W, b) Lat 03°05,00' S, Long 038°11,00' W, c) Lat 03°24,00' S, Long 038°45,00' W e d) Lat 03°06,00' S, Long 038°33,00' W e área APA - da risca do meio nas coordenadas geográficas: a) Lat 03°33,80′ S, Long 038°26,00′ W, b) Lat 03°33,80′ S, Long 038°21,600' W, c) Lat 03°36,00' S, Long 038°21,59' W e d) Lat 03°36,00' S, Long 038°26,00' W.

Agência da Capitania dos Portos em Camocim – AgCamocim

A jurisdição da AgCamocim é limitada pelos municípios de Acaraú, Alcântaras, Ararendá, Barroquinha, Bela Cruz, Camocim, Cariré, Carnaubal, Catunda, Chaval, Coreaú, Croatá, Cruz, Forquilha, Frecheirinha, Graça, Granja, Groaíras, Guaraciaba do Norte, Hidrolândia, Ibiapina, Ipaporanga, Ipú, Ipueiras, Itarema, Jijoca de Jericoacoara, Marco, Martinópole, Massapê, Meruoca, Monsenhor Tabosa, Moraújo, Morrinhos, Mucambo, Nova Russas, Pacujá, Pires Ferreira, Poranga, Reriutaba, Santa Quitéria, Santana do Acaraú, São Benedito, Senador Sá, Sobral, Tamboril, Tianguá, Ubajara, Uruoca, Varjota e Viçosa do Ceará.

Agência da Capitania dos Portos em Aracati - AgAracati

A jurisdição da AgAracati é limitada pelos municípios de Alto Santo, Aracati, Beberibe, Ererê, Fortim, Ibicuitinga, Icapuí, Iço, Iracema, Itaiçaba, Jaguaretama, Jaguaribara, Jaguaribe, Jaguaruana, Limoeiro do Norte, Morada Nova, Palhano, Pereiro, Potiretama, Quixeré, Russas, São João do Jaguaribe e Tabuleiro do Norte.

0102 - ATENDIMENTO AO PÚBLICO

A CPCE atende ao público prestando os seguintes serviços: informações, recebimento e entrega de documentos, pedidos de vistorias e despachos, emissão e julgamento de autos de infração e recursos, emissão de guias para recolhimento bancário curso e emissão de documentos de habilitação de aquaviários e amadores, dentre outros.

a) Carta de Serviço ao Usuário

A relação completa dos serviços prestados pela CPCE, bem como os prazos e documentação necessária para a solicitação desses serviços, poderão ser encontradas na Carta de Serviços ao Cidadão, disponível no sítio www.cpce.mar.mil.br O serviço/solicitação poderá ser requerido na

- 2 - 70 - NPCP-CE

CPCE diretamente pelo interessado, ou, quando couber, por seus respectivos prepostos legalmente instituídos.

b) A sede da Capitania dos Portos do Ceará está localizada no endereço:

- Av. Vicente de Castro, nº 4.917 Mucuripe Fortaleza/CE CEP: 60180-410;
- Telefone: (85) 3133-5100, atendimento 24 horas ou Fax (85) 3219-2802;
- e-mail: cpce.secom@marinha.mil.br;
- O Serviço de Despacho de Embarcações funciona 24 horas. O contato pode ser realizado pelo e-mail cpce.despacho@marinha.mil.br ou Fax (85) 3219-2802;
 - VHF: guarnecimento permanente do canal 16;
 - O atendimento ao público ocorre de segunda a quinta, de 08h15 às 16 h; e
- Os serviços relacionados às atividades do Grupo de Vistoria e Inspeção (GVI) funcionam de segunda a sexta, de 08h15 às 16h. Fora destes horários, nos casos de imperiosa necessidade do serviço, o GVI deverá ser acionado por meio do Oficial de Serviço.

c) A Agência da Capitania dos Portos em Camocim está situada no endereço:

- Av. Dr. João Tomé, nº 445 Centro Camocim/CE CEP: 62400-000;
- Telefone: (88) 3621-1003, atendimento 24 horas ou Fax: (88) 3621-0851;
- e-mail: agocim.secom@marinha.mil.br;
- O Serviço de Despacho de Embarcações funciona 24 horas; e
- O atendimento ao público funciona de segunda a quinta, das 08h15 às 11h30.

d) A Agência da Capitania dos Portos em Aracati está localizada no endereço:

- Av. Coronel Alexanzito, nº 955 Centro Aracati/CE CEP: 62800-000;
- Telefone: (88) 3421-1495, atendimento 24 horas;
- e-mail: agaracati.secom@marinha.mil.br;
- O Serviço de Despacho de Embarcações funciona 24 horas; e
- O atendimento ao público funciona de segunda a quinta, de 8h15 às 11h30.

0103 - BUSCA E SALVAMENTO (SAR)

Na estrutura SAR da área do Comando do 3º Distrito Naval, a Capitania e suas Agências exercem a função de "Subcentros de Coordenação SAR", considerando-se a área marítima e fluvial/lacustre sob suas responsabilidades, onde poderão ser conduzidas operações de busca e salvamento conforme orientação do SALVAMAR NORDESTE, que fica localizado no Comando do 3º Distrito Naval, em Natal/RN.

O acionamento do socorro pode ser feito pelos **telefones 185 e 0800-2802255 (EMERGÊNCIAS MARÍTIMAS/FLUVIAIS)** ou mediante contato direto com os telefones da CPCE ou Agências. Sempre que possível, deverão ser passadas as seguintes informações:

- identificação do informante (nome completo, telefone celular e fixo, endereço, RG);
- identificação da embarcação (nome e nº de registro/indicativo de chamada, tipo);
- posição (latitude/longitude e/ou ponto de referência);
- natureza da emergência (afundamento, deriva, incêndio, acidente, etc.);
- tipo de ajuda necessária;
- hora da última comunicação com a embarcação;
- situação da tripulação, descrevendo as roupas, altura, idade, etc.;
- última posição conhecida da embarcação; e
- intenções do Comandante da embarcação (dia e hora previstos para regresso, etc.).

É válido destacar que é considerado "incidente SAR" qualquer situação anormal relacionada com a segurança de pessoas numa embarcação ou aeronave, que requeira notificação e alerta, e que possam exigir o desencadeamento de operações por um Centro de Coordenação.

0104 – DENÚNCIAS E SUGESTÕES

A Capitania e suas Agências possuem um canal para receber denúncias e sugestões através do e-mail: ouvidoria@cpce.mar.mil.br e telefones (85) 3133-5100 e (85) 3133-5134.

0105 – LIMITES PARA NAVEGAÇÃO INTERIOR

De acordo com as Normas da Autoridade Marítima para Embarcações Empregadas na Navegação Interior (NORMAM-02/DPC), disponível no site www.marinha.mil.br/dpc, as áreas de navegação aqui mencionadas classificam-se como ÁREA 2, que são as áreas parcialmente abrigadas, onde eventualmente sejam observadas ondas com alturas significativas e/ou combinações adversas de agentes ambientais, tais como vento, correnteza ou maré que dificultem o tráfego das embarcações.

No Estado do Ceará, as áreas marítimas consideradas como ÁREA 2 estão limitadas pelos pontos de seguintes coordenadas de latitude e longitude:

- a) Litoral dos Municípios de Fortaleza, Caucaia e São Gonçalo do Amarante: os limites são definidos pela linha imaginária que liga os pontos abaixo, com a distância máxima de 2,7 MN:
 - Ponto A: Lat. 03º 41,93'S // Long. 038º 28,94'W (Farolete Titan);
 - Ponto B: Lat. 03º 41,23' S // Long. 038º 31.77'W (Boia Cega Recife da Velha nº 1);
 - Ponto C: Lat. 03º 39,50'S // Long. 038º 35,90'W;
 - Ponto D: Lat. 03º 35,00'S // Long. 038º 45,00'W;
 - Ponto E: Lat. 03º 31,50'S // Long. 038º 47,00'W; e
 - Ponto F: Lat. 03º 30,50'S // Long. 038º 49,00'W até a costa, no sentido sul.

Para a Enseada do Mucuripe, as embarcações miúdas, de passageiros e de esporte e/ou recreio previamente classificadas como navegação interior ÁREA 2, só poderão navegar na área delimitada pelos pontos A, B e C até a costa, no sentido noroeste.



Fig. 2 - Limites para navegação área 2 entre o Farolete Titan e o Porto do Pecém.

b) Litoral do município de Jijoca de Jericoacoara: os limites são definidos pela linha imaginária que liga os seguintes pontos, com a distância máxima de 1,0 MN:

- Ponto A: Lat. 02º 46,00'S // Long. 040º 30,00'W; e
- Ponto B: Lat. 02º 49,67'S // Long. 040º 34,11'W.



Fig. 3 – Limites para navegação área 2 no município de Jijoca de Jericoacoara.

- As embarcações classificadas para atividade de esporte e/ou recreio ou passeio com turistas deverão navegar até a distância de uma (1) milha náutica de afastamento da costa, tendo como ponto de referência a linha de base;
- As embarcações classificados para atividade de pesca, tais como paquete, jangada e bote, deverão navegar até à distância de cinco (5) milhas náuticas de afastamento da costa, tendo como ponto de referência a linha de base;
- Os limites estabelecidos poderão ser ultrapassados durante regatas, competições, exibições e comemorações públicas, desde que previamente autorizados pela CPCE; e
- Os limites de navegação não podem ser ultrapassados em regatas, competições e etc para os municípios citados em a) e b).
- c) Litoral dos Municípios de Beberibe, Aracati e Canoa Quebrada: os limites são definidos pela linha imaginária que liga os pontos abaixo, com a distância máxima de 1,0 MN:
 - Ponto A: Lat. 04º 08,800'S // Long. 037º 06,600'W (Beberibe);
 - Ponto B: Lat. 04º 15,900' S // Long. 037º 58.00'W (Sucatinga);
 - Ponto C: Lat. 04º 22,800'S // Long. 037º 49,100'W;
 - Ponto D: Lat. 04º 24,000'S // Long. 037º 45,000'W(Fortim e Ponta Maceió);
 - Ponto E: Lat. 04º 28,100'S // Long. 037º 43,500'W;
 - Ponto F: Lat. 04º 31,500'S // Long. 037º 40,900'W (Canoa Quebrada);
 - Ponto G: Lat. 04º 34,600'S // Long. 037º 47,00'W(Majorlândia);
 - Ponto H Lat. 04º 37,600'S // Long. 037º 33,200'W;
 - Ponto I: Lat. 04º 38,700'S // Long. 037º 26,000'W;
 - Ponto J: Lat. 04º 41,100'S // Long. 037º 19,600'W (Icapui);
 - Ponto K: Lat. 04º 45,900'S // Long. 037º 15,900'W;
- As embarcações classificadas para atividade de esporte e/ou recreio ou passeio com turistas deverão navegar até à distância de uma (1) milha náutica de afastamento da costa, tendo como ponto de referência a linha de base;
- As embarcações classificados para atividade de pesca, tais como paquete, jangada e bote, deverão navegar até à distância de cinco (5) milhas náuticas de afastamento da costa, tendo como ponto de referência a linha de base.

- 5 - 70 - NPCP-CE

- Os limites estabelecidos poderão ser ultrapassados durante regatas, competições, exibições e comemorações públicas, desde que previamente autorizados pela AgAracati; e
- Os limites de navegação não podem ser ultrapassados em regatas, competições e etc para os municípios citados de a) a k).



Fig. 4 – Limites para navegação área 2 do município de Beberibe a Icapuí.

0106 - ÁREA DE NAVEGAÇÃO INTERIOR E TIPOS DE EMBARCAÇÕES AUTORIZADAS

a) Jangada: Embarcação com propulsão principal à vela, típica do Nordeste Brasileiro, normalmente construída de madeira, COM ABERTURA no convés, dotada de tampa, com comprimento de 4 a 8 metros, empregada na Atividade de Pesca Marítima, habitualmente com pernoite:



Fig. 5 – Jangada

- Área de navegação autorizada:

Comprimento até 4,99 metros: INTERIOR ÁREA 2; e

Comprimento maior ou igual a 5 metros: COSTEIRA.

- Lotação máxima permitida:

Comprimento até 3,99 metros: 2 Tripulantes;

Comprimento entre 4,00 metros e 4,99 metros: 3 Tripulantes;

Comprimento entre 5,00 metros e 5,99 metros: 4 Tripulantes; e

Comprimento igual ou maior que 6,00 metros: 5 Tripulantes.

As jangadas empregadas na atividade de passeio com turistas deverão obedecer às normas constantes do Anexo <u>3-D</u> desta NPCP.

b) Paquete: Pequena embarcação com propulsão principal à vela, com formato semelhante à jangada, construída de isopor e coberta com madeira, SEM ABERTURA NO CONVÉS, normalmente com comprimento entre 3 e 5 metros, empregada na Atividade de Pesca Marítima, geralmente sem pernoite:



Fig. 6 - Paquete

- Área de navegação autorizada: INTERIOR ÁREA 2.
- Lotação máxima permitida:
 Comprimento até 3,99 metros: 2 Tripulantes; e
 Comprimento entre 4,00 metros e 5,00 metros: 3 Tripulantes.
- c) Bote: Embarcação com propulsão, geralmente à vela, normalmente construída de madeira, COM ABERTURA (total ou parcial) no convés, sem tampa, com comprimento entre 4 e 8 metros, empregada na Atividade de Pesca Marítima, habitualmente com pernoite.



Fig. 7 – Bote

- Área de navegação autorizada:
 Comprimento até 4,99 metros INTERIOR ÁREA 2; e
 Comprimento maior que 5,00 metros COSTEIRA.
- Lotação máxima permitida:

Comprimento até 3,99 metros: 2 Tripulantes;

Comprimento entre 4,00 metros e 4,99 metros: 3 Tripulantes; Comprimento entre 5,00 metros e 5,99 metros: 4 Tripulantes; e Comprimento igual ou maior que 6,00 metros: 5 Tripulantes.

SEÇÃO II

CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS DO PORTO DE FORTALEZA, TERMINAL PORTUÁRIO DO PECÉM E SUAS ADMINISTRAÇÕES

0107 - CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS

a) Porto de Fortaleza

O Porto Organizado de Fortaleza está localizado na enseada do Mucuripe e é um porto marítimo artificial, centrado na posição geográfica de Latitude 03º42,63'S e Longitude 038º 28,50'W, referenciada ao DATUM WGS-84.

De acordo com a Portaria n° 512, de 5 de julho de 2019, do Ministério da Infraestrutura, que define a área do Porto de Fortaleza na qual é constituída pelas instalações portuárias, terrestres e marítimas, delimitadas pela poligonal definida pelos vértices, de coordenadas geográficas indicadas no Anexo 4-G da NPCP-CE, definidas pelas autoridades competentes.

Abrangendo todos os cais, docas, pontes, píeres de atracação e de acostagem, armazéns, silos, rampas ro-ro, pátios, edificações em geral, vias internas de circulação rodoviária e ferroviária e ainda os terrenos ao longo dessas faixas marginais e em suas adjacências, pertencentes à União, incorporados ou não ao patrimônio do Porto de Fortaleza, ou sob sua guarda e responsabilidade.

O Porto de Fortaleza também é constituído pela infraestrutura de proteção e acesso aquaviário, tais como áreas de fundeio, bacias de evolução, canal de acesso e áreas adjacentes a este, até as margens das instalações terrestres do porto organizado, conforme definido no item anterior, existentes ou que venham a ser construídas e mantidas pela Administração do Porto ou por órgão do Poder Público.



Fig. 8 – Limites do Porto organizado de Fortaleza.

Características principais são:

- Um cais comercial acostável com 20 metros de largura e 1.116 metros de extensão, com 5 berços de atracação, sendo um berço de 10,30 metros, dois berços de 10,50 metros, um berço de 5 a 7 metros de profundidade, para navios "Full Contêiner", Carga Geral e Granéis Sólidos;

- 8 - 70 - NPCP-CE

- Um píer petroleiro constituído de uma plataforma de operação, com extensão de 90 metros e profundidade de 13 metros (berços interno e externo), possuindo uma ponte de acesso com 853 metros de comprimento, 2 berços de atracação e 7 tubovias;

O porto e seu acesso constam da carta náutica DHN-701, devendo ser consultada a publicação ROTEIRO COSTA NORTE, bem como observadas as informações divulgadas nos Avisos aos Navegantes no site: www.dhn.mar.mil.br;

Possui boias de sinalização. As instalações de atracação estão ligadas diretamente ao mar aberto;

Uma bacia de evolução com 610 metros de largura e profundidade variando de 13,5 a 14 metros, protegida por um molhe de 1.910 metros de comprimento, localizando na parte norte do cais; e

Um Terminal de Passageiros acostável com 25 metros de largura e 350 metros de extensão, profundidade 12,70 metros.

| p. o. a a. | | | | | | |
|--|-------|---------|---------|-----------------|----------|--|
| | Berço | Cabeço | TPB (t) | Comprimento (m) | Boca (m) | |
| | 102 | 8 a 15 | 50.000 | 232 | 30 | |
| Cais Comorsial | 103 | 16 a 22 | 50.000 | 232 | 30 | |
| Cais Comercial | 104 | 23 a 30 | 60.000 | 232 | 30 | |
| | 105 | 31 a 38 | 60.000 | 232 | 30 | |
| Terminal de Passageiros | 106 | 39 a 51 | 50.000 | 239 | 35 | |
| Dian Datualaina | 201 | 1 a 5 | 50.000 | 222 | 33 | |
| Pier Petroleiro | 202 | 1 a 5 | 60.000 | 222 | 33 | |

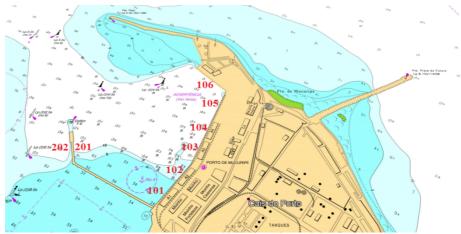


Fig. 9 - Croqui dos Berços Porto de Fortaleza

- Correntes a corrente de maré tem velocidade média de 1 (um) nó no sentido SE;
- Variação Média de Maré 1,55 metro;
- Natureza do fundo areia / lama e arenito (berço 102 e 103); e
- Principais obstáculos à navegação os perigos à navegação estão discriminados no ROTEIRO COSTA NORTE, editado pela DHN, especificamente no parágrafo denominado "perigos", além do tráfego de jangadas e embarcações de pesca na área portuária, que constitui obstáculo à navegação.

b) Terminal Portuário do Pecém

Está localizado na Esplanada do Pecém, s/nº – Distrito do Pecém, município de São Gonçalo do Amarante, a 56 km por rodovia da cidade de Fortaleza, e é parte integrante do

Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP), sendo um terminal marítimo "offshore", artificialmente abrigado por quebra-mar. Está centrado na posição geográfica de Latitude 03º 32,03'S e Longitude 038º 47,96'W, referenciada ao DATUM WGS-84.

Compõem o CIPP, além do Terminal Portuário do Pecém, uma Zona de Processamento de Exportação (ZPE), uma Siderúrgica, uma área reservada para a instalação de uma Refinaria, um Terminal Intermodal de Cargas, duas Usinas Termoelétricas e um Parque Industrial voltado para empresas dos setores siderúrgico, petroquímico, energético e de logística.

Em função das características do Terminal Portuário do Pecém (*offshore*), foi criada uma área em torno do mesmo, denominada de Área de Segurança do Terminal Portuário do Pecém (ASTPP), delimitada pelos seguintes pontos:

- Ponto A: Latitude 03º 32,60'S // Longitude 038º 48,70'W;
- Ponto B: Latitude 03º 32,20'S // Longitude 038º 48,20'W;
- Ponto C: Latitude 03º 31,51'S // Longitude 038º 48,77'W;
- Ponto D: Latitude 03º 30,90'S // Longitude 038º 48,06'W;
- Ponto E: Latitude 03º 31,80'S // Longitude 038º 47,30'W; e
- Ponto F: Latitude 03º 32,80'S // Longitude 038º 48,50'W.

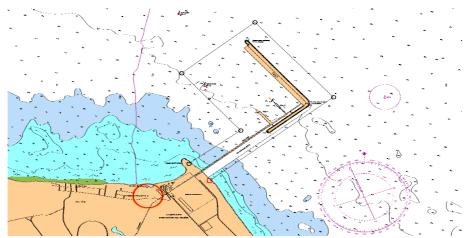


Fig. 10 – Croqui área de segurança do Terminal Portuário do Pecém

Suas características principais são:

- É um Terminal de Uso Privado (TUP) e o estado do Ceará detém sua propriedade. A administração e exploração são feitas pela Companhia de Integração Portuária do Ceará (CEARÁPORTOS), constituída sob a forma de sociedade anônima de economia mista do Ceará;
- Por não ser um porto público ou porto organizado, não dispõe das figuras da administração do Conselho de Autoridade Portuário (CAP), do Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO) e do Operador Portuário. Todavia, possui Conselho de Administração, Norma de Exploração e Tabela de Preços dos seus serviços. A execução dos serviços portuários é realizada por meio de prestadores de serviços credenciados, com utilização de mão de obra própria e contratos individuais de trabalho;
- O terminal e seu acesso constam da carta náutica DHN-711, 1ª edição, publicada pela DHN em 2017, observadas as informações divulgadas nos Avisos aos Navegantes pelo site www.dhn.mar.mil.br;



Fig. 11 – Croqui dos berços Porto de Pecém

- O Terminal Portuário do Pecém possui um quebra-mar tipo "BERMA", em forma de L, de orientação cardeal NW, um paralelo a ponte de 1.030m e outro paralelo à praia de 1.800 m;
- A ponte de acesso aos píeres possui 2.502 metros de comprimento total, sendo 1.789,33 metros até o Píer 1 e 2.142,61 metros até o Píer 2, com uma faixa de rolamento de 7,20 metros de largura e faixa lateral para pedestre de 1,30 metro de largura e padrão TR-45;
- Píer 1: Possui dimensões de 350 m (comp.) x 45 m (largura). Há dois berços de atracação (1 e 2), destinados a granéis sólidos e carga não conteinerizada e transbordo de derivados de petróleo;
- Píer 2: Possui dimensões de 398 metros de comprimento e uma plataforma de operação de 45 m (comp.) x 32 m (largura). Há dois berços de atracação (3 e 4), destinados a operação com granéis líquidos e gases liquefeitos (GLP Gás Liquefeito de Petróleo; e GNL Gás Natural Liquefeito), com prioridade para produtos derivados de petróleo. É chamado de Píer de Granéis Líquidos (PGL) ou Píer Petroleiro;
- Junto à ponte de acesso do píer 2, foi construído um píer para os rebocadores que auxiliam os navios nas manobras de atracação, seja no píer 1 ou no píer 2;
- TMUT (Terminal de Múltiplas Utilidades): Possui 1.800 m (comp.) x 115 m (larg.). É destinado a operações de cargas de granéis sólidos, carga geral conteinerizada e não conteinerizada. Atualmente, possui os seguintes berços: Berços 5 e 6: comprimento de 680 m; Berços 7 e 8: destinados a carga em geral; e Berço 9 e 10 destinado a carga geral. A ÁREA possui 1.800m;
- Bacia de evolução: distância de 305 metros entre os Píeres 1 e 2 e de 330 metros entre o Píer 2 e o Terminal de Múltiplas Utilidades TMUT;
 - Correntes: a corrente de maré tem velocidade de 1 (um) nó no sentido SE;
 - A Variação Média de Maré é de 1,55 metro;
- A tabela a seguir apresenta as profundidades de cada berço e os máximos em termos de porte bruto e dimensões de navios:

| | Berço | Cabeço | Profundidade(m) | TPB (ton) | Comprimento (m) | Boca (m) |
|--------|-------|---------|-----------------|-----------|-----------------|----------|
| PÍER 1 | N° 1 | 01 a 16 | 14,30 | 100.000 | 280 | 38 |
| PIEK 1 | N° 2 | 00 a 16 | 15,00 | 125.000 | 300 | 47 |
| PÍER 2 | N° 3 | 01 a 10 | 15,70 | 100.000 | 290 | 46 |
| PIER Z | N° 4 | 01 a 10 | 15,70 | 175.000 | 310 | 52 |
| TMUT | N° 5 | 00 a 11 | 15,60 | 140.000 | 366 | 49 |
| | N° 6 | 11 a 20 | 15,60 | 140.000 | 366 | 49 |

| N° 7 | 20 a 28 | 15,60 | 140.000 | 366 | 49 |
|-------|---------|-------|---------|-----|----|
| N° 8 | 28 a 35 | 15,60 | 140.000 | 366 | 49 |
| N° 9 | 35 a 45 | 15,60 | 140.000 | 366 | 49 |
| N° 10 | 45 a 56 | 15,60 | 140.000 | 366 | 49 |

- As seguintes coordenadas delimitam as áreas, abaixo mencionadas e em seguida ilustradas, utilizadas nas manobras de atracação:

| ÁREAS DE MANOBRAS | COORDENADAS |
|-------------------|-------------------------------|
| | 03°31.121' S // 038°48.153' W |
| ÁREA 1 | 03°30.132' S // 038°48.973' W |
| ANEA I | 03°28.000' S // 038°49.590' W |
| | 03°28.000' S // 038°47.000' W |
| | 03°31.121' S // 038°48.145' W |
| ÁREA 2 | 03°31.480' S // 038°48.595' W |
| | 03°30.132' S // 038°48.973' W |
| | 03°31.123' S // 038°48.143' W |
| ÁREA 3 | 03°31.480' S // 038°48.595' W |
| AREA 3 | 03°31.660' S // 038°48.547' W |
| | 03°32.207' S // 038°47.943' W |

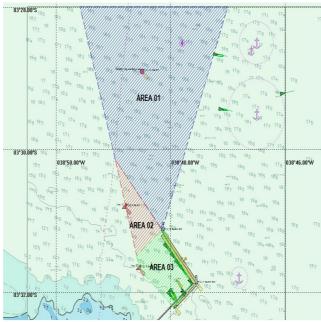


Fig. 12 – Área de manobras de atracação

0108 – ADMINISTRAÇÃO

O **Porto de Fortaleza** é administrado pela **Companhia Docas do Ceará (CDC)**, cujo titular é o seu Diretor-Presidente, estando localizada à Praça Amigos da Marinha, s/nº, Mucuripe, Fortaleza - CE., Telefone (85) 3266-8900/3266-8989 e Telefax (85) 3266-8814. Ver o site: www.docasdoceara.com.br; e

O **Terminal Portuário do Pecém** é administrado pela empresa **CEARÁPORTOS S.A.**, cujo titular é o seu Diretor-Presidente, estando localizada à Esplanada do Pecém, s/nº, São Gonçalo do

Amarante - CE, Telefone (85) 3372-1500, Telefax (85) 3315-1974 e e-mail: cearaportos@cearaportos.ce.gov.br.

SEÇÃO III

DEVERES E SANÇÕES

0109 - MARINAS, CLUBES E ENTIDADES DESPORTIVAS NÁUTICAS

As marinas, clubes e entidades desportivas náuticas deverão ser cadastradas na CPCE ou nas Agências subordinadas, de acordo com as Normas da Autoridade Marítima para Embarcações de Esporte e Recreio (NORMAM 03/DPC). Deverão, também:

- 1. Além do que estabelece a NORMAM-03, item 0115 EMBARCAÇÕES ESTRANGEIRAS DE ESPORTE E/OU RECREIO" deverá comunicar à CPCE da chegada e utilização dos seus serviços, por embarcações de Esporte e Recreio, vindas de qualquer porto nacional ou estrangeiro. Essa comunicação deve ser feita enviando-se o ANEXO 1-A, por e-mail, para o endereço eletrônico cpce.segmar@marinha.mil.br, em até 4 horas da entrada da embarcação e comparecer a esta Capitania até 24 horas após a chegada;
- 2. Informar ao comandante ou representante de embarcação em suas dependências, que a Capitania dos Portos será informada da sua entrada, e que deve se manter pronto para receber a visita de uma equipe de Inspeção Naval;
- 3. Sinalizar com boias o canal de navegação, a fim de possibilitar ao navegante o acesso seguro aos Clubes Náuticos e Marinas situadas ao longo daquele canal. A implementação e a manutenção desse balizamento ficarão a cargo das entidades náuticas ali instaladas, com autorização prévia da Capitania;
- 4. Estabelecer um sistema de vigilância na área de modo a manter o balizamento em boas condições, o canal livre de artefatos que comprometam a segurança da navegação;
- 5. Estabelecer um sistema de que assegure a segurança orgânica aos usuários dos seus serviços; e
- 6. Informar a CPCE de quaisquer fatos que possam comprometer a segurança da navegação, salvaguarda da vida humana ou o meio ambiente, nos arredores de suas instalações. Cita-se, como exemplo: embarcações fundeadas, pesca ou tráfego em locais proibidos, prática de mergulho, etc.

CAPÍTULO 2

FATOS E ACIDENTES DA NAVEGAÇÃO

0201 – APLICAÇÃO

A ocorrência de acidentes ou fatos da navegação, conforme conceituada nas Normas da Autoridade Marítima para Inquérito Administrativos sobre Acidentes e Fatos da Navegação (NORMAM-09/DPC), disponível no sítio www.marinha.mil.br/dpc, deverá, obrigatoriamente, ser comunicada à Capitania dos Portos ou uma de suas Agências, a qualquer tempo, pessoalmente,

por fax, ofício ou através do CANAL DE DENÚNCIA, conforme descrito no **item 0104**, para instauração do competente Inquérito Administrativo sobre Acidentes e Fatos da Navegação (IAFN).

O Capitão dos Portos do Ceará, investido da condição de Agente da Autoridade Marítima, é a autoridade competente para a instauração dos IAFN. As Agências subordinadas, ao tomarem conhecimento de quaisquer acidentes ou fatos da navegação, deverão comunicar-lhe sobre a ocorrência, imediatamente, a fim de que o mesmo assim proceda.

O IAFN será instaurado imediatamente ou em ate 5 (cinco) dias, contados a partir da data em que for tomado conhecimento do acidente ou fato da navegação. Uma vez instaurado, o prazo máximo para sua conclusão será de 90 dias.

A NORMAM-09/DPC se aplica a:

- Embarcações mercantes e de esporte e recreio de qualquer nacionalidade, em águas jurisdicionais brasileiras;
- Embarcações mercantes e de esporte e recreio brasileiras em alto-mar ou em águas estrangeiras;
- Embarcações estrangeiras em alto-mar, no caso de estarem envolvidas em qualquer acidente, incidente ou fato da navegação, no qual tenha pessoa física brasileira perdido a vida ou sofrido ferimentos graves, ou que tenham provocado danos graves a navios ou a instalações brasileiras ou ao meio marinho, de acordo com normas do Direito Internacional;
 - Aquaviários e amadores brasileiros;
 - Aquaviários e amadores estrangeiros, em território ou águas jurisdicionais brasileiras;
- Proprietários, armadores, operadores, locatários, carregadores, agentes, consignatários de carga, sociedades classificadores e respectivos preposto de embarcações brasileiras e estrangeiras;
- Empreiteiros e proprietários de construções executadas sob, sobre e às margens das águas interiores e do mar territorial brasileiros, sob e sobre a zona econômica exclusiva e a plataforma continental brasileira e que, por erro, ou inadequação de projeto, ou execução, ou pela não observância de especificações técnicas de materiais, métodos e processos adequados, ou ainda, por introduzir modificações estruturais não autorizadas nas obras originais, atentem contra a segurança da navegação;
 - Toda pessoa jurídica ou física envolvida com construção e reparo naval;
 - Marinas, clubes náuticos, pontões, trapiches e similares;
- Ilhas artificiais, instalações estruturais, bem como embarcações de quaisquer nacionalidades empregadas em operações relacionadas com pesquisa científica marinha, prospecção, exploração, explotação, produção, armazenamento e beneficiamento dos recursos naturais, nas águas interiores, no mar territorial, na zona econômica exclusiva e na plataforma continental brasileira, respeitados os acordos bilaterais ou multilaterais firmados pelo País e as normas do Direito Internacional; e
- Toda pessoa jurídica ou física envolvida em Acidente ou Fatos da Navegação, por qualquer forma ou motivo, respeitados os demais instrumentos do Direito Interno e as normas do Direito Internacional.

São considerados Acidentes da Navegação:

- Naufrágio: afundamento total ou parcial da embarcação por perda de flutuabilidade, decorrente de embarque de água em seus espaços internos devido a adernamento, emborcamento ou alagamento;
- Encalhe: contato das chamadas obras vivas da embarcação com o fundo, provocando resistências externas que dificultam ou impedem a movimentação da embarcação;
- Colisão: choque mecânico da embarcação e/ou seus apêndices e acessórios, contra qualquer objeto <u>que não outra embarcação</u> ou, ainda, contra pessoa (banhista, mergulhador, etc.).

Assim, haverá colisão se a embarcação se chocar com um corpo fixo ou flutuante insusceptível de navegar ou manobrar, tal como: recife, cais, casco soçobrado, boia, cabo submarino etc.;

- Abalroamento: choque mecânico entre embarcações ou seus pertences e acessórios;
- Água aberta: ocorrência de abertura nas obras vivas que permita o ingresso descontrolado de água nos espaços internos, ou a descarga de líquidos dos tanques por rombo no chapeamento, falhas no calafeto ou nas costuras, por válvulas de fundo abertas ou mal vedadas, por defeitos nos engaxetamentos dos eixos, ou qualquer falha ou avaria que comprometa a estanqueidade da embarcação;
- Explosão: combustão brusca provocando a deflagração de ondas de pressão de grande intensidade;
- Incêndio: destruição provocada pela ação do fogo por: combustão dos materiais de bordo, ou sobre as águas, em decorrência de derramamento de combustível ou inflamável, curto-circuito elétrico, guarda ou manuseio incorreto de material inflamável ou explosivo;
- Varação: ato deliberado de fazer encalhar ou pôr em seco a embarcação, para evitar que evento mais danoso sobrevenha;
- Arribada: fazer entrar a embarcação num porto ou lugar não previsto para a presente travessia, isto é, que não seja o porto ou local de escala programada ou de destino;
- Alijamento: é o ato deliberado de lançar na água, no todo ou em parte, carga ou outros bens existentes a bordo, com a finalidade de salvar a embarcação, parte da carga ou outros bens; e
- Qualquer avaria ou defeito no navio ou nas suas instalações (aparelhos, equipamentos, peças, acessórios e materiais de bordo), que ponha em risco a embarcação, as vidas e fazendas de bordo.

São considerados Fatos da Navegação:

- Mau aparelhamento da embarcação: falta ou a impropriedade de aparelhos, equipamentos, peças sobressalentes, acessórios e materiais, quando em desacordo com o projeto aprovado, as exigências da boa técnica marinheira e demais normas e padrões técnicos recomendados;
- Impropriedade da embarcação para o serviço ou local em que é utilizada: utilização da embarcação em desacordo com sua destinação, área de navegação ou atividade estabelecida em seu Título de Inscrição; e
- Deficiência de equipagem: falta ou deficiência quanto à quantidade e à qualificação de tripulantes, em desacordo com as exigências regulamentares, como a do cumprimento do cartão da tripulação de segurança da embarcação;
- Alteração da rota: desvio da derrota, inicialmente, programada e para a qual o navio não estava aprestado, pondo em risco a expedição ou gerando prejuízos;
- Má estivação da carga, que sujeite a risco a segurança da expedição má peação, colocação em local inadequado ou a má arrumação no porão, no convés ou mesmo no interior do contêiner, quer no granel, quer na carga geral, sem observar, ainda, a adequabilidade da embalagem, pondo em risco a estabilidade do navio, a integridade da própria carga e das pessoas de bordo);
 - Recusa injustificada de socorro à embarcação ou a naufrágios em perigo;
- Todos os fatos que prejudiquem ou ponham em risco a incolumidade e segurança da embarcação, as vidas e fazendas de bordo (presença de clandestino a bordo); e
- Emprego da embarcação, no todo ou em parte, na prática de atos ilícitos, previstos em lei como crime ou contravenção penal, ou lesivos à Fazenda Nacional (contrabando ou descaminho).

Observações:

- a) Cabe salientar que o local e as condições em que se encontre a embarcação não devem ser alterados até que seja procedida a perícia por esta Capitania e/ou suas Agências. Por conseguinte, não devem ser efetuados reparos, retiradas de peças e cargas ou tomadas quaisquer providências que prejudiquem as investigações, ressalvadas, naturalmente, aquelas necessárias à segurança da navegação, que devem ser adequadas e detalhadamente justificadas;
- b) Nos casos de acidentes com mergulhadores, quando no exercício de atividades subaquáticas, será obrigatória a instauração de IAFN/IA (conforme o caso envolver ou não embarcações). Os Peritos em Mergulho deverão, obrigatoriamente, fazer parte do Grupo de Apoio Técnico da DPC, sendo solicitados àquela Diretoria pela CP/DL/AG, via Com DN, conforme item 0807, alínea f), inciso III da NORMAM-15/DPC;
- c) Os seguintes casos constituem arribadas não justificadas, tornando obrigatória a instauração de IAFN:
 - Arribada de embarcação de pesca estrangeira, não autorizada a operar em AJB;
- Caso a falta de víveres ou de aguada proceder de não haver-se feito a provisão necessária segundo o costume e uso da navegação, ou de haver-se perdido e estragado por má arrumação ou descuido, ou porque o comandante vendeu alguma parte dos mesmos; e
- Nascendo a inavegabilidade do navio de mau conserto, de falta de apercebimento ou esquipação, ou de má arrumação da carga.
- d) As Estações Rádio Costeiras através de radiocomunicação (Serviço Móvel Marítimo-SMM), as Estações Terrenas do Sistema INMARSAT e as estações de qualquer Sistema de Informações de Navio deverão retransmitir as informações citadas acima à Capitania dos Portos ou Agências subordinadas, a fim de que as mesmas sejam retransmitidas: ao país da bandeira do navio implicado e a qualquer outro país que também possa ser afetado; e
- e) Há ainda a possibilidade de serem instaurados Inquéritos Administrativos (IA) para apurar infrações à LESTA, não enquadradas como fatos ou acidentes da navegação. Esses IA, normalmente, precederão a aplicação das penas de suspensão superiores a 60 dias ou de cancelamento do Certificado de Habilitação.

0202 – RETENÇÃO DAS EMBARCAÇÕES ENVOLVIDAS EM ACIDENTES E/OU FATOS DA NAVEGAÇÃO

A embarcação será retida, para investigação, apenas por tempo suficiente para tomada de depoimentos de tripulantes e a realização do exame pericial, a fim de instruir o respectivo IAFN. Tal fato não deve ser confundido com eventuais retenções pelo "Port State Control (PSC)" ou para cumprimento de exigências de vistorias.

A Capitania dos Portos e suas Agências subordinadas somente emitirão certidão de permanência no porto, ou sobre-estadia, a pedido da parte interessada, exclusivamente nos casos de ocorrência de acidente ou fato de navegação, cuja investigação demande tempo além do previsto para estadia normal da embarcação.

0203 - PROCEDIMENTOS EM CASO DE OCORRÊNCIAS ENVOLVENDO MERCADORIAS PERIGOSAS

Deverá ser cumprido o descrito no item 0424 desta NPCP.

CAPÍTULO 3

DOTAÇÃO DE MATERIAL DE SEGURANÇA DAS EMBARCAÇÕES E DOCUMENTOS OBRIGATÓRIOS

0301 - EQUIPAMENTOS INDIVIDUAIS DE SALVATAGEM

As embarcações que operam nas áreas de jurisdição da Capitania dos Portos, da AgCamocim e AgAracati deverão obedecer às normas especiais complementares às Normas da Autoridade Marítima para Embarcações Empregadas na Navegação em Mar Aberto (NORMAM-01/DPC), às Normas da Autoridade Marítima para Embarcações Empregadas na Navegação Interior (NORMAM-02/DPC), às Normas da Autoridade Marítima para Amadores, Embarcações de Esporte e/ou Recreio e para Cadastramento e Funcionamento das Marinas, Clubes e Entidades Desportivas Náuticas (NORMAM-03/DPC) e às Normas da Autoridade Marítima para Homologação de Material (NORMAM-05/DPC), a seguir mencionadas:

As embarcações de pesca, com propulsão a motor e com AB até 50, empregadas na navegação em mar aberto, até o limite de visibilidade da costa, não excedendo a 20 milhas náuticas, deverão obedecer às normas constantes do Anexo <u>3-A</u> desta NPCP;

As embarcações de pesca, com propulsão a motor e com AB até 50, empregadas na navegação em mar aberto, além do limite de visibilidade da costa, excedendo a 20 milhas náuticas, deverão obedecer às normas constantes do Anexo 3-B, desta NPCP;

As embarcações de pesca, com propulsão principal à vela (jangadas, botes, paquetes, similares, etc.), empregadas na navegação marítima deverão obedecer às normas constantes do Anexo 3-C desta NPCP;

As jangadas empregadas na atividade de passeio com turistas deverão obedecer às normas constantes do Anexo <u>3-D</u> desta NPCP;

As embarcações (canoas e similares) com AB menor que 20, empregadas na atividade de transporte de passageiros em rios e açudes deverão obedecer às normas constantes do Anexo 3-E desta NPCP;

As balsas empregadas na atividade de transporte de passageiros e veículos na travessia dos rios Guriú e Coreaú deverão obedecer às normas constantes do Anexo 3-F desta NPCP;

As bateiras empregadas na atividade de transporte de turistas/passageiros para embarcações fundeadas na Enseada do Mucuripe deverão obedecer às normas do Anexo <u>3-G</u> desta NPCP;

As embarcações de pesca, com propulsão à vela ou motor de rabeta (com potência inferior a 30HP), empregadas na navegação no Rio Jaguaribe deverão obedecer às normas constantes do Anexo <u>3-H</u> desta NPCP.

Independente do disposto nas Normas da Autoridade Marítima, é responsabilidade do Comandante dotar sua embarcação com equipamentos de salvatagem e segurança compatíveis com a singradura que empreenderá e número de pessoas a bordo.

As embarcações nacionais, em função de seu comprimento e área de navegação, deverão dotar os equipamentos de salvatagem e de segurança conforme o previsto nas NORMAM-01/DPC, NORMAM-02/DPC, NORMAM-03/DPC e NORMAM-05/DPC.

Tais equipamentos devem ser homologados pela Autoridade Marítima, mediante expedição de Certificado de Homologação, devendo estar em bom estado de conservação e dentro dos prazos de validade ou de revisão, quando aplicável.

Encontra-se disponível no sítio da DPC <u>www.marinha.mil.br/dpc/</u>, no diretório "SEGURANÇA DO TRÁFEGO AQUAVIÁRIO", as informações sobre o material homologado pela

- 17 - 70 - NPCP-CE

Autoridade Marítima, indicando os fabricantes pelos quais foram credenciados, bem como os endereços, telefones e fax para contato.

A dotação exigida nesta norma é a mínima, considerando uma navegação sob boas condições meteorológicas, que exigirá da embarcação e seus tripulantes o menor esforço e o mínimo de cuidado.

As embarcações empregadas no transporte de passageiros deverão dotar, adicionalmente, uma quantidade de coletes salva-vidas adequada para crianças (colete tamanho pequeno) igual a pelo menos 10% do total de passageiros ou uma quantidade maior, de modo que haja um colete salva-vidas para cada criança. As embarcações que não se enquadrarem nesta exigência estarão sujeitas à retenção até que tal discrepância seja solucionada.

É **obrigatória** a utilização do colete salva-vidas CLASSE V para todas as embarcações classificadas como navegação interior, empregadas em atividades de esporte e recreio tipo "motoaquática", além de dispositivos como "banana-prata", esqui aquático, "insurfável", "parasail", rafting, kitesurf, pesca esportiva e canoagem.

a) Colete Salva-vidas

É um meio individual de abandono, capaz de manter uma pessoa, mesmo inconsciente, flutuando por, no mínimo, 24 horas. Os coletes podem ser rígidos ou infláveis e são fabricados em quatro tamanhos diferentes a saber:

- Extra-grande: para pessoas de massa igual ou superior a 110kg;
- Grande: para pessoas de massa igual ou superior a 55 kg e inferior a 110 kg;
- Médio: para pessoas de massa superior a 35 kg e inferior a 55 kg; e
- Pequeno: para crianças até 35 kg.

Os coletes podem ser do tipo "canga" (de vestir pela cabeça) ou tipo "jaleco" (de vestir como paletó).

Os coletes salva-vidas deverão ser estivados de modo a serem prontamente acessíveis e sua localização deverá ser claramente indicada.

Os coletes salva-vidas devem ser certificados conforme previsto na NORMAM-05/DPC.

Os equipamentos salva-vidas e de seguranças citadas neste capítulo podem ser classificados conforme abaixo:

- CLASSE I: fabricado conforme requisitos previstos na Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS). Utilizados nas embarcações empregadas na Navegação Oceânica;
- CLASSE II: fabricado com base nos requisitos acima, abrandados para uso nas embarcações empregadas na Navegação Costeira;
 - CLASSE III: fabricado para uso nas embarcações empregadas na navegação interior;
- CLASSE IV: fabricado para emprego, por longos períodos, por pessoas envolvidas em trabalhos realizados próximos à borda da embarcação ou suspensos por pranchas ou outros dispositivos, que corram risco de cair na água acidentalmente; e
 - CLASSE V: fabricado para emprego exclusivo em atividades esportivas.

b) Boia Salva-vidas

É um equipamento de salvamento destinado, principalmente, a constituir um meio flutuante de apoio para a pessoa que caiu na água, enquanto aguarda salvamento.

A boia salva-vidas possui, fixado em 4 (quatro) pontos equidistantes em sua periferia, um cabo de náilon, formando alças para facilitar o seu lançamento, bem como para apoio da mão do náufrago e, também, uma retinida flutuante de 20 m constituída de cabo de material sintético, capaz de flutuar, devendo ter diâmetro mínimo de 8 mm.

A dotação mínima e distribuição do material de salvatagem encontram-se definidos no Anexo <u>4-B</u> da NORMAM-02/DPC.

As embarcações nacionais, em função de seu porte, área de navegação e serviço, dotarão equipamentos de salvatagem e de segurança conforme o previsto nas Normas da Autoridade Marítima.

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.

c) Proteção de Eixo Propulsor

Todas as embarcações dotadas de eixos propulsores deverão instalar a devida proteção desses equipamentos.

0302 - EQUIPAMENTOS DE NAVEGAÇÃO E PUBLICAÇÕES

Observar o estabelecido na Seção/item das NORMAM-01/02/03/DPC.

0303 - EQUIPAMENTOS DE RÁDIO COMUNICAÇÕES

a) Embarcações de transporte de passageiros e/cargas Observar o estabelecido na Seção VI, a partir do item 0428 a 0440 da NORMAM-01/DPC; Seção II, item 0406 e 0407 da NORMAM-02/DPC; e Seção III, item 0423 e 0424 da NORMAM-03/DPC.

b) Navios Mercantes Observar o estabelecido na Seção VI, a partir do item 0428 da NORMAM-01/DPC.

c) A solicitação de identificação por parte de 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, deverá empregar sinais visuais, de acordo com o Código Internacional de Sinais (CIS), que permitam sua identificação pela embarcação fiscalizadora.

Por ocasião das inspeções navais, o silêncio da fonia na frequência de chamada de socorro 156,800 MHz (canal 16) caracterizará a embarcação como estando com o rádio desligado, inoperante ou fora da referida frequência. Tal fato constitui infração, conforme os Art. 21, inciso I, e Art. 23, inciso VI, do Dec. nº 2.596/98 (RLESTA) que regulamenta a Lei nº 9537/97 (LESTA).

A Tabela abaixo discrimina resumidamente os itens obrigatórios de rádio nas embarcações quando empreendendo navegação:

| Embarcações quando em Navegação Interior | | | | | | | |
|--|---------------|-------------------------------|---|-------------|-------------|--|--|
| Item | Discriminação | Referência | Referência Embarcações Embarcações de Miúda Médio Porte | | late | | |
| 01 | Rádio VHF | Item 0423 da Normam-03/DPC | Dispensado Recomendado | | Obrigatório | | |
| Embarcações quando em Navegação Costeira | | | | | | | |
| Item | Discriminação | Referência | Embarcaçõe | late | | | |
| 01 | Rádio HF SSB | Item 0424 da | Dis | Obrigatório | | | |

| | | NORMAM-03 | | | | | | |
|------|---|-------------------------------|----------------------------|--------------------|--|--|--|--|
| 02 | Rádio VHF | Item 0424 da Normam-03/DPC | Obrigatório (fixo) | Obrigatório (fixo) | | | | |
| 03 | Rádio Transmissor Radar (Transponder) | Item 0424 da Normam-03/DPC | Dispensado | Obrigatório | | | | |
| | Embarcações quando em Navegação Oceânica | | | | | | | |
| Item | Discriminação | Referência | Embarcações de Médio Porte | late | | | | |
| 01 | Rádio HF SSB | Item 0424 da Normam-03/DPC | Obrigatório | Obrigatório | | | | |
| 02 | Rádio VHF | Item 0424 da Normam-03/DPC | Obrigatório (fixo) | Obrigatório (fixo) | | | | |

0304 – CARTAZES

As embarcações que transportam passageiros e/ou veículos deverão ter placas em locais visíveis ao público, conforme discriminadas nos Anexos <u>3-D</u>, <u>3-F</u> e <u>3-G</u>, indicando:

- Limites máximos de carga e de passageiros por convés;
- Local de guarda dos coletes salva-vidas;
- Número do telefone da empresa e da Capitania dos Portos ou Agência em cuja jurisdição a embarcação estiver operando;
- Para embarcações de travessia de veículos, informação de obrigatoriedade de todos os veículos estarem com o freio de estacionamento (freio de mão) acionado, motor desligado, marcha engrenada e luzes apagadas, além de informação da proibição da permanência de pessoas no interior dos veículos, enquanto a embarcação estiver em movimento; e
- Nas embarcações classificadas para apoio ao turismo deverão ser confeccionados, ainda, cartazes em idioma inglês, contendo as mesmas informações acima citadas.

0305 - DISPOSITIVOS

Quadro resumo de regras e recomendações para os equipamentos.

O quadro abaixo apresenta as principais especificidades dos equipamentos de entretenimento aquático e principais exigências e recomendações quanto a sua utilização:

| Nome | Tipo | Inscrição | Habilitação | Área de Navegação | Materiais | |
|-----------------------------|----------------------|------------|-------------|---------------------------------------|-------------|---|
| | | | | | Segurança | Salvatagem |
| Surf | Prancha Esportiva | Dispensada | Dispensada | Regulamentada pelos órgãos | Facultativo | Facultativo |
| Windsurf | Prancha Esportiva | Dispensada | Dispensada | públicos estaduais e municipais | | Recomendado |
| Stand Up Paddle (SUP) | Prancha Esportiva | Dispensada | Dispensada | | | Colete Salva- Vidas Classe V (item 0411 da NORMAM-03) (Recomendado) |

| | OBS: Lê alinea c), do item 0306 – Outras inspeções, dispositivos e materiais, desta NPCP. | | | | | | |
|--|--|---|------------------------------|--|---|---|--|
| Kitesurf | Prancha Esportiva | Dispensada | Dispensada | A partir de 200 metros da linha base da praia | Capacete de Wakeboard (Recomendado) | Colete Salva- Vidas Classe V (item 0411 da NORMAM-03) (Recomendado) | |
| Caiaques e Botes em atividades de rafting | Embarcações Miúdas | Dispensada | Dispensada | Fluvial / Corredeiras | Capacete de Wakeboard (Obrigatório) | Colete Salva- Vidas Classe V (item 0411 da NORMAM-03) (Obrigatório) | |
| | OBS: Referente ao Caiaques lê alínea <u>c</u> , do item 0306 — Outras inspeções, dispositivos e materiais, desta NPCP. | | | | | | |
| Remo em atividades esportivas | Embarcações Miúdas | Dispensada | Dispensada | Navegação Interior | Dispensada | Colete Salva- Vidas Classe V (item 0411 da NORMAM-03) (Obrigatório) | |
| Parasail | Dispositivo Rebocado | Dispensada | Dispensada | A partir de 200 metros da linha base da praia | Capacete de Wakeboard (Recomendado) | Colete Salva- Vidas Classe V (item 0411 da NORMAM-03) (Obrigatório) | |
| Esqui Aquático Wakeboard Kneeboard Wakesurf Wake skate | Dispositivo Rebocado | Dispensada | Dispensada | A partir de 200 metros da linha base da praia | Capacete de Wakeboard (Recomendado) | Colete Salva- Vidas Classe V (item 0411 da NORMAM-03) (Obrigatório) | |
| Jet Wave Boat | Dispositivo Acoplado à Moto Aquática. | Dispositivo e Moto Aquática inscritos separadam ente, independe ntemente de estarem acoplados | Arrais Amador + Motonauta | A partir de 200 metros da linha base da praia | Quando acoplado à motoaquática, passa a ser embarcação motorizada, devendo cumprir as exigências do item 0435 da NORMAM-03/DPC, enquadrando-se como embarcação miúda ou de médio porte, de acordo com suas características. | | |
| Scooter Aquático / Seabob | Dispositivo Independent e | Dispensada | Dispensada | A partir de 200 metros da linha base da praia | Dispensado | Dispensado | |
| Flyboard | Dispositivos que usam hidrojato | Dispensada | Dispensada | A partir de 200 metros da linha base da | Capacete de <i>Wakeboard</i> e roupa de | Colete Salva- Vidas Classe V (item 0411 da | |

| | | | | praia | proteção Wetsuit (Recomendado) | NORMAM-03) (Recomendado) |
|--|---|------------|------------|--|---|---|
| Hoverboard | | Dispensada | Dispensada | A partir de 200 metros da linha base da praia | Capacete de Wakeboard e roupa de proteção Wetsuit (Recomendado) | Colete Salva- Vidas Classe V (item 0411 da NORMAM-03) (Recomendado) |
| Jetpack | | Dispensada | Dispensada | A partir de 200 metros da linha base da praia | Capacete de Wakeboard e roupa de proteção Wetsuit (Recomendado) | Colete Salva- Vidas Classe V (item 0411 da NORMAM-03) (Recomendado) |
| Prancha Motorizada Jet Surf Power Ski Jetboard | Dispositivo Independente | Dispensada | Dispensada | A partir de 200 metros da linha base da praia | Dispensado | Colete Salva- Vidas Classe V (item 0411 da NORMAM-03) (Recomendado) |
| Banana Boat e Disc Boat | Dispositivo Rebocado | Dispensada | Dispensada | A partir de 200 metros da linha base da praia | Dispensada | Colete Salva- Vidas Classe V (item 0411 da NORMAM-03) (Recomendado) |
| Hidroavião | Aeronave de asa fixa que pode pousar na água e dela decolar, dispondo de flutuadores no trem de pouso | Dispensada | Dispensada | Área de pouso e decolagem e área balizada | Cumprir normas e instruções baixadas pela ANAC e pelo Comando da Aeronáutica, com destaque para a IAC 3513 e a ICA100-12. Quando na água, aplicam-se as regras do Regulamento Internacional para Prevenir Colisões no Mar (RIPEAM). | |

0306 – OUTRAS INSPEÇÕES, DISPOSITIVOS E MATERIAIS

As embarcações não sujeitas às vistorias periódicas previstas nas NORMAM deverão ser inspecionadas por equipe da Capitania dos Portos, da AgCamocim ou da AgAracati, nas seguintes ocasiões:

- a) Inspeção Inicial realizada antes da inscrição, de forma a verificar se as características da embarcação e do motor (quando aplicável) conferem com a documentação apresentada no processo de inscrição;
- b) Inspeção Periódica realizada a cada 05 (cinco) anos ou quando da solicitação de qualquer serviço que seja necessário para a emissão de novo TIE/TIEM, de forma a verificar se as características da embarcação e do motor (quando aplicável) conferem com as constantes do

TIE/TIEM, suas condições de navegabilidade e segurança da navegação, bem como se atendem aos requisitos previstos nestas normas e nas demais normas vigentes.

As inspeções acima serão gratuitas, devendo o proprietário providenciar os meios necessários para sua realização.

- c) Embarcações não propulsadas e dispositivos como canoas, caiaques, *stand up paddle* (SUP), dentre outros, deverão seguir as seguintes orientações:
 - 1) Manter distância das praias e dos banhistas;
- 2) Quando navegando, não se aproximar a menos de 200 metros das embarcações motorizadas;
 - 3) Aos primeiros sinais de cansaço, retornar ao local seguro mais próximo;
- 4) É obrigatória a utilização de equipamentos de segurança. No caso do SUP, utilizar sempre o "leash" (cordinha) e, para menores de 12 anos, é obrigatório o uso de coletes salvavidas;
 - 5) Antes de navegar, não consumir bebidas alcoólicas;
 - 6) É proibido "surfar" nas marolas das embarcações;
- 7) Manter a distância segura dos locais de travessias de balsas, *ferry-boats*, barcas e catraias; e
 - 8) Não utilizar fones de ouvido, durante a navegação;

0307 - PORTE OBRIGATÓRIO DE MATERIAL DE SALVATAGEM

As embarcações especificadas nos anexos deste capítulo deverão atender às dotações previstas nos mesmos.

As demais embarcações deverão atender às dotações previstas nas NORMAM-01/DPC, NORMAM-02/DPC e NORMAM-03/DPC.

0308 – DOCUMENTOS OBRIGATÓRIOS

Todas as embarcações deverão portar os certificados ou documentos obrigatórios exigidos, dentro dos seus respectivos prazos de validade, de acordo com as NORMAM.

As embarcações empregadas na atividade de turismo náutico deverão confeccionar uma lista de passageiros contendo, no mínimo, nome, identidade, endereço e contato telefônico, assinada por representante autorizado do proprietário, em tês vias, devendo uma permanecer a bordo, outra no ponto de embarque e a terceira via encaminhar assim que fechada a lista de passageiros a Capitania dos Portos - Centro de Controle Comando da Autoridade Marítima (CCCAM) no e-mail cpce.segmar@marinha.mil.br, além em contato via rádio (VHF-FM Canal 16) informando a saída da embarcação e a quantidade de passageiros.

Os passageiros das embarcações em atividade de turismo náutico deverão ser orientados, pelos respectivos comandantes, antes de suspender, quanto ao uso correto do colete salva-vidas, procedimentos de abandono e identificação dos locais de guarda dos coletes a bordo. Estes deverão estar facilmente acessíveis e não poderão estar presos ou amarrados.

A lotação máxima permitida para a embarcação deverá estar indicada em local visível, apresentada em um quadro ou placa, onde constará também o telefone de contato da Capitania dos Portos do Ceará, da AgCamocim ou da AgAracati.

CAPÍTULO 4

PROCEDIMENTOS PARA NAVIOS NO PORTO

SEÇÃO I

PROCEDIMENTOS PARA O TRÁFEGO E PERMANÊNCIA NO PORTO

0401 – TRÁFEGO NO PORTO

O tráfego no porto obedecerá à legislação vigente, bem como as regras previstas em convenções internacionais ratificadas pelo Brasil, além das normas ora estabelecidas e aquelas emitidas pela Administração do Porto.

Na eventualidade de a Administração do Porto não proceder à divulgação das Normas do Tráfego do Porto, previstas em Lei, o Capitão dos Portos do Ceará a alertará, formalmente, sobre o fato e suas possíveis implicações.

O tráfego no porto obedecerá à legislação vigente, bem como às regras previstas em convenções internacionais ratificadas pelo Brasil, além das normas estabelecidas pela Administração do Porto.

0402 – CANAL DE ACESSO E SISTEMA DE BALIZAMENTO

a) Porto de Fortaleza

O balizamento do canal de acesso ao Porto de Fortaleza tem as seguintes características:

ALFA

Nº de ordem: 906;

Local: Enseada do Mucuripe, cidade de Fortaleza – CE;

Nome: BL Mucuripe nº 1;

Carta náutica: 701;

Posição Geográfica: 03º 40.56'S e 038º29.28'W, datum WGS-84;

Característica: R. E.; Período: 1 seg.;

Fase detalhada: E. 0,5 – Ecl. 0,5;

Intensidade: 50 cd;

Alcance luminoso: 5MN; e Descrição: Encarnada.

BRAVO

Nº de ordem: 912:

Local: Enseada do Mucuripe, cidade de Fortaleza – CE;

Nome: BL Mucuripe nº 2;

Carta náutica: 701;

Posição Geográfica: 03º 40.56'S e 038º29.20'W, datum WGS-84;

Característica: R. V.; Período: 1 seg.;

Fase detalhada: V. 0,5 – Ecl. 0,5;

- 24 - 70 - NPCP-CE

```
Intensidade: 50 cd;
Alcance luminoso: 5MN; e
Descrição: Verde.
CHARLIE
№ de ordem: 908;
Local: Enseada do Mucuripe, cidade de Fortaleza – CE;
Nome: BL Mucuripe nº 3;
Carta náutica: 701;
Posição Geográfica: 03º 41.08'S e 038º29.28'W, datum WGS-84;
Característica: Lp. E.;
Período: 3 seg.;
Fase detalhada: E. 0,5 – Ecl. 2,5;
Intensidade: 50 cd;
Alcance luminoso: 5MN; e
Descrição: Encarnada.
DELTA
№ de ordem: 920;
Local: Enseada do Mucuripe, cidade de Fortaleza – CE;
Nome: BL Mucuripe nº 4;
Carta náutica: 701;
Posição Geográfica: 03º 41.08'S e 038º29.19'W, datum WGS-84;
Característica: Lp. V.;
Período: 3 seg.;
Fase detalhada: V. 0,5 – Ecl. 2,5;
Intensidade: 49 cd;
Alcance luminoso: 5MN; e
Descrição: Verde.
ECHO
Nº de ordem: 916;
Local: Enseada do Mucuripe, cidade de Fortaleza – CE;
Nome: BL Mucuripe nº 5;
Carta náutica: 701;
Posição Geográfica: 03º 41.56'S e 038º29.27'W, datum WGS-84;
Característica: Lp. E.;
Período: 3 seg.;
Fase detalhada: E. 0,5 – Ecl. 2,5;
Intensidade: 50 cd;
Alcance luminoso: 5MN; e
Descrição: Encarnada.
FOXTROT
Nº de ordem: 920.5;
Local: Enseada do Mucuripe, cidade de Fortaleza – CE;
Nome: BL Mucuripe nº 6;
Carta náutica: 701;
Posição Geográfica: 03º 41.56'S e 038º29.18'W, datum WGS-84;
```

Característica: Lp. V.;

- 25 - 70 - NPCP-CE

```
Período: 3 seg.;
Fase detalhada: V. 0,5 – Ecl. 2,5;
Intensidade: 50 cd;
Alcance luminoso: 5MN; e
Descrição: Verde.
GOLF
Nº de ordem: 921.5:
Local: Enseada do Mucuripe, cidade de Fortaleza – CE;
Nome: BL Mucuripe nº 7;
Carta náutica: 701;
Posição Geográfica: 03º 40.05'S e 038º29.27'W, datum WGS-84;
Característica: Lp. E.;
Período: 3 seg.;
Fase detalhada: E. 0,5 - Ecl. 2,5;
Intensidade: 50 cd;
Alcance luminoso: 5MN; e
Descrição: Encarnada.
HOTEL
Nº de ordem: 921;
Local: Enseada do Mucuripe, cidade de Fortaleza – CE;
Nome: BL Mucuripe nº 8;
Carta náutica: 701;
Posição Geográfica: 03º 42.05'S e 038º29.17'W, datum WGS-84;
Característica: Lp. V.;
Período: 3 seg.;
Fase detalhada: V. 0,5 – Ecl. 2,5;
Intensidade: 50 cd;
Alcance luminoso: 5MN; e
Descrição: Verde.
INDIA
Nº de ordem: 922.5;
Local: Enseada do Mucuripe, cidade de Fortaleza – CE;
Nome: BL Mucuripe nº 9;
Carta náutica: 701;
Posição Geográfica: 03º 42.51'S e 038º29.17'W, datum WGS-84;
Característica: Lp. (2) E.;
Período: 5 seg.;
Fase detalhada: E. 0,5 – Ecl. 0,5 – E. 0,5 – Ecl. 3,5;
Intensidade: 50 cd;
Alcance luminoso: 5MN; e
Descrição: Encarnada.
JULIET
№ de ordem: 922;
Local: Enseada do Mucuripe, cidade de Fortaleza – CE;
Nome: BL Mucuripe nº 10;
```

- 26 - 70 - NPCP-CE

Carta náutica: 701;

Posição Geográfica: 03º 42.36'S e 038º28.92'W, datum WGS-84;

Característica: Lp. (2) V.;

Período: 5 seg.;

Fase detalhada: V. 0,5 - Ecl. 0,5 - V. 0,5 - Ecl. 3,5;

Intensidade: 50 cd;

Alcance luminoso: 5MN; e Descrição: Encarnada.

KILO

Nº de ordem: 923.5;

Local: Enseada do Mucuripe, cidade de Fortaleza – CE;

Nome: BL Terminal; Carta náutica: 701;

Posição Geográfica: 03º 42.69'S e 038º29.14'W, datum WGS-84;

Característica: R. (3) B.;

Período: 5 seg.;

Fase detalhada: E. 0,5 – Ecl. 0,5 – Ecl. 0,5 – Ecl. 0,5 – B. 0,5 – Ecl. 3,5;

Intensidade: 50 cd;

Alcance luminoso: 5MN; e

Descrição: Preta com uma larga faixa horizontal amarela.

LIMA

Nº de ordem: 923;

Local: Enseada do Mucuripe, cidade de Fortaleza – CE;

Nome: BL Titan; Carta náutica: 701;

Posição Geográfica: 03º 42.34'S e 038º28.66'W, datum WGS-84;

Característica: R. (6) B. + LpL. B.;

Período: 5 seg.;

Fase detalhada: V. 0,5 – Ecl. 0,5 – V. 0,5 – Ecl. 3,5;

Intensidade: 50 cd;

Alcance luminoso: 5MN; e Descrição: Amarela sobre preta.

b) Porto de Pecém

O balizamento do canal de acesso ao Terminal Portuário de Pecém tem as seguintes características:

ALFA

Nº de ordem: 884.2;

Local: Terminal Portuário do Pecém, CE;

Nome: Pecém nº 1; Carta náutica: 711;

Posição Geográfica: 03º 30.80'S e 038º48.80'W, datum WGS-84;

Característica: Lp. (2) E.;

Período: 5 seg.;

Fase detalhada: E. 0,5 – Ecl. 0,5 – E. 0,5 - Ecl. 4,5;

Intensidade: 78 cd;

Alcance luminoso: 6MN; e Descrição: Encarnada.

BRAVO

Nº de ordem: 884.3;

Local: Terminal Portuário do Pecém, CE;

Nome: Pecém nº 3; Carta náutica: 711;

Posição Geográfica: 03º 31.66'S e 038º 48.55'W, datum WGS-84;

Característica: Lp. (2) E.;

Período: 5 seg.;

Fase detalhada: E. 0,5 – Ecl. 0,5 – E. 0,5 - Ecl. 3,5;

Intensidade: 99 cd;

Alcance luminoso: 6MN; e Descrição: Encarnada.

CHARLIE

Nº de ordem: 884.6;

Local: Terminal Portuário do Pecém, CE;

Nome: Quebra-Mar Central;

Carta náutica: 711;

Posição Geográfica: 03º 31.88'S e 038º 47.55'W, datum WGS-84;

Característica: Lp. A;

Período: 6 seg.;

Fase detalhada: A. 0,5 – Ecl. 5,5;

Intensidade: 164 cd;

Altitude: 5 m;

Alcance luminoso: 8MN; Alcance Geográfico: 9 MN e

Descrição: Torre tronco piramidal em treliça de fibra de vidro, branca.

0403 – ENTRADA, DESPACHO E SAÍDA DE EMBARCAÇÕES

As embarcações que demandarem o Porto de Fortaleza e o Terminal Portuário do Pecém, ambos integrados ao Sistema Porto Sem Papel, deverão cumprir o estabelecido nas Normas da Autoridade Marítima para Tráfego e Permanência de Embarcações em Águas Jurisdicionais Brasileiras — NORMAM-08/DPC, disponível no site: www.mar.mil.br/dpc, referente aos procedimentos de entrada, despacho e saída. Destaca-se que a Capitania dos Portos do Ceará funciona de forma ininterrupta no tocante a esses procedimentos.

0404 – FERROS E AMARRAÇÃO

a) Ferros: as embarcações, quando em movimento no canal ou manobrando na bacia de evolução, deverão manter os ferros prontos para serem largados em caso de emergência.

b) Amarração:

1) No Porto de Fortaleza deverá ser respeitada a distância mínima de 30 metros entre navios e 15 metros de distância longitudinal entre as extremidades do navio (proa e popa) ao cabeço onde serão encapelados os lançantes de proa e de popa. Para amarração de navios no píer interno e externo do Píer Petroleiro, deverá obrigatoriamente ser utilizada para auxílio, no mínimo

uma lancha de amarração com 02 eixos. Para navios-tanque cujos cabos de amarração sejam de aço, atracando no pier petroleiro, serão necessárias 02 lanchas com 02 eixos para amarração; e

- 2) No Terminal Portuário do Pecém, para atracações de navios no TMUT, deverá ser respeitada a seguinte regra para definição das distâncias entre navios:
- para os casos em que o LOA do maior navio for inferior a 200 metros, a distância mínima entre navios poderá ser de 30 metros;
- para os casos em que o LOA do maior navio for igual ou maior que 200 metros e inferior a 250 metros, a distância mínima entre navios poderá ser de 37,50 metros;
- para os casos em que o LOA do maior navio for igual ou maior que 250 metros e inferior a 300 metros, a distância mínima entre navios poderá ser de 45,00 metros;
- para os casos em que o LOA do maior navio for superior a 300 metros, poderá ser respeitada uma distância mínima entre navios iguais a 15% do LOA do maior navio; e
- deve ser mantida uma distância longitudinal mínima de 15 metros entre as extremidades do navio (proa e popa) e o cabeço onde serão encapelados os lançantes de proa e de popa.

0405 - TRANSPORTE DE MATERIAL E PESSOAL

Somente as embarcações de pequeno porte, autorizadas pela Capitania dos Portos, poderão trafegar entre navios e pontos de terra, para transporte de pessoal e material.

Deverá ser obedecida, **rigorosamente**, a classificação da embarcação para a área em que a mesma realizará o transporte do material e ou do pessoal.

O embarque e o desembarque em terra somente poderão ser efetuados em um dos pontos fiscais, em obediência à regulamentação da Agência Nacional da Vigilância Sanitária (ANVISA), Receita Federal e Polícia Federal.

0406 - REPAROS

É proibido ao navio atracado o reparo de manutenção que o impossibilite de manobrar, salvo em situação especial e desde que obtida a concordância da Administração do Porto ou Terminal.

Fica autorizada a manutenção preventiva, desde que não afete a manobra do navio. Caso contrário, deverá ser previamente autorizada pela Autoridade Portuária.

Em qualquer caso, de manutenção corretiva ou preventiva, a Capitania dos Portos deverá ser informada para que o Grupo de Vistoria e Inspeção (GVI) tome as providências cabíveis.

A critério da Autoridade Portuária, poderá ser autorizado o tratamento e pintura nos conveses e costados, devendo o navio cercar-se das medidas necessárias para evitar a queda de pessoas e material no mar, emitindo a respectiva "Permissão de Trabalho (PT)". Poderão ser arriadas pranchas e chalanas, sem licença prévia da Capitania dos Portos, as quais, entretanto, deverão ser recolhidas ao final da faina ou ao pôr do sol.

A movimentação de navios que estejam impossibilitados de manobrar por meio de seus próprios recursos, de ou para área de fundeio, deverá ser executada utilizando dispositivo especial de rebocadores, adequado à situação de navio rebocado sem propulsão. Tais manobras, para navios de calado maior que 5 metros, não deverão ser realizadas na baixa-mar.

SEÇÃO II

SERVIÇO DE REBOCADORES

0407 – CONDIÇÕES DE USO DE REBOCADORES

Devido às condições peculiares de vento e maré, do Porto de Fortaleza e do Terminal Portuário do Pecém, os navios em manobra de atracação ou desatracação deverão, **obrigatoriamente**, efetuá-las com auxílio de rebocares.

A decisão sobre a quantidade de rebocadores necessários à manobra e sobre como efetivamente empregá-los é de competência exclusiva do Comandante do navio, sendo recomendável ouvir a sugestão do Prático, caso o serviço de praticagem estiver sendo utilizado. Os navios metaneiros de GNL obedecerão às regras específicas para essa classe de navio.

Caberá ao Armador ou seu preposto Agente Marítimo requisitar os rebocadores necessários às manobras a serem efetuadas.

0408 - SITUAÇÕES DE MAIOR RISCO

Para situações que envolvam maiores riscos às manobras, deverão ser realizados planejamentos prévios com o Porto, Praticagem, Empresas de Rebocadores responsável pela manobra, CPCE e outros órgãos, visando ao correto detalhamento das ações a serem conduzidas em proveito da segurança.

0409 - RECOMENDAÇÕES SOBRE TIPO E MÉTODO DE EMPREGO DE REBO-CADORES

As seguintes tabelas deverão ser utilizadas como referência para o emprego de rebocadores:

| CONTAINER | | | | | |
|----------------------|-------------------|----------------------|-------------------|----------------|--|
| DWT | Tipo de Rebocador | Impelidor de proa | Bollard Pull (BP) | Nº Rebocadores | |
| | Azimutal | Sim | 21 | 01 | |
| até 10.000 | | Não 29 (| | 02 | |
| | Azimutal/ | Sim | 27 | 02 | |
| | Convencional | Não | 34 | 02 | |
| de 10.001 até 20.000 | Azimutal | Sim | 29 | 01 | |
| | | Não 42 | | 02 | |
| | Azimutal/ | Sim | 38 | 02 | |

| | Convencional | Não | 51 | 02 |
|-----------------------|--------------|-----|-----|------------|
| | Azimutal | Sim | 42 | 01 ou 02 * |
| | Azimutai | Não | 59 | 02 |
| de 20.001 até 30.000 | Azimutal/ | Sim | 53 | 02 ou 03 * |
| | Convencional | Não | 71 | 03 |
| | A =: | Sim | 51 | 02 |
| 1. 20 004 .1 / 40 000 | Azimutal | Não | 68 | 02 |
| de 30.001 até 40.000 | Azimutal/ | Sim | 65 | 03 |
| | Convencional | Não | 81 | 03 |
| | A * | Sim | 64 | 02 |
| 1 40 004 1/ 50 000 | Azimutal | Não | 85 | 02 |
| de 40.001 até 50.000 | Azimutal/ | Sim | 81 | 03 |
| | Convencional | Não | 102 | 03 |
| do FO 001 até CO 000 | A = i = a | Sim | 83 | 02 |
| de 50.001 até 60.000 | Azimutal | Não | 105 | 02 |
| do 60 001 atá 90 000 | Azimutal | Sim | 115 | 03 |
| de 60.001 até 80.000 | Azimutal | Não | 134 | 03 |
| de 80.001 até | Animovetal | Sim | 121 | 03 |
| 100.000 | Azimutal | Não | 155 | 03 |
| de 100.001 até | A=:t1 | Sim | 147 | 04 |
| 120.000 | Azimutal | Não | 168 | 04 |
| de 120.001 até | Asimo III | Sim | 180 | 04 |
| 140.000 | Azimutal | Não | 200 | 04 |

^{*} Um (1) rebocador pode ser dispensado caso o navio tenha impelidor de popa.

| | NAVIOS TANQUE/ | GRANELEIRO/CARG | A GERAL | |
|-----------------------|-----------------------------|-------------------|----------------------|----------------|
| DWT | Tipo de Rebocador | Impelidor de proa | Bollard Pull (BP) | Nº Rebocadores |
| | Azimutal | Sim | 20 | 02 |
| até 10.000 | | Não | 25 | 02 |
| 410 101000 | Azimutal/ | Sim | 25 | 02 |
| | Convencional | Não | 30 | 02 |
| | Azimutal | Sim | 33 | 02 |
| | | Não | 44 | 02 |
| de 10.001 até 20.000 | Azimutal/Convenci- | Sim | 41 | 02 |
| | onal | Não | 53 | 02 |
| | Azimutal | Sim | 50 | 02 |
| | | Não | 63 | 02 |
| de 20.001 até 30.000 | Azimutal/Convenci- | Sim | 63 | 02 |
| | onal | Não | 76 | 03 |
| | Azimutal | Sim | 70 | 02 |
| de 30.001 até 40.000 | | Não | 81 | 02 |
| | Azimutal/Convenci- | Sim | 86 | 03 |
| | onal | Não | 98 | 03 |
| | Azimutal Azimutal/Convenci- | Sim | 84 | 02 |
| de 40.001 até 50.000 | | Não | 99 | 02 |
| | | Sim | 102 | 03 |
| | onal | Não | 110 | 03 |
| | Azimutal | Sim | 98 | 02 |
| de 50.001 até 60.000 | | Não | 117 | 03 |
| | Azimutal/Convenci- | Sim | 115 | 03 |
| | onal | Não | 125 | 03 |
| de 60.001 até 70.000 | Azimutal | Sim | 116 | 03 |
| | | Não | 135 | 03 |
| de 70.001 até 80.000 | Azimutal | Sim | 133 | 03 |
| | | Não | 152 | 03 |
| de 80.001 até 100.000 | Azimutal | Sim | 154 | 03 |
| | | Não | 173 | 04 |
| de 100.001 até | Azimutal | Sim | 162 | 04 |
| 120.000 | | Não | 179 | 04 |
| de 120.001 até | Azimutal | Sim | 184 | 04 |
| 130.000 | | Não | 190 | 04 |
| de 130.001 até | Azimutal | Sim | 189 | 04 |
| 140.000 | | Não | 200 | 04 |

NPCP-CE

| Ro - Ro | | | | |
|----------------------|-------------------|----------------------|-------------------|----------------|
| DWT | Tipo de Rebocador | Impelidor de proa | Bollard Pull (BP) | Nº Rebocadores |
| | Azimutal | Sim | 26 | 01 |
| Até 10.000 | Azimutai | Não | 41 | 02 |
| Ale 10.000 | Convencional | Sim | 34 | 02 |
| | Convencional | Não | 49 | 02 |
| | Azimutal | Sim | 42 | 02 |
| de 10.001 até 20.000 | Azimutai | Não | 56 | 02 |
| | Convencional | Sim | 53 | 02 |
| | | Não | 68 | 02 |
| | Azimutal | Sim | 51 | 02 |
| de 20.001 até 30.000 | Azimutai | Não | 68 | 02 |
| de 20.001 ale 30.000 | Convencional | Sim | 65 | 02 |
| | Convencional | Não | 81 | 03 |
| de 30.001 até 40.000 | Azimutal | Sim | 60 | 02 |
| | Azimutai | Não | 90 | 03 |
| de 40.001 até 50.000 | Azimutal | Sim | 79 | 02 |
| ue 40.001 die 30.000 | Azimutai | Não | 109 | 03 |

| | GNL | | | | |
|---------|---------------------------|-----|---------------------------------|----------------|--|
| DWT (t) | DWT (t) Tipo de Rebocador | | Bollard Pull (BP) Mínimo (t) | Nº Rebocadores | |
| QQ | Azimutal | Sim | 200.00 | 04 | |
| | | Não | 200.00 | 04 | |

Observações:

- a) Nas manobras no Porto de Fortaleza poderão ser utilizados rebocadores convencionais e azimutais e nas manobras no Terminal Portuário de Pecém todos deverão ser azimutais;
- b) Navios com impelidores de proa (bow thrusters) e/ou popa (Stern thrusters) poderão dispensar a utilização de um rebocador, a critério do Comandante do Navio e do Prático da manobra, sendo obrigatória a utilização de pelo menos um (1) rebocador;
- c) Em todas as manobras com calado igual ou superior a 10 metros pelo menos um rebocador deverá ser azimutal;
- d) Nas manobras de atracação no pier petroleiro interno (201), navios entre 40001 e 50000 de DWT, somente atracarão em manobras diurnas com auxílio de duas lanchas para auxiliar na amarração;
- e) Nas manobras de atracação no pier petroleiro externo (202) de navios entre 50.001 e 60.000 de DWT, somente atracarão em manobras diurnas e noturnas com o apoio de duas(2) lanchas para auxiliar na amarração;
- f) Embarcação com DWT acima 50.001 até 60.000 somente atracarão no píer externo (202) com manobras diurnas e apoio de duas(2) lanchas para auxiliar na amarração; e
- g) Navios que passam uso de cabos de aço devem utilizar duas lanchas para auxiliar na amarração.

0410 - SITUAÇÕES DE FORÇA MAIOR

- a) Em casos de força maior, o Capitão dos Portos do Ceará poderá autorizar manobras fora das regras estabelecidas por esta norma, através de requerimento do Armador ou responsável pela embarcação, com a concordância do Comandante. A autorização que será concedida, tendo sempre em vista as condições mínimas de segurança da navegação, não eximirá seus requerentes, Armador e/ou Agente Marítimo, e seu executante, o Comandante, de suas responsabilidades legais; e
- b) Entende-se como força maior, neste caso, as situações em que não haja disponibilidade de rebocadores, ou a quantidade ou "BOLLARD PULL" existentes sejam inferiores ao desejável, por motivos que não se possam evitar ou impedir.

0411 – DISPOSIÇÕES COMPLEMENTARES

- a) nenhum Comandante autorizará uma manobra com o navio, sob seu comando e responsabilidade, sem ter convicção de que estão asseguradas todas as condições e recomendações de segurança da navegação;
- b) recomenda-se que, previamente, o Comandante dê ciência das informações sobre a manobra, a bacia de evolução e as características do próprio navio com a praticagem e/ou com os mestres dos rebocadores;
- c) a Força de Tração Estática Longitudinal (*BOLLARD PULL*) dos rebocadores será medida e atestada conforme instruções específicas baixadas pela Diretoria de Portos e Costas;
- d) nas manobras de rebocadores junto à proa dos navios, é proibida a passagem do cabo de reboque arriando-o pela proa para ser apanhado com croque pela guarnição do rebocador. A passagem do cabo deverá ser feita por retinida, lançada a partir do castelo de proa em direção ao convés do rebocador, de modo a evitar a excessiva aproximação rebocador/navio, reduzindo os efeitos da interação hidrodinâmica entre as embarcações;

- e) todas as embarcações classificadas quanto ao serviço e/ou atividade como rebocadores, com potência instalada superior a 300HP, deverão portar o Certificado de Tração Estática Longitudinal (Bollard Pull) emitido pela Sociedade Classificadora ou Entidade Certificadora da embarcação. Os rebocadores serão reconhecidos pelos valores normais constantes se Certificado homologado de acordo com instruções específicas da DPC. Os rebocadores serão reconhecidos pelos valores nominais constantes desse Certificado;
- f) no caso da mudança dos rebocadores para outros portos, tal fato deverá ser comunicado à Capitania dos Portos ou a uma das suas Agências subordinadas, onde estiver cadastrada a embarcação, e aquela da nova área de jurisdição;
- g) os rebocadores com potência instalada igual ou inferior a 300HP não terão necessidade de possuir o Certificado de Tração Estática Longitudinal. Eles serão reconhecidos pelo "BOLLARD PULL" estimado, isto é, utilizando a regra prática de correspondência de uma tonelada métrica de força de tração para cada 100HP de potência do motor;
- h) as manobras em águas interiores com plataforma ou embarcações especiais, no que diz respeito a comprimento total, boca, altura, calado e outras características especiais, são consideradas especiais e deverão ser planejadas, com antecedência, entre os Armadores e/ou Agentes Marítimos e seus prestadores de serviços. Como medida segurança, a Capitania dos Portos poderá avaliar a necessidade de um rebocador de alto-mar acompanhar todas as manobras realizadas pelos demais rebocadores;
- i) os rebocadores deverão dispor de cabos de reboque para todos os tipos de operação (cabo curto e cabo longo). A utilização de espias do navio com cabo de reboque deve ser considerada uma situação excepcional e deverá ter a concordância do Comandante do Navio e do Prático da Manobra;
- j) os cabos de reboque e outros materiais a serem utilizados nas manobras com os rebocadores deverão ser adequados aos requisitos de segurança para a manobra. O seu fornecimento deverá ser produto de acordo entre o contratante (armador ou agente) e o contratado (empresa de rebocadores);
- l) ao Comandante do Navio caberá a decisão final quanto à utilização dos materiais adequados à manobra e dispositivos; e
- m) a Capitania dos Portos disponibilizará em seu site na internet relação atualizada das empresas de rebocadores que prestam serviço nos portos e terminais da jurisdição e a relação das embarcações em operação.

SEÇÃO III SERVIÇO PRATICAGEM

0412 - PROPÓSITO

Estabelecer procedimentos complementares à NORMAM-12/DPC para o controle, dentre outros aspectos, da qualificação dos Praticantes de Práticos, da manutenção da habilitação de

Práticos, bem como dar conhecimento das características, da organização do Serviço de Praticagem e dos procedimentos observados nas Zonas de Praticagem (ZP) desta jurisdição.

0413 - SERVIÇO DE PRATICAGEM

Este serviço consiste de um conjunto de atividades profissionais de **assessoria** ao Comandante, requeridos por força de peculiaridades locais, que visa à movimentação da embarcação de forma segura. É composto pelo Prático, pela Lancha de Prático e pela Atalaia (Estação de Praticagem).

Tal assessoria é prestada durante a execução de faina de Praticagem, que envolva a realização de manobras de Praticagem e/ou navegação de Praticagem, assim definidas:

- a) Manobras de Praticagem: são as manobras de atracar/desatracar, fundear/ suspender, amarrar/largar a boia, entrar/sair de dique/carreira e alar ao cais, quando executadas com assessoria do Prático, em locais onde o conhecimento do regime de ventos e correntes, bem como das restrições de espaço se torne necessário tal assessoramento em proveito da segurança; e
- b) **Navegação de Praticagem:** é a navegação realizada no interior de uma ZP com assessoria de um ou mais Práticos, que visa a orientar o Comandante das embarcações através de trechos navegáveis, cujas peculiaridades recomendem um bom conhecimento dos pontos de referência, dos perigos, das condições meteorológicas ou hidrográficas.

O Serviço de Praticagem envolve os dois tipos de atuação, podendo predominar um ou outro. Nos portos da ZP-05, Fortaleza e Pecém, ocorre uma singradura curta, seguida da manobra de atracação e vice-versa.

0414 – CARACTERÍSTICAS, ORGANIZAÇÃO DO SERVIÇO DA ZP DA ÁREA DE JURISDIÇÃO E NÚMERO DE PRÁTICOS NECESSÁRIOS PARA EXECUÇÃO DAS FAINAS DE PRATICAGEM

A ZP-05 é considerada de praticagem obrigatória, exceto para as embarcações classificadas de navegação interior, e deverá ser executada por apenas 01 prático. A lotação de Práticos na ZP-05 é de 15 profissionais, conforme estabelecido nas Normas da Autoridade Marítima para o Serviço de Praticagem (NORMAM-12/DPC).

As embarcações deverão içar em seus mastros os sinais de "Necessito de Prático" e "Calado do Navio", conforme o Código Internacional de Sinais, enquanto aguardam a chegada do Prático, fundeadas ou sob máquinas no ponto de espera de prático. Após o embarque, obrigatoriamente, o sinal de "Tenho Prático a Bordo" deverá ser içado, como estabelecido pelo mesmo código.

A utilização do serviço de Praticagem para as manobras de atracação e desatracação, suspender e fundear e mudanças de fundeadouro ou de cais, pier ou berço no interior das Zonas de Praticagem de Fortaleza e Pecém, será obrigatória ou facultativa conforme definido no quadro abaixo:

| ARQUEAÇÃO | TIPO DE | ÁREA BRASILEIRA ESTR | | RA | |
|-----------|----------------------------|----------------------|-----------|-------------|--|
| BRUTA | EMBARCAÇÃO | | | ESTRANGEIRA | |
| Até 2000 | Qualquer tipo | Qualquer (1) | F(2) | O (3) (8) | |
| | Embarcação empregada em | Qualquer (1) | O (2) (4) | O (2) (4) | |

| | navegação de apoio marítimo com AB até 3000 | | | |
|---------------|---|---|-----------|-----------|
| Acima de 2000 | Embarcação empregada em navegação de apoio marítimo com AB na faixa de 3001 a 5000 | Qualquer (1) | O (2) (5) | O (2) (5) |
| | Embarcação engajada em operação de dragagem | Qualquer (1) | O (2) (6) | O (2) (6) |
| | Petroleiros com AB Até 3000 | Qualquer (1) | O (2) (7) | O (2) (7) |
| | | Portos e terminais de ZP obrigatória (ANEXO 4-C) | 0 | 0 |
| | Demais navios | Trechos facultativos de ZP obrigatória (ANEXO 4-D) | F | F |

Legenda: F - FACULTATIVO / O - OBRIGATÓRIO

Observações:

- 1) Este quadro não é aplicável às embarcações classificadas para operar exclusivamente na navegação interior e que arvorem bandeira brasileira, conforme preconizado na alínea 1, subitem c do item 0404;
- 2) As embarcações, mesmo com praticagem facultativa, devem comunicar as suas movimentações dentro da ZP, conforme preconizado no subitem <u>d</u> do item 0404;
- 3) Facultativo, desde que atenda aos requisitos preconizados na alínea 3), subitem \underline{c} do item 0404;
- 4) Facultativo, desde que atenda aos requisitos preconizados na alínea 4), subitem \underline{c} do item 0404;
- 5) Facultativo, desde que atenda aos requisitos preconizados nas alíneas 4) e 5), subitem \underline{c} do item 0404;
- 6) Facultativo, desde que atenda aos requisitos preconizados na alínea 6), subitem \underline{c} do item 0404;
 - 7) Desde que atendam aos requisitos preconizados na alínea 7, subitem <u>c</u> do item 0404; e
- 8) Exceto para as embarcações de bandeira peruana e colombiana, conforme o preconizado no subitem <u>d</u> do item 0406.

Na jurisdição desta Capitania dos Portos existe a Zona de Praticagem de Fortaleza e Pecém – CE (ZP-05), delimitadas da seguinte forma:

a) Fortaleza, limitada por uma circunferência de 3.8 de raio, com centro no Farolete do Titan sobre a ponta do quebra-mar, a qualquer ponto do interior do Porto. O Ponto de Espera de

Prático, para os navios cujo serviço de praticagem seja obrigatório, é definido, segundo o calado dos navios, pelas posições abaixo:

Ponto de Embarque Interno – Navios com calado inferior a 9 metros:

Latitude: 03º 41,7'S Longitude: 038º 29,9'W

Ponto de Embarque Externo – Navios com calado igual ou superior a 9 metros:

Latitude: 03º 39.542'S Longitude: 038º 29.229'W

b) Pecém, limitada por uma circunferência de 3.15 milhas de raio, com centro no Farolete da ponta do quebra-mar, a qualquer ponto do interior do Porto. O Ponto de Espera de Prático, para os navios cujo serviço de praticagem seja obrigatório, é definido pela posição de latitude 03º 28,5'S e longitude 038º 47,7'W.

O serviço de praticagem na ZP-05 é efetuado pelas seguintes empresas:

- a) Ceará Marine Pilots Empresa de Praticagem do Estado do Ceará Ltda, localizada à Rua Osvaldo Cruz, nº 01, sala 1901, Meireles, Fortaleza CE, CEP 60125-150, que atende pelo telefone/fax (85) 3388-4634 e no VHF-FM Canal 16, em escuta permanente. Atua como Entidade Representante de Praticagem, de acordo com o previsto no item 0119, b), da NORMAM-12/DPC; e
- b) Ceará State Pilots de Praticagem do Ceará Ltda., localizada à Rua do Rosário, nº 77, sala 1404, Centro, Fortaleza-CE, CEP 60055-090, que atende pelo telefone (85) 3282-9325.

Para a prestação do serviço de praticagem, na ZP-05 existem duas Atalaias, respectivamente, que atuam sob a coordenação da Atalaia da Ceará Marine Pilots.

0415 – ESCALA ÚNICA DE RODÍZIO PARA PRÁTICOS

A Escala de Rodízio mensal do serviço de Práticos da ZP-05 deverá ser elaborada pelo Representante Único do Serviço de Praticagem, de acordo com o previsto na NORMAM-12/DPC, e encaminhada, mensalmente, ao Capitão dos Portos do Ceará, até 5 dias úteis antes do início do período de escalação, para ratificação.

0416 - OBRIGAÇÕES DO COMANDANTE

Ao Comandante da embarcação, quando utilizado o serviço de praticagem, compete:

- a) Informar ao prático as condições de manobra do navio, suas restrições e facilidades, bem como todas as demais informações necessárias ao desempenho do serviço, particularmente o calado de navegação;
- b) Fiscalizar a execução dos serviços de praticagem, comunicando ao Capitão dos Portos do Ceará qualquer anormalidade constatada;
- c) Assumir a manobra e dispensar a assessoria do prático, quando convencido de que o mesmo esteja realizando a manobra de forma perigosa, solicitando, imediatamente, um substituto. Deverá, também, comunicar o fato ao Capitão dos Portos do Ceará, formalmente, no prazo máximo de 24 horas após a ocorrência do fato, citando as razões que o levaram a tal decisão;
 - d) Alojar o Prático, a bordo, com o mesmo tratamento dispensado aos Oficiais;
- e) Cumprir as regras nacionais e internacionais que tratam do embarque e desembarque de Práticos;
 - f) Não dispensar o Prático antes do ponto de espera de Prático da ZP-05; e
 - g) Preencher o modelo de Comprovante de Manobra de Praticagem, Anexo 4-A desta NPCP.

A presença do Prático a bordo não desobriga o Comandante e a equipe de passadiço (tripulação de serviço) de seus deveres e obrigações para com a segurança do navio, devendo as ações do Prático serem monitoradas todo o tempo.

0417 – OBRIGAÇÕES DO PRÁTICO E DO PRATICANTE DE PRÁTICO

O Prático, quando no exercício da Presidência de cada Empresa de Práticos, é o responsável pelo cumprimento das atribuições impostas à respectiva Empresa, previstas nestas NPCP e nas demais Normas da Autoridade Marítima.

O Prático, escalado para a realização de manobra, deverá participar imediatamente ao Capitão dos Portos do Ceará todas as irregularidades ocorridas ou observadas durante a manobra, relativas à segurança da navegação, à salvaguarda da vida humana no mar e à prevenção da poluição ambiental por parte das embarcações.

0418 - IMPRATICABILIDADE

É competência do Capitão dos Portos do Ceará declarar a impraticabilidade da barra.

Caso o Prático constate que as condições de mar, vento e visibilidade estejam desfavoráveis, deverá entrar em contato com a Capitania dos Portos, a fim de que possa ser analisada a necessidade de ser declarada a impraticabilidade total ou parcial da barra, conforme a seguir:

- a) Quando as condições de mar impedirem a chegada do Prático a bordo, ou as condições de segurança da embarcação não aconselharem o seu embarque, o Comandante da embarcação, sob sua exclusiva responsabilidade, poderá ser autorizado pelo Capitão dos Portos a conduzir a embarcação para o porto, observando os sinais ou orientações que, de terra ou da embarcação, lhes forem transmitidos pelo Prático, estando este devidamente identificado; e
- b) Na saída do porto, caso não haja segurança para o desembarque do Prático, o desembarque, se necessário, será feito no próximo porto. Em casos especiais, o Comandante da embarcação, sob sua exclusiva responsabilidade, e mediante a autorização da Capitania dos Portos, poderá conduzi-la para fora do porto e barra, observando os sinais ou orientações que, de terra ou de outra embarcação, lhes forem transmitidos pelo Prático, estando este devidamente identificado.

0419 - QUALIFICAÇÃO DO PRATICANTE DE PRÁTICO

I) - Programa de Qualificação do Praticante de Prático

a) Princípios Gerais

Estabelecer normas que atendam aos requisitos estabelecidos para a ZP-05 que permitam que os Praticantes de Prático realizem um estágio adequado, em conformidade com o estabelecido pela NORMAM-12/DPC. Nesse estágio estão previstos os mecanismos que possibilitam o monitoramento do treinamento e do desempenho do Praticante de Prático, com o propósito de aprimorar a qualidade e eficiência dos Serviços de Praticagem.

b) Estágio de Qualificação do Praticante de Prático

O Praticante de Prático deve ter ciência dos procedimentos abaixo:

- O Anexo 4-B, destas NPCP, especifica as normas e procedimentos para a realização do Programa de Qualificação de Praticante de Prático da ZP-05, os requisitos a serem observados durante as Fases de Treinamento e Qualificação, bem como, discriminam o número mínimo de

singraduras de entrada e saída e manobras de atracação e desatracação para cada terminal ou píeres. O Praticante de Prático exercitará as diversas manobras sempre acompanhado por um Prático Titular, designado Prático Monitor, designado por meio de portaria da Capitania dos Portos;

- Após cada manobra, o Praticante de Prático deverá estabelecer um apropriado debate técnico com o Prático Titular a respeito da manobra executada, para eliminação de dúvidas e sedimentação de conceitos;
- Durante a Fase de Qualificação, após cada manobra o Prático Titular e o Praticante de Prático deverão preencher e assinar o "Relatório de Manobra", de acordo como o modelo do Anexo 4-C destas NPCP. O Prático Titular atribuirá notas às diversas Fases de Manobras executadas pelo Praticante de Prático;
- O "Relatório de Manobra com Praticante de Prático" preenchido deverá ser encaminhado ao Prático Monitor, para acompanhamento do treinamento e do desempenho do Praticante de Prático. O Prático Monitor, após a devida apreciação, deverá dar conhecimento do contido no relatório ao Praticante de Prático e orientá-lo para a correção das falhas constatadas. As manobras que receberem resultado final igual ou inferior a três (3), em uma escala de zero a cinco, deverão ser repetidas, não sendo computadas como válidas para o Plano de Qualificação.

Os "Relatórios de Manobras com Praticante de Prático" deverão ser, mensalmente, consolidados no "Quadro Resumo Mensal" de Fainas de Praticagem por Praticante de Prático no Programa de Qualificação, de acordo com o modelo do Anexo <u>4-D</u>, destas NPCP, que deverá ser encaminhado, até o dia 5 do mês subsequente, por ofício da Ceará Marine Pilots (CEMAPI), e à Capitania dos Portos, para o acompanhamento do Programa de Qualificação de Praticante de Prático da ZP-05. Obrigatoriamente conterá as assinaturas do Prático Monitor e do Praticante de Prático:

- Durante o período do estágio, o Praticante de Prático deverá dar a máxima atenção a todas as atividades que estiverem sendo desenvolvidas nas diversas áreas da ZP-05;
- O Praticante de Prático deverá sempre se apresentar com os Equipamentos de Proteção Individuais necessários à manutenção de sua segurança, tais como colete salva-vidas, luvas, sapatos antiderrapantes e equipamento VHF portátil;
- A CEMAPI será a responsabilidade de designar o pessoal necessário para a perfeita execução do estágio, bem como, recomendar que o pessoal designado transmita aos Praticantes de Práticos o conhecimento técnico que possuem; e
- Ao término do Programa de Qualificação, cumprido o período estabelecido para o mesmo, a CEMAPI deverá emitir, para o Praticante de Prático, a declaração de conclusão do Programa de Qualificação.

II - Exame de Habilitação para Prático

A CEMAPI, após a conclusão do Programa de Qualificação de Praticante de Prático com aproveitamento satisfatório, emitirá uma "Declaração de Avaliação Satisfatória em Programa de Qualificação de Praticante de Prático, de acordo com o modelo do Anexo <u>2-D</u> da NORMAM-12/DPC.

Após a conclusão do Estágio de Qualificação, o Praticante de Prático deverá solicitar à Capitania dos Portos do Ceará a realização do Exame Prático-Oral aplicado por banca examinadora.

0420 - MANUTENÇÃO DA HABILITAÇÃO DO PRÁTICO

Para a manutenção da habilitação dos Práticos da ZP-05, deverá ser comprovada a realização do número mínimo de manobras, por quadrimestre, à luz do estabelecido pela NORMAM-12/DPC, sendo:

- 60% realizadas no Porto de Fortaleza, distribuídas entre atracação e desatracação, diurnas e noturna, no cais comercial e o píer petrolífero; e
- 40% realizadas no Terminal Portuário do Pecém, distribuídas entre atracação e desatracação, diurna e noturna, no píeres.

Devem ser cumpridas as seguintes observações:

- a) Casos de força maior que impossibilitem o cumprimento do número mínimo de manobras deverão ser apresentados ao Capitão dos Portos do Ceará;
- b) Nas manobras de atracação, deverá estar incluída a execução da navegação a partir do ponto de recebimento de Prático;
 - c) As manobras deverão ser feitas com os diferentes rebocadores disponíveis no porto;
- d) As manobras deverão ser distribuídas ao longo do semestre, com o intuito de permitir suas execuções em diferentes condições de tempo; e
- e) as manobras no cais comercial deverão ser executadas nos diferentes berços de atracação.

O não cumprimento do plano nos períodos estabelecidos implicará na suspensão temporária da habilitação. O Prático, para recuperação da mesma, deverá cumprir o Plano de Recuperação da Habilitação, conforme a seguir indicado:

- Por um período de um quadrimestre participar como assistente no quadrimestre subsequente de, no mínimo, 25% do número de fainas previsto no Anexo 2-F, da NORMAM-12/DPC. Esta situação não desobrigará o PRT de executar, após a recuperação, o número mínimo de fainas do respectivo quadrimestre na Escala, reduzido do número de manobras que executou como assistente;
- Por um período de dois quadrimestres consecutivos participar como assistente no quadrimestre subsequente de, no mínimo, 50% do número de fainas previsto no Anexo <u>2-F</u>, NORMAM-12/DPC. Esta situação não desobrigará o PRT de executar, após a recuperação, o número mínimo de fainas do respectivo quadrimestre na Escala, reduzido do número de manobras que executou como assistente;
- Por um período de três a cinco quadrimestres consecutivos participar como assistente no quadrimestre subsequente de, no mínimo, 75% do número de fainas previsto no Anexo <u>2-F, NORMAM-12/DPC.</u> Esta situação não desobrigará o PRT de executar, após a recuperação, o número mínimo de fainas do respectivo quadrimestre na Escala, reduzido do número de manobras que executou como assistente.

- Comprovação das Fainas de Praticagem Realizadas

Semestralmente, até o dia 10 dos meses de janeiro e julho, respectivamente, cada Prático deverá encaminhar ao Capitão dos Portos do Ceará, uma declaração informando a quantidade de manobras realizadas/assistidas no semestre anterior, em cada Porto/Terminal, por tipo de manobra.

Os Práticos que atuam organizados em Associação/Empresa poderão encaminhar as respectivas declarações por meio de sua associação/empresa, respeitando a periodicidade prevista.

Os comprovantes de Manobra de Praticagem realizadas, conforme modelo apresentado no Anexo 4-A destas NPCP, devidamente preenchidos e assinados pelos Comandantes dos navios

manobrados, deverão ficar sob a guarda do respectivo Prático, à disposição do Capitão dos Portos do Ceará, por um período de dois (2) anos.

- Recuperação da Habilitação

O Prático que tiver deixado de cumprir o Plano de Manutenção da Habilitação no período estabelecido poderá cumprir o Plano de Recuperação previsto na NORMAM-12/DPC mediante requerimento ao Capitão dos Portos do Ceará.

- Afastamento do Prático e Praticante de Prático

O Prático ou Praticante de Prático que não cumprirem seus referidos planos poderão ser afastados temporária ou definitivamente, conforme previsto na NORMAM-12/DPC.

- Garantia de Execução do Plano

A Capitania dos Portos não controlará a distribuição das fainas pelos Práticos. Caberá ao Representante Único do Serviço de Praticagem garantir a execução do mínimo de manobras previstas no quadrimestre para cada Prático individualmente, dentro da movimentação de navios que frequentem o Porto de Fortaleza/Terminal Portuário do Pecém. Para isso, o Prático que, até 30 de maio e 30 de novembro de cada ano, não tiver realizado as fainas previstas no plano, poderá requerer nessas datas a reserva de navios para o seu cumprimento.

A Capitania dos Portos designará o(s) navio(s) para a(s) manobra(s), situação em que o serviço de praticagem não será cobrado.

SEÇÃO IV

SEGURANÇA ORGÂNICA

0421 – SEGURANÇA DAS EMBARCAÇÕES CONTRA ASSALTOS, ROUBOS E SIMILARES

Os navegantes devem estar atentos quanto à possibilidade de ocorrência de atos de assalto e roubo a mão armada, a bordo das embarcações, quando fundeadas ou atracadas. O "Decálogo de Segurança", Anexo 4-E desta NPCP, sugere precauções a fim de evitar prejuízo aos navios.

a) Providências do Responsável

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

b) Obrigatoriedade de vigilância por Tripulante

É obrigatória a presença a bordo de um membro da tripulação nos navios atracados e fundeados, guarnecendo equipamento de VHF.

A Capitania dos Portos, a Praticagem e a Estação Fortaleza Rádio da EMBRATEL mantêm escuta permanente no Canal 16, de VHF-FM.

c) Competência

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

d) Obrigatoriedade de comunicação

Na ocorrência de um assalto ou roubo a mão armada, o Comandante deverá encaminhar à Capitania dos Portos ou a uma das suas Agências subordinadas um relatório circunstanciado e detalhado dos acontecimentos. Os dados contidos no mesmo, como descrição dos suspeitos, número e tipo de embarcações usadas, meios utilizados para atingir o convés e procedimentos preventivos anteriormente adotados, permitirão a abertura de IAFN.

O Comandante, o proprietário ou o armador do navio são responsáveis pelo Registro Policial da Ocorrência, sendo o Agente Marítimo corresponsável. É necessário que o Vigia Portuário, contratado para o serviço de vigilância do navio, preste depoimento à autoridade policial.

As embarcações de esporte e recreio que fundearem na Enseada do Mucuripe deverão ter atenção com relação a possíveis assaltos, tendo em vista que tais atos ilícitos têm ocorrido com frequência nessa localidade. Sugere-se que sejam procurados os clubes e ou marinas para o pernoite dessas embarcações. Em caso de uma eventual necessidade de fundeio, é recomendada a contratação de vigias.

SEÇÃO V

MEIO AMBIENTE

0422 - PRESERVAÇÃO AMBIENTAL

O Porto de Fortaleza e o Terminal Portuário do Pecém, apesar de situarem-se em área não definida como Área Ecologicamente Sensível ou Área de Proteção Ambiental — APA, não eximem que as embarcações, de uma forma geral, e cada marítimo, de forma específica, tenham cuidados redobrados quando da realização de carga e descarga, manutenções, limpezas e mesmo operação de equipamentos que possam vir a provocar derramamento de agentes poluentes nas águas.

a) Comunicação Ambiental

O derramamento dos poluentes, ocorrido de forma acidental ou não, deverá ser **imediatamente** comunicado à Capitania dos Portos ou uma de suas agências subordinadas. Idêntica comunicação deverá ser feita à Superintendência Estadual do Meio Ambiente do Estado do Ceará (SEMACE), contatada através dos telefones 08002752233, (85) 3254-7520 e IBAMA 0800 618080 (Linha Verde) (85) 991723468 (Div. Técnica Ambiental) 3307-1169 ou 3307-1113;

b) Plano de Emergência

Na ocorrência de derramamento de óleo, os navios darão início à execução do seu Plano de Emergência de Navio para Poluição por Óleo (PENPO) — *Shipboard Oil Pollution Emergency Plan* (SOPEP), conforme previsto na Convenção MARPOL 73/78 (Regra 37, do anexo I); pelo Art. 3 (1) (a) da Convenção OPRC; e de acordo com as NORMAM-01/02, item 0522, alínea "e", até que as autoridades locais iniciem a execução do plano local para combate aos danos causados ao meio ambiente;

c) Cuidados para evitar poluição

 As embarcações deverão recolher o lixo em recipientes adequados e mantê-los tampados até a sua retirada de bordo;

- Não é permitido que recipientes de lixo fiquem dependurados pela borda da embarcação ou acumulados no convés principal onde possa vir a rolar para o mar;
- É proibido efetuar qualquer tipo de esgoto, que não seja de águas servidas, com descarga direta para o mar, durante a permanência no porto;
- A retirada de objetos contendo produtos químicos poderá ser feita empregando-se chata, caminhão ou outro meio, desde que executada por firma legalmente habilitada e com consentimento da Administração do Porto;
- É proibida a operação de ramonagem pelos navios movidos a vapor, por ocasião de suas estadias nos portos;
- Em caso de vazamentos, uma equipe qualificada para dar o primeiro combate deverá estar guarnecida com EPI completo. Todo o material de combate à poluição por óleo, como mantas, barreiras absorventes e serragem, deverá estar disposto no convés para pronto uso; e
- Deverá ser utilizada barreira de contenção em torno do navio que estiver realizando faina de recebimento/transferência de óleo combustível.

d) Recebimentos e transferência de combustível

As operações de recebimento e transferência de combustível não destinado a carga deverão obedecer, no que couber, ao previsto no item 0423 deste Capítulo, devendo, ainda, serem mantidos fechados todos os embornais no convés do navio;

e) Limpeza de tanques, porões e recolhimento de lixo

A limpeza de tanques, porões e recolhimento de lixo deverão ser executadas por empresas especializadas devidamente cadastradas pela Companhia Docas do Ceará; e

f) Derramamento de óleo no meio hídrico

Para o caso de incidente de poluição por óleo em águas sob jurisdição Nacional, esta Capitania dos Portos tem a responsabilidade de, como integrante da Marinha do Brasil com atribuições locais em conjunto com o IBAMA e ANP, acompanhar e avaliar as ações em resposta ao derramamento. Caberá, ainda, acionar o poluidor e /ou responsável por entidades exploradoras de portos organizados e instalações portuárias, plataformas e respectivas instalações de apoio, marinas e iates clubes, para responder ao incidente por meio dos seus Planos de Emergência Individual (PEI) e Plano de Área, conforme previsto no Dec. Nº 8.127/ 2013 (Plano Nacional de Contingência).

No caso de qualquer descarga de óleo fluido sintético de perfuração oriundos de Plataforma/FPSO em atividade de produção ou de Navio Sonda em atividade de prospecção, a responsabilidade por lavrar o auto de infração e condução do processo administrativo ambiental ficará a cargo do IBAMA. Nos casos em que a plataforma/FPSO e Navios Sonda não estiverem em atividade (em deslocamento ou atracado), tal atribuição caberá à Autoridade Marítima.

0423 – CARGA OU DESCARGA DE PETRÓLEO E SEUS DERIVADOS, PRODUTOS QUÍMICOS A GRANEL E GÁS LIQUEFEITO

I - Prontidão

As embarcações deverão manter contínua vigilância durante as operações de carregamento ou descarregamento de petróleo ou seus derivados, produtos químicos a granel e gás liquefeito, pois, como demonstram as estatísticas, é nessas que ocorrem a maioria dos derramamentos registrados. Desta forma, durante todo o período de carga e descarga, deverão ser mantidos **no convés** tripulantes qualificados e conhecedores das manobras, de modo que possam, rapidamente, interromper a operação em caso de acidente ou avaria no equipamento.

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

II - Habilitação

Serão considerados qualificados os oficiais e tripulantes que, além de seus cursos de formação e decorrentes, possuam habilitações específicas para exercerem atividades em navios tanques petroleiros, navios tanques para produtos químicos e navios transportadores de gás liquefeito, previstas, em Resoluções da Conferência Internacional sobre a Formação de Marítimos e Expedição de Certificados (STCW-78/95).

0424 - MERCADORIAS PERIGOSAS

São consideradas mercadorias perigosas todas as substâncias assim classificadas pela Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar — SOLAS-74 (http://www.ccaimo.mar.mil.br/ccaimo) como explosivos, gases, líquidos ou sólidos inflamáveis, substâncias comburentes, peróxidos orgânicos, substâncias venenosas, infecciosas, radioativas e corrosivas. Os requisitos de transporte de mercadorias perigosas obedecerá às normas contidas na SOLAS-74, no "Internacional Maritime Dangerous Goods Code" - IMDG Code, (http://www.ccaimo.mar.mil.br/international-maritime-dangerous-goods) e demais normas previstas na legislação vigente.

Quando da ocorrência de um incidente envolvendo a perda ou a probabilidade de perda para o mar de uma carga perigosa, tal fato deverá ser informado imediatamente à Capitania dos Portos ou Agências subordinadas, bem como às demais autoridades competentes, conforme as seguintes situações:

- quando se tratar de material radioativo, deverá ser informada a Comissão Nacional de Energia nuclear (CNEN) e o órgão ambiental; e
- quando não se tratar de material radioativo, apenas o órgão ambiental deverá ser informado.

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

Os acidentes com embarcações transportando mercadorias perigosas, devem ser imediatamente informados à Capitania dos Portos e as demais autoridades competentes da área onde tenha ocorrido o mesmo.

Qualquer notícia de mercadorias perigosas caídas no mar, à deriva, ou chegadas às praias, deverá se imediatamente informada a Capitania dos Portos ou a qualquer de suas Agências subordinadas, ao IBAMA, à Diretoria de Portos e Costas, ao Comando do 3º Distrito Naval, bem como aos Órgãos Estadual e Municipal do Meio Ambiente e as Prefeituras Municipais da jurisdição.

Embarcações que chegam ao Porto

A Capitania dos Portos deverá ser notificada pelo Comandante da embarcação ou por seus agentes, de toda carga perigosa que chegar ao porto, seja para descarga ou em trânsito. Esta notificação deverá ser feita conforme aplicável.

Embarcações que deixam o Porto

Cópia do Manifesto de Carga, ANEXO 1-B da NORMAM-29/DPC tendo em anexo a "Declaração de Cargas Perigosas" ANEXO 1-A da NORMAM-29/DPC deverá ser entregue à Capitania dos Portos até 24 horas antes da saída da embarcação

O Termo de Responsabilidade Para Transporte de Cargas Perigosas Embaladas, previsto no Anexo 1-C da NORMAM-29/DPC deverá ser emitido para os navios de bandeira brasileira, classificados para o transporte de carga e/ou passageiros.

Alterações

Todas as alterações no Manifesto de Carga, bem como as confirmações de chegada e saída das embarcações deverão ser informadas, por e-mail ou fax, à Capitania dos Portos ou Agências.

Regras

- As mercadorias perigosas, para serem transportadas a bordo de embarcação, deverão estar com embalagem correta e em bom estado;
- Os recipientes deverão estar marcados e etiquetados com o nome técnico exato, sendo que o nome comercial não é admitido, e com uma etiqueta ou marca contendo o símbolo indicando claramente a natureza perigosa do seu conteúdo;
- As mercadorias deverão ser documentadas na origem por seus expedidores, contendo, além do manifesto de carga, um certificado ou declaração atestando que a mercadoria está corretamente embalada, marcada e etiquetada e que atende as condições exigidas para seu transporte;
- As mercadorias deverão ser estivadas de maneira apropriada e segura, conforme sua natureza. As mercadorias incompatíveis devem ser separadas uma das outras;
- O transporte de explosivos a bordo de navios de passageiros atenderá às restrições especiais previstas na Regra 7 do Capítulo VII da Convenção SOLAS-74;
- As operações de carga e descarga de mercadorias perigosas deverão, sempre que possível, ser realizadas no período diurno. A manobra à noite somente será admitida em casos de reconhecida necessidade e com condições favoráveis de tempo e iluminação do local;
- Será obrigatório para operação normal de carga e descarga: amarração dobrada/reforçada, nos casos em que o estado do mar seja sentido pela embarcação atracada, em especial por ocasião de ressacas; uso de defensas apropriadas para evitar possíveis danos ao casco da embarcação durante as operações; disponibilidade de equipamentos e medicação de uso emergencial apropriado, nos casos de manobras com material tóxico; e disponibilidade de viatura para rápida evacuação de feridos por ocasião de acidentes nas manobras.

Irregularidades

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

Sinalização de Carga Perigosa

Toda embarcação transportando carga perigosa deverá içar os sinais previstos no Código Internacional de Sinais, durante o período em que o navio estiver com a carga no porto. Durante a carga ou descarga de inflamáveis ou explosivos, a embarcação deverá arvorar uma bandeira BRAVO (encarnada e drapeada), de dia, ou exibir uma luz vermelha, a noite, ambas no mastro principal.

SEÇÃO VI

FISCALIZAÇÃO POR AUTORIDADES NACIONAIS

0425 - ENTRADA DA EMBARCAÇÃO

Visita das autoridades do porto, constituída por fiscais da saúde dos portos, de aduana e imigração, é a primeira exigência a ser atendida pelas embarcações que demandam o porto. Compete ao representante do Armador as providências necessárias para sua realização, antes de ser a embarcação liberada para as operações de carga e descarga, de embarque e desembarque de passageiros. É proibido às lanchas, que estiverem a serviço do Armador ou Agente de Navegação, atracar em embarcação mercante fundeada, que seja procedente de porto estrangeiro, sem prévia liberação da Receita Federal, Polícia Federal e Saúde dos Portos.

a) Despacho para o Próximo Porto

I - Previsão de chegada da embarcação:

Somente quando a embarcação for oriunda de porto estrangeiro, o representante da embarcação deverá comunicar a previsão de chegada no porto ou terminal aquaviário nacional, ao OD da jurisdição, por meio da Notificação de Previsão de Chegada (Anexo 2-A) no prazo de quarenta e oito horas antes da chegada. O representante da embarcação deverá preencher, nos campos apropriados do Anexo 2-A, as informações sobre transporte de cargas perigosas das classes 1 e 7 do Código IMDG, observando o prazo de envio, ao OD da jurisdição, de quarenta e oito horas antes da chegada. Caso haja alteração do porto informado anteriormente, o representante da embarcação deverá encaminhar ao OD da nova jurisdição uma nova Notificação de Previsão de Chegada.

II - Entrada da embarcação:

O representante da embarcação deverá encaminhar a Declaração Geral de Entrada (Anexo 2-B) ao OD da jurisdição, comunicando a chegada da embarcação no porto ou terminal aquaviário, no prazo máximo de quatro horas após a atracação ou fundeio da embarcação, juntamente com os documentos listados a seguir:

- certificado Internacional de Proteção de Navios (ISPS Code), quando aplicável, conforme previsto na NORMAM-01/DPC;
 - relatório de Inspeção doPort State Control (PSC) ou Flag State Control(FSC)
- FORM "A"; e
- declaração da Vistoria de Condição, para os navios graneleiros ou navios de transporte combinado (Ore-Oil ou Ore-Bulk-Oil), com idade igual ou superior a 18 anos, que efetuarão carregamento de granéis sólidos de peso específico igual ou maior a 1,78 tonelada por metro cúbico, de acordo com o previsto nas NORMAM-O1/DPC e NORMAM-O4/DPC, conforme o caso.

Quando o representante da embarcação estiver utilizando os sistemas PSP ou SISDESP-WEB, os documentos listados acima, em função da sua validade, deverão ser anexados na aba eletrônica "Cadastro da Embarcação", visando não inseri-los nesses sistemas a cada estadia, devendo ser atualizados somente quando o mesmo estiver vencido ou quando houver alteração de dados. A

- 47 - 70 - NPCP-CE

embarcação que estiver transportando cargas perigosas embaladas deverá possuir cópias dos Manifestos de Mercadorias Perigosas para verificação do PSC/FSC, sendo uma cópia a bordo e outra cópia com o representante da embarcação do porto da estadia, conforme o modelo previsto na NORMAM-29/DPC.

b) Despacho por Período para Embarcações empregadas na Navegação de Cabotagem

I - Entrada da Embarcação:

O representante da embarcação deverá encaminhar o Aviso de Entrada (Anexo 2-H) ao OD da jurisdição, comunicando a chegada da embarcação no porto ou terminal aquaviário, no prazo máximo de quatro horas após a atracação ou fundeio da embarcação, com os documentos listados a seguir:

- certificado Internacional de Proteção de Navios (ISPS Code), quando aplicável, conforme previsto na NORMAM-01/DPC;
- relatório de Inspeção do Port State Control (PSC) ou Flag State Control(FSC) FORM "A"; e declaração da Vistoria de Condição, para os navios graneleiros ou navios de transporte combinado (Ore-Oil ou Ore-Bulk-Oil), com idade igual ou superior a 18 anos, que efetuarão carregamento de granéis sólidos de peso específico igual ou maior a 1,78 tonelada por metro cúbico, de acordo com o previsto nas NORMAM-01/DPC e NORMAM-04/DPC, conforme o caso.

Quando o representante da embarcação estiver utilizando os sistemas PSP ou SISDESP-WEB, os documentos listados acima, em função da sua validade, deverão ser anexados na aba eletrônica "Cadastro da Embarcação", visando não inseri-los nesses sistemas a cada estadia, devendo ser atualizados somente quando o mesmo estiver vencido ou quando houver alteração de dados.

O Aviso de Entrada deverá ser encaminhado ao OD da jurisdição, toda vez que a embarcação entrar em um porto ou terminal aquaviário nacional, independentemente da validade do Passe de Saída por Período.

A embarcação que estiver transportando cargas perigosas embaladas deverá possuir cópias dos Manifestos de Mercadorias Perigosas para verificação do PSC/FSC, sendo uma cópia a bordo e outra cópia com o representante da embarcação do porto da estadia, conforme o modelo previsto na NORMAM-29/DPC. O representante da embarcação deverá preencher, nos campos apropriados do Anexo 2 H, as informações sobre transporte de cargas perigosas das classes 1 e 7 do Código IMDG.

Se no decurso da viagem imediatamente anterior à escala ocorrer quaisquer das hipóteses abaixo discriminadas, o Comandante de navio brasileiro encaminhará à Capitania dos Portos ou a uma de suas Agências um extrato devidamente autenticado do lançamento da ocorrência no Diário de Navegação. O Comandante de navio estrangeiro somente encaminhará as hipóteses citadas em 3 e 4 à Capitania dos Portos ou a uma de suas Agências subordinadas, caso ocorram 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.

c) Livre Prática

A Livre Prática, "FREE PRATIQUE", poderá ser solicitada via rádio, ou através de mensagem enviada pelos Agentes de Navegação à ANVISA, até 24 horas antes da chegada do navio.

d) Quarentena

- 1 As embarcações em que as condições sanitárias não forem consideradas satisfatórias ou que forem provenientes de regiões onde esteja ocorrendo surto de doença transmissível ou infectocontagiosa deverão permanecer nos fundeadouros de quarentena até a liberação pela Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA). O fundeio na zona de quarentena dependerá ainda de que as embarcações possuam "tanques de retenção";
- 2 Os Comandantes deverão apresentar à Capitania dos Portos ou Agência da jurisdição sobre o porto uma declaração de que os tanques de dejetos estão perfeitamente vedados e tratados quimicamente de forma adequada a combater a doença em questão;
 - 3 É proibida, na situação de quarentena, a descarga de águas servidas;
- 4 O descumprimento destas normas ou de qualquer outra estabelecida pela Saúde dos Portos sujeitará a retirada da embarcação para área costeira afastada, sem prejuízo de outras penalidades previstas; e
- 5 Os Agentes Marítimos, Armadores e Comandante deverão disseminar, da forma mais ampla e rápida possível, as informações e diretivas das autoridades do porto, de modo a garantir a eficácia das medidas de prevenção adotadas, a fim de evitar a propagação da doença.

0426 – SAÍDA DA EMBARCAÇÃO

a) Passe de Saída para o Próximo Porto

Após análise pelo Órgão de Despacho da jurisdição da documentação encaminhada no pedido de despacho, será emitido, caso não haja pendências impeditivas, o Passe de Saída para o Próximo Porto (Anexo 2-D). O Passe de Saída tem validade de até setenta e duas horas contados a partir da data-hora da partida prevista no Pedido de Despacho, concedido a critério do Órgão de Despacho da jurisdição.

b) Revalidação do Passe de Saída

Não se concretizando a saída da embarcação, no prazo estabelecido para suspender constante no Passe de Saída para o Próximo Porto, o representante da embarcação deverá encaminhar ao Órgão de Despacho um novo Pedido de Despacho para o Próximo Porto (Anexo 2-C). No campo específico "Motivo da Revalidação do Pedido de Despacho", de caráter obrigatório, deverá ser informado o motivo do não cumprimento do prazo.

Próximo Porto (Anexo 2-D) deverão ser informadas pelo representante da embarcação ao Órgão de Despacho, quando do envio da Declaração Geral de Saída, observando o cumprimento do estabelecido no CTS. O representante da embarcação deverá preencher, nos campos apropriados do Anexo 2-E, as informações sobre transporte de cargas perigosas das classes 1 e 7 do Código IMDG.

c) Passe de Saída por Período

Após análise pelo OD de toda a documentação encaminhada no pedido de despacho, será emitido, caso não haja pendências impeditivas, o Passe de Saída por Período (Anexo 2-G), com validade de até noventa dias, a critério do Órgão de Despacho. Durante a validade do Passe de Saída por Período concedido pelo Órgão de Despacho, a embarcação está autorizada a trafegar em qualquer porto ou terminal aquaviário dentro dos limites da navegação interior, desde que, na chegada e saída destes, sejam encaminhados aos OD da jurisdição onde a embarcação estiver, os respectivos Avisos de Entrada e de Saída — Navegação Interior (Anexos 2-N e 2-O). O Comandante da embarcação deverá cumprir a quantidade de tripulantes e passageiros constantes no CTS e no Título de Inscrição da Embarcação (TIE).

O Passe de Saída por Período ficará automaticamente cancelado se forem observadas pendências:

- 1) impeditivas decorrentes de Inspeção Naval, a serem sanadas antes de suspender, durante o período de validade do Passe de Saída por Período; e
- 2) restritivas, com prazo para cumprimento, se tais pendências não forem sanadas dentro do prazo estabelecido.

d) Aviso de Saída

O representante da embarcação deverá encaminhar o Aviso de Saída — Navegação Interior (Anexo 2-O) ao Órgão de Despacho da jurisdição, comunicando a efetiva saída do porto ou terminal aquaviário, num prazo máximo de quatro horas após a partida da embarcação. O Aviso de Saída deverá ser encaminhado ao Órgão de Despacho da jurisdição, toda vez que uma embarcação sair de um porto ou terminal aquaviário nacional, devendo-se observar a validade do Passe de Saída por Período emitido anteriormente.

Independentemente do prazo de encaminhamento do Aviso de Saída ao Órgão de Despacho da jurisdição, o Comandante da embarcação deverá, a qualquer momento, apresentar as informações atualizadas das Listas de Tripulantes e de Passageiros constantes do Aviso de Saída, por ocasião da Inspeção Naval.

As alterações de tripulantes e passageiros ocorridas após a emissão do Passe de Saída por Período (Anexo 2-G) deverão constar no Aviso de Saída — Navegação Interior (Anexo 2-O). No caso da embarcação escalar portos ou terminais aquaviários intermediários no decorrer da singradura, localizados fora da sede do Órgão de Despacho da jurisdição, o Comandante da embarcação deverá manter as Listas de Tripulantes e de Passageiros devidamente atualizadas em todos as escalas, e apresentá-las quando solicitado pela Inspeção Naval.

No caso de embarcações operando em comboio, deverá constar no Aviso de Saída as informações de todas as embarcações integrantes do mesmo.

e) Embarque de Profissional não-tripulante e Passageiros

O embarque e desembarque de familiares de tripulantes, de pessoal envolvido em reparos e manutenção, bem como de passageiros (em navios não destinado ao transporte de passageiros), será feito mediante inclusão dos respectivos nomes na Lista de Passageiros, contida no PSP, por ocasião da solicitação do despacho, observando sempre o número máximo de pessoas que compõem a lotação, as acomodações e o material de salvatagem disponível, sempre em consonância com a NORMAM – 08/DPC e NORMAM – 24/DPC.

0427 - PORT STATE CONTROL E FLAG STATE CONTROL

Os navios brasileiros e estrangeiros estarão sujeitos ao Controle do Navio pelo Estado do Porto *Flag State Control* (FSC) e *Port State Control* (PSC), respectivamente, de acordo com as Convenções Internacionais ratificadas pelo País e normas aprovadas por Portaria da Diretoria de Portos e Costas.

0428 - NAVIOS METANEIROS COM CARGA DE GNL

Na entrada ou saída do Terminal Portuário do Pecém, incluindo a área de fundeio, de navios metaneiros com carga de Gás Natural Liquefeito (GNL), deverá ser interrompida a movimentação de embarcações de qualquer tipo, exceto aquelas de apoio às manobras de navios metaneiros de GNL.

As manobras de atracação e desatracação de navios metaneiros de GNL só poderão ser executadas no período diurno.

Os requisitos listados a seguir deverão ser atendidos sempre que houver navio GNL atracado no píer 2, berço interno, e for solicitada atracação de navio no píer 1, berço externo, por bombordo; ou quando houver navio GNL atracado no píer 2, berço externo, e for solicitada atracação de navio no TMUT 5, por boreste:

- Autorização prévia da CEARÁPORTOS;
- Anuência da Praticagem; e
- Homologação da Capitania dos Portos.

Por razões de segurança, para as manobras de atracação e desatracação no TMUT 5, caso haja navio de GNL atracado no píer 2, berço externo, pelo menos um dos rebocadores exclusivos do GNL deverá ficar de prontidão, acompanhando a manobra e disponível para uso, caso seja necessário.

CAPÍTULO 5

PARÂMETROS OPERACIONAIS DOS PORTOS E PROCEDIMENTOS ESPECIAIS

SEÇÃO I RESTRIÇÕES OPERACIONAIS

Em situação de operações que extrapolam os dados técnicos operacionais do Porto de Fortaleza e Terminal Portuário do Pecém, desde que ocorra uma reunião prévia com assinatura de Ata, pelos representantes da Autoridade Portuária, Praticagem, Autoridade Marítima, as alterações das condicionantes técnicas para atracação e desatracação serão estabelecidas de forma provisória, com validade de um ano a partir da assinatura da Ata, permitindo que os interessados providenciem os estudos técnicos devidos conforme as Normas da Autoridade Marítima (NORMAM). A CPCE providenciará a divulgação das Portarias no seu site, com prazo de validade por um ano a partir desta alteração.

Definição de Parâmetros Operacionais dos Portos Brasileiros: esta Capitania dos Portos, como Agente da Autoridade Marítima, só poderá utilizar como referência para a definição de parâmetros operacionais de canais de acesso a portos e terminais informações provenientes de

Levantamentos Hidrográficos (LH) após análise e aprovação do Centro de Hidrografia da Marinha (CHM), uma vez que, somente após a validação de tais dados pelo CHM, garante-se o atendimento dos requisitos mínimos de precisão preconizados na NORMAM-25 (2ª Revisão). Desta forma, orienta-se as Autoridades Portuárias e demais responsáveis por portos e terminais da área de jurisdição a cumprirem o preconizado na supracitada norma, corroborando também, quando aplicável, que a Empresa Executante contratada encaminhe esses levantamentos para a devida análise do CHM.

0501 - CALADO MÁXIMO RECOMENDADO (CALADO OPERACIONAL)

a) Porto de Fortaleza

Deverão ser consideradas as seguintes condições:

Berço 101

Utilizados para pequenos barcos supply boats da praticagem e lanchas da Polícia Federal, não pode ser usados por embarcações comerciais devido profundidades rasas:

Calado de até 2,0 metros – sem necessidade de janela de maré para a realização da manobra.

Berço 102

Atracação de navios com carga geral e granéis líquidos com até 5,0 metros de calado, atracando por bombordo.

Berço 103

Navios de cereais a granel ou navios de granéis líquidos com calado máximo de até 10,30 metros para atracação ou desatracação no cais comercial deverão observar as seguintes condições de maré x calado:

Calado de até 8,5 metros – sem necessidade de janela de maré para a realização da manobra; e

Calado de 8,5 metros até 10,3 metros – com necessidade de janela de maré para realização da manobra.

Para as manobras que necessitam de janela de maré, deve-se observar a seguinte condição: a altura da maré, durante toda a manobra, deverá ser igual ou superior à diferença entre o calado máximo do navio e 8,5 metros.

Observação:

Atracação por bombordo; e

A Companhia Docas do Ceará deverá operacionalizar o descarregamento do navio de modo a manter a Folga Abaixo da Quilha (FAQ) conforme especificado no item I, das observações gerais abaixo.

Berço 104, 105 e 106

Navios de granéis sólidos, granéis líquidos, de carga geral solta ou de contêineres, com calado de até 10,80 metros, para atracação ou desatracação nos berços 104, 105 e 106, dos cabeços 23 ao 51 deverão observar as seguintes condições de maré x calado respectivamente:

- Calado de até 9,0 metros sem necessidade de janela de maré para a realização da manobra;
- Calado de 9,0 metros até 10,80 metros com necessidade de janela de maré para a realização da manobra; e
- Calado de 11,0 metros sem necessidade de janela de maré para a realização da manobra.

Para as manobras que necessitam de janela de maré, deve-se observar a seguinte condição: a altura da maré, durante toda a manobra, deverá ser igual ou superior à diferença entre o calado máximo do navio e 9,0 metros.

Atracação será feita da seguinte forma:

- Berço 104: por bombordo (BB) ou por boreste (BE);
- Berço 105: por boreste (BE); e
- Berço 106: por bombordo (BB) ou por boreste (BE).

Como situação extraordinária, considera-se ainda os navios de granéis sólidos, de carga geral solta ou de contêineres, com calado de até 11,00 metros, para atracação nos berços 104 e 105, dos cabeços 23 a 38, com as seguintes restrições:

- Manobras no período diurno; e
- Demandar o canal de acesso ao porto, para atracar ou desatracar, somente com maré enchendo.

Atracação será feita da seguinte forma:

- Berço 104: por bombordo (BB) ou por boreste (BE);
- Berço 105: por boreste (BE); e
- Berço 106: por bombordo (BB) ou por boreste (BE);
- Berço 201 e 202

Navios de granéis líquidos derivados de petróleo com calado de até 10,40 metros, para atracação ou desatracação no píer petroleiro deverão observar as seguintes condições de maré x calado:

- Calado de até 9,0 metros sem necessidade de janela de maré para a realização da manobra;
- Calado de 9,0 metros até 10,4 metros com necessidade de janela de maré para a realização da manobra.

Para as manobras que necessitam de janela de maré, deve-se observar a seguinte condição: a altura da maré, durante toda a manobra, deverá ser igual ou superior à diferença entre o calado máximo do navio e 9,0 metros.

Atracação será feita da seguinte forma:

- Berço Interno: por boreste (BE); e
- Berço Externo: por bombordo (BB).

Observações Gerais;

- I) Em qualquer situação, deverá ser observado, enquanto o navio estiver atracado, uma Folga Abaixo da Quilha (FAQ) de, no mínimo, 0,5 metro (50 centímetros) para os berços 104, 105, 201 e 202. Para os berços 102 e 103, devido à natureza do fundo (rochoso) e 106, deverá ser mantida uma FAQ de, no mínimo, 1,0 metro;
- II) Como limite operacional para navios de carga geral, containeiros e graneleiros com calados maior ou igual a 10,60 metros e navios-tanque com calado maior que 10,30 metros, será obedecido o limite máximo de intensidade de vento de 22 nós;
- III) Os Comandantes deverão atentar para a situação em que predominam marulhos (SWELL) e ventos, ambos de NW/N, quando esses limites poderão ser reduzidos; e
- IV) Os canais VHF 10 e 13 são restritos para o uso de navios e praticagem durante as manobras.

b) Terminal Portuário do Pecém

Por não possuir canal de acesso dragado, em face de seu modelo construtivo *offshore*, é recomendado que a manobra de atracação, realizada do Ponto de Embarque do Prático até a bacia de evolução entre píeres de atracação, seja realizada respeitando-se os seguintes parâmetros (sem a ocorrência de maré negativa)":

| Berço | Cabeço | Calado Estático Máximo (adotada a FAQ de 30 cm) | Calado Máximo, sem a necessidade de Janela de Maré (JM) | Bordo Preferencial de Atracação |
|-------|---------|--|---|------------------------------------|
| Nº 1 | 01 a 16 | 14,00 m | 12,11 m | ВВ |
| Nº 2 | 00 a 16 | 14,70 m | 13,20 m | BE |
| Nº 3 | 01 a 10 | 15,40 m | 13,32 m | BE |
| Nº 4 | 01 a 10 | 15,40 m | 13,32 m | BE |
| Nº 5 | 00 a 11 | 15,30 m | 13,20 m | ВВ |
| Nº 6 | 11 a 20 | 15,30 m | 13,20 m | BB |
| Nº 7 | 20 a 28 | 15,30 m | 13,20 m | BB |
| Nº 8 | 28 a 35 | 15,30 m | 13,20 m | BB |
| Nº 9 | 35 a 45 | 15,30 m | 13,20 m | BB |
| Nº 10 | 45 a 56 | 15,30 m | 13,20 m | ВВ |

Observações:

- 1) Os valores constantes desta tabela são frutos de estudos apresentados pela carta DIENG 184-2020, da Companhia da Integração Portuária do Ceará, considerando os calados dinâmicos e estáticos, FAQ dinâmica e estática e geografia local, bem como baseado no LH e no perfil dos navios-tipo considerados;
 - 2) A maré necessária para atracação deverá seguir a seguinte fórmula:

MARÉ DE ATRACAÇÃO (m) = MAIOR CALADO (m) - CALADO MÁX SEM NECESSIDADE JM (m);

- 3) Será considerado como "maior calado" aquele de maior valor na chegada ou saída, mensurado na proa, popa ou meia-nau;
- 4) Em caso de ocorrência de maré negativa, o CALADO MÁXIMO RECOMENDADO ficará reduzido tanto quanto seja o valor da maré negativa;
 - 5) As janelas de maré serão definidas pela Praticagem;
- 6) No PÍER TMUT (cabeços de 1 a 56), existe um ponto de atenção na seção entre os cabeços 25 e 26, onde se verifica uma **FAQ de 24 centímetros**;
- 7) Para o caso eventual em que a preamar de quadratura seja ligeiramente inferior à altura de maré sugerida, recomenda-se a realização da manobra no estofo da preamar;
- 8) Existe ponto de atenção na seção entre os cabeços 52 e 56, referente a profundidades sendo observado, nesta área, a profundidade de 14,84 metros;
- 9) Para navios de GNL nos berços 3 e 4, a atracação deverá ser realizada, preferencialmente, em horário diurno;

- 10) É recomendado que as manobras de navios sejam realizadas com ventos de intensidade máxima de 24 nós; e
- 11) Os canais VHF 10 e 13 são restritos para o uso dos navios e praticagem durante as manobras.

0502 - RESTRIÇÕES DE VELOCIDADE, CRUZAMENTO E ULTRAPASSAGEM

Na bacia de evolução e no canal de acesso ao Porto de Fortaleza, a velocidade recomendada é a mínima que possibilite o governo do navio com segurança. A velocidade máxima permitida é de 10 nós. É proibido o cruzamento e ultrapassagem de navios nos canais de acesso e bacia de evolução.

Referente ao Terminal Portuário do Pecém, recomenda-se que a velocidade da embarcação não ultrapasse a velocidade máxima de 7 nós. Ademais, não é recomendado o cruzamento e ultrapassagem de navios nas áreas de manobra 1 e 2.

0503 - RESTRIÇÕES DE HORÁRIO

Para atender as operações portuárias, o funcionamento do Porto de Fortaleza e do Terminal Portuário do Pecém é contínuo, 24 horas por dia, inclusive sábados, domingos e feriados.

0504 - RESTRIÇÕES DE PORTE DAS EMBARCAÇÕES

a) Porto de Fortaleza

| Berço* | Berço* | Cabeço | TPB (t) | LOA (m) | Boca (m) | CMR (m) |
|----------------|--------|---------|---------|---------|----------|-----------|
| | 102 | 8 a 15 | 50.000 | 232 | 30 | 5,0 a 7,0 |
| Cais Camaraial | 103 | 16 a 22 | 50.000 | 232 | 30 | 10,30 |
| Cais Comercial | 104 | 23 a 30 | 60.000 | 232 | 30 | 11,0 |
| | 105 | 31 a 38 | 60.000 | 232 | 30 | 11,0 |
| Ter Passageiro | 106 | 39 a 51 | 50.000 | 239 | 35 | 9,0 |
| Pier | 201 | 1 a 5 | 50.000 | 222 | 33 | 10,40 |
| Petroleiro | 202 | 1 a 5 | 60.000 | 222 | 33 | 10,40 |

^{*} Será considerado como berço de atracação o local em quem ficar a maior porção do navio.

b) Terminal Portuário do Pecém

| Píer | Berço | Cabeço | TPB (t) | LOA (m) | Boca (m) | CMR (m) |
|------|-------|---------|---------|---------|----------|---------|
| 1 | 1 | 01 a 16 | 100.000 | 280 | 38 | 14,0 |
| 1 | 2 | 00 a 16 | 125.000 | 300 | 47 | 14,7 |
| 2 | 3 | 01 a 10 | 100.000 | 290 | 46 | 15,4 |
| 2 | 4 | 01 a 10 | 175.000 | 310 | 52 | 15,4 |
| | 5 | 00 a 11 | 140.000 | 366 | 49 | 15,3 |
| | 6 | 11 a 20 | 140.000 | 366 | 49 | 15,3 |
| | 7 | 20 a 28 | 140.000 | 366 | 49 | 15,3 |
| TMUT | 8 | 28 a 35 | 140.000 | 366 | 49 | 15,3 |
| | 9 | 35 a 45 | 140.000 | 366 | 49 | 15,3 |
| | 10 | 45 a 56 | 140.000 | 366 | 49 | 15,3 |



Fig. 13 - Croqui: Berços do terminal portuário do Pecém.

Considerando o píer TMUT, para segurança dos navios atracados e das manobras realizadas, faz-se necessário atender às seguintes regras de distância de atracação entre duas embarcações, tendo por base o maior LOA entre as mesmas, conforme a seguir:

- Quando LOA inferior a 200 m: distância deverá ser, no mínimo, de 30 m;
- Quando LOA igual/superior a 200 m e inferior a 250 m: distância de, no mínimo, 37,5 m;
- Quando LOA igual/superior a 250 m e inferior a 300 m: distância de, no mínimo, 45,0 m;
- Quando LOA superior a 300 m: distância de, no mínimo, 15% do LOA do maior navio;
- Deve ser mantida uma distância longitudinal mínima de 15 metros entre as extremidades do navio (proa e popa) e o cabeço onde serão encapelados os lançantes de proa e de popa.

0505 - RESTRIÇÕES DE FUNDEIO

O fundeio é permitido, apenas, nos pontos descritos abaixo:

a) Porto de Fortaleza

| Fundeadouro | Propósito | Área |
|-------------|---|---|
| Nº 1 | Navios com mais de 7 metros (22,97 pés) de calado | Círculo de 0,3 milhas náuticas de raio, centrado na posição de Lat. 03º 41,74'S e Long. 038º30,31'W |
| Nº 2 | Navios de mais de 2.000 AB, com calado até 7 metros (22,97 pés) | Círculo de 0,3 milhas náuticas de raio, centrado na posição de Lat. 03º 42,13'S e Long. 038º 29,78'W |
| Nº 3 | | Círculo de 0,2 milhas náuticas de raio, centrado na posição de Lat. 03º 42,47'S e Long. 038º 29,41'W |
| Nº 4 | Embarcações de Apoio Ma- rítimo e Portuários | Círculo de 0,055 milhas de raio, centrado na posição de Lat. 03º 42,80'S e Long. 038º 28,69'W |
| № 5 | Embarcações pesqueiras com propulsão mecânica | Delimitada pelas coordenadas: Lat. 03º 42,800'S e Long. 038º 29,000'W Lat. 03º 42,988'S e Long. 038º 28,707'W Lat. 03º 43,187'S e Long. 038º 29,032'W Lat. 03º 43,000'S e Long. 038º 29,109'W |

- 56 - 70 - NPCP-CE

| | | Delimitada pelas coordenadas: |
|------|---|--|
| | Lat. 03º 43,000'S e Long. 038º 29,109'W | |
| Nº 6 | sem propulsao mecanica | Lat. 03º 43,187'S e Long. 038º 29,032'W |
| | | Lat. 03º 43,255'S e Long. 038º 29,458'W |
| | | Lat. 03º 43,000'S e Long. 038º 29,458'W |
| | Embarcações com calado | Círculo de 0,5 milhas náuticas de diâmetro raio , |
| Nº 7 | - | centrado na posição de Lat. 03º 39,20'S e Long. |
| | (29,53 pés) | 038º 25,00'W |
| | | |

b) Terminal Portuário do Pecém

| Fundeadouro | Propósito | Área | | |
|-------------|---|--|--|--|
| Nº 1 | Demais embarcações não compreendidas nos fundeadouros 2, 3 e 4 | Área limitada pelas coordenadas Geográficas: a) 03º 28,000'S 038º 46,500'W b) 03º 29,300'S 038º 42,300'W c) 03º 31,100'S 038º 42,700'W d) 03º 29,800'S 038º 47,100'W | | |
| Nº 2 | Para navios Gaseiros e Meta- neiros | Círculo de 0,5 milha náutica de raio, centrado na posição de Lat. 03º 27,300' e Long. 038º 45,000'W | | |
| Nº 3 | Para navios Petroleiros | Círculo de 0,5 milha náutica de raio, centrado na posição Lat. 03º 27,000' S e Long. 038º 43,500'W | | |
| Nº 4 | Para navios em situação de Arresto ou Quarentena (ANVI- SA) | Círculo de 0,4 milha náutica de raio, centrado na posição Lat. 03º 30,136' S e Long. 038º 45,299'W | | |
| N° 5 | Embarcação Off-shore (apoio marítimo) | Área limitada pelas Lat. 03º 31,077'S e 03º 30,726'S e pelas Long. 038º 50,530'W e 038º 50,881'W | | |

As seguintes restrições de fundeio são aplicadas, conforme a tabela a seguir:

| Área das Plataformas | PROIBIDO | Círculo de 500 m de raio, centrado em cada plataforma. Não se aplica a embarcações de apoio às plataformas. | |
|---|-----------|---|--|
| Área de Navio Mercante fundeado | PROIBIDO | Círculo de 200 m de raio em torno do Navio Mercante fundeado e de 500 m para navio GNL. | |
| Área de Segurança de Navio GNL | PROIBIDO | Círculo de 500 m em torno do navio. | |
| Canal de Acesso e Bacia de Manobra do Porto do | PERMITIDO | Exceto nas ocasiões das manobras de entradas e saídas de navios. | |

| Mucuripe | | |
|---|----------|---|
| Área de Segurança do Terminal Portuário do Pecém | PROIBIDO | Exceto para embarcações demandando ou saindo do terminal. |
| Terminal de Uso Privado (TUP) Paracuru | PROIBIDO | Exceto para as embarcações de apoio às plataformas. |

0506 - MONITORAMENTO DAS CONDIÇÕES BATIMÉTRICAS

Deverá ser estabelecido o constante monitoramento das condições batimétricas dos canais de acesso, bacias de evolução e berços, por parte da Companhia Docas do Ceará (CDC), para o Porto de Fortaleza, e pela Companhia de Integração Portuária do Ceará (CEARAPORTOS), para o Porto de Pecém. Esses valores devem ser mantidos em uma faixa de segurança, tendo como base os Calados Máximos Recomendados (CMR) preestabelecidos.

Para que possam ser mantidos os parâmetros operacionais originais em uso, faz-se necessário que o Portos de Fortaleza e o Terminal Portuário do Pecém monitorem anualmente suas respectivas condições batimétricas, encaminhando cópias das medições aferidas à CPCE.

0507 - MONITORAMENTO DAS CONDIÇÕES AMBIENTAIS

As empresas responsáveis pelos Portos de Fortaleza e Pecém deverão manter um Sistema de Monitoramento das Condições Ambientais, acompanhando a meteorologia e as condições de corrente das áreas sob sua responsabilidade, uma vez que tais condições representam fatores críticos para a operação normal desses Portos.

Tal monitoramento deve ser permanente e levar em consideração, principalmente, os fatores de vento, corrente e maré, dentre outros. As Autoridades Portuárias deverão manter uma estreita comunicação com a CPCE, a Atalaia responsável pelo serviço de Praticagem e as Agências Marítimas, visando à divulgação desses dados ambientais, e prever situações de risco com respectiva veiculação de medidas para garantir uma navegação segura.

0508 – OUTRAS RESTRIÇÕES

a) Em nenhuma circunstância, uma embarcação com avarias estruturais ou de máquinas, ou ainda, que tenha suas condições de manobra restritas, seja por deficiência de pessoal ou material, seja por conduzir/rebocar/transportar dispositivos diversos, poderá aproximar-se a menos de 12 (doze) milhas náuticas do porto ou terminal, bem como demandar o canal de acesso do porto sem prévia autorização da Capitania dos Portos.

Nas situações supracitadas, tais embarcações deverão, por meio de seus Agentes/Armadores, solicitar autorização à Capitania dos Portos, com a devida antecedência, incluindo relato detalhado da real situação, com ênfase para o estado do material, a fim de permitir a perfeita avaliação do estado da embarcação, pela Capitania dos Portos. Na ocasião, a embarcação poderá ser submetida a prévia Vistoria Especial Determinada, visando a subsidiar a decisão da CPCE quanto a: autorizar; autorizar com imposição de condições a serem atendidas; ou proibir o acesso.

b) Em função das características do Terminal Flexível de GNL, foi criada uma área em torno do mesmo, denominada **Zona de Exclusão**, delimitada pela envoltória de 150 metros, em torno dos costados dos navios metaneiros. No interior desta Zona de Exclusão, além das proibições constantes da ASTPP, fica terminantemente proibida a realização de quaisquer serviços de

manutenção e outros que possam gerar qualquer fonte de ignição, em embarcações, sem a autorização formal do Setor de Operações da CEARÁPORTOS.

- **c)** O local para cargas e descargas de explosivos será determinado pela Capitania dos Portos, mediante prévia solicitação. Para quarentena, carga e descarga de explosivos, devem ser utilizados os fundeadouros nº 1 e nº 2, da carta náutica DHN-701, conforme as características dos navios.
- **d)** O local de fundeio para navios à propulsão nuclear será definido pela Capitania dos Portos junto as demais autoridades com responsabilidade no assunto, de acordo com as normas e legislações vigentes, sendo divulgado posteriormente.
 - e) As seguintes restrições adicionais, alusivas à pesca e ao esporte e recreio, são aplicadas:

| Local | Pesca | Esporte e Recreio |
|---|-----------|--|
| Área das Plataformas Círculo de 500 m de raio, centrado em cada plataforma. | PROIBIDA | PROIBIDO |
| Áreas de Fundeio (Definidas em cartas náuticas) | PERMITIDA | PERMITIDO |
| Área de Navio Mercante fundeado Círculo de 200 m de raio em torno do Navio Mercante fundeado e de 500 m para navio GNL. | PROIBIDA | PROIBIDO |
| Área de Segurança de Navio GNL Círculo de 500 m em torno do navio. | PROIBIDA | PROIBIDO |
| Canal de Acesso e Bacia de Manobra do Porto do Mucuripe | PROIBIDA | PERMITIDO Exceto quando das manobras de entradas e saídas de navios |
| Área de Segurança do Terminal Portuário do Pecém | PROIBIDA | PROIBIDO |
| Terminal de uso privado (TUP) de carga e passageiros de Paracuru | PROIBIDA | PROIBIDO |

SECÃO II

PLATAFORMAS, NAVIOS SONDA, FPSO, FSU, CABOS SUBMARINOS E DEMAIS CONSTRUÇÕES E BOIAS DE GRANDE PORTE

0509 — PLATAFORMA, NAVIOS SONDAS, FPSO, FSU, CABOS SUBMARINOS E DEMAIS CONSTRUÇÕES QUE VENHAM A ALTERAR SUAS POSIÇÕES NAS ÁGUAS JURISDICIONAIS BRASILEIRAS

a) Controle

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

b) Atividades Especiais que interfiram com o Tráfego

Nos casos em que operações específicas (mergulho, sondagens, reflutuação de embarcações ou objetos, dragagens, lançamento ou retirada de cabos submarinos ou dutos, e outras) interfiram com a Segurança da Navegação ou com o ordenamento do espaço aquaviário, de modo que requeiram medidas especiais (como interrupção de tráfego ou obstrução temporária

de canais de navegação, interdições temporárias de áreas marítimas, dentre outros), estas dependerão de autorização da CPCE ou uma de suas agências, conforme o local onde poderão ocorrer.

A solicitação para tais atividades, consideradas especiais, deverá ser encaminhada, formalmente, com 15 dias de antecedência para a CPCE ou uma de suas agências, para análise e decisão quanto a sua autorização. A antecedência visa, tão somente, à sua divulgação à comunidade marítima, por meio de Avisos aos Navegantes, a fim de minimizar os efeitos e impactos decorrentes das interrupções do tráfego comercial nos portos.

c) Lançamento de cabos e dutos submarinos ou estruturas similares

Apresentar na CP/AG após o término da obra a Planta Final de Situação (PFS), em mídia digital georreferenciada em relação à carta náutica, em formato compatível com os sistemas CAD (DXF ou DWG), exclusivamente para as obras com dimensões superiores a 20m, conforme as instruções constantes do anexo 1-A, da Normam-11/DPC. Quando se tratar de projetos de linhas de transmissão elétrica, o interessado deverá preencher o Anexo 2-C com todos os dados nele solicitados e apresentar a PFS, bem como o responsável local pela coleta de dados.

d) Acompanhamento

Com o intuito de possibilitar a divulgação em Aviso aos Navegantes, as Companhias responsáveis por terminais e bacias petrolíferas ou gás deverão solicitar à CPCE, com informação para o Comando do 3º Distrito Naval e para o Centro de Hidrografia da Marinha, respeitando a antecedência mínima de 96 (noventa e seis) horas, autorização para:

- Fixação de plataforma de prospecção e produção de petróleo ou gás, lançamento de boia e poitas ou de qualquer tipo de artefato flutuante ou submerso, quando estes dispositivos não forem enquadrados como obras sob ou sobre água, regulamentadas por Portaria específica de Diretoria de Portos e Costas; e
- Deslocamento de plataformas de prospecção ou produção de petróleo e gás, navios-sonda, navio-cisterna e plataforma de apoio.

O pedido de autorização deverá mencionar o início do deslocamento, rumo, velocidade, previsão de chegada e destino. Quando atingida a posição final, esta deverá ser confirmada em nova comunicação.

e) Habitação temporária em plataformas fixas desabitadas

As plataformas fixas desabitadas (PXA-2, PXA-3, PAT-1, PAT-2, PCR-2 e PEP-1) necessitam de manutenção com sonda de produção quando ocorrerem problemas de produção no sistema centrífugo submerso. Além deste tipo de atividade, a manutenção estrutural decorrente da ação do ambiente marinho (tratamento da corrosão, reparo em redes e desgaste de pintura) também se realiza com frequência. Em ambos os casos, se faz necessária a permanência de uma equipe de manutenção, pernoitando a bordo destas plataformas. Os seguintes procedimentos deverão ser cumpridos:

Quando uma plataforma fixa desabitada for habitada temporariamente, para efeitos de manutenção, os seguintes requisitos referentes ao material de salvatagem e Cartão de Tripulação Segurança deverão ser adotadas:

- Coletes Salva-vidas um para cada pessoa eventualmente a bordo, distribuído nos respectivos alojamentos; um na estação-rádio; coletes adicionalmente estivados em cada estação de abandono, na quantidade de 100% da lotação da embarcação de sobrevivência a ela correspondente;

- As Plataformas fixas desabitadas (PXA-2, PXA-3 e PEP-1), situadas dentro do limite de 20 milhas náuticas da costa, deverão ser dotadas de dois botes orgânicos de abandono a remo ou duas 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;
- As Plataformas fixas desabitadas (PAT-1, PAT-2, e PCR-1) situadas além de 20 milhas náuticas da costa deverão dotar uma (01) embarcação de sobrevivência classe II;
- Artefatos Pirotécnicos as Plataformas marítimas fixas desabitadas deverão dotar 3 foguetes estrela vermelha com paraquedas, estivados na estação rádio;
- Cartão de Tripulação de Segurança (CTS) cumprir o CTS emitido pela Capitania dos Portos do Ceará. As plataformas fixas desabitadas PXA-2, PXA-3 e PEP-1 estão dispensadas da obrigatoriedade do embarque de um aquaviário da seção de convés, no mínimo, do nível 6, conforme previsto no item 0117 da NORMAM-01, desde que as manutenções dessas unidades sejam executadas por equipe com, pelo menos, um profissional com formação no Curso de Embarcações de Sobrevivência e Salvamento e a embarcação de apoio, que transportar esses profissionais, permaneça nas proximidades da unidade e ao alcance da comunicação; e
- Plano de Segurança os respectivos Planos de Segurança deverão estabelecer claramente a localização e o quantitativo do material de salvatagem, quando a plataforma fixa desabitada for temporariamente habitada.

O número máximo de embarque eventual de pessoal estará limitado a vinte (20) componentes, incluindo a tripulação da embarcação de sobrevivência, desde que sejam atendidas as condições acima mencionadas, bem como as seguintes ações:

- Colocação de módulos temporários de acomodação aprovados pelo Ministério do Trabalho e Emprego (NR-30);
- Apoio de enfermeiro a partir da plataforma central, com visitas programadas à plataforma; e
- Comunicar para a Capitania dos Portos do Ceará a necessidade de habitação da plataforma fixa desabitada com antecedência de dez (10) dias no caso de uma programação eletiva, ou de imediato, tão logo surja uma necessidade inopinada.

0510 — RECOMENDAÇÕES PARA FUNDEIO DE PLATAFORMAS EM ÁGUAS ABRIGADAS E SEMI-ABRIGADAS

Nos casos das plataformas necessitarem de fundeio nas proximidades das instalações portuárias ou junto à costa, além do cumprimento do item anterior, os solicitantes devem informar a altura de suas torres em relação ao nível do mar, a fim de evitar interferência com a segurança do tráfego aéreo regional, em especial quanto ao Aeroporto Internacional Pinto Martins em Fortaleza e campos de pouso de Camocim, Acaraú, Trairi, Paracuru, Caucaia, Cascavel e Aracati.

As autorizações de entrada estarão condicionadas às limitações especificadas após consulta da Capitania dos Portos ao Destacamento de Proteção ao Voo Local do Comando da Aeronáutica e ao cumprimento, pelo solicitante, das medidas de segurança abaixo relacionadas:

- As plataformas que fundearão em águas interiores abrigadas ou semi-abrigadas deverão ser apoiadas por rebocadores e embarcações do tipo e *bollard pull* necessário e suficiente, visando a manter a posição da plataforma ou para o atendimento de casos de emergência, com barreira de contenção instalada, de forma que possa cobrir toda a área em torno da plataforma. No caso dessas plataformas necessitarem atracar deverão permanecer apoiadas por rebocadores, de acordo com o necessário a cada situação, além de permanecerem com barreira de contenção instalada. A

Capitania dos Portos decidirá sobre o número, o tipo e o método de utilização dos rebocadores, consultando se necessário o prático, o agente de manobra e/ou os demais envolvidos na faina.

- Quando a plataforma não for propulsada, ou for rebocada por conveniência ou segurança, deverá ser apresentado o Plano de Reboque assinado por Engenheiro Naval, com a respectiva Anotação de Responsabilidade Técnica (ART);
- A apresentação de um parecer do Serviço de Praticagem Local, a fim de auxiliar na avaliação dos riscos envolvidos;
- Qualquer movimentação de plataforma deverá contar com a anuência prévia da Capitania dos Portos;
- Quando a entrada/saída, movimentação ou fundeio ocorrer em Área do Porto Organizado, deverá ser apresentada a autorização da AP;
- Verificar se a infraestrutura portuária suporta as dimensões da unidade que trafegará no canal e bacia de manobra;
- Verificar, mediante laudo de Engenheiro e teste de tração estática dos cabeços, se o cais suporta receber a unidade;
- Apresentar consulta realizada junto à Autoridade Aeronáutica, em função do calado aéreo da unidade, quando nas proximidades de aeroportos; e
- Apresentar plano de fundeio ou plano de amarração, conforme o caso, com ART ou aprovado pelas Sociedades Classificadoras.

0511 - BOIAS DE GRANDE PORTE

Consideram-se boias de grande porte aquelas com volume superior a 2,00 m³ (dois metros cúbicos). Estas têm sido, geralmente, posicionadas em mar aberto em apoio a diversas atividades, especialmente aquelas ligadas à prospecção e exploração de petróleo ou gás. Tais boias representam riscos ao navegante, não somente pelo seu posicionamento, mas também pela possibilidade de se desprenderem e ficarem à deriva.

As boias de grande porte deverão ser identificadas, por meio de uma placa contendo o nome da firma proprietária, o local de fundeio e a sigla da Capitania dos Portos.

O lançamento desses artefatos obedecerá às Normas específicas, emitidas pela Diretoria de Portos e Costas. As boias de grande porte já lançadas devem ser vistoriadas **periodicamente** por seus proprietários, especialmente no que diz respeito ao aparelho de fundeio. É responsabilidade das mesmas suas conservações e manutenção.

Qualquer navegante ao encontrar uma boia à deriva deverá notificar **imediatamente** o Comando do 3º Distrito Naval, a Capitania dos Portos ou uma das Agências Subordinadas, a fim de que este perigo à navegação seja divulgado em Aviso aos Navegantes.

As boias de grande porte encontradas à derivas que forem coletadas pela Marinha do Brasil serão restituídas ao proprietário mediante o ressarcimento das despesas realizadas com o seu reboque, conservação e guarda. O proprietário será notificado para a retirada da mesma no prazo de 15 (quinze) dias e, caso não o faça a boia será leiloada, nos termos da legislação vigente.

0512 - OPERAÇÕES DE MERGULHO

As empresas envolvidas com atividades que envolvam o emprego de mergulhadores profissionais deverão cumprir o estabelecido na NORMAM-15/DPC (Normas da Autoridade Marítima para Atividades Subaquáticas).

O contratante e o prestador de serviços de mergulho deverão informar a abertura das frentes de trabalho à CPCE, cumprindo os seguintes prazos:

- Intervenções subaquáticas emergenciais visando a mitigar riscos à vida humana e ao meio ambiente: concomitante ao início das operações;
- Inspeções visuais e pequenos serviços de manutenção subaquáticas realizadas nas obras vivas de embarcações de passagem: 48 horas de antecedência; e
 - Demais serviços subaquáticos: 10 dias úteis de antecedência.

Os procedimentos abaixo deverão ser adotados para sinalização e para interdição da área, quando considerada necessária, onde ocorrerão operações de mergulho:

- em todas as operações de mergulho deverão ser utilizados balizamento e sinalização adequados, de acordo com o Código Internacional de Sinais e outros meios julgados necessários à segurança; e
- caso ocorra interdição nas áreas dos canais de acesso aos portos ou de tráfego previsto de embarcações, a CPCE deverá solicitar a divulgação por meio de Aviso aos Navegantes.

Na ocorrência de acidentes com mergulhadores, quando no exercício de atividades subaquáticas, é obrigatória a instauração de IAFN/IA, conforme o caso.

SEÇÃO III

EVENTOS NÁUTICOS ESPECIAIS

0513 - PRINCIPAIS PROCISSÕES MARÍTIMAS E DEMAIS EVENTOS NÁUTICOS NA ÁREA DE JURISDIÇÃO

Na área sob jurisdição da Capitania dos Portos são realizadas regatas de embarcações, regatas de *kitesurf* e *windsurf*, competições de natação e a procissão marítima de São Pedro.

Concernente à procissão marítima de São Pedro, esta é realizada anualmente, em 29 de junho, em Fortaleza-CE, tendo como entidade organizadora a Colônia de Pescadores Z-8.

Para a realização destes eventos, os organizadores deverão cumprir as orientações contidas nas Normas para Amadores, Embarcações de Esporte e/ou Recreio e para Cadastramento e Funcionamento das Marinas, Clubes e Entidades Desportivas Náuticas (NORMAM-03/DPC), disponíveis no site www.dpc.mar.mil.br.

Além dessas providências, os interessados deverão comunicar à Capitania dos Portos ou a uma das Agências subordinadas, conforme o caso, com antecedência mínima de 15 dias, a intenção de realizar eventos esportivos náuticos. Tal comunicação deverá conter, pelo menos:

- tipo de evento esportivo;
- área delimitada por coordenadas geográficas (latitude/longitude em graus, minutos e centésimos de minutos) ou por pontos notáveis representados em carta náutica;
 - data-hora de início do evento (especificando o fuso de referência local ou zulu); e
 - data-hora do término do evento (especificado o fuso de referência local ou zulu).

As embarcações participantes e os organizadores deverão, de acordo com as NORMAM-03/DPC, cumprir as instruções abaixo relacionadas, além de outras específicas, as quais serão encaminhadas, antecipadamente, às marinas e demais entidades náuticas envolvidas, que tenham necessidade de conhecer o evento, para adoção das providências cabíveis.

A critério da CPCE, poderão ser realizadas reuniões com os organizadores dos eventos, a fim de esclarecer dúvidas e serem divulgadas orientações específicas sobre a realização do mesmo.

a) Instruções para os organizadores

- Providenciar junto aos órgãos responsáveis competentes para que sejam tomadas as medidas necessárias para garantir a segurança do evento;
- Deverá ser planejada e definida a evacuação médica de acidentados, desde a sua retirada da água até a remoção para um local preestabelecido em terra;
- Se o evento interferir com o uso de praias, especialmente se realizado a menos de 200 (duzentos) metros da linha de base ou se interferir com qualquer área utilizada por banhistas, as autoridades competentes deverão ser alertadas, de modo que possam ser tomadas as providências necessárias para garantir a integridade física dos frequentadores locais;
- Conforme o número de embarcações, pessoas envolvidas, dimensões e condições da área de realização deverá ser provida, no mínimo, 1 (uma) embarcação para apoio ao evento, sendo a mesma responsável pelo atendimento aos casos de emergência e por garantir a integridade física dos participantes;

As embarcações de apoio e segurança deverão ser guarnecidas por profissionais devidamente habilitados, conforme previsto no respectivo Cartão de Tripulação de Segurança (CTS), Título de Inscrição da Embarcação (TIE) ou Título de Inscrição de Embarcação Miúda (TIEM), e ter características e classificação compatíveis com a área em que irão operar e capacidade para rebocar as embarcações apoiadas; e

As embarcações de apoio deverão possuir, pelo menos, duas boias circulares ou ferradura, com trinta metros de retinida, coletes salva-vidas suplementares, sinalizadores náuticos, equipamento de comunicações em VHF ou HF para contato com equipe de apoio em terra e outros recursos de salvatagem julgados convenientes.

b) Instruções para os participantes

- Não entregar a condução da embarcação a pessoa não-habilitada;
- Não entregar a condução da embarcação a pessoa que tenha ingerido bebida alcóolica;
- Cumprir rigorosamente a lotação de passageiros estabelecida na documentação do barco;
- Ter a bordo, no mínimo, todo o material de navegação, salvatagem e combate a incêndio que compõe a dotação prevista nas NPCP-CE, em especial, coletes salva-vidas para todas as pessoas a bordo;
- Antes de se fazer ao mar, deixar no late Clube ou Marina que utiliza ou, ainda, com qualquer pessoa de confiança, relação com o nome de todas as pessoas a bordo, bem como o percurso da viagem que empreenderá;
- Não movimentar propulsores quando houver perigo de acidentes com pessoas na água ou risco de avarias em outras embarcações;

Não fazer zigue-zague e nem provocar marolas desnecessárias em áreas restritas ou congestionadas por outras embarcações;

- Não cortar a proa de outra embarcação em movimento;
- Não se aproximar demasiadamente de outras embarcações; e

- Manter-se afastado do dispositivo de escolta.

c) Orientações específicas sobre a autorização para passeios com grupos de motoaquáticas

A realização de eventos náuticos, ou passeios em grupo com motos aquáticas, o correrá durante o dia, permanecendo proibido o tráfego de motoaquáticas entre o pôr do sol e o nascer do sol. Deverá ser preenchida e apresentada à CP/DL/AG a DECLARAÇÃO DE DADOS PARA A REALIZAÇÃO DE REGATAS, COMPETIÇÕES, PASSEIOS, EXIBIÇÕES E COMEMORAÇÕES PÚBLICAS(anexo 1-D) contendo dados para a realização do evento e, anexos a ela, o plano logístico e o plano de navegação, quando aplicável.

1) Dentro dos limites da NAVEGAÇÃO INTERIOR

A realização de eventos ou passeios com motos aquáticas nos limites da navegação interior limitar-se-á ao quantitativo de embarcações a ser estabelecido pelos Agentes da Autoridade Marítima, e deverão ser seguidas as seguintes regras:

- I) Em grupo entre 10 (dez) e 40 (quarenta) motos aquáticas, será obrigatória a comunicação para a CP, DL ou AG, conforme anexo 1-D, informando o número de participantes, destino, horário de saída e horário previsto de retorno. Reitera-se que não é permitida a navegação dentro dos 200m da linha base.
 - II) Com grupo acima de 40 (quarenta) motos aquáticas, os organizadores deverão:
- a) dispor de 01 (uma) embarcação de apoio, adequadamente identificada com bandeira ou adesivada com a palavra APOIO. Deverão, ainda, ser guarnecidas por pessoal devidamente habilitado e dispor a bordo de uma pessoa qualificada e habilitada em curso de Primeiros Socorros. Essas embarcações deverão ter classificação compatível com a área em que irão operar e capacidade para rebocar as embarcações apoiadas. Além disso, deverão dispor de pelo menos uma embarcação que deverá ficar sempre à frente de todo o grupo, atuando com o líder; e pelo menos mais uma embarcação que deverá se posicionar sempre à retaguarda do grupo, atuando como embarcação de contenção. Essas embarcações poderão ser motos aquáticas e deverão ser devidamente identificadas como apoio ao evento, devendo se comunicarem entre si sobre quaisquer incidentes ou sobre eventuais embarcações desgarradas do grupo;
- b) o plano de navegação deverá conter o local e hora de partida, derrota prevista, pontos de arribada e local e hora estimada de chegada;
- c) o plano logístico deverá informar o apoio de terra, pontos de remoção de feridos, pontos de remoção equipamentos avariados e, se for o caso, pontos de reabastecimento;
- d) a comunicação entre a embarcação de apoio e a organização deverá ser realizada via transceptor VHF marítimo nos canais designados pelo serviço móvel marítimo, podendo ser complementado, caso necessário e dentro de área de cobertura, pelo sistema de telefonia celular;
- e) em pelos menos três dias úteis anteriores ao evento, os organizadores deverão entregar à CP/DL/AG a relação contendo o número de inscrição das motos aquáticas, o número de inscrição da habilitação dos seus condutores e os nomes dos demais par3cipantes. É imprescindível que, antes da realização do evento, a organização realize orientações específicas aos participantes, a fim de uniformizar todas as regras do evento, sobre os planos de navegação e percurso, enfatizando a não realização de manobras radicais ou quaisquer tipos de acrobacias durante o percurso;
- f) durante o percurso, deverá ser mantida uma distância segura entre as embarcações, com o objetivo de evitar abalroamento e para que haja tempo de resposta em manobra;

- g) as motos aquáticas deverão dispor de cabos de reboque com bitola mínima 10(dez) milímetros e comprimento mínimo de 25 (vinte e cinco) metros. Os cabos deverão ser equipados com gancho tipo mosquetão (engate rápido), em cada ponta, facilitando o clipe nos olhais de proa e popa;
- h) é de total responsabilidade da organização do evento realizar contato prévio com demais órgãos municipais, inclusive para eventuais autorizações afetas àquelas autoridades; e

i)os participantes deverão fazer uso de Colete Salva-Vidas Classe V. Recomenda-se fazer uso de luvas, botas ou sapatilhas e óculos de proteção.

2) Dentro dos limites da NAVEGAÇÃO COSTEIRA

Para a realização de eventos ou passeios com motos aquáticas dentro dos limites da navegação costeira, deverá ser considerado o distanciamento máximo de 5 (cinco) milhas náuticas da costa. A realização ficará condicionada a que as motos aquáticas tenham comprimento total de no mínimo 3,20 metros (três e vinte) e que as condições meteorológicas não excedam a Força 4(quatro) da escala Beaufort, devendo os organizadores:

- I) apresentar à CP, DL ou AG, com antecedência mínima de 15 (quinze) dias úteis, a DECLARAÇÃO DE DADOS PARA A REALIZAÇÃO DE REGATAS, COMPETIÇÕES, PASSEIOS, EXIBIÇÕES E COMEMORAÇÕES PÚBLICAS (anexo 1-D) contendo dados para a realização do evento e, anexos a ela, o plano logístico e o plano de navegação, quando aplicável. A CP, DL e AG deverá se manifestar em até 05 (cinco) dias úteis, autorizando, solicitando revisões ou negando a realização do evento.
- II) O plano de navegação deverá conter local e hora de partida, derrota prevista, pontos de arribada e local e hora estimada de chegada;
- III) o plano logístico deverá informar o apoio de terra, pontos de remoção de feridos, pontos de remoção equipamentos avariados e, se for o caso, pontos de reabastecimento;
- IV) os condutores das motos aquáticas deverão ser habilitados no mínimo na categoria de Mestre-Amador e Motonauta;
- V) as embarcações/os condutores deverão dispor de equipamentos com as seguintes capacidades: transcepção em VHF marítimo localização satélite, rastreamento pessoal via satélite com serviço ativo e telefonia celular;
- VI) dispor de 01 (uma) embarcação de apoio, adequadamente identificada com bandeira ou adesivada com a palavra APOIO, para cada 40 (quarenta) motos aquáticas participantes. As embarcações deverão ser guarnecidas por pessoal devidamente habilitado, devendo ainda dispor de uma pessoa qualificada e habilitada em curso de Primeiros Socorros. Essas embarcações deverão ter classificação compatível com a área em que irão operar e capacidade para rebocar as embarcações apoiadas. Além disso, deverão dispor de pelo menos uma embarcação que deverá ficar sempre à frente de todo o grupo, atuando como líder; e pelo menos mais uma embarcação que deverá se posicionar sempre à retaguarda do grupo, atuando como embarcação de contenção. Essas embarcações poderão ser motos aquáticas e deverão ser devidamente identificadas como apoio ao evento, devendo se comunicarem entre si sobre quaisquer incidentes ou sobre eventuais embarcações desgarradas do grupo;
- VII) os participantes deverão fazer uso dos seguintes equipamentos de segurança, no mínimo: Colete Salva Vidas Classe V, luvas, botas ou sapatilhas e óculos de proteção;
- VIII) as comunicações entre as embarcações de apoio, organização e participantes deverão ser realizadas via transceptor VHF marítimo nos canais designados pelo serviço móvel marítimo;
- IX) em pelos menos três dias úteis anteriores ao evento, os organizadores deverão entregar à CP/DL/AG a relação contendo o número de inscrição das motos aquáticas, os seus condutores e respectivos números de inscrição da habilitação e os nomes dos demais participantes. É

imprescindível que, antes da sua realização, a organização realize orientações específicas aos participantes, a fim de uniformizar todas as regras do evento, sobre os planos de navegação e percurso, enfatizando a não realização de manobras radicais ou quaisquer tipos de acrobacias durante o percurso;

- X) durante o passeio, a lotação máxima das motos aquáticas com capacidade para 3(três) lugares será reduzida, devendo sempre haver 1 (uma) vaga de sobra a bordo, possibilitando o embarque de um outro participante que necessite de auxílio;
- XI) durante o percurso, deverá ser mantida uma distância segura entre as embarcações, a fim de evitar abalroamento e de maneira a ter tempo de resposta em manobra;
- XII) é terminantemente proibida a realização de manobras radicais ou quaisquer tipos de acrobacias durante o percurso;
- XIII) as motos aquáticas deverão dispor de cabo de reboque com bitola mínima de 10(dez) milímetros e comprimento mínimo de 25 (vinte e cinco) metros. Os cabos deverão ser equipados com gancho tipo mosquetão (engate rápido), em cada ponta, facilitando o clipe nos olhais de proa e popa; e
- XIV) é de total responsabilidade da organização do evento realizar contato prévio com demais órgãos municipais/estaduais, inclusive para eventuais autorizações afetas àquelas autoridades.

0514 - PLANEJAMENTO, EXECUÇÃO, REGISTRO E APERFEIÇOAMENTO

Para possibilitar um contínuo aperfeiçoamento dos procedimentos operativos a serem implementados internamente, a CPCE e suas Agências têm um controle em arquivo permanente, contendo ações anteriores, análises e críticas dos eventos náuticos realizados na área de jurisdição.

0515 - CAMPANHAS EDUCATIVAS

A Capitania dos Portos do Ceará divulgará às colônias de pescadores as campanhas educativas durante operações e comissões volantes voltadas a segurança da navegação e salvaguarda da vida humana visando a redução de acidentes e riscos de poluição ao meio ambiente, regularização de documentação, material, prevenção da poluição, habilitação de aquaviários ou armadores, etc.

Para contribuir com a eficácia da sinalização náutica brasileira, as CP e suas OM diretamente subordinadas devem promover campanhas de divulgação sobre a importância da manutenção das características dos sinais náuticos, à luz do contido na NORMAM-17/DHN. Para a realização destes eventos, os organizadores deverão cumprir as orientações contidas nas Normas para Amadores, Embarcações de Esporte e/ou Recreio e para cadastramento e funcionamento das Marinhas, Clubes e Entidades Desportivas Náuticas (NORMAM-03/DPC).

CAPÍTULO 6

VIAS NAVEGÁVEIS DA JURISDIÇÃO

SEÇÃO I

CONDIÇÕES DE NAVEGABILIDADE, SINALIZAÇÃO NÁUTICA E NAVEGAÇÃO

0601 – VIAS NAVEGÁVEIS CARTOGRAFADAS

Na área de jurisdição desta CP e Agências subordinadas não há vias navegáveis cartografadas.

0602 – VIAS NAVEGÁVEIS NÃO CARTOGRAFADAS

Na área de jurisdição da Capitania dos Portos do Ceará há significativo tráfego de embarcações miúdas, empregadas no transporte local de pessoas e carga, nos açudes e rios abaixo discriminados, todos com profundidades superiores a 2,10 metros durante aproximadamente 90% dos dias do ano:

- a) Açude de Orós, no município de Orós;
- b) Açude do Castanhão, no município de Nova Jaguaribara;
- c) Açude de Pentecoste, no município de Pentecoste;
- d) Rio Jaguaribe, no município de Fortim;
- e) Rios Coreaú e Guriú, no município de Camocim;
- f) Rio Itaiçaba, no município de Itaiçaba; e
- g) Rio Timonha, no Município de Chaval.

0603 - REGRAS NA NAVEGAÇÃO INTERIOR

Para a navegação interior nos pontos estabelecidos no item anterior, além daqueles estabelecidos no Capítulo 01 destas Normas, devem ser aplicadas as Regras Especiais para Evitar Abalroamento na Navegação Interior, conforme o contido na NORMAM-02/DPC, disponível no sítio: www.marinha.mil.br/dpc

0604 – DEVER DE INFORMAÇÃO

Os Comandantes, mestres das embarcações e motonautas devem comunicar imediatamente à Capitania dos Portos ou a uma de suas Agências subordinadas qualquer alteração dos auxílios à navegação e qualquer imprecisão, obstáculo ou estorvo à navegação que encontrar, bem como acidentes ou fatos da navegação ocorridos com o seu navio ou embarcação.

Tal comunicação poderá ser encaminhada diretamente ao Centro de Hidrografia da Marinha (CHM), mediante o preenchimento do documento constante do Anexo <u>A</u>, nas Normas da Autoridade Marítima para Auxílios à Navegação — NORMAM-17/DHN, disponível no site: <u>www.marinha.mil.br/dpc</u>

- 68 - 70 - NPCP-CE

SEÇÃO II

OBRAS, DRAGAGENS E EXTRAÇÃO MINERAL

0605 – OBRAS EM VIAS NAVEGÁVEIS

Na área de Jurisdição da Capitania dos Portos do Ceará, as atividades relacionadas com obras sobre, sob e às margens das águas, a extração de minerais, dragagens, etc. somente poderão ser executadas após parecer da Autoridade Marítima, mediante requerimento fundamentado e detalhado ao Capitão dos Portos, conforme previsto na NORMAM-11/DPC, disponível no sítio da Diretoria de Portos e Costas.

A Capitania dos Portos fará a avaliação preliminar e encaminhará a solicitação para outras Diretorias Especializadas da Marinha do Brasil. Cabe salientar que o referido parecer da Autoridade Marítima não exime os requerentes das autorizações dos outros órgãos, conforme cada caso.

Após o recebimento do parecer da Autoridade Marítima e antes do início do serviço, a Capitania dos Portos deverá ser informada sobre o início efetivo das obras em um prazo não inferior a 72 horas, de modo que ocorra a divulgação em Aviso aos Navegantes. Essa informação deverá ser composta dos seguintes dados: tipo de obra; coordenadas geográficas latitude/longitude (em graus, minutos e centésimos de minutos) que delimitam a área; data de início dos serviços; data de término dos serviços; e tipo/nome das embarcações de apoio à execução das obras.

0606 - DRAGAGENS

As atividades de dragagem somente poderão ser executadas após o parecer da Autoridade Marítima, devendo as empresas contratadas para tais serviços apresentarem requerimento ao Capitão dos Portos, que após emitir avaliação preliminar encaminhará tal solicitação às outras Diretorias Especializadas da Marinha do Brasil. Cabe salientar que o referido parecer da Autoridade Marítima não exime os requerentes das autorizações dos outros órgãos, conforme cada caso.

Quando se tratar de dragagem a ser realizada por embarcação estrangeira, além do requerimento acima mencionado, deverá ser solicitada à Diretoria de Portos e Costas a autorização para Operação em AJB para fins de execução dos serviços de Dragagem, conforme previsto no item 0224 da NORMAM-04/DPC.

Especificamente sobre portos organizados, ressalta-se que a legislação insere responsabilidades para as Administrações dos Portos (Autoridade Portuária-AP), cabendo à Autoridade Marítima a coordenação das atividades com as AP, no que diz respeito ao estabelecimento de suas limitações operacionais, principalmente do calado máximo, dimensões dos navios e velocidade de evolução nos trechos navegáveis, os quais poderão sofrer alterações significativas. Assim, com o intuito de contribuir para a otimização de resultados, é recomendado:

- Que o contratante da dragagem dedique especial atenção quanto da execução da atividade, de forma a manter o foco na obtenção dos parâmetros de projeto da geometria da via navegável, em especial as cotas batimétricas dos canais de aproximação e de acesso, das bacias de evolução e de berço; o alinhamento do eixo do canal; a largura do canal em seu leito, inclusive nas curvas; e as dimensões da bacia de evolução.

Esta recomendação tem por objetivo prevenir que a empresa executante da dragagem tenha que voltar ao local para a conclusão dos trabalhos após a avaliação do LH de "fim de dragagem". Ou que, na falta desta ação, sejam geradas restrições operacionais aos portos, inclusive pela possibilidade de comprometer o posicionamento de balizamento existente ou inviabilizar

- 69 - 70 - NPCP-CE

aprovação de alteração deste, bem como o estabelecimento de novos, considerando o fim a que se destinam:

- Que a empresa executante do LH de "fim de dragagem" observe atentamente o contido nas Normas da Autoridade Marítima para Levantamentos Hidrográficos (NORMAM 25/DHN) nas fases de planejamento, execução e encaminhamento dos dados coletados e documentação produzida, em especial aos critérios técnicos relativos à LH de Categoria "A".

Esta recomendação tem por objetivo alertar que somente dados oriundos de Levantamentos Hidrográficos da Categoria "A" validados pelo Centro de Hidrografia da Marinha (CHM) serão considerados pelos Capitães dos Portos como subsídios na avaliação de estabelecimento/alteração de parâmetros operacionais dos portos.

Após o recebimento do parecer favorável da Autoridade Marítima e antes do início das atividades, deverá ser informado a Capitania dos Portos, em um prazo não inferior a 72 horas, o início efetivo da dragagem para que haja a divulgação em Aviso aos Navegantes.

0607 - EXTRAÇÃO DE MINERAIS

Os interessados em realizar pesquisa, lavra, garimpo ou extração de areia, devidamente autorizados pelo órgão competente, deverão prestar à CPCE, formalmente, as seguintes informações, antes de iniciarem tais atividades, a fim de sejam avaliados os riscos à segurança da navegação e ao tráfego aquaviário:

- Limites da área de pesquisa, de lavra, de garimpo ou de extração de areia;
- Período de operação, as datas de início e de término provável;
- Comprimento do dispositivo e tipo da sinalização que será empregada para indicar a extremidade, se houver; e
 - Embarcações ou equipamentos utilizados, bem como suas características.

O não cumprimento do disposto neste item sujeita o infrator às sanções legais previstas.

0608 - ATUALIZAÇÃO DE DOCUMENTOS NÁUTICOS

Após a conclusão de obras nas vias navegáveis e dragagens realizadas, os responsáveis pelas mesmas deverão informar à Capitania dos Portos as informações finais pertinentes aos projetos, apresentando as documentações, desenhos técnicos e plantas. Estas serão encaminhadas ao Centro de Hidrografia da Marinha (CHM) para a atualização dos documentos náuticos, particularmente as relativas aos Portos, terminais, píeres, marinas, pontes, etc. da área de jurisdição da CPCE, conforme previsto na NORMAM-11/DPC.

- 70 - 70 - NPCP-CE