

**MARINHA DO BRASIL
CAPITANIA DOS PORTOS DA BAHIA**

**NORMAS E PROCEDIMENTOS DA
CAPITANIA DOS PORTOS DA BAHIA
N P C P - BA**



2015

OSTENSIVO

ORIGINAL

MARINHA DO BRASIL
CAPITANIA DOS PORTOS DA BAHIA

NORMAS E PROCEDIMENTOS DA CAPITANIA DOS PORTOS DA BAHIA
(NPCP-BA)

2015



MARINHA DO BRASIL

RT/CA/20
001

CAPITANIA DOS PORTOS DA BAHIA

PORTARIA Nº 64/CPBA, DE 17 DE AGOSTO DE 2015.

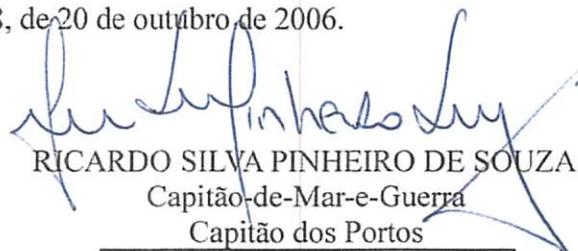
Aprova as Normas e Procedimentos para a Capitania dos Portos (NPCP) na área de jurisdição da Capitania dos Portos da Bahia.

O CAPITÃO DOS PORTOS DA BAHIA, no uso das atribuições que lhe são conferidas pela Portaria nº 156, do Comandante da Marinha, de 3 de junho de 2004, de acordo com o inciso I, art. 4º da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997 (LESTA), e das Normas Técnicas Orientadoras para as Capitânicas – NORTEC-50/DPC, aprovadas pela Portaria nº 102, de 20 de maio de 2013, do Diretor de Portos e Costas, resolve:

Art. 1º Aprovar as Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos da Bahia, NPCP-BA/2015, que a esta acompanham.

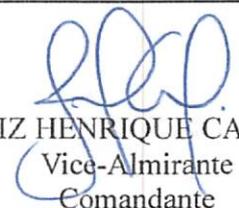
Art. 2º Esta Portaria entra em vigor na presente data.

Art. 3º Revoga-se a Portaria nº 68, de 20 de outubro de 2006.


RICARDO SILVA PINHEIRO DE SOUZA
Capitão-de-Mar-e-Guerra
Capitão dos Portos

ASSINADO DIGITALMENTE

RATIFICADO: Em 17 de agosto de 2015.


LUIZ HENRIQUE CAROLI
Vice-Almirante
Comandante

LUIS FELIPE MELO DA MATA
Capitão-Tenente (AA)

Enc. do Serviço de Secretaria e Comunicações

AUTENTICADO DIGITALMENTE

Distribuição:

Internas MB: Com2ºDN - DPC - BNA - DelIhéus - DelPseguro - CP-20 - Arquivo
Organizações Extra Marinha: SINDIPRAT - SINDINAVE - CODEBA - Terminal Portuário de Cotegipe - Terminal Miguel de Oliveira - TEMADRE - TRBA - Terminal da DOW QUÍMICA - Terminal da USIBA - Terminal de São Roque - Fibria Celulose - Veracel Celulose.

63029.001953/2015-81

LISTA DE PÁGINAS EM VIGOR

ELEMENTOS COMPONENTES	NÚMERO DE PÁGINAS
Folha de Rosto.....	I (reverso branco)
Portaria de Entrada em Vigor.....	II (reverso branco)
Lista de Páginas em Vigor.....	III-1 e III-2 (reverso branco)
Folha de Registro de Modificações.....	IV (reverso branco)
Índice Geral.....	V - VI - VII - VIII - IX - X - XI XII - XIII - XIV (reverso branco)
Capítulo 1.....	1-1 a 1-9
Capítulo 2.....	2-1 a 2.6
Capítulo 3.....	3-1 a 3-8
Capítulo 4.....	4-1 a 4-16
Capítulo 5.....	5-1 a 5-12
Capítulo 6.....	6-1 a 6-4
Anexo 1A.....	1A-1 e 1A-2
Anexo 1B.....	1B-1
Anexo 1C.....	1C-1
Anexo 1D.....	1D-1
Anexo 2A.....	2A-1 a 2A-2
Anexo 3A.....	3A-1 a 3A-4
Anexo 3B.....	3B-1
Anexo 3C.....	3C-1
Anexo 3D.....	3D-1
Anexo 3E.....	3E-1 a 3E-2
Anexo 4A.....	4A-1
Anexo 4B.....	4-B-1
Anexo 4C.....	4C-1 a 4C-2
Anexo 5A.....	5A-1
Anexo 5B.....	5B-1
Apêndice I ao Anexo 1C.....	1C-I-1 a 1C-I-3
Apêndice II ao Anexo 1C.....	1C-II-1 a 1C-II-4
Apêndice III ao Anexo 1C.....	1C-III-1 a 1C-III-2
Apêndice IV ao Anexo 1C.....	1C-IV-1 a 1C-IV-2
Apêndice V ao Anexo 1C.....	1C-V-1 a 1C-V-4
Apêndice VI ao Anexo 1C.....	1C-VI-1 a 1C-VI-2
Apêndice VII ao Anexo 1C.....	1C-VII-1 a 1C-VII-2
Apêndice VIII ao Anexo 1C.....	1C-VIII-1 a 1C-VIII-2
Apêndice IX ao Anexo 1C.....	1C-IX-1 a 1C-IX-2
Apêndice X ao Anexo 1C.....	1C-X-1 a 1C-X-2
Apêndice XI ao Anexo 1C.....	1C-XI-1 a 1C-XI-2
Apêndice XII ao Anexo 1C.....	1C-XII-1 a 1C-XII-3
Apêndice XIII ao Anexo 1C.....	1C-XIII-1 a 1C-XIII-3
Apêndice XIV ao Anexo 1C.....	1C-XIV-1
Apêndice XV ao Anexo 1C.....	1C-XV-1
Apêndice I ao Anexo 4A.....	4A-I-1
Apêndice I ao Anexo 4C.....	4C-I-1 a 4C-I-2
Apêndice II ao Anexo 4C.....	4C-II-1 a 4C-II-2

Apêndice III ao Anexo 4C.....	4C-III-1
Apêndice IV ao Anexo 4C.....	4C-IV-1 a 4C-IV-2
Apêndice V ao Anexo 4C.....	4C-V-1
Apêndice VI ao Anexo 4C.....	4C-VI-1
Apêndice VII ao Anexo 4C.....	4C-VII-1
Apêndice VIII ao Anexo 4C.....	4C-VIII-1
Apêndice IX ao Anexo 4C.....	4C-IX-1

NORMAS E PROCEDIMENTOS DA CAPITANIA DOS PORTOS DA BAHIA**FOLHA DE REGISTRO DE MODIFICAÇÕES**

NÚMERO DA MODIFICAÇÃO	EXPEDIENTE QUE A DETERMINOU E RESPECTIVA DATA	PÁGINAS AFETADAS	DATA DA ALTERAÇÃO	RUBRICA

**NORMAS E PROCEDIMENTOS DA CAPITANIA DOS PORTOS
DA BAHIA (NPCP-BA)**

ÍNDICE GERAL

	Páginas
Folha de Rosto	I
Portaria de entrada em vigor	II
Lista de Páginas em Vigor	III
Registro de Modificações	IV
Índice Geral	V
Relação de Anexos	XII
Relação de Apêndices	XIII
 CAPÍTULO 1 – ÁREAS DE JURISDIÇÃO	
SEÇÃO I – ORGANIZAÇÃO, JURISDIÇÃO E LIMITES	
0101 – Organização e Jurisdição	1-1
a) Organização	1-1
b) Jurisdição	1-1
0102 – Atendimento ao Público	1-1
0103 – Denúncias e Sugestões	1-3
0104 - Limitação para Navegação Interior	1-3
a) Área 1	1-3
b) Área 2	1-4
 SEÇÃO II – CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS DO PORTO E SUA ADMINISTRAÇÃO	
0105 - Características Principais	1-5
a) Portos e Terminais da Jurisdição	1-5
b) Principais Características dos Portos e Terminais	1-6
0106 – Administração	1-7

SEÇÃO III – PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS

0107 - Aviso aos Navegantes, Obras, Reboques e Eventos Esportivos.	1-7
0108 – Busca e Salvamento.	1-8

CAPÍTULO 2 – FATOS E ACIDENTES DA NAVEGAÇÃO

0201 - Aplicação	2-1
0202 - Competência para Instauração de IAFN.	2-1
0203 - Prazo para Instauração de IAFN.	2-1
0204 - Prazo para Conclusão e Prorrogação	2-2
0205 - Descrição de Acidentes e Fatos da Navegação.	2-2
0206 - Depoimento.	2-3
0207 - Obrigatoriedade de Comunicação de Fatos e Acidentes.	2-5
0208 - Provas.	2-5
0209 - Retenção das Embarcações.	2-5
0210 - Procedimentos em caso de Ocorrências Envolvendo Mercadorias Perigosas	2-5
0211 - Acidentes com Mergulhador.	2-6

CAPÍTULO 3 – DOTAÇÃO DE MATERIAL DE SEGURANÇA DAS EMBARCAÇÕES E DOCUMENTOS OBRIGATÓRIOS

0301 – Equipamentos Individuais de Salvatagem	3-1
a) Generalidades	3-1
b) Área 2	3-2
c) Área 2 - Abrolhos	3-2
d) Embarcações de Pesca	3-3
e) Demais Embarcações	3-3
f) Quadros Resumo de Dotação	3-3
0302 – Equipamentos de Navegação e Publicações	3-3
a) Área 2	3-3
b) Área 2 - Abrolhos	3-4
c) Embarcações de Pesca	3-4
d) Requisitos Especiais para Embarcações a Partir de 1000 (mil) AB e “Ferry-Boats”	3-5
e) Demais Embarcações	3-5
f) Quadros Resumo de Dotação	3-5

0303 – Equipamentos de Rádio Comunicações	3-5
a) Área 2.	3-5
b) Área 2 - Abrolhos.	3-6
c) Embarcações de Pesca	3-6
d) Habilitação do Pessoal	3-6
e) Quadros Resumo de Dotação	3-6
0304 - Cartazes	3-6
0305 - Dispositivos.	3-6
a) Área 2	3-6
b) Embarcações de Pesca	3-6
c) Demais Embarcações	3-6
d) Quadros Resumo de Dotação	3-6
0306 - Outros Equipamentos, Dispositivos, Materiais e Publicações	3-7
a) Área 2	3-7
b) Embarcações de Pesca	3-7
c) Dotação de Medicamentos e Material de Primeiros Socorros	3-7
d) Atividades de Banana-Boat	3-7
e) Atividades de “Stand Up Paddle” (SUP)..	3-7
0307 - Porte Obrigatório de Material de Salvatagem	3-7
0308 – Documentos Obrigatórios	3-7
a) Para Todas as Embarcações, Exceto para as Dispensadas da Licença de Construção.	3-7
b) Para as Embarcações Dispensadas da Licença de Construção	3-7

CAPÍTULO 4 – PROCEDIMENTOS PARA NAVIOS NO PORTO

SEÇÃO I – ENTRADA, PERMANÊNCIA E SAÍDA DO PORTO

0401 – Tráfego no Porto	4-1
0402 – Canal de Acesso e Sistema de Balizamento.	4-2
0403 – Entrada, Despacho e Saída de Embarcações.	4-3
0404 – Ferros e Amarração.	4-3
0405 – Transporte de Material e de Pessoal	4-3
0406 – Reparos	4-3
a) Execução de Reparos no Porto.	4-3

- b) Embarcação com Restrições Operacionais ou Avariada Demandando a Baía de Todos os Santos (BTS) – Procedimentos 4-4

SEÇÃO II – SERVIÇO DE REBOCADORES

- 0407 – Condições de Uso de Rebocadores (Uso Obrigatório e Facultativo) 4-4
 a) Definições 4-4
 b) Emprego Obrigatório de Rebocadores 4-5
 c) Requisitos para Operar 4-5
- 0408 – Situação de Maior Risco. 4-5
- 0409 – Recomendações Sobre Tipo e Método de Emprego de Rebocadores 4-6
- 0410 – Situações de Força Maior 4-6
- 0411 – Disposições Complementares 4-6

SEÇÃO III – SERVIÇO DE PRATICAGEM

- 0412 – Propósito 4-6
- 0413 – Serviço de Praticagem 4-6
- 0414 – Características, Organização do Serviço das ZP da Área de Jurisdição e Número de Práticos Necessários para Execução das Fainas de Praticagem 4-7
 a) Zonas de Praticagem na Jurisdição da CPBA 4-7
 b) Praticagem 4-7
 c) Sinalização 4-7
- 0415 – Escala Única de Rodízio para Práticos 4-7
- 0416 – Obrigações do Comandante. 4-8
- 0417 – Obrigações do Prático e do Praticante de Prático 4-8
- 0418 - Impraticabilidade. 4-9
- 0419 – Qualificação do Praticante de Prático 4-9
- 0420 – Manutenção da Habilitação do Prático. 4-9
 a) Princípios Gerais 4-9
 b) Plano de Manutenção da Habilitação 4-9
 c) Comprovação de Manobras Realizadas 4-10
 d) Recuperação da Habilitação 4-11
 e) Exames Médico e Psicofísico 4-11

SEÇÃO IV – SEGURANÇA ORGÂNICA

0421 – Segurança das Embarcações contra Assaltos, Roubos e Ocorrências Similares	4-11
a) Providências do Responsável	4-11
b) Obrigatoriedade de Vigilância por Tripulante	4-11
c) Competência	4-12
d) Obrigatoriedade de Comunicação	4-12

SEÇÃO V – MEIO AMBIENTE

0422 – Preservação Ambiental	4-12
a) Comunicação Ambiental	4-12
b) Plano de Emergência	4-12
c) Cuidados para Evitar Poluição	4-12
d) Limpeza de Tanques, Porões e Recolhimento de Lixo	4-13
0423 – Carga ou Descarga de Petróleo e seus derivados, Produtos Químicos a Granel e Gás Liquefeito	4-13
a) Prontidão	4-13
b) Habilitação	4-13
0424 – Mercadorias Perigosas	4-14
a) Requisitos para o Transporte	4-14
b) Embarcações que Chegam ao Porto	4-14
c) Embarcações que Deixam o Porto	4-14
d) Concessão de Licença para o Transporte de Mercadorias Perigosas	4-14
e) Alterações	4-14

SEÇÃO VI – FISCALIZAÇÃO POR AUTORIDADES NACIONAIS

0425 – Entrada da Embarcação	4-14
a) Parte de Entrada	4-14
b) Livre Prática	4-15
c) Quarentena	4-15
0426 – Saída da Embarcação	4-15
a) Despacho	4-15
b) Saída	4-16
c) Embarque de Pessoal Não Tripulante	4-16
0427 – Port State Control e Flag State Control	4-16

CAPÍTULO 5 – PARÂMETROS OPERACIONAIS DO PORTO E PROCEDIMENTOS ESPECIAIS

SEÇÃO I – RESTRIÇÕES OPERACIONAIS

0501 – Calado Máximo Recomendado (Calado Operacional)	5-1
a) Introdução	5-1
b) Variáveis a Considerar	5-1
c) Integração das Variáveis	5-1
d) Calado Máximo Recomendado (CMR)	5-1
e) Responsabilidade	5-2
0502 – Restrições de Velocidade, Cruzamento e Ultrapassagem	5-2
0503 – Restrições de Horários	5-3
0504 – Restrições de Porte das Embarcações.	5-3
0505 – Restrições de Fundeio.	5-3
0506 – Monitoramento das Condições Batimétricas.	5-5
0507 – Monitoramento das Condições Ambientais	5-5
0508 – Parâmetros Operacionais Fora da Área dos Portos Organizados	5-5
0509 – Calado Aéreo Máximo Admitido	5-5
0510 – Outras Restrições	5-5

SEÇÃO II – PLATAFORMAS, NAVIOS SONDA, FPSO, FSU, DEMAIS CONSTRUÇÕES E BOIAS DE GRANDE PORTE

0511 – Plataformas, Navios Sonda, FPSO, FSU e Demais Construções que Venham a Alterar suas Posições nas Águas Jurisdicionais Brasileiras	5-6
a) Controle	5-6
b) Acompanhamento	5-6
c) Movimentação de Plataformas	5-7
d) Operações de Helicópteros a Bordo	5-7
0512 – Recomendações para Fundeio de Plataformas em Águas Abrigadas e Semi-Abrigadas	5-8
0513 – Boias de Grande Porte	5-9
a) Conceituação	5-9
b) Identificação... ..	5-9
c) Lançamento	5-9
d) Providências em Caso de Boia à Deriva	5-9

0514 – Operações de Mergulho	5-9
------------------------------------	-----

SEÇÃO III – EVENTOS NÁUTICOS ESPECIAIS

0515 – Principais Procissões Marítimas e Demais Eventos Náuticos na Área de Jurisdição	5-10
a) Instruções para os Organizadores	5-10
b) Instruções para os Participantes	5-10
c) Lista dos Principais Eventos Festivos na Jurisdição da CPBA	5-11
0516 – Planejamento, Execução, Registro e Aperfeiçoamento	5-11
0517 – Campanhas Educativas	5-12

CAPÍTULO 6 – VIAS NAVEGÁVEIS DA JURISDIÇÃO

SEÇÃO I – CONDIÇÕES DE NAVEGABILIDADE, SINALIZAÇÃO NÁUTICA E NAVEGAÇÃO

0601 - Vias Navegáveis Cartografadas	6-1
a) Considerações Iniciais	6-1
b) Rios e Lagos Navegáveis	6-1
0602 - Vias Navegáveis Não Cartografadas	6-2
0603 - Regras na Navegação Interior	6-2
0604 – Comboios	6-2
0605 - Dever de Informação	6-2

SEÇÃO II – OBRAS, DRAGAGENS E EXTRAÇÃO MINERAL

0606 - Obras em Vias Navegáveis	6-2
0607 - Barragens e Eclusas	6-3
0608 - Dragagens	6-3
0609 – Extração de Minerais	6-3
0610 – Atualização de Documentos Náuticos	6-3

ANEXOS:

- 1A - ÁREA DE JURISDIÇÃO DA SEDE DA CPBA E DAS OM SUBORDINADAS
- 1B - ENDEREÇOS, TELEFONES E FAC-SÍMILES ÚTEIS
- 1C - INFORMAÇÕES SOBRE OS PORTOS E TERMINAIS DA BAHIA
- 1D - ASSOCIAÇÕES DE PRÁTICOS NA BAHIA
- 2A - ENCAMINHAMENTO DAS INFORMAÇÕES SOBRE OCORRÊNCIA DE PERDA OU PERDA PROVÁVEL DE MERCADORIAS PERIGOSAS EM ÁGUAS SOB JURISDIÇÃO NACIONAL
- 3A - RESUMO DA DOTAÇÃO MÍNIMA DE MATERIAL DE SALVATAGEM, NAVEGAÇÃO E CAV PARA EMBARCAÇÕES EMPREGADAS EM ATIVIDADES PROFISSIONAIS
- 3B - DOTAÇÃO DE MEDICAMENTOS E MATERIAL DE PRIMEIROS SOCORROS
- 3C - EXIGÊNCIAS PARA A ATIVIDADE DE “BANANA-BOAT”
- 3D – RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA PARA A ATIVIDADE DE “STAND UP PADDLE - SUP”
- 3E - DECÁLOGO DE SEGURANÇA
- 4A - COMPROVANTE DE MANOBRA DE PRÁTICO
- 4B - ÁREAS DE PROTEÇÃO AMBIENTAL (APA) NA JURISDIÇÃO DA CPBA
- 4C - PROGRAMA DE QUALIFICAÇÃO DE PRATICANTE DE PRÁTICO
- 5A - VARIÁVEIS EMPÍRICAS QUE DEVERÃO SER CONSIDERADAS NO ESTUDO PARA O ESTABELECIMENTO DE UM FATOR DE SEGURANÇA
- 5B - PROCEDIMENTOS OPERATIVOS PARA EVENTOS ESPECIAIS

APÊNDICES:

ANEXO	NÚMERO	NOME
1C	I	PORTO DE SALVADOR
	II	PORTO DE ARATU
	III	TERMINAL DA DOW QUÍMICA
	IV	TERMINAL DA GERDAU/USIBA
	V	TERMINAL DE MADRE DE DEUS (TEMADRE)
	VI	TERMINAL DE SÃO ROQUE
	VII	BASE NAVAL DE ARATU
	VIII	TERMINAL PORTUÁRIO MIGUEL DE OLIVEIRA (FORD)
	IX	PORTO DE ILHÉUS
	X	TERMINAL MARÍTIMO DE BARCAÇAS EM BELMONTE
	XI	TERMINAL MARÍTIMO DE BARCAÇAS EM CARAVELAS
	XII	TERMINAL PORTUÁRIO DE COTEGIPE
	XIII	TERMINAL DE REGASEIFICAÇÃO DA BAHIA (TRBA)
	XIV	TERMINAL PESQUEIRO DA RIBEIRA EM SALVADOR
	XV	TERMINAL PESQUEIRO DE ILHÉUS
4A	I	COMPROVANTE DE MANOBRA DE PRATICAGEM ASSISTIDA
4C	I	PROGRAMA DE QUALIFICAÇÃO DE PRATICANTE DE PRÁTICO - SINOPSE DO MÓDULO INICIAL
	II	PROGRAMA DE QUALIFICAÇÃO DE PRATICANTE DE PRÁTICO - SUMÁRIO DO MÓDULO INICIAL
	III	PROGRAMA DE QUALIFICAÇÃO DE PRATICANTE DE PRÁTICO - CONTROLE DE FREQUÊNCIA DO MÓDULO INICIAL
	IV	REQUISITOS PARA O PROGRAMA MÍNIMO DE QUALIFICAÇÃO DE PRATICANTE DE PRÁTICO NA ZP-12 – SALVADOR, PORTOS E TERMINAIS DA BTS E ZP-13 – ILHÉUS

- V DISCRIMINAÇÃO DO NÚMERO DE FAINAS DE PRATICAGEM PARA O PROGRAMA DE QUALIFICAÇÃO DE PRATICANTE DE PRÁTICO – FASE DE TREINAMENTO
- VI DISCRIMINAÇÃO DO NÚMERO DE FAINAS DE PRATICAGEM PARA O PROGRAMA DE QUALIFICAÇÃO DE PRATICANTE DE PRÁTICO – FASE DE QUALIFICAÇÃO
- VII PROGRAMA DE QUALIFICAÇÃO DE PRATICANTE DE PRÁTICO - RELATÓRIO DE FAINA DE PRATICAGEM COM PRATICANTE DE PRÁTICO
- VIII PROGRAMA DE QUALIFICAÇÃO DE PRATICANTE DE PRÁTICO - QUADRO RESUMO MENSAL DE FAINAS DE PRATICAGEM POR PRATICANTE DE PRÁTICO
- IX DECLARAÇÃO DE AVALIAÇÃO SATISFATÓRIA EM PROGRAMA DE QUALIFICAÇÃO DE PRATICANTE DE PRÁTICO

CAPÍTULO 1

ÁREAS DE JURISDIÇÃO

SEÇÃO I

ORGANIZAÇÃO, JURISDIÇÃO E LIMITES

0101 – ORGANIZAÇÃO E JURISDIÇÃO

a) Organização

1) O Comandante do 2º Distrito Naval (Com2ºDN) é o Representante da Autoridade Marítima para a Segurança do Tráfego Aquaviário, Socorro e Salvamento, Meio Ambiente e para Organismos Internacionais, Investigação Científica Marinha e Bens Submersos, com atribuições específicas na sua área de jurisdição, em conformidade com a estrutura da Autoridade Marítima Brasileira estabelecida pela Portaria nº 156/MB, de 3 de junho de 2004.

2) O Capitão dos Portos da Bahia é o Agente da Autoridade Marítima na área de jurisdição da Capitania dos Portos da Bahia (CPBA), cuja sede está situada em Salvador/BA.

A CPBA é composta pela sua sede e por mais duas Organizações Militares subordinadas:

- I) Delegacia da Capitania dos Portos em Ilhéus (DelIlhéus); e
- II) Delegacia da Capitania dos Portos em Porto Seguro (DelPSeguro).

b) Jurisdição

1) A jurisdição da CPBA abrange as águas que banham o litoral do Estado da Bahia, limitada ao Norte pela divisa do Estado da Bahia com o estado de Sergipe; ao Sul, pela divisa do Estado da Bahia com o Estado do Espírito Santo; a Leste pelo Oceano Atlântico e a Oeste, pela divisa dos municípios limítrofes aos municípios sob jurisdição da Capitania Fluvial do São Francisco. Os municípios que compõem a jurisdição da CPBA acham-se listados no Anexo 1A.

2) Os Agentes da Autoridade Marítima subordinados ao Capitão dos Portos da Bahia são:

- I) em Ilhéus, o Delegado da Capitania dos Portos; e
- II) em Porto Seguro, o Delegado da Capitania dos Portos.

3) Os endereços, números dos telefones e fac-símile da CPBA, DelIlhéus e DelPSeguro acham-se listados no Anexo 1B.

0102 – ATENDIMENTO AO PÚBLICO

1) CPBA – nos dias úteis, das 09h30 às 14h30 horas, de segunda a quinta-feira, com a ressalva de que o acesso ao balcão de atendimento só é permitido até as 14h15, e de 08h30 às 11h45 horas, às sextas-feiras.

- 1) DelIlhéus – nos dias úteis, das 14 às 17h15.
- 3) DelPSeguro – nos dias úteis, das 09 às 12 horas.

Os setores responsáveis pelo despacho de navios, recebimento de denúncias e pedidos de socorro da CPBA, DelIlhéus e DelPSeguro atendem ao público todos os dias da semana, 24 horas/dia:

- I - por meio de telefone;
- II - por meio de fac-símile;
- III - por meio de fonia (VHF - canal 16); e
- IV - pessoalmente, na Sala de Estado.

4) Requerimentos

Devem ser requeridos pelos interessados, ao Agente da Autoridade Marítima: vistorias e inspeções de embarcações; retirada de exigências; autorização para lavagem de tanques; inspeção subaquática; experiência de máquinas; manobras experimentais (todas aquelas que ultrapassem os limites atribuídos pelas respectivas administrações portuárias contidas nos Apêndices ao Anexo 1-C destas Normas); autorização para realizar reparos que impliquem em risco de poluição e à segurança da navegação; testes e outras fainas, nas áreas dos portos e terminais.

a) Os requerimentos para realização de vistorias, inspeções e retirada de exigências em navios devem dar entrada na CPBA/DelIlhéus/DelPSeguro com o mínimo de 2 (dois) dias úteis de antecedência.

b) Os requerimentos para realização de vistorias, inspeções e retirada de exigências em embarcações miúdas e de médio porte devem dar entrada na CPBA/DelIlhéus/DelPSeguro com o mínimo de 5 (cinco) dias úteis de antecedência.

c) Os requerimentos solicitando autorização para lavagem de tanques, inspeção subaquática e experiência de máquinas devem dar entrada na CPBA/DelIlhéus/DelPSeguro com a antecedência mínima de 1 (um) dia útil.

d) Os requerimentos que tratam de manobras experimentais (todas aquelas que ultrapassem os limites atribuídos pelas respectivas administrações portuárias contidas nos Apêndices ao Anexo 1-C desta Norma, desde que acompanhado de estudos de requisitos operacionais previamente realizados por entidade de reconhecida capacidade técnica e aprovados pelo Agente da Autoridade Marítima), reparos, testes e outras fainas, nas áreas dos portos e terminais, deverão dar entrada com 5 (cinco) dias úteis de antecedência acompanhados de parecer favorável da Autoridade Portuária (vide item 0105).

5) Exames de Habilitação de Amador

a) na CPBA

O exame para habilitação às categorias de Capitão Amador, Mestre Amador, Arrais Amador e Motonauta consiste em uma prova teórica escrita, sendo necessário a apresentação do Atestado de Embarque comprovando as frequências das aulas práticas. Será considerado aprovado o candidato que obtiver, pelo menos, 50% de acerto das questões propostas.

Os exames para Motonauta, Arrais Amador e Mestre Amador (o candidato deverá ser Arrais Amador), são realizados semanalmente, às quartas-feiras, às 09h (em caso de feriado, as provas serão aplicadas na quarta-feira da semana seguinte). As inscrições poderão ser efetuadas até a antevéspera de cada prova, pessoalmente ou por procuração, diretamente na CPBA, com a documentação prevista na alínea a), do item 0504, da NORMAM-03/DPC.

O exame para Capitão Amador é realizado semestralmente, de acordo com a programação da Diretoria de Portos e Costas (DPC), sendo necessário que o candidato seja Mestre Amador. A inscrição será efetuada diretamente na CPBA, pessoalmente ou por procuração, em períodos previamente divulgados.

b) na Dellhéus

O exame para a categoria de Capitão Amador é realizado semestralmente, de forma análoga ao da CPBA.

Os exames para as demais categorias são realizados todos os dias úteis, no horário de atendimento ao público. Os tipos de provas e os critérios de avaliação são os mesmos da CPBA.

c) na DelPSeguro

Os exames para habilitação de Amadores (excetuando-se Capitão) são realizados na primeira e na terceira quinta-feira de cada mês, sempre às 10 horas, de maneira idêntica à da CPBA.

0103 – DENÚNCIAS E SUGESTÕES

As denúncias e sugestões podem ser feitas pelo site da CP/DL ou pelos telefones: CPBA – (71) 3507-3777; Dellhéus – (73) 3222-5100; e DelPSeguro – (73) 3421-2050.

0104 – LIMITAÇÃO PARA A NAVEGAÇÃO INTERIOR

Em conformidade com o previsto na seção I do capítulo 6 da NORMAM-02/DPC e na seção II do capítulo 4 da NORMAM-03/DPC, os limites de navegação para as embarcações classificadas para a navegação interior são os seguintes:

a) Área 1

1) Na BTS:

O limite correspondente à linha imaginária que liga os seguintes pontos:

I - Ponta de Santo Antônio, em Salvador, à Igreja de Nossa Senhora da Penha, em Vera Cruz; e

II - Ponta do Garcia à Ponta de Cacha Pregos.

2) Nas proximidades do Morro de São Paulo:

O limite correspondente à linha imaginária que liga os seguintes pontos:

I - Farol do Morro de São Paulo ao ponto mais próximo do continente, no lado norte da barra;

II - Barra do Carvalho à ilha de Boipeba; e

III - Ponta do Trombinha ao cabo Tromba Grande.

3) Na Baía de Camamu:

O limite correspondente à linha imaginária que liga a ponta Apaga-Fogo à Ponta Mutá.

4) Na jurisdição da Dellhéus:

I - no Porto de Ilhéus, o limite correspondente à linha imaginária que liga os pontos: Barra de Itaípe, Ilhéu Grande e Ponta Maria Augusta, no Morro Pernambuco;

II - em Itacaré, o limite correspondente à linha imaginária que demarca a foz do Rio de

Contas;

III - em Canavieiras, o limite ao Norte correspondente à linha imaginária que demarca a foz do Rio Cipó; o limite ao Sul correspondente à linha imaginária que demarca a Barra de Canavieiras; e

IV - em Comandatuba, o limite ao Norte correspondente à linha imaginária que demarca o ponto extremo da Ilha de Comandatuba; o limite Sul correspondente à linha imaginária que demarca a barra do Poxim.

5) Na jurisdição da DelP Seguro:

Em Porto Seguro, o limite correspondente à linha imaginária que liga os seguintes pontos:

I - da Ponta da Enseada da Igreja Nossa Senhora da Ajuda, nas proximidades do baio de Nossa Senhora da Ajuda, à Ponta Oeste do Recife de Fora; e

II - da Ponta do Recife de Fora à Ponta de Santo Antônio.

b) Área 2

1) Compreende a área marítima limitada pela linha de afastamento de 4 (quatro) milhas da costa, a partir da BTS até a praia do Forte, ao Norte, e, ao Sul, até a ponta Mutá, na Baía de Camamu; e

2) A área marítima limitada pela linha de afastamento de 2 milhas da costa, nos seguintes locais:

I - em Itacaré – da foz do Rio Piracanga à foz do rio Burundanga;

II - em Ilhéus – da foz do Rio Itaipé à foz do rio Corurupe;

III - em Canavieiras – da ponta da ilha de Atalaia ao extremo sul da ilha do Meio; e

IV - em Una/Comandatuba – da Barra do Rio Una à Barra do Poxim.

3) A área marítima limitada pela linha de afastamento de 2 milhas da costa, da foz do Rio Jequitinhonha até a foz do Rio Mucuri.

4) Por sua característica particular, a área marítima utilizada para tráfego entre o continente e o arquipélago de Abrolhos, delimitada ao Norte pelo paralelo 17° 20' Sul, ao Sul pelo paralelo 18° 10' Sul, e a Leste pelo meridiano oriental que tangencia o Arquipélago de Abrolhos, é designada, para efeito de aplicação destas Normas, de “Área 2 - Abrolhos”.

Para navegar dentro desses limites, a embarcação classificada para a navegação interior deverá atender aos requisitos previstos no capítulo 3 destas Normas.

SEÇÃO II

CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS DO PORTO E SUA ADMINISTRAÇÃO

0105 – CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS

a) Portos e Terminais da Jurisdição

1) Porto de Salvador

Destina-se ao embarque e desembarque de passageiros e de carga geral. Pertence à Companhia Docas do Estado da Bahia (CODEBA) e é por ela administrado. É operado pela própria CODEBA, excetuando-se o Terminal de Contêiner, que é operado pela empresa TECON Salvador. Está situado na Cidade Baixa de Salvador, na região conhecida como Comércio.

2) Porto de Aratu

Destina-se à movimentação de granéis sólidos e líquidos, produtos gasosos e óleos vegetais. Pertence à CODEBA e é por ela administrado. É operado pela própria CODEBA e pela empresa BRASKEM. Está situado entre a Ponta do Marinho e a Ponta João Pessoa, no município de Simões Filho.

3) Terminal da Dow Química

Destina-se à movimentação de produtos químicos. Pertence à empresa “Dow Brasil Nordeste Industrial Ltda” e é por ela administrado e operado. Está situado na ponta da Mangueira, na margem Norte do Canal de Cotegipe.

4) Terminal da GERDAU/USIBA

Destina-se ao recebimento de minério de ferro bruto ou pelotizado e de sucata de ferro prensada. Pertence ao grupo GERDAU-USIBA e é por ele administrado e operado. Está situado na ponta da Sapoca, distrito de São Tomé de Paripe.

5) Terminal de Madre de Deus (TEMADRE)

Tem a denominação oficial de “Terminal Aquaviário Almirante Alves Câmara” e destina-se ao recebimento de petróleo e derivados e ao embarque de derivados de petróleo processados pela Refinaria Landulfo Alves. Pertence à TRANSPETRO e é por ela administrado e operado. Está localizado na ponta Mirim, ao sul da Ilha de Madre de Deus.

6) Terminal de São Roque do Paraguaçu

Destina-se à movimentação e reparos de plataformas, navios-sonda, chatas e outras estruturas metálicas similares. Pertence à PETROBRAS e é por ela administrado e operado. Está localizado na desembocadura do Rio Baetantã, à margem direita do Rio Paraguaçu, nas proximidades de sua foz.

7) Base Naval de Aratu (BNA)

É uma Organização Militar da Marinha do Brasil destinada a executar reparo e manutenção de navios. Dispõe de um dique seco com 220 metros de comprimento e 35 metros de boca. Dispõe, também, de um sistema elevador de navios com capacidade para até 6 navios com 60 metros de comprimento e peso máximo de 1200 toneladas. Seu cais de atracação tem 720 metros e

possui 2 guindastes com capacidade para 20 toneladas. Está localizada na margem sul do canal de Cotegipe.

8) Porto Miguel de Oliveira

Destina-se à movimentação de veículos automotores e seus componentes. Pertence ao estado da Bahia, é administrado e operado pela Ford do Brasil S/A. Está localizado na Ponta da Laje, na margem norte do canal de Cotegipe.

9) Terminal Portuário Cotegipe

Destina-se ao embarque de grãos e de derivados de trigo industrializados. Pertence à empresa Moinho Dias Branco e é por ela administrado e operado. Está localizado na margem Norte do canal Cotegipe, em área contígua à Base Naval de Aratu.

10) Terminal de Regaseificação da Bahia (TRBA)

Destina-se ao recebimento e distribuição de gás. Pertence à TRANSPETRO. Está localizado a 2 (duas) milhas a oeste da Ilha do Frade, na Baía de Todos os Santos, no município de Salvador.

11) Terminal Pesqueiro da Ribeira em Salvador

Destina-se ao desembarque, recepção, armazenamento, comercialização de pescado e apoio às embarcações pesqueiras. De propriedade da BAHIAPECA – Governo do Estado da Bahia, localizado na enseada Tainheiros, Ribeira.

12) Porto de Ilhéus

Destina-se à movimentação de carga geral. Pertence à CODEBA e é por ela administrado e operado. Está localizado na Ponta do Malhado, na cidade de Ilhéus.

13) Terminal Pesqueiro de Ilhéus

Destina-se ao desembarque, beneficiamento, armazenamento e comercialização de pescado. De propriedade da BAHIAPECA – Governo do estado da Bahia, por esta é administrado e operado, de forma compartilhada com as entidades pesqueiras locais. Está localizado na Baía do Pontal, na cidade de Ilhéus.

14) Terminal Marítimo de Belmonte

Destina-se ao embarque de toras de madeira, produzidas pela empresa VERACEL, proprietária do Terminal, que é administrado e operado pela empresa Veracel Celulose S/A. Está localizado entre as cidades de Belmonte e Santa Cruz Cabrália, no sul do estado da Bahia.

15) Terminal Marítimo de Barçaças em Caravelas

Destina-se ao embarque e desembarque de toras de madeira produzidas pela empresa Aracruz Celulose S/A, e é operada pela Fibria Celulose S/A. Está localizado no distrito de Ponta de Areia, município de Caravelas, no extremo sul do estado da Bahia.

b) Principais Características dos Portos e Terminais

As principais características dos portos e terminais da área de jurisdição da CPBA podem ser obtidas na publicação “Roteiro – Costa Leste”, do CHM, cartas náuticas da área e demais publicações pertinentes.

Outras características constam dos Apêndices ao Anexo 1C destas Normas.

0106 – ADMINISTRAÇÃO

O endereço e telefones desses órgãos, bem como as informações sobre cada porto e terminal, fornecidos pelas respectivas Autoridades Portuárias, em conformidade com o previsto no artigo 17 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, constam dos Apêndices ao Anexo 1C.

**SEÇÃO III
PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS****0107 - Aviso aos Navegantes, Obras, Reboques e Eventos Esportivos****1) Aviso aos Navegantes**

Informações sobre eventos que devam ser publicados em avisos aos navegantes deverão dar entrada no Centro de Hidrografia da Marinha (CHM) com antecedência mínima de 72 (setenta e duas horas) horas. Para tal, deverão ser encaminhadas à Capitania (CP) e Delegacias (DL) em cuja jurisdição for ocorrer o evento com antecedência mínima de 4 (quatro) dias úteis e conter, pelo menos, os seguintes dados:

1.1) Obras sob/sobre águas (dragagem, derrocamento, demolição submarina, etc.)

Após apresentação do requerimento e do projeto, conforme previsto na NORMAM 11/DPC, e com a autorização recebida, antes do início do serviço pretendido informar:

- tipo de obra;
- coordenadas geográficas LAT/LONG (em graus, minutos e centésimos de minutos) que delimitam a área;
- data de início dos serviços;
- data prevista para o término dos serviços; e
- tipo/nome de embarcações e navios que apoiarão a execução das obras no local.

1.2) Reboque

Antes de efetuar o pedido de despacho do navio a ser rebocado e do seu rebocador, o interessado deverá apresentar requerimento ao Capitão dos Portos da Bahia ou aos Delegados em Ilhéus e Porto Seguro, conforme o caso, apresentando o dispositivo e solicitando autorização para executar a faina de reboque.

O requerimento deverá:

I - ter como anexo um Plano de Reboque emitido por Sociedade Classificadora ou de representante qualificado da seguradora, ou declaração do Comandante do navio rebocado ou do rebocador, quando a embarcação rebocada não for tripulada, atestando:

- as condições satisfatórias de segurança e de prontidão de todo o dispositivo (rebocador, aparelho de reboque e rebocado).

II - indicar:

- nome, IRIN e bandeira do rebocador;
- tipo (balsa, plataforma, etc), nome, IRIN e bandeira do rebocado;
- comprimento total do dispositivo (considerar os limites extremos do conjunto, incluindo o comprimento do cabo de reboque);
- velocidade média do dispositivo;
- porto, terminal ou ponto de fundeio de partida;
- porto, terminal ou ponto de fundeio de chegada;
- data e hora previstas para a partida (ETD);
- data e hora previstas para a chegada (ETA); e

- derrota, informando a latitude e a longitude dos pontos da derrota, a partir do local de onde o dispositivo suspenderá.

1.3) Eventos esportivos

Além das providências contidas no item 0113 da NORMAM-03/DPC, os interessados deverão comunicar à CP/DL, 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 (LAT/LONG 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 (especificando o fuso de referência – local ou ZULU).

0108 - Busca e Salvamento

A Sub-Região SAR Leste, sob a responsabilidade do Centro de Coordenação de Salvamento Marítimo, exercida pelo Comando do 2º Distrito Naval (Com2º DN) (Salvamar Leste), compreende a área marítima sob jurisdição brasileira situada entre as linhas de marcação de 115º e 109º, com origem, respectivamente, nas divisas entre os Estados de Alagoas-Sergipe e Bahia-Espírito Santo, exceto a parte marítima correspondente às ilhas da Trindade e Martim Vaz.

O Com2ºDN mantém, permanentemente, um dos seus meios como Navio de Serviço Distrital, pronto para atuar em caso de ocorrência de incidente SAR na sua área.

A sub-região do Centro de Coordenação SAR Marítimo do 2ºDN (Salvamar Leste) é constituída pelos Subcentros de Coordenação SAR a seguir discriminados:

Subcentro de Coordenação SAR de Salvador	- Capitania dos Portos da Bahia
Subcentro de Coordenação SAR de Aracaju	- Capitania dos Portos de Sergipe
Subcentro de Coordenação SAR de Pirapora	- Capitania Fluvial do São Francisco
Subcentro de Coordenação SAR de Ilhéus	- Delegacia da CP em Ilhéus
Subcentro de Coordenação SAR de Porto Seguro	- Delegacia da CP em Porto Seguro
Subcentro de Coordenação SAR de Bom Jesus da Lapa*	- Agência da CP em Bom Jesus da Lapa
Subcentro de Coordenação SAR de Juazeiro*	- Agência da CP em Juazeiro

* Quando ativados.

O setor de busca e salvamento a cargo do Subcentro de Salvador compreende a parte do litoral do estado da Bahia situada entre a foz do Rio Real e a foz do Rio de Contas. Este Subcentro funciona na sede da CPBA, a qual, por meio do seu Plano de Auxílio Mútuo Marítimo (PAMM), e sob a supervisão do Com2ºDN, coordena a atuação das entidades públicas e privadas pertencentes à comunidade marítima da área, na eventualidade de ocorrência de uma emergência no mar que, por sua extensão, torne necessária a participação das mesmas, a fim de contribuir para a salvaguarda da vida humana no mar, a segurança da navegação ou o controle da poluição no meio marinho.

A CPBA, nos incidentes SAR na área da Baía de Todos os Santos (BTS), acionará e coordenará o emprego dos meios disponíveis, em conformidade com os procedimentos básicos previstos no PAMM.

As embarcações surtas nos portos e terminais da BTS ou em tráfego na área do Subcentro, poderão compor um Grupo de Socorro e Salvamento, a critério do SALVAMAR Leste.

As demais áreas de atuação e OM responsáveis, nos incidentes SAR são:

- a) DelIlhéus – Porto de Ilhéus e parte da área marítima compreendida entre a foz do Rio de Contas e a foz do Rio Jequitinhonha; e
- b) DelPSeguro – Baía Cabrália, Baía de Porto Seguro e área marítima compreendida entre a foz do Rio Jequitinhonha e a Ponta dos Lençóis.

A CPBA, a DelIlhéus e a DelPSeguro mantêm escuta permanente 24 horas/dia em VHF, no canal 16.

CAPÍTULO 2**FATOS E ACIDENTES DA NAVEGAÇÃO****0201 – APLICAÇÃO**

As presentes normas se aplicam a qualquer acidente ou fato da navegação envolvendo:

- a) embarcações mercantes e de esporte e recreio de qualquer nacionalidade, em águas jurisdicionais brasileiras;
- b) embarcações mercantes e de esporte e recreio brasileiras em alto-mar ou em águas estrangeiras;
- c) embarcações estrangeiras em alto-mar, no caso de estarem envolvidas em qualquer acidente, incidentes 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;
- d) os aquaviários e amadores brasileiros;
- e) os aquaviários e amadores estrangeiros, em território ou águas jurisdicionais brasileiras;
- f) os proprietários, armadores, operadores, locatários, carregadores, agentes, consignatários de carga, sociedades classificadoras e respectivos prepostos, de embarcações brasileiras e estrangeiras;
- g) os 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 brasileiras 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;
- h) toda pessoa jurídica ou física envolvida com construção e reparo naval;
- i) as marinas, clubes náuticos, pontões, trapiches e similares;
- j) ilhas artificiais, instalações estruturais, bem como embarcações de quaisquer nacionalidades empregadas em operações relacionadas com pesquisa científica marinha, prospecção, exploração, exploração, 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
- k) toda pessoa jurídica ou física envolvida em Acidente ou Fato da Navegação, por qualquer forma ou motivo, respeitados os demais instrumentos do Direito Interno e as normas do Direito Internacional.

0202 – COMPETÊNCIA PARA INSTAURAÇÃO DE IAFN

Conforme determina o art.33 da Lei nº 2.180/54, será instaurado IAFN, sempre que chegar ao conhecimento da Capitania dos Portos da Bahia ou uma de suas Delegacias, a qualquer tempo.

0203 - PRAZO PARA INSTAURAÇÃO DE IAFN

O IAFN deve ser instaurado imediatamente ou até o prazo de 5 (cinco) dias, contados da data em que um dos Agentes da Autoridade Marítima (CPBA, DelIlhéus ou DelPSeguro), houver tomado conhecimento do acidente ou fato da navegação.

0204 - PRAZO PARA CONCLUSÃO E PRORROGAÇÃO

O Inquérito deverá ser concluído, por meio de relatório circunstanciado, no prazo máximo de noventa (90) dias, a contar da data de sua instauração até a ciência e o “de acordo” do Capitão dos Portos ou Delegado. Se houver possível responsável (indiciado), serão necessários a NOTIFICAÇÃO e mais um prazo de dez (10) dias para a Defesa Prévia.

Em não sendo possível incluir tal prazo de notificação e Defesa prévia dentro dos 90 dias ou havendo necessidade de prorrogação por outro motivo objetivamente fundamentado, o Encarregado do Inquérito deverá solicitá-la ao Capitão dos Portos. Todas as decisões de prorrogações devem ser participadas ao Comando do 2º Distrito Naval (Com2ºDN) por mensagem, com informação ao Tribunal Marítimo (TM), Diretoria de Portos e Costas (DPC) e Procuradoria Especial da Marinha (PEM).

Os controles dos prazos dos IAFN e a decisão sobre o pedido de prorrogação ficarão a cargo do Capitão dos Portos da Bahia.

Em situações especiais e excepcionais, em que o Inquérito não tenha sido concluído no prazo máximo de um (1) ano, a prorrogação será autorizada somente pelo Com2ºDN, que avaliará o pedido devidamente circunstanciado e decidirá a respeito.

O andamento de um IAFN não será obstado pela falta de depoimento de pessoas ausentes ou desaparecidas. Nestes casos, o Encarregado do Inquérito prosseguirá com os atos e procedimentos até a conclusão, fazendo constar tal circunstância do Relatório.

0205 - DESCRIÇÃO DE ACIDENTES E FATOS DA NAVEGAÇÃO

As seguintes ocorrências são consideradas Acidentes ou Fatos da Navegação:

a) Acidentes da Navegação

1) naufrágio, encalhe, colisão, abalroação, água aberta, explosão, incêndio, varação, arribada e alijamento:

I) 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;

II) encalhe – contato das chamadas obras vivas da embarcação com o fundo, provocando resistências externas que dificultam ou impedem a movimentação da embarcação;

III) colisão – choque mecânico da embarcação e/ou seus apêndices e acessórios, contra qualquer objeto que não seja outra embarcação 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;

IV) abalroação ou abalroamento – choque mecânico entre embarcações ou seus pertences e acessórios;

V) 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;

VI) explosão – combustão brusca provocando a deflagração de ondas de pressão de grande intensidade;

VII) 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 incorretos de material inflamável ou explosivo;

VIII) varação – ato deliberado de fazer encalhar ou por em seco a embarcação, para evitar que evento mais danoso sobrevenha;

IX) 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; e

X) alijamento – é o ato deliberado de lançar n'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.

2) 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.

b) Fatos da Navegação

1) o mau aparelhamento ou a impropriedade da embarcação para o serviço em que é utilizada e a deficiência da equipagem:

I) mau aparelhamento da embarcação – a falta ou a impropriedade de aparelhos, equipamentos, peças sobressalentes, acessórios e materiais, quando em desacordo com o projeto aprovado, as exigências da boa técnica marinha e demais normas e padrões técnicos recomendados;

II) 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 estabelecidas em seu Título de Inscrição; e

III) 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;

2) alteração da rota – desvio da derrota inicialmente programada e para a qual o navio estava aprestado, pondo em risco a expedição ou gerando prejuízos;

3) 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;

4) recusa injustificada de socorro à embarcação ou a náufragos em perigo;

5) todos os fatos que prejudiquem ou ponham em risco a incolumidade e segurança da embarcação, as vidas e fazendas de bordo (como o caso da presença de clandestino a bordo); e

6) 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 (como o caso de contrabando ou descaminho).

0206 - DEPOIMENTO

a) notificação

A convocação de depoente será realizada por meio de Notificação ou Requisição (no caso de ser o “notificado” funcionário público, civil ou militar), assinada pelo Encarregado do Inquérito, para que compareça à Capitania dos Portos (CP), ou Delegacia da Capitania dos Portos (DL) no dia e hora designados, a fim de ser inquirido na qualidade de testemunha. O recebedor da Notificação ou Requisição firmará o recibo numa cópia, ficando com o original. O recibo deverá conter, além da assinatura do notificado ou recebedor, a sua identificação (nome legível e sua relação com o notificado, quando não for o próprio), o local, a data e a hora do recebimento, sendo firmado de próprio punho. No caso de a pessoa notificada ou requisitada ser analfabeta, esta condição deverá

ser expressa no recibo, que será então firmado por duas (2) testemunhas, perfeitamente identificadas, e conterà a impressão digital do polegar direito do notificado ou requisitado, ou outra digital com a qual seja identificado.

b) qualificação das testemunhas

Nome ou apelido, se tiver, nacionalidade, filiação, estado civil, profissão, identidade, categoria funcional, número de inscrição pessoal (CIR), Capitania de Inscrição, função a bordo ou na empresa ou entidade relacionada com o Acidente ou Fato da Navegação, residência e/ou domicílio, telefone, logradouro, bairro, cidade, Estado, Código de Endereçamento Postal (CEP) e o CPF (pessoa física) ou CNPJ (pessoa jurídica). Se o depoente for estrangeiro, deverá informar quem é o Agente de sua embarcação, bem como o Armador e/ou operador, fazendo também constar a qualificação do intérprete, que verterà as perguntas ao depoente estrangeiro e as respostas deste para o Encarregado do Inquérito.

c) compromisso de dizer a verdade

Como testemunha, poderá ser ouvida qualquer pessoa, desde que não seja incapaz. Porém, só dos maiores de dezoito (18) anos se exigirá o compromisso de dizer a verdade, em razão de eventual caracterização do crime de falso testemunho (art. 342 do Código Penal Brasileiro).

d) depoimento de adolescente

Os adolescentes entre doze (12) e dezoito (18) anos incompletos poderão ser ouvidos os autos do IAFN na qualidade de informantes, sem prestar o compromisso de dizer a verdade, devidamente acompanhados pelo pai, responsável ou curador, que assistirá ao depoimento e assinará o termo de inquirição.

e) conhecimento da conclusão do relatório

No curso dos depoimentos, deverá o Encarregado alertar os depoentes para que compareçam à Organização Militar (OM), no prazo fixado para o término do Inquérito, a fim de que tomem conhecimento da conclusão do relatório, onde poderão vir a constar como possíveis responsáveis. Neste caso, o indiciado será notificado para apresentar sua defesa prévia.

f) acompanhamento de advogado

Na tomada de depoimento, é facultado ao depoente fazer-se acompanhar de um advogado, comprovadamente inscrito na OAB e legitimamente constituído. Este não tem o direito de interferir na oitiva, podendo atuar no sentido de orientar seu cliente para apresentar protesto, na eventualidade de seus direitos estarem sendo preteridos ou de correções não serem consignadas. Caso o advogado insista em prejudicar o depoimento com interferências diretas, ele será convidado a se retirar.

g) cópia do depoimento

É facultado ao depoente o recebimento de cópia daquilo que assinou, por requerimento, diretamente ou por meio de seu advogado.

h) depoimento de estrangeiros

A versão para o português dos depoimentos de estrangeiros que não dominem o português por Intérprete Comercial é exigência legal, conforme estabelece o art. 23 do Decreto nº 13.609 de 21 de outubro de 1942, correndo as despesas por conta do armador, proprietário ou agente. Caso o

depoente saiba falar fluentemente a língua portuguesa, este deverá declarar sua habilitação inicialmente no depoimento.

0207 - OBRIGATORIEDADE DE COMUNICAÇÃO DE FATOS E ACIDENTES

A informação à CPBA poderá ser prestada pessoalmente, pelo canal 16 VHF marítimo com escuta 24 horas, por fax, carta, telefone (71) 3507-3777 ou pelo e-mail: secom@cpba.mar.mil.br. A não observância deste preceito implicará a aplicação das penas da lei.

0208 - PROVAS

Deve-se atentar para que não sejam alterados o local e as condições em que se encontre a embarcação, até que seja procedida a perícia pela CP ou DL. 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 adequada e detalhadamente justificadas.

0209 - RETENÇÃO DAS EMBARCAÇÕES

A embarcação será retida para investigação apenas por tempo suficiente para a 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 impostas pelos Inspectores ou Vistoriadores do Grupo de Vistorias e Inspeções (GVI).

As embarcações envolvidas em Fato ou Acidente de Navegação terão o seu Passe de Saída cancelado pela seção de Despacho, até que seja procedida a perícia pela CP ou DL, e tomado os depoimentos dos tripulantes

A CP e DL subordinadas somente emitem certidão de permanência no porto, a pedido da parte interessada, exclusivamente, no caso de ocorrência de acidente ou fato da navegação, cuja investigação demande tempo além do previsto para estadia normal da embarcação.

0210 - PROCEDIMENTOS EM CASO DE OCORRÊNCIAS ENVOLVENDO MERCADORIAS PERIGOSAS

Quando ocorrerem no Mar Territorial, Zona Contígua (ZC) e na Zona Econômica Exclusiva (ZEE) perda ou provável perda de mercadorias perigosas acondicionadas (capítulo 5 das NORMAM 01 e 02 da DPC), os Comandantes das embarcações deverão divulgar à Estação Costeira mais próxima as informações previstas no Anexo 2A, solicitando que sejam encaminhadas ao Agente da Autoridade Marítima, a fim de que sejam repassadas ao país da bandeira do navio envolvido e a qualquer outro país que também possa ser afetado.

A perda ou a probabilidade de perda para o mar de uma carga perigosa deverá ser informado imediatamente à CP ou DL de jurisdição da área onde tenha ocorrido o incidente, bem como às demais autoridades competentes, conforme as seguintes situações:

- quando se tratar de material radioativo, deverá ser informado a Comissão Nacional de Energia Nuclear (CNEN) e o órgão ambiental; e

- quando não se tratar de material radioativo, deverá ser informado apenas o órgão ambiental.

Deverão ser seguidos os procedimentos previstos nas publicações:

- Guidelines for Reporting Incidents Involving Dangerous Goods, Harmful Substances and/or Marine Pollutants - Resolução A.851(20) da IMO;

- Guia Médico de Primeiros Socorros para Uso em Acidentes Envolvendo Cargas Perigosas - MFAG, adotado pela MSC/Circ.857 da IMO; e

- Procedimentos de Resposta em Emergência para Embarcações Transportando Cargas Perigosas - EmS Guide, adotado pela MSC/Circ. 1025 da IMO, ou outras que venham substituí-las.

A Capitania dos Portos da Bahia (CPBA) tem a missão de coordenar as operações de emergência no mar, nos portos, terminais e instalações terrestres, sempre que ocorrerem acidentes ou incidentes de grandes proporções capazes de causar danos irremediáveis à comunidade ou ao ambiente marinho na área marítima de sua jurisdição. Cabe, ainda, acrescentar que os portos e terminais desta jurisdição possuem os seus Planos de Contingência e Emergência, que visam sua proteção individual.

Segue abaixo os principais portos e terminais:

- 1) Porto de Salvador;
- 2) Porto de Aratu;
- 3) Terminal da Dow Química;
- 4) Terminal da GERDAU/USIBA;
- 5) Terminal de Madre de Deus (TEMADRE) “Terminal Aquaviário Almirante Alves Câmara”;
- 6) Terminal de São Roque do Paraguaçu;
- 7) Base Naval de Aratu;
- 8) Porto Miguel de Oliveira ;
- 9) Porto de Ilhéus;
- 10) Terminal Marítimo de Belmonte;
- 11) Terminal Marítimo de Barcaças em Caravelas;
- 12) Terminal Portuário Cotegipe;
- 13) Terminal de Regaseificação da Bahia (TRBA);
- 14) Terminal Pesqueiro da Ribeira em Salvador; e
- 15) Terminal Pesqueiro de Ilhéus.

0211 – ACIDENTES COM MERGULHADOR

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 ou DL, via Com2DN, conforme previsto na NORTEC-09/DPC e no item 0908 da NORMAM-15/DPC.

CAPÍTULO 3

DOTAÇÃO DE MATERIAL DE SEGURANÇA DAS EMBARCAÇÕES E DOCUMENTOS OBRIGATÓRIOS**0301 - EQUIPAMENTOS INDIVIDUAIS DE SALVATAGEM****a) Generalidades**

1) Independentemente do disposto nestas Normas, é responsabilidade do Comandante dotar a sua embarcação com equipamentos de navegação, salvatagem e controle de avarias compatíveis com a singradura que empreenderá.

2) Em conformidade com o previsto nas Normas da Autoridade Marítima (NORMAM) em vigor e observadas as delimitações de águas para a navegação interior estabelecidas no capítulo 1 destas Normas, deverá ser atendida a dotação mínima de equipamentos e materiais homologáveis listados nos itens subsequentes.

3) As embarcações empregadas profissionalmente no transporte de passageiros e que sejam dotadas de circuito interno de televisão, ficam obrigadas a exibir vídeo demonstrativo sobre a localização e o uso do material de salvatagem, bem como, sobre os procedimentos para situações de emergências, em casos de incêndio, colisão ou abandono.

Nas embarcações que não disponham de tais equipamentos, a exibição do vídeo deverá ser feita nas estações de embarque. Alternativamente, a exibição do vídeo poderá ser substituída por demonstrações ao vivo, a bordo, antes do início da singradura.

4) As embarcações deverão ser providas, na sua parte interna, de proteção do eixo propulsor, a fim de impedir o contato acidental de pessoas com o mesmo.

5) Antes do início de cada singradura, o Mestre da embarcação deverá mostrar aos passageiros onde se encontram os coletes salva-vidas, que deverão estar guardados em local de fácil acesso, bem como, deixar claro que é permitido o uso dos referidos coletes durante a viagem.

6) As embarcações que transportem passageiros deverão ter afixadas, em local visível aos passageiros, uma placa contendo o número de inscrição da embarcação, peso máximo da carga, número máximo de passageiros por convés que a embarcação está autorizada a transportar e número do telefone da Capitania/Delegacia em cuja jurisdição a embarcação estiver operando.

7) É proibido o transporte de passageiros fora dos locais designados para esse fim, bem como, não é permitido o transporte de carga com passageiros no mesmo convés.

8) Não é permitida a utilização dos coletes salva-vidas da dotação de bordo como equipamento de diversão. Caso sejam necessários à recreação dos passageiros, a embarcação deverá dispor de coletes adicionais ou de dispositivos para flutuação específicos.

9) A prancha de acesso às embarcações deve ser provida de balaustrada com, pelo menos, 1 (um) metro de altura.

10) Os tripulantes deverão estar devidamente uniformizados, conforme as Normas para Cerimonial e Uso de Uniforme a Bordo das Embarcações Nacionais, aprovadas pela Portaria Ministé-

rial nº 0155, de 09 de outubro de 1998, além de portar crachá de identificação com foto, nome e função a bordo.

b) Área 2

1) Embarcações empregadas em atividades profissionais

Para trafegar na área 2, as embarcações empregadas em atividades profissionais de transporte de passageiros e/ou carga e turismo e esporte e recreio, com comprimento de regra de até 24 (vinte e quatro) metros, ou com arqueação bruta (AB) inferior a 20 deverão dotar, no mínimo, os itens abaixo mencionados. No caso de trafegar na região de Abrolhos, os materiais de salvatagem deverão ser Classe II.

I - dois fachos manuais, luz vermelha;

II - dois sinais fumígenos flutuantes laranjas;

III - coletes salva-vidas classe III; e

IV - duas boias circulares classe III.

2) Embarcações de médio porte empregadas em atividades de esporte e/ou recreio

Para trafegar na área de navegação Interior Tipo 2, as embarcações de esporte e/ou recreio de médio porte – aquelas que, não sendo miúdas, tenham comprimento inferior a 24 (vinte e quatro) metros – além de cumprir a dotação estabelecida no Anexo 3A, deverão acrescentar os seguintes itens:

I - dois fachos manuais, luz vermelha;

II - dois sinais fumígenos flutuantes laranjas; e

III - bote ou aparelho flutuante rígido de cor alaranjada, com capacidade para o número de pessoas que estiver transportando.

3) Embarcações miúdas empregadas em atividades de esporte e/ou recreio

Para trafegar na área 2, até 1000 (mil) metros da linha de base da costa e sem afastar-se mais de 2 (duas) milhas náuticas de sua localidade base, e desde que não hajam restrições específicas, as embarcações miúdas - aquelas com comprimento inferior ou igual a 5 (cinco) metros ou que, tendo comprimento superior a 5 (cinco) metros, apresentam convés aberto ou, caso seja fechado, não possuam cabine habitável e não tenham propulsão mecânica fixa e caso utilizem motor de popa, este não poderá exceder a 30 HP, devendo cumprir a dotação estabelecida no Anexo 3A.

As motos aquáticas estão autorizadas a navegar na área 2, mantendo-se dentro dos limites mínimo de 200 (duzentos) metros e máximo de 1000 (mil) metros de afastamento da linha base da praia. Quando navegando em área com largura inferior a 400 (quatrocentos) metros, deverão trafegar pelo eixo central da via.

c) Área 2 - ABROLHOS

1) Para navegar na área 2 - ABROLHOS, esporadicamente e em caráter excepcional, e tendo em vista que o tráfego se dará em área coralígena, com alto risco de ocorrência de furos e rasgos para os aparelhos infláveis, as embarcações – além de cumprir a dotação estabelecida no Anexo 3A, deverão acrescentar seguintes itens:

I - aparelho flutuante rígido com capacidade compatível com a sua lotação;

II - dois fachos manuais, luz vermelha; e

III - dois sinais fumígenos flutuantes laranjas.

d) Embarcações de pesca

As embarcações de pesca com AB menor que 10 (dez) e com menos de 10 (dez) metros de comprimento, classificadas para a navegação interior, estão autorizadas a operar na área 2, na jurisdição desta CP, desde que disponham a bordo, no mínimo, os materiais abaixo relacionados:

- I - coletes salva-vidas classe II (quantidade igual à lotação);
- II - duas boias salva-vidas classe II, com dispositivo de iluminação automático;
- III - dois fochos manuais, luz vermelha;
- IV - dois sinais fumígenos flutuantes laranjas; e
- V - aparelho flutuante rígido, com capacidade compatível com a lotação, podendo ser utilizado bote de apoio inflável ou rígido.

e) Demais Embarcações

As embarcações não incluídas em nenhum dos itens anteriores deverão dotar o material de salvatagem previstos nas NORMAM/DPC 01, 02 ou 03, conforme o caso.

f) Quadros-Resumo de Dotação

Constam do Anexo 3A os quadros que resumem a dotação de equipamentos e materiais homologados exigidos para as embarcações empregadas em atividades profissionais e para as empregadas em atividades de esporte e/ou recreio, na jurisdição da CPBA.

0302 – EQUIPAMENTOS DE NAVEGAÇÃO E PUBLICAÇÕES**a) Área 2****1) Embarcações empregadas em atividades profissionais**

Para trafegar na área 2, as embarcações empregadas em atividades profissionais de transporte de passageiros e/ou carga e turismo, ou com arqueação bruta (AB) inferior a 50 deverão dotar, no mínimo, os seguintes itens:

- I - refletor radar para embarcações de madeira ou fibra de vidro;
- II - cartas náuticas do trecho a navegar;
- III - agulha magnética ou bússola;
- IV - luzes de navegação homologadas; e

O uso do material constante dos itens III e IV é obrigatório também na navegação Interior área Tipo 1.

2) Embarcações de médio porte empregadas em atividades de esporte e/ou recreio

Para trafegar na área 2, as embarcações de esporte e/ou recreio de médio porte – aquelas que, não sendo miúdas, tenham comprimento inferior a 24 (vinte e quatro) metros – além de cumprir a dotação estabelecida no Anexo 3A, deverão acrescentar as cartas náuticas do trecho a navegar; e

3) Embarcações miúdas empregadas em atividades de esporte e/ou recreio

Para trafegar na área 2, até 1000 (mil) metros da linha de base da costa e sem afastar-se mais de 2 (duas) milhas náuticas de sua localidade base, e desde que não hajam restrições específicas, as embarcações miúdas – aquelas com comprimento inferior ou igual a 5 (cinco) metros ou que, tendo comprimento superior a 5 (cinco) metros, apresentam convés aberto ou, caso seja fechado, não possuam cabine habitável e não tenham propulsão mecânica fixa e caso utilizem motor

de popa, este não poderá exceder a 30 HP – além de cumprir a dotação estabelecida no Anexo 3A, deverão acrescentar os seguintes itens:

- I - rádio transmissor/receptor de VHF (canal 16); e
- II - cartas náuticas do trecho a navegar.

As motos aquáticas estão dispensadas destas exigências, devendo, contudo, manter-se dentro dos limites mínimo de 200 (duzentos) metros e máximo de 1000 (mil) metros de afastamento da linha-base da praia. Quando navegando em área com largura inferior a 400 (quatrocentos) metros, deverão trafegar pelo eixo central da via.

b) Área 2 - ABROLHOS

1) Para navegar na área 2 - Abrolhos, esporadicamente e em caráter excepcional, e tendo em vista que o tráfego se dará em área coralígena, com alto risco de ocorrência de furos e rasgos para os aparelhos infláveis, as embarcações – além de cumprir a dotação estabelecida no Anexo 3A, deverão acrescentar seguintes itens:

- I - ecobatímetro;
- II - refletor radar para as embarcações de madeira ou de fibra de vidro; e
- III - cartas náuticas do trecho a navegar.

2) Ao realizar o planejamento da navegação na área de Abrolhos, os Comandantes das embarcações empregadas em atividades profissionais com AB inferior a 50 e das embarcações de esporte e ou recreio deverão:

- I - Observar o “controle especial de tráfego”, conforme a seguir descrito:
 - preencher e entregar o Plano de Navegação na Marina, Iate Clube ou Escritório da empresa responsável por sua operação, de modo a facilitar a identificação e a localização da embarcação, em caso de acidente que implique em ações de busca e salvamento – SAR;
 - caso não tenha acesso a nenhuma das organizações acima descritas, o Plano deverá ser encaminhado à DelP Seguro, via fac-símile; e
 - as organizações responsáveis pelo recebimento dos Planos de Navegação, de verão checar o seu correto preenchimento e mantê-los disponíveis para serem utilizados em caso de necessidade de se desencadear ações de SAR, bem como para fiscalização da CP.
- II - Não permitir o acesso, o fundeio ou o desembarque de passageiros, tripulantes ou quaisquer materiais em qualquer ilha do Parque Nacional Marinho dos Abrolhos, sem prévia anuência do Comandante do 2º Distrito Naval, no caso da Ilha de Santa Bárbara, ou do IBAMA, para as demais ilhas.
- III - Não permitir a caça, a pesca ou qualquer atividade que possa afetar o meio ambiente no interior das áreas demarcadas nos recifes dos Timbetas e no Arquipélago dos Abrolhos.

c) Embarcações de pesca

As embarcações de pesca com AB menor que 10 (dez) e com menos de 10 (dez) metros de comprimento, classificadas para a navegação interior, estão autorizadas a operar na área 2, na jurisdição desta CP, desde que disponham a bordo, no mínimo, os materiais abaixo relacionados:

- I - refletor radar para embarcações de madeira ou fibra;
- II - agulha magnética ou bússola;
- III - buzina ou apito;
- IV - luzes de navegação; e
- V - RIPEAM (somente quadro).

O material constante dos itens IV e V é obrigatório também na área 1.

d) Requisitos Especiais para Embarcações a partir de 1000 (mil) AB e “Ferry-Boats”

As embarcações que operam na navegação interior, a partir de 1000 (mil) AB, e os “ferry-boats” que fazem a travessia Salvador-Ilha de Itaparica deverão dotar, além do previsto na NORMAM 02/DPC, radar de navegação e ter embarcado tripulante apto a operá-lo, e de Sistema Automático de Identificação (Automatic Identification System – AIS) de forma a proporcionar uma navegação mais segura na Baía de Todos os Santos.

e) Demais Embarcações

As embarcações não incluídas em nenhum dos itens anteriores deverão dotar o material de segurança previstos nas NORMAM/DPC 01, 02 ou 03, conforme o caso.

f) Quadros Resumo de Dotação

Constam do Anexo 3A os quadros que resumem a dotação de equipamentos e materiais homologados exigidos para as embarcações empregadas em atividades profissionais e para as empregadas em atividades de esporte e/ou recreio, na jurisdição da CPBA.

0303 – EQUIPAMENTOS DE RÁDIO COMUNICAÇÕES

a) Área 2

1) Embarcações empregadas em atividades profissionais

Para trafegar na área 2, as embarcações empregadas em atividades profissionais de transporte de passageiros e/ou carga e turismo e esporte e recreio, com comprimento de regra de até 24 (vinte e quatro) metros, ou com arqueação bruta (AB) inferior a 50 deverão dotar, no mínimo, um rádio transmissor/receptor de VHF (canal 16).

2) Embarcações de médio porte empregadas em atividades de esporte e/ou recreio

Para trafegar na área 2, as embarcações de esporte e/ou recreio de médio porte – aquelas que, não sendo miúdas, tenham comprimento inferior a 24 (vinte e quatro) metros – além de cumprir a dotação estabelecida no Anexo 3A, deverão acrescentar o rádio transmissor/receptor de VHF (canal 16);

3) Embarcações miúdas empregadas em atividades de esporte e/ou recreio

Para trafegar na área 2, até 1000 (mil) metros da linha de base da costa e sem afastar-se mais de 2 (duas) milhas náuticas de sua localidade base, e desde que não hajam restrições específicas, as embarcações miúdas – aquelas com comprimento inferior ou igual a 5 (cinco) metros ou que, tendo comprimento superior a 5 (cinco) metros, apresentam convés aberto ou, caso seja fechado, não possuam cabine habitável e não tenham propulsão mecânica fixa e caso utilizem motor de popa, este não poderá exceder a 30 HP – além de cumprir a dotação estabelecida no Anexo 3A, deverão acrescentar o rádio transmissor/receptor de VHF (canal 16);

As motos aquáticas deverão portar um equipamento capaz de fazer comunicação com suas respectivas bases de apoio, contudo, deverão manter-se dentro dos limites mínimos de 200 (duzentos) metros e máximo de 1000 (mil) metros de afastamento da linha-base da praia. Quando navegando em área com largura inferior a 400 (quatrocentos) metros, deverão trafegar pelo eixo central da via.

b) Área 2 - ABROLHOS

Para navegar na área 2 - Abrolhos, esporadicamente e em caráter excepcional, e tendo em vista que o tráfego se dará em área coralígena, com alto risco de ocorrência de furos e rasgos para os aparelhos infláveis, as embarcações – além de cumprir a dotação estabelecida no Anexo 3A, deverão acrescentar o rádio transmissor/receptor de VHF (canal 16) e de HF;

c) Embarcações de pesca

As embarcações de pesca com AB menor que 10 (dez) e com menos de 10 (dez) metros de comprimento, classificadas para a navegação interior, estão autorizadas a operar na área 2, na jurisdição desta CP, desde que disponham a bordo, no mínimo, de um rádio transmissor/receptor de VHF (canal 16).

d) Habilitação do Pessoal

Os tripulantes de embarcações, amadores ou profissionais, serão habilitados em conformidade com as NORMAM/DPC 03 ou 13, respectivamente.

e) Quadros Resumo de Dotação

Constam do Anexo 3A os quadros que resumem a dotação de equipamentos e materiais homologados exigidos para as embarcações empregadas em atividades profissionais e para as empregadas em atividades de esporte e/ou recreio, na jurisdição da CPBA.

0304 – CARTAZES

A CP/DL expõe cartazes nas salas de atendimento ao público, contendo as orientações para a segurança da navegação, salvaguarda da vida humana no mar e poluição do meio ambiente.

0305 – DISPOSITIVOS**a) Área 2**

As embarcações empregadas em atividades profissionais, para trafegar na área 2, de transporte de passageiros e/ou carga e turismo e esporte e recreio, com comprimento de regra de até 24 (vinte e quatro) metros, ou com arqueação bruta (AB) inferior a 50 deverão dotar, no mínimo, dois ferros para fundeio, com amarra, cabendo ao responsável técnico o dimensionamento do sistema de amarração e fundeio, utilizando tabelas e ou métodos de cálculo com comprovada eficiência prática;

b) Embarcações de pesca

As embarcações de pesca com AB menor que 10 (dez) e com menos de 10 (dez) metros de comprimento, classificadas para a navegação interior, estão autorizadas a operar na área 2, na jurisdição desta CP, desde que disponham a bordo, no mínimo, dois ferros para fundeio, com amarra.

c) Demais Embarcações

As embarcações não incluídas em nenhum dos itens anteriores deverão dotar o material de segurança previstos nas NORMAM/DPC 01, 02 ou 03, conforme o caso.

d) Quadros Resumo de Dotação

Os quadros constam do Anexo 3A, que resumem a dotação de equipamentos e materiais homologados exigidos para as embarcações empregadas em atividades profissionais e para as empregadas em atividades de esporte e/ou recreio, na jurisdição da CPBA.

0306 - OUTROS EQUIPAMENTOS, DISPOSITIVOS, MATERIAIS E PUBLICAÇÕES**a) Área 2**

Embarcações empregadas em atividades profissionais

Para trafegar na área 2, as embarcações empregadas em atividades profissionais de transporte de passageiros e/ou carga e turismo, com comprimento de regra de até 24 (vinte e quatro) metros, ou com arqueação bruta (AB) inferior a 50 deverão dotar, o seguinte item:

I – as embarcações propulsadas com AB maior que 20, empregadas no transporte de passageiros e/ou turismo, no de mercadorias perigosas (somente propulsadas), rebocadores/empurradores e as demais embarcações propulsadas com AB maior que 100, deverão ser dotadas de, pelo menos, uma bomba de esgoto com vazão total maior ou igual a 15m³/h, dependente do motor principal ou não, sendo que:

a) Caso a embarcação seja compartimentada, cada porão da embarcação deve corresponder a uma bomba de esgoto (sendo que um dos porões deverá ter uma bomba com vazão de pelo menos 15m³/h); e

b) As redes de esgoto dos diversos porões devem ser independentes.

O uso do material constante do item acima é obrigatório também na navegação interior área tipo 1.

b) Embarcações de pesca

As embarcações de pesca com AB menor que 10 (dez) e com menos de 10 (dez) metros de comprimento, classificadas para a navegação interior, estão autorizadas a operar na área 2, na jurisdição desta CP, desde que disponham a bordo, no mínimo, dos materiais abaixo mencionados.

I - caixa de medicamentos;

II - duas bombas de esgoto (uma manual e uma elétrica); e

III - lanterna portátil (com pilhas sobressalentes);

c) Dotação de Medicamentos e Material de Primeiros Socorros

As embarcações de transporte de passageiros e apoio portuário que operam, exclusivamente, na área 1, e cujas respectivas lotações não excedam a 50 (cinquenta) pessoas, estão autorizadas a dotar os medicamentos e material de primeiros socorros constantes do Anexo 3B.

d) Atividades de “Banana Boat”

Observar o contido no Anexo 3C.

e) Atividades de Stand Up Paddle (SUP)

Observar o contido no Anexo 3D.

0307 - PORTE OBRIGATÓRIO DE MATERIAL DE SALVATAGEM

Cumprir o preconizado nas NORMAM 01,02 e 03 e dos itens 0301 a 0306 destas normas.

0308 - DOCUMENTOS OBRIGATÓRIOS**a) Para Todas as Embarcações, Exceto para as Dispensadas da Licença de Construção**

Cumprir o previsto nas NORMAM/DPC 01, 02, 03 ou 04, para as situações que afetem às embarcações estrangeiras, conforme o caso.

b) Para as Embarcações Dispensadas da Licença de Construção

I) Cumprir os itens previstos nas respectivas NORMAM, de acordo o tipo de embarca-

ção/área de navegação/tamanho; e

II) As embarcações miúdas com propulsão deverão apresentar a documentação prevista no subitem 0205, alínea c da NORMAM 02/DPC. Caso o interessado, apesar da não obrigatoriedade, deseja que seja emitida uma Licença de Construção, deverão ser seguidos os procedimentos previstos para uma Embarcação Certificada Classe 1 (EC1).

CAPÍTULO 4

PROCEDIMENTOS PARA NAVIOS NO PORTO

SEÇÃO I

ENTRADA, PERMANÊNCIA E SAÍDA DO PORTO

0401 – TRÁFEGO NO PORTO

O tráfego nos portos da jurisdição da CPBA obedecerá à legislação vigente, às regras previstas em convenções internacionais ratificadas pelo Brasil, às presentes normas e às normas baixadas pela Autoridade Portuária.

1) Faina de Abastecimento – para efeito de aplicação destas normas, considera-se que a faina de abastecimento se inicia com a manobra de aproximação entre a embarcação abastecedora (abastecedor) e a embarcação a ser abastecida (recebedor), para atracação a contrabordo, e termina quando estiverem afastadas a uma distância segura.

2) Somente embarcações devidamente habilitadas e autorizadas previamente pelo Agente da Autoridade Marítima poderão abastecer navios. A realização da faina deverá ser participada pela empresa fornecedora CP/DL, com antecedência mínima de 2 (duas) horas, informando: data/hora prevista de início e fim da faina, local, produto e quantidade a ser transferida e o nome do abastecedor e do recebedor.

3) O atendimento a estas normas não isenta os envolvidos na faina de abastecimento da necessidade de cumprir os procedimentos estabelecidos pela legislação em vigor, nas convenções internacionais ratificadas pelo País e nas normas estabelecidas pela Autoridade Portuária (quando o abastecimento se der em área de porto organizado) e/ou pela autoridade ambiental competente (quando o abastecimento se der em área de proteção ambiental).

4) Não é permitida a realização de faina de abastecimento quando as condições de vento na área de transferência forem superiores à força 4 (quatro) na escala “Beaufort” (superior a 15 nós de vento).

5) Qualquer irregularidade, acidente ou fato da navegação ocorrido durante a faina deve ser imediatamente comunicado à CP/DL pelos Comandantes das embarcações envolvidas.

6) Requisitos a serem atendidos durante a faina de abastecimento:

I - presença permanente de um Inspetor de Segurança de Operação de Abastecimento (profissional não tripulante extra-rol) no local da faina;

II - na tripulação do abastecedor deverá haver um homem com fluência na língua inglesa;

III - cumprimento, pelo Inspetor de Segurança de Operação de Abastecimento, em conjunto com o tripulante designado pelo recebedor, da “Lista de Verificação” do navio abastecedor e do navio recebedor, elaborada pela empresa responsável pela faina, antes do início dos procedimentos operacionais para o abastecimento;

IV - guarnecimento permanente, por pessoa devidamente habilitada, para efetuar parada de emergência do abastecimento:

- a) no abastecedor: na estação de transferência; e
- b) no recebedor: na tomada de recebimento, na área de manobra com mangotes e no suspiro do tanque que estiver sendo abastecido.

V - tripulantes do abastecedor e do recebedor, envolvidos na faina, deverão dispor, permanentemente, de comunicação entre si por VHF;

VI - as redes de incêndio das embarcações envolvidas deverão estar pressurizadas;

VII - manter nas proximidades do local de abastecimento dispositivo flutuante móvel capaz de lançar barreiras de contenção e de efetuar recolhimento de óleo, para atendimento imediato a eventual emergência por derramamento;

VIII - para combate imediato a incêndio: disponibilidade de recursos humanos, materiais e equipamentos adequados, conforme previsto no plano de emergência elaborado pela empresa fornecedora do produto e aprovado pela Autoridade Marítima; e

IX - durante o período noturno, além das medidas anteriormente mencionadas, a embarcação abastecedora deverá manter toda a área de manobra dos mangotes utilizados na transferência adequadamente iluminada para a execução da faina.

0402 – CANAL DE ACESSO E SISTEMA DE BALIZAMENTO

a) Canal de Acesso

- 1) **Porto de Salvador** – consta do Apêndice I ao Anexo 1C;
- 2) **Porto de Aratu** - consta do Apêndice II ao Anexo 1C;
- 3) **Terminal da Dow Química** - consta do Apêndice III ao Anexo 1C;
- 4) **Terminal da GERDAU/USIBA** - consta do Apêndice IV ao Anexo 1C;
- 5) **Terminal de Madre de Deus** - consta do Apêndice V ao Anexo 1C;
- 6) **Terminal de São Roque** - consta do Apêndice VI ao Anexo 1C;
- 7) **Base Naval de Aratu** - consta do Apêndice VII ao Anexo 1C;
- 8) **Terminal Portuário Miguel de Oliveira (Terminal da Ford)** - consta do Apêndice VIII ao Anexo 1C;
- 9) **Porto de Ilhéus** - consta do Apêndice IX ao Anexo 1C;
- 10) **Terminal de Barcaças de Belmonte** – consta no Apêndice X ao Anexo 1C;
- 11) **Terminal de Barcaças de Caravelas** – consta do Apêndice XI ao Anexo 1C;
- 12) **Terminal Portuário de Cotegipe** - consta do Apêndice XII ao Anexo 1C;

13) Terminal de Regaseificação da Bahia (TRBA) – consta do Apêndice XIII ao Anexo 1C;

14) Terminal Pesqueiro da Ribeira – consta do Apêndice XIV ao Anexo 1C; e

15) Terminal de Pesqueiro de Ilhéus – consta do Apêndice XV ao Anexo 1C.

b) Sistema de Balizamento

O balizamento adotado nas águas de jurisdição da CP/DL é o Sistema de Balizamento Marítimo – Região “B” recomendado pela Associação Internacional de Autoridades em Auxílios à Navegação e Faróis (AISM/IALA).

Esse sistema de balizamento marítimo obedece à “Direção Convencional do Balizamento”, como foi definida no item 0205 e os sinais náuticos utilizados obedecem às regras gerais de identificação definidas no item 0206 da NORMAM-17/DPC.

0403 – ENTRADA, DESPACHO E SAÍDA DE EMBARCAÇÕES

O controle de entrada e saída do porto é exercido pela Seção de Despacho de Embarcações da Divisão de Inspeção Naval e Vistorias da CPBA, devendo ser cumprido pelo Armador, Comandante, Agente ou Preposto da embarcação, por ocasião da entrada e da saída do porto ou terminal, os procedimentos estabelecidos na NORMAM-08/DPC.

0404 – FERROS E AMARRAÇÃO

As embarcações, quando em movimento no canal, deverão manter um dos ferros fora do escovém, acima da linha de flutuação, pronto para ser largado em caso de emergência.

0405 – TRANSPORTE DE MATERIAL E DE PESSOAL

Somente as embarcações classificadas para a atividade de apoio portuário podem executar transporte de pessoal e de material entre navios e pontos de terra. O embarque e o desembarque só poderão ser efetuados em ponto fiscal e em conformidade com a regulamentação específica da Vigilância Sanitária, da Receita Federal e da Polícia Federal.

0406 – REPAROS

a) Execução de Reparos no Porto

1) É proibido ao navio atracado ou fundeado a execução de reparo que o impossibilite de manobrar ou implique em risco de poluição ambiental, salvo em situação especial e desde que haja concordância expressa da Autoridade Portuária. Neste caso, a solicitação de autorização para a execução do reparo deverá ser encaminhada ao Agente da Autoridade Marítima, com cópia do documento de autorização da Autoridade Portuária anexo e informando o período previsto de imobilização.

2) A movimentação de navios e plataformas impossibilitados de manobrar com seus próprios recursos, na Baía de Todos os Santos, deverá ser executada utilizando-se dispositivo especial de rebocadores adequado à situação de rebocado sem propulsão, não sendo permitido realizar tais manobras no período entre o pôr e nascer do sol.

3) A realização de manobras de trimagem nos fundeadouros só podem ser efetuadas dentro dos limites do projeto de construção do navio e que sejam de conhecimento do Comandante.

b) Embarcação com Restrições Operacionais ou Avariada Demandando a Baía de Todos os Santos (BTS) – Procedimentos

1) O navio avariado que pretenda demandar a BTS deve estabelecer contato prévio com a CPBA, informando detalhadamente suas restrições operacionais e solicitando autorização para demandar Salvador.

2) Ao chegar nas proximidades da BTS, deverá permanecer na área de espera constituída por um círculo com 1,5 (uma e meia) milha de raio, centrado no ponto latitude 13° 07' Sul, longitude 038° 38' Oeste.

3) A princípio, o navio deverá apresentar os seguintes documentos:

I - Laudo Técnico da Sociedade Classificadora sobre sua situação atual;

II - Contrato com estaleiro estabelecendo o reparo das avarias da embarcação;

III - Apólice de Seguro P&I com cláusula de remoção de destroços; e

IV - Apólice de Seguro P&I com cláusula de combate à poluição ou o Certificado CLC/69 (Certificado de Seguro ou Outra Garantia Financeira Relativa à Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo).

4) Será designado um ou mais vistoriadores para inspecionar o navio.

SEÇÃO II**SERVIÇOS DE REBOCADORES****0407 – CONDIÇÕES DE USO DE REBOCADORES (USO OBRIGATÓRIO E FACULTATIVO)****a) Definições**

1) Reboque – conjunto de serviços prestados por rebocadores, os quais, por meio de cabos de reboque, puxam a embarcação para conduzi-la para um determinado local.

2) Atracação – manobra realizada numa área de até 300 (trezentos) metros de raio, centrada no local de atracação, na qual os rebocadores rebocam, empurram ou giram a embarcação a ser atracada, como for necessário, e a colocam próximo ao cais. Estará concluída quando a embarcação estiver em posição e com suas espias passadas para o atracadouro. A embarcação poderá utilizar suas máquinas para facilitar a operação.

3) Desatracação – manobra em que os rebocadores, por meio de cabos de reboque, afastam uma embarcação de seu atracadouro, giram-na (se necessário) e a rebocam para a posição desejada por seu Comandante, até uma distância de 300 (trezentos) metros do ponto onde estava atracada. A embarcação poderá utilizar suas máquinas propulsoras para facilitar a manobra.

4) Movimento ao largo – manobra que consiste em auxiliar à embarcação que esteja ao largo, fundeada ou não, longe do local de atracação e que, por força das circunstâncias, precise de auxílio para se movimentar, mesmo contando com suas máquinas propulsoras.

5) Acompanhamento com cabo passado – manobra em que uma embarcação, por qualquer motivo, tem rebocadores com cabo passado para sua popa e/ou proa, para auxiliá-la na navegação.

6) Desencalhe – conjunto de serviços prestados por rebocadores para auxiliar no desencalhe de uma embarcação. A manobra estará concluída quando a autoridade responsável pela faina de desencalhe dispensar os rebocadores, mesmo que a embarcação não tenha sido posta a flutuar.

7) Entrada de dique – manobra realizada nas proximidades de um dique para auxiliar uma embarcação a ser colocada em seu interior. Estará concluída quando a embarcação estiver com suas espias encapeladas nos cabeços do dique e tiver mais da metade de seu comprimento em seu interior.

8) Saída de dique – manobra de auxílio à embarcação que vai sair do dique. Estará concluída quando a embarcação estiver totalmente fora do dique.

9) Mudança de atracação – manobra em que os rebocadores desatracam uma embarcação e a rebocam para novo local onde atracará. Estará encerrada quando a atracação estiver concluída. A embarcação poderá utilizar as máquinas propulsoras para facilitar a manobra.

10) Rebocador escoteiro – situação em que se encontra um rebocador, em movimento, deslocando-se de/para o ponto onde prestará serviços e que não esteja executando outro tipo de manobra. O início e o término da manobra serão definidos de comum acordo pelo usuário e pelo prestador do serviço.

b) Emprego Obrigatório de Rebocadores

I - Em todos os portos e terminais da BTS, e no porto de Ilhéus, é obrigatório o emprego de rebocadores nas manobras de atracação e desatracação de navios. O rebocador poderá ser utilizado na condição de “stand-by”, próximo ao navio, a critério do Comandante deste último.

II - É obrigatório o emprego de rebocadores durante todas as movimentações e manobras de plataformas na BTS.

c) Requisitos para Operar

Além do previsto nas normas em vigor, os rebocadores inscritos em outros portos somente poderão operar na área de jurisdição da sede da CPBA e da Delegacia em Ilhéus mediante comunicação prévia, por parte do interessado, à CPBA ou à DelIlhéus.

0408 – SITUAÇÃO DE MAIOR RISCO

A situação de maior risco ocorre quando não foram atendidos os parâmetros estabelecidos para os seguintes portos:

a) **Porto de Aratu** – os constantes da alínea h do Apêndice II ao Anexo 1C;

b) **Terminal de Madre de Deus** - os constantes da alínea j do Apêndice V ao Anexo 1C;

c) **Base Naval de Aratu** – os constantes da alínea g do Apêndice VII ao Anexo 1C;

d) **Terminal Portuário de Cotegipe** – os constantes da alínea h do Apêndice XII ao Anexo 1C; e

e) **Terminal de Regaseificação da Bahia (TRBA)** – os constantes da alínea i do Apêndice XIII ao Anexo 1C.

0409 - RECOMENDAÇÕES SOBRE TIPO E MÉTODO DE EMPREGO DE REBOCADORES

O estabelecimento do dispositivo e da quantidade de rebocadores para as manobras de atracação e de desatracação, exceto quando se tratar de manobras experimentais, é de responsabilidade exclusiva do Comandante do navio, observados os requisitos mínimos de segurança estabelecidos pela administração do porto e o contido no item 0402 da NORMAM-08/DPC.

0410 – SITUAÇÕES DE FORÇA MAIOR

Entende-se como força maior, para fim de emprego de rebocadores, as situações em que não haja disponibilidade de rebocadores ou quando a quantidade e/ou o “bollard-pull” existentes sejam inferiores ao requerido, por motivos que não se possam evitar ou impedir.

Nessas situações, o Capitão dos Portos/Delegado poderá autorizar a manobra pretendida, mediante requerimento do Armador ou responsável pela embarcação a ser manobrada, com a anuência do Comandante do navio.

0411 – DISPOSIÇÕES COMPLEMENTARES – XXX

SEÇÃO III

SERVIÇO DE PRATICAGEM

0412 – PROPÓSITO

Estabelecer normas complementares à NORMAM-12/DPC para o controle da manutenção da qualificação dos Práticos e para o treinamento e qualificação dos Praticantes de Prático, que deve preceder ao exame à categoria de Prático das ZP-12 – Salvador, Portos e Terminais da BTS e da ZP-13 – Ilhéus-BA.

0413 – SERVIÇO DE PRATICAGEM

a) O serviço de praticagem consiste no conjunto de atividades profissionais de assessoria ao Comandante, requeridos por força de peculiaridades locais, que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação e é constituído do Prático, da Lancha de Prático e da Atalaia (Estação de Praticagem).

Essa assessoria é prestada durante a execução de faina de Praticagem, que envolva a realização das seguintes manobras: atracar e desatracar, fundear e suspender, amarrar e largar a bóia, entrar e sair de dique ou carreira e alar ao cais.

b) O Serviço de Praticagem nas ZP da jurisdição da CPBA é efetuado:

I) Na ZP-12, Salvador, Portos e Terminais da BTS - pelos Práticos integrantes das seguintes empresas de praticagem:

- “Salvador Pilots, Serviços de Praticagem dos Portos da Baía de Todos os Santos Sociedade Simples Ltda.”;

- “Bahia Pilots – Serviços de Praticagem da Baía de Todos os Santos e Sociedade Simples Ltda”; e

- “BTS Pilots – Serviço de Praticagem dos Portos da Baía de Todos os Santos”.

II) Na ZP-13, Ilhéus-BA pelos Práticos integrantes da “Bahiasul Pilots - Serviços de Praticagem do Porto de Ilhéus”; e

III) O Prático, no exercício da Presidência de cada Associação de Práticos, é o responsável pelo cumprimento das atribuições impostas às respectivas Associações, nestas e nas demais normas da Autoridade Marítima.

O controle geral das Atalhas existentes na ZP-12 será exercido pela Bahia Pilots – Serviços de Praticagem da Baía de Todos os Santos e Sociedade Simples Ltda.

Os Práticos deverão comunicar, imediatamente, ao Agente da Autoridade Marítima em sua respectiva ZP, todas as irregularidades relativas à segurança da navegação, à salvaguarda da vida humana no mar e à prevenção da poluição ambiental por parte das embarcações, plataformas e suas instalações de apoio, ocorridas ou observadas durante a realização de manobras.

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

a) Zonas de Praticagem na Jurisdição da CPBA

I) Zona de Praticagem – ZP-12 - Salvador, Portos e Terminais da BTS. Seus limites vão do ponto de espera/dispensa do Prático até o local de atracação. O ponto de espera/dispensa está previsto na NORMAM-12/DPC.

II) Zona de Praticagem – ZP-13 - Ilhéus-BA. Seus limites vão do ponto de espera/dispensa do Prático até o local de atracação. O ponto de espera/dispensa está previsto na NORMAM-12/DPC.

b) Praticagem

Nos termos do Capítulo 4 da Norma da Autoridade Marítima para o Serviço de Praticagem (NORMAM-12/DPC):

A praticagem é obrigatória em todos os portos terminais da jurisdição da CPBA, nas embarcações classificadas para a navegação de cabotagem e de longo curso, e nas manobras de atracação/desatracação, fundeio/suspender e em todas as demais movimentações de plataformas, nacionais ou estrangeiras, exceto no trecho facultativo entre o acesso à Baía de Todos os Santos vindo do mar, demandando os fundeadouros I, II, III, IV e V ou que suspendam destes fundeadouros em direção à barra da BTS.

c) Sinalização

As embarcações deverão içar nos seus mastros os sinais de “Chamada de Prático”, segundo o Código Internacional de Sinais (CIS), enquanto aguardam a chegada do Prático, fundeadas ou sob máquinas, no ponto de espera do Prático.

0415 – ESCALA ÚNICA DE RODÍZIO PARA PRÁTICOS

As Escalas de Rodízio de Práticos da ZP-12, deverão ser elaboradas de acordo com o determinado nos itens 0226 e 0227 da NORMAM 12/DPC, pelo SINDIPRAT – Sindicato dos Práticos do Estado da Bahia e pela Bahiasul Pilots, em Ilhéus, e encaminhadas, mensalmente, até 5 (cinco) dias úteis antes do início do período da escalação, à CPBA ou à DelIlhéus, conforme o caso, para ratificação pelo Capitão dos Portos ou Delegado 8em Ilhéus.

Quando as circunstâncias exigirem cuidados especiais, poderá o Prático, a critério da CPBA ou da DelIlhéus, fazer-se acompanhar por outro Prático.

0416 – OBRIGAÇÕES DO COMANDANTE

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

- 1) Informar ao Prático sobre as condições de manobra do navio;
- 2) Fornecer ao Prático todos os elementos materiais e as informações necessárias para o desempenho de seu serviço, particularmente o calado da embarcação;
- 3) Fiscalizar a execução dos serviços de praticagem, comunicando ao Agente da Autoridade Marítima qualquer anormalidade constatada;
- 4) Assumir a manobra, quando convencido que o Prático esteja executando manobra perigosa, solicitando, imediatamente, um substituto e, posteriormente, comunicar o fato formalmente ao Agente da Autoridade Marítima;
- 5) Alojara o Prático a bordo com regalias idênticas às dos seus Oficiais;
- 6) Cumprir as regras nacionais e internacionais que tratam do embarque e desembarque de Práticos; e
- 7) Não dispensar o Prático antes do ponto de espera/dispensa de Prático da respectiva ZP, quando esta for de praticagem obrigatória.

0417 – OBRIGAÇÕES DO PRÁTICO E DO PRATICANTE DE PRÁTICO

- a) Assessorar o Comandante da embarcação na condução da faina de praticagem, atendendo, com presteza e de forma eficiente, as exigências do Serviço de Praticagem;
- b) Manter-se apto a prestar o Serviço de Praticagem em todos os tipos de embarcações e em toda a extensão da ZP, observada a restrição prevista na alínea p do item 0224 da NORMAM-12/DPC;
- c) Comunicar, com a maior brevidade possível, ao Comandante da embarcação e à CP/DL, a existência de condições desfavoráveis ou insatisfatórias para a realização da faina de praticagem e que impliquem risco à segurança da navegação;
- d) Cooperar nas atividades de busca e salvamento (SAR) e de levantamentos hidrográficos na sua ZP, quando solicitados pela CP/DL;
- e) Assessorar a CP/DL nas fainas de assistência e salvamento marítimo, quando por esta solicitado;
- f) Executar as atividades do Serviço de Praticagem, mesmo quando em divergência com a empresa de navegação ou seu representante legal, devendo os questionamentos serem debatidos nos foros competentes, sem qualquer prejuízo para a continuidade do Serviço. Divergências relativas a assuntos técnico-operacionais referentes à segurança do tráfego aquaviário, à salvaguarda da vida humana nas águas e à prevenção da poluição hídrica serão dirimidas pelo Agente da Autoridade Marítima;
- g) Manter-se em disponibilidade na ZP, durante todo o Período de Escala, para atender a qualquer faina de praticagem. Em caso de necessidade de afastamento da ZP por motivo de força maior, o Prático deverá ser substituído na Escala e o fato informado à CP/DL na primeira oportunidade;

h) Apresentar-se para a faina de praticagem em perfeitas condições de higidez física e mental, não tendo ingerido substâncias ou medicamentos que possam vir a comprometer o desempenho de suas atividades, especialmente o tempo de reação e de julgamento; e

i) Informar à CP/DL qualquer situação de risco associado a manobra ou verificado dentro de sua ZP.

0418 – IMPRATICABILIDADE

É competência do Capitão dos Portos/Delegado declarar a impraticabilidade da barra. Caso o Prático constate que as condições de mar, vento e visibilidade estejam desfavoráveis, deverá estabelecer contato com a CP/DL, a fim de que possa ser analisada a necessidade de ser declarada a impraticabilidade da barra.

Quando as condições de mar impedirem a chegada do Prático a bordo, ou as condições de segurança não aconselharem o seu embarque, o Comandante da embarcação, sob sua exclusiva responsabilidade, poderá ser autorizado pelo Capitão dos Portos a conduzir o navio para o porto, observando os sinais ou orientações que, de terra ou de outra embarcação, lhes forem transmitidos pelo Prático, estando este devidamente identificado.

Na saída do porto, caso não haja segurança, o desembarque do Prático poderá ser feito no próximo porto. Em casos especiais, o Comandante da embarcação, sob sua exclusiva responsabilidade e mediante autorização da Capitania dos Portos, poderá conduzi-la para fora do porto, barra afora, 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

O Programa de Qualificação do Praticante de Prático previsto no Anexo 4C e seus Apêndices tem propósito de atender os requisitos estabelecidos para as Zonas de Praticagem (ZP-12 e ZP-13) e que permitam que os Praticantes de Prático nos portos da Baía de Todos os Santos e de Ilhéus, realizem uma qualificação adequada, em conformidade com o previsto na Seção I, do capítulo 2 da NORMAM-12/DPC.

O programa estabelece os mecanismos que possibilitem o monitoramento do treinamento e do desempenho de cada Praticante, com o propósito maior de aprimorar a qualidade e a eficiência do Serviço de Praticagem das ZP, sob jurisdição da CPBA.

0420 – MANUTENÇÃO DA HABILITAÇÃO DO PRÁTICO

a) Princípios Gerais

O exercício da atividade de prático envolve, normalmente, duas ações distintas: a navegação de praticagem ou as manobras de praticagem. No primeiro caso, cabe-lhe orientar os Comandantes das embarcações pelos trechos navegáveis, hidrografados ou não, mas cujas peculiaridades recomendem um bom conhecimento dos pontos de referência, dos perigos, das condições meteorológicas ou hidrográficas. No segundo caso, cabe-lhe a assessoria aos Comandantes para atracar, desatracar, fundear as embarcações e outras manobras, em locais onde o conhecimento do regime de ventos e correntes, e das restrições de espaço, se torne conveniente ou necessário para maior segurança.

b) Plano de Manutenção da Habilitação

O número mínimo de manobras de atracação e desatracação a serem realizadas por cada Prático, semestralmente, para manutenção de habilitação, é o seguinte:

1) Zona de Praticagem da Baía de Todos os Santos – ZP 12

a) Semestral

ÁREA	MANOBRAS
ARATU	18
SALVADOR	17
MADRE DE DEUS	15
TOTAL	50

A área de Salvador congrega o Porto de Salvador e o Terminal de Containers (TECON).

A área de Aratu congrega o Porto de Aratu, a USIBA, a Base Naval de Aratu e os Terminais da Ford, Dow Química e TPC.

A área de Madre de Deus congrega os terminais do TEMADRE, TRBA e o Cantieiro de São Roque.

O Prático deverá cumprir o Plano de Manutenção de Qualificação Semestral realizando um mínimo de 10 manobras em cada mês, exceto no mês em que gozar suas férias.

b) Mensal

Porto ou Terminal	Manobras
Qualquer	10 (dez)

2) Zona de Praticagem do Porto de Ilhéus – ZP 13

a) Semestral

Porto ou Terminal	Manobras
Ilhéus	06 (seis)

b) Mensal

Porto	Manobras
Ilhéus	01 (uma)

Não são exigidas manobras para trechos específicos de um mesmo porto ou terminal.

Para efeito de cumprimento deste Plano, o Prático poderá participar de fainas como assistente, situação em que cada duas fainas valerão por uma efetivamente realizada, sendo aceitável substituir, no máximo, um terço das manobras exigidas por seu equivalente em manobras assistidas.

O Prático que deixar de cumprir o Plano de Manutenção da Habilitação será afastado temporariamente do Serviço de Praticagem, de acordo com o preconizado na NORMAM-12/DPC.

c) Comprovação de Manobras Realizadas

O Representante Único do Serviço de Praticagem (RUSP) deverá encaminhar até o dia 10 de janeiro e 10 julho de cada ano à CPBA e à DelIlhéus a relação das manobras realizadas no semestre imediatamente anterior, para fim de comprovação do cumprimento do Plano de Habilitação, indicando, por área, a quantidade de manobras realizadas/assistidas.

A comprovação de execução de cada manobra será efetivada mediante o preenchimento do modelo constante do Anexo 4A, para o Prático que realizar a manobra solo ou do apêndice do mesmo anexo, para os Práticos que participarem de manobra como assistentes.

Esta comprovação deverá ficar sob a guarda do respectivo Prático, à disposição da CPBA/DelIlhéus, por um período de 2 (dois) anos.

d) Recuperação da Habilitação

A recuperação da habilitação é condicionada ao cumprimento de um plano de Recuperação de habilitação que considerará o período em que o Prático tiver deixado de cumprir o Plano de Manutenção, conforme preconizado na NORMAM-12/DPC.

e) Exames Médico e Psicofísico

Cada Prático é responsável pelo encaminhamento dos seus respectivos laudos de avaliação médica e psicofísica à CPBA ou à Dellhéus, dentro da periodicidade constante da tabela abaixo.

O Prático que não entregar o laudo na época devida será sumariamente excluído da escala de rodízio única até a regularização de sua situação.

Idade	Periodicidade
até 50 anos	trienal
de 51 a 70 anos	bianual
mais de 70 anos	anual

SEÇÃO IV**SEGURANÇA ORGÂNICA****0421 – SEGURANÇA DAS EMBARCAÇÕES CONTRA ASSALTOS, ROUBOS E SIMILARES**

Os navegantes devem estar atentos para a possibilidade de ocorrência de roubo, furto ou assalto à mão armada a bordo da embarcação, quando fundeada ou atracada. O “Decálogo de Segurança”, constante do Anexo 3E, sugere precauções que visam a preservar a segurança do pessoal e evitar prejuízos aos navios.

a) Providências do Responsável

Os Armadores ou seus Representantes Legais, cujas embarcações estejam atracadas ou fundeadas, visando a defesa de seus tripulantes e a manutenção dos bens de sua propriedade ou sob sua guarda, poderão, sob sua inteira responsabilidade, contratar empresas credenciadas que oferecem segurança armada ou empregar equipamento de detecção de intrusos, tais como alarmes, detetores infravermelho e outros.

Os Comandantes de navios são responsáveis pelo cumprimento do Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias (ISPS Code), devendo, como primeira providência, efetuar um rigoroso controle de entrada e saída de pessoal e bagagem a bordo, por meio de registro em livro próprio. O acesso ao interior do navio só poderá ser feito através de uma única porta, devendo as demais permanecerem lacradas. As áreas restritas de bordo devem estar perfeitamente identificadas

b) Obrigatoriedade de Vigilância por Tripulante

É obrigatória a presença permanente a bordo de um membro da tripulação nos navios atracados e fundeados guarnecendo equipamento VHF. As OM que mantêm escuta permanente no canal 16 VHF na área de Salvador são: o Comando do 2º Distrito Naval, a Capitania dos Portos da Bahia e a Estação Rádio da Marinha em Salvador. Na área de Ilhéus, a Delegacia da Capitania dos Portos.

c) Competência

A autoridade competente para investigar e coibir ilícitos penais a bordo é a Polícia Marítima, Aérea e de Fronteiras, órgão da Polícia Federal.

d) Obrigatoriedade de Comunicação

1) Na ocorrência de roubo, furto ou assalto a bordo da embarcação, o Comandante deverá fazer um relatório circunstanciado dos acontecimentos e dos procedimentos preventivos adotados, que deverá conter, dentre outros dados, número e tipo de embarcações usadas e meios utilizados para atingir o convés. O relatório deverá ser encaminhado, preferencialmente, à Capitania ou Delegacia com jurisdição sobre o local da ocorrência ou, caso não seja possível, à CP/DL/AG do próximo porto, para abertura de Inquérito Administrativo; e

2) Além do previsto no item anterior, deverá ser realizado o registro da ocorrência na Polícia Federal pelo Comandante, Armador ou Agente do navio.

SEÇÃO V**MEIO AMBIENTE****0422 – PRESERVAÇÃO AMBIENTAL**

No que compete à Autoridade Marítima, são responsáveis pela infração ambiental praticada nas águas jurisdicionais brasileiras, na medida de sua ação ou omissão, nos termos da legislação em vigor: o proprietário, o armador, o operador, o comandante ou o tripulante do navio, plataforma e suas instalações de apoio, ou seus representantes legais.

As Áreas de Proteção Ambiental (APA), por serem objeto de legislação especial, requerem tratamento diferenciado no que se refere à prevenção da poluição hídrica. No Anexo **4B** acham-se relacionadas as APA que abrangem as águas oceânicas e as interiores, na jurisdição da CPBA.

a) Comunicação Ambiental

O derramamento de poluentes, ocorrido de forma acidental ou não, deverá ser imediatamente comunicado à CP/DL com jurisdição sobre a área. Idêntica comunicação deverá ser feita ao Telefone Verde da Petrobras, ao IBAMA, em Salvador ou Ilhéus ou Porto Seguro e ao Centro de Recursos Ambientais (CRA), em Salvador ou Ilhéus ou Porto Seguro. Os números dos telefones das entidades mencionadas acham-se listados no Anexo **1B**.

b) Plano de Emergência

Na ocorrência de derramamento de óleo, o Comandante do navio deverá dar início à execução do seu “Plano de Emergência para Poluição por Óleo”, conforme as normas em vigor, até que as autoridades competentes iniciem a execução dos seus respectivos planos de combate à poluição.

Idêntico procedimento deverá ser adotado pelas administrações dos portos e terminais em cuja área ocorrer o derramamento.

c) Cuidados para Evitar Poluição**1) Lixo**

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

II - não é permitido que recipientes de lixo fiquem dependurados pela borda da embarcação, ou acumulados no convés principal;

III - é proibido efetuar qualquer tipo de esgoto, com descarga direta para o mar, durante a permanência no porto;

IV - a retirada de objetos contendo produtos químicos somente poderá ser feita empregando-se chata, caminhão ou outro meio, desde que executada por firma legalmente habilitada e com consentimento da Administração do Porto e da CP/DL; e

V - os navios mercantes deverão manter escriturado e atualizado o Livro de Registro de Lixo, previsto na Convenção MARPOL 73/78, lançando toda movimentação de lixo a bordo (descarregado para terra ou incinerado).

2) Combustíveis, lubrificantes e óleos

I - em conformidade com a MARPOL 73/78, os navios mercantes em geral, nacionais ou estrangeiros, com mais de 400 (quatrocentos) AB e os navios tanques com mais de 150 (cento e cinquenta) AB, devem manter a bordo, escriturado e atualizado, o Livro de Registro de Óleo, parte I, para registrar quaisquer operações com óleo ou mistura água óleo. Os Comandantes dos navios petroleiros devem providenciar, também, a escrituração do Livro de Registro de Óleo, parte II, para registrar recebimento/descarga de lastro de tanques de carga;

II - é proibido o esgoto de porão de praça de máquinas, de tanques de carga e de praças de bombas em águas interiores; e

III - as operações de recebimento e transferência de combustível não destinado à carga deverão obedecer, no que couber, ao previsto no item 0401 deste Capítulo, devendo, ainda, serem mantidos fechados todos os embornais existentes no convés do navio, durante a faina.

d) Limpeza de Tanques, Porões e Recolhimento de Lixo

Os serviços disponíveis serão especificados pelo respectivo porto ou terminal.

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

a) Prontidão

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

2) 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, seja através das suas instalações ou do navio.

b) Habilitação

Conforme prevista nas Resoluções da Conferência Internacional sobre a Formação de Marítimos e Expedição de Certificados e Serviços de Quarto (STCW-95).

0424 – MERCADORIAS PERIGOSAS

São consideradas mercadorias perigosas todas as substâncias assim classificadas pelo “International Maritime Dangerous Goods Code” (IMDG Code).

a) Requisitos para o Transporte

O transporte de mercadorias perigosas obedecerá às normas contidas na Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS-74), no “IMDG Code” e demais normas previstas na legislação vigente.

b) Embarcações que chegam ao Porto

A CPBA deverá ser notificada pelo Comandante da embarcação ou seus Agentes, de toda carga perigosa que chegar ao porto, seja para descarga ou em trânsito. Esta notificação deverá ser feita de acordo com o previsto no Anexo 5B da NORMAM-01 e 02/DPC, conforme aplicável.

c) Embarcações que deixam o Porto

Cópia do Manifesto de Carga, tendo em anexo a “Declaração de Mercadorias Perigosas” (Anexo 5A da NORMAM-01 e 02/DPC, conforme aplicável), deverá ser entregue até 24 horas antes da saída da embarcação à Capitania dos Portos. Para os navios de bandeira brasileira classificados para o transporte de carga e/ou passageiros, deverá ser emitido o Termo de Responsabilidade previsto no Anexo 5C (NORMAM-01 e 02/DPC).

d) Concessão de Licença para o Transporte de Mercadorias Perigosas

Esta licença é aplicável às embarcações classificadas para o transporte de carga geral e/ou passageiros de bandeira brasileira, devendo ser cumprido o Capítulo 5 das NORMAM-01 e 02/DPC, conforme o caso.

e) Alterações

Todas as alterações no Manifesto de Carga, bem como as confirmações de chegada e saída das embarcações deverão ser informadas, preferencialmente, via fac-símile, à CP/DL da área de jurisdição.

SEÇÃO VI**FISCALIZAÇÃO POR AUTORIDADES NACIONAIS****0425 – ENTRADA DA EMBARCAÇÃO****a) Parte de Entrada**

Por ocasião da chegada de embarcação nacional ou estrangeira em qualquer porto ou terminal da jurisdição, deverá ser cumprido o contido na NORMAM-08/DPC, devendo ser encaminhado à CP/DL, com a Parte de Entrada, extrato autenticado do lançamento da ocorrência no Diário de Navegação, caso tenha ocorrido:

- 1) avaria de vulto na embarcação ou na carga;
- 2) insubordinação de tripulante ou de passageiro;
- 3) qualquer dado de interesse da navegação não registrado em carta náutica;
- 4) alteração no balizamento ou no funcionamento dos faróis;
- 5) acidente grave envolvendo pessoas a bordo; e

- 6) outros fatos que, a critério do Comandante, devam ser comunicados.

As embarcações empregadas no transporte de massa não necessitam apresentar a Lista de Passageiros à CP/DL, exceto se previamente solicitado.

b) Livre Prática

Em Salvador, a Livre Prática ("free pratique") poderá ser solicitada ao Serviço Regional de Vigilância Sanitária dos Portos, Aeroportos e Fronteiras até 2 (duas) horas antes da chegada do navio.

Em Ilhéus, poderá ser solicitada ao mesmo Serviço, no próprio porto.

O endereço e o telefone da Agência de Vigilância Sanitária em Salvador e o telefone da Agência em Ilhéus encontram-se no Anexo 1B.

O representante do navio deverá informar à CP/DL, tão logo tome conhecimento, sobre o que foi deliberado pela Autoridade Sanitária.

Caso as condições sanitárias da embarcação tenham sido consideradas insatisfatórias (não tiver obtido a Livre Prática), o navio deverá fundear no fundeadouro número IV (carta 1101), até sua liberação, ou se fazer ao mar.

c) Quarentena

1) As embarcações cujas condições sanitárias forem consideradas insatisfatórias ou sejam provenientes de regiões onde esteja ocorrendo surto de doença transmissível, deverão permanecer no fundeadouro de quarentena - IV (cartas 1101 e 1102), no porto de Salvador e, no porto de Ilhéus, conforme previsto nas cartas 1201 e 1210, até liberação pela Agência de Vigilância Sanitária.

O fundeio na zona de quarentena está condicionado à disponibilidade de tanques de retenção de efluentes, na embarcação.

2) Por ocasião do fundeio, os Comandantes deverão apresentar à CP/DL com jurisdição sobre o porto ou fundeadouro uma declaração de que os tanques de dejetos estão perfeitamente vedados e tratados quimicamente, de forma adequada a evitar os riscos de propagação da doença em questão.

3) É proibida, nessa situação, 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 pelos órgãos federais, estaduais ou municipais afetos ao assunto.

5) Os Agentes, Armadores e Comandantes 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 os riscos de propagação da doença.

0426- SAÍDA DA EMBARCAÇÃO

a) Despacho

1) Deverão ser cumpridas as prescrições do Capítulo 2 da NORMAM-08/DPC.

2) A movimentação de embarcação entre portos da mesma área portuária será efetivada através da Parte de Saída e da Parte de Entrada, sendo dispensado o Despacho.

3) A CP/DL comunicará à Associação de Práticos qualquer impedimento à saída ou entrada de navio. Em caso de dúvidas, o Prático escalado para a manobra deverá consultar a CP/DL sobre a situação do navio.

b) Saída

Deverão ser cumpridas as prescrições do Capítulo 2 da NORMAM-08/DPC.

c) Embarque de Pessoal Não Tripulante

O embarque e desembarque de familiares de tripulantes, de pessoal envolvido em reparos e manutenção, bem como de passageiros em navio não destinado ao transporte de passageiros, será feito mediante a emissão de uma Lista de Passageiros, a ser apresentada por ocasião do despacho ou acompanhada da Parte de Saída (no caso de alterações), observados sempre o número máximo de pessoas que compõe a lotação, as acomodações e o material de salvatagem disponível.

0427 – PORT STATE CONTROL E FLAG STATE CONTROL

1) Os navios estrangeiros estarão sujeitos ao Controle do Navio pelo Estado do Porto (“Port State Control”), de acordo com as Convenções Internacionais ratificadas pelo País e normas baixadas pela DPC.

2) Os navios de bandeira brasileira, navios inscritos no Registro Especial Brasileiro (REB) e os estrangeiros inscritos temporariamente, estarão sujeitos à Inspeção Naval (“Flag State Control”), por inspetor do GVI, por ocasião do fundeio ou quando atracados.

CAPÍTULO 5

PARÂMETROS OPERACIONAIS DO PORTO E PROCEDIMENTOS ESPECIAIS

SEÇÃO I

RESTRICÇÕES OPERACIONAIS

0501 – CALADO MÁXIMO RECOMENDADO (CALADO OPERACIONAL)

a) Introdução

Conduzir uma embarcação com um determinado calado em local cuja profundidade é conhecida é, fundamentalmente, um problema de navegação, cuja resolução cabe ao seu Comandante. Para tal, deve ele munir-se de todas as informações e auxílios possíveis, bem como, adotar os procedimentos que a boa técnica recomenda.

Dessa forma, não é suficiente apenas estar com um calado menor que a profundidade local para navegar com segurança. Há que ser considerada a velocidade, a largura do canal, a tença, o estado do mar, as possíveis alterações de densidade da água, regime de ventos, correntes e marés que podem causar variações de calado ou alterações na manobrabilidade do navio.

b) Variáveis a Considerar

No estabelecimento de um Fator de Segurança (FS), a ser introduzido no cálculo do calado máximo para os canais de acesso e para cada porto e terminal, são consideradas as variáveis empíricas listadas no Anexo 5A.

c) Integração das Variáveis

Difícilmente, ainda que em um mesmo porto e seus acessos, poder-se-á estabelecer um fator único de segurança, sem que isso resulte em limitações exageradas por um lado, ou subdimensionadas por outro.

Dessa forma, os fatores de segurança e, conseqüentemente, os calados máximos recomendados, devem referir-se a pontos específicos dos portos e seus acessos (nestas Normas, tais recomendações serão sempre apresentadas na sequência em que o navegante encontrará, quando vier do mar para terra).

Obviamente, os fatores de segurança avaliados para cada trecho significativo da derrota do navio, quando evoluindo para o porto, não serão necessariamente somados, mas, integrados de modo a dar ao navegante uma margem de segurança entre o seu calado e a profundidade local, a ser considerada na solução de seu problema de navegação. Nessa integração, devem ser consideradas a experiência local, as normas existentes e a estatística de acidentes.

d) Calado Máximo Recomendado (CMR)

O calado máximo recomendado do navio, para acesso e permanência nos portos e terminais da área de jurisdição da CPBA, considerará a aplicação de um fator de segurança à profundidade do local e deve ser calculado com base na seguinte fórmula:

$$\text{CMR} = (P + M) - [(P + M) \times \text{FS}]$$

Onde:

CMR = calado máximo recomendado

P = profundidade do local reduzida ao nível de redução

M = altura da maré no momento, obtida da tábua de marés

F.S. = percentual de fator de segurança (natureza do fundo)

Os fatores de segurança (% da profundidade) recomendados em função da

natureza do fundo são:

- lama macia - 2,6%;
- areia - 5,0%;
- pedra - 8,0%.

Sua divulgação é feita pela administração do porto ou terminal responsável pelo trecho em questão e consta dos Apêndices ao Anexo 1C destas Normas, na parte correspondente a cada porto ou terminal.

e) Responsabilidade

O calado máximo recomendado não se constitui em uma limitação operacional no trecho navegado, não sendo, portanto, uma imposição formal. Entretanto, sua não observância será considerada no julgamento de eventuais acidentes marítimos, da mesma forma que qualquer outro ato de imperícia, imprudência ou negligência.

0502 – RESTRIÇÕES DE VELOCIDADE, CRUZAMENTO E ULTRAPASSAGEM

A forma dos canais navegáveis, a profundidade, o tipo de tença e de margem afetam o comportamento das embarcações, de modo que a velocidade de trânsito se torna um fator importante para evitar acidentes.

A movimentação do navio gera o efeito “squat”, não apenas em relação ao fundo mas, também, em relação às bordas do canal ou entre embarcações que se cruzam. Dessa forma, com base nos parâmetros citados no item 0501 e nas dimensões físicas das hidrovias e das embarcações, são estabelecidas algumas restrições listadas abaixo:

1) Não é permitido cruzamento de navios nas barras Norte e Sul do porto de Salvador, tendo prioridade o navio que sai do porto.

2) No cruzamento de navio com o “ferry-boat” e demais embarcações que trafegam no trajeto São Joaquim/Bom Despacho/São Joaquim, a prioridade é do navio; assim, o “ferry-boat” manobrará de forma segura para passar pela popa do navio, a não ser que haja acerto prévio com o navio para a realização de outro tipo de manobra.

3) De maneira semelhante, manobrará o “ferry-boat” quando um navio estiver demandando o fundeadouro ou os canais de acesso a Aratu ou Madre de Deus, ou deles suspendendo.

4) Outras embarcações, não consideradas como navios, ao trafegarem em áreas restritas e ao se cruzarem, deverão fazê-lo em velocidade compatível com o local, conforme discriminado abaixo, de forma que não façam marola (ondas) que ponham em risco a integridade dos demais barcos e do ecossistema, especialmente nos seguintes locais:

I) BTS: nas proximidades dos portos, terminais, marinas e iates clubes;

II) Valença: abaixo de 5 (cinco) nós, no trecho compreendido entre os Dendezeiros e o terminal de embarque/desembarque de passageiros de Valença;

III) abaixo de 5 (cinco) nós, em Cairú, Morro de São Paulo e Gamboa do Morro: nas proximidades dos terminais de atracação;

IV) abaixo de 5 (cinco) nós, em Camamu: no trecho compreendido entre a curva do "S" e os terminais de atracação; e

V) abaixo de 10 (dez) nós, em Abrolhos: no Parque Nacional Marinho de Abrolhos, dentro do perímetro da linha imaginária que tangencia, externamente, as ilhas do arquipélago.

0503 – RESTRIÇÕES DE HORÁRIO

A ausência de balizamento luminoso e a existência de eventos cíclicos que requeiram restrições de horário, constam dos Apêndices ao Anexo 1C.

0504 – RESTRIÇÕES DE PORTE DAS EMBARCAÇÕES

Cabe às administrações portuárias estabelecer e divulgar, oficialmente, o porte bruto máximo e as dimensões máximas dos navios que trafegarão, em função das limitações e características físicas do cais do porto. Essas restrições constam dos Apêndices ao Anexo 1C.

Da mesma forma, constam dos mesmos apêndices as limitações de dimensões das embarcações para evolução nos trechos significativos da hidrovia, quando necessário.

0505 – RESTRIÇÕES DE FUNDEIO

1) O fundeio de embarcações na BTS deve observar as restrições constantes das cartas 1110, 1101, 1104 e 1107 sendo as áreas de fundeio abaixo administradas pela Autoridade Portuária do Porto de Salvador, sendo obedecidos seguintes critérios para utilização:

Área	Forma Geométrica	Pontos Geográficos	Emprego
I	Trapezoidal	a)12° 55,70' S e 038° 32,88' W, b)12° 55,70' S e 038° 31,46' W, c)12° 56,95' S e 038° 30,45' W, e d)12° 56,35' S e 038° 32,88' W.	Destina-se ao reabastecimento, vistorias, pequenos reparos e desembarque de tripulantes de navios com calado igual ou inferior a dez metros, que após terminarem suas fainas, deverão deixar essa área de fundeio.
II	Triangular	a)12° 56,70' S e 038° 32,88' W, b)12° 58,47' S e 038° 32,88' W, e c)12° 57,20' S e 038° 30,89' W.	Destina-se ao fundeio livre de navios com calado igual ou inferior a dez metros.
III	Trapezoidal	a)12° 58,47' S e 038° 33,16' W, b)12° 58,47' S e 038° 34,92' W, c)12° 55,98' S e 038°35,58' W, e d)12° 56,62' S e 038° 33,16' W.	Destina-se ao fundeio livre, reabastecimento, vistorias, pequenos reparos e desembarque de tripulantes e ao livre fundeio de navios com calados superiores a dez metros.
IV	Circular de raio 0,25 MN	12° 55,80' S e 038° 33,60 W	Destina-se a navios em situação de quarentena, designados pela Autoridade Marítima, em coordenação com as autoridades estabelecidas na área dos Portos Organizados de Salvador. Depois de concluída a quarentena, os navios deverão deixar essa área de fundeio.
V	Retangular	a)13° 00,30' S e 038° 36,60' W, b)13° 01,50' S e 038° 35,00' W, c)13° 03,90' S e 038° 36,80' W, e d)13° 02,70' S e 038° 38,40' W.	Destinada ao fundeio livre de navios aguardando vaga nos fundeadouros internos da BTS.

I - Na área I, a leste do meridiano 038° 31,46'W, está proibido o fundeio, em virtude de atracação de navios com mais de 300 metros no Porto de Salvador, os quais requerem maior espaço para manobra;

II – Considerando a derrota dos “ferry-boats” entre os terminais de São Joaquim e Bom Despacho, devidamente lançada nas Cartas Náuticas em referência, fica proibido o fundeio numa faixa de 300 (trezentos) metros para cada lado da linha estabelecida;

III – Na área entre o molhe Sul e o Forte de São Marcelo até o alinhamento do limite Norte do cais do Com2ºDN, excetuada a área de fundeio proibido constante da carta 1102, é permitido o fundeio de embarcações de esporte e recreio e as de turismo e diversão, exceto nas proximidades (fundos) da CPBA, num perímetro de cerca de 200 (duzentos) metros;

IV – Não é permitido o fundeio de navios na área de acesso à Baía de Todos os Santos compreendida entre os paralelos 12º 59' 30" e 13º 05', este último delimitado a Leste pelo Banco de Santo Antônio, exceto na área de fundeio nº V;

V – As embarcações utilizando propulsão a remo ou à vela poderão trafegar a partir de cem (100) metros das praias, as de propulsão a motor, reboque de esqui aquático, paraquedas e painéis de publicidade poderão trafegar a partir de duzentos (200) metros das praias, exceto nos canais de acesso e proximidades dos portos, terminais e nos fundeadouros citados anteriormente;

VI – As embarcações de propulsão a motor ou à vela poderão se aproximar das praias para fundear, sendo que toda aproximação deverá ser feita perpendicular à linha base e com velocidade não superior a 3 (três) nós, preservando a segurança dos banhistas;

VII – É proibido fundear no canal limitado entre os fundeadouros II e III e em um raio de 500 metros centrado no ponto de espera de práctico; e

VIII – O fundeio entre os navios deverá ocorrer a uma distância mínima de quatro décimos de milha náutica, dentro das áreas I, II, III e V, observando a quantidade máxima de navios abaixo:

- Área I – seis (6) navios;
- Área II – dez (10) navios;
- Área III – vinte e sete (27) navios; e
- Área V – trinta e cinco (35) navios.

IX – Fica estabelecida a área de 0,25 milhas náuticas, centrada na posição de latitude 12º 56' 20" S e longitude 038º 35' 12" W, na parte interior a noroeste da Área III, preferencialmente, para navios GNL que operarão no Terminal de Regaseificação da Bahia (TRBA);

X) Os navios fundeados só poderão permanecer nas Áreas I, II e III, por um período de até 10 dias, após este prazo deverão se dirigir e fundear na Área de fundeio V, onde poderão permanecer por um período mínimo de 24 horas, quando então poderão voltar a fundear nas Áreas internas da BTS.

XI) Na Área de fundeio I, está autorizado o fundeio de seis navios mais o abastecedor, em faina efetiva de abastecimento. Ao final da referida faina, caso haja vaga na Área I, o abastecedor poderá fundear. Caso contrário, deverá deslocar-se para outra área de fundeio.

XII) Caso a Área I esteja lotada, as embarcações com calado inferior a 10 metros, em faina de reabastecimento, vistorias, pequenos reparos e desembarque de tripulantes poderão fundear na Área III.

2) As plataformas de petróleo somente poderão ser movimentadas e fundeadas nas águas interiores da jurisdição da CPBA, mediante autorização do Agente da Autoridade Marítima, não podendo haver movimentações no período do pôr do sol até o nascer do sol.

3) Embarcações pesqueiras e/ou de lazer buscando abrigo devem fazê-lo na área em frente ao Silo de Trigo desativado/terminal pesqueiro ou muito próximo ao molhe do porto de Ilhéus, evitando fundear dentro ou às margens do canal de navegação, que tem delimitando sua margem Leste o alinhamento entre a boia verde e o cais de atracação do Porto de Ilhéus, com largura de 200 metros.

4) Cabe às administrações portuárias delimitar e divulgar as áreas de fundeadouro, de fundeio para carga e descarga, de inspeção sanitária e de política marítima, em função das características naturais e do espaço físico da área do porto organizado, em coordenação com o Agente da Autoridade Marítima, conforme o caso. As características dos fundeadouros encontram-se nos Apêndices do Anexo 1C.

0506 – MONITORAMENTO DAS CONDIÇÕES BATIMÉTRICAS

Cabe às administrações portuárias realizar o monitoramento das profundidades, em função dos levantamentos batimétricos efetuados sob sua responsabilidade.

0507 – MONITORAMENTO DAS CONDIÇÕES AMBIENTAIS

A Autoridade Portuária, em coordenação com a Atalaia da Praticagem, deverá estabelecer um monitoramento e os limites de condições ambientais que possam elevar o risco das manobras dos navios e a operação em seu cais/terminal, visto que a meteorologia e as condições de corrente representam fatores críticos às fainas de atracação/desatracação e às operações portuárias.

Tais informações deverão ser reportadas à CP/DL, para que sejam avaliadas sobre a aplicação de restrições em geral.

0508 - PARÂMETROS OPERACIONAIS FORA DA ÁREA DOS PORTOS ORGANIZADOS

Não aplicável.

0509 – CALADO AÉREO MÁXIMO ADMITIDO

A Autoridade Portuária de cada porto organizado deverá estabelecer e divulgar o calado aéreo máximo admitido em seu cais/terminal, para permitir a atracação/desatracação dos navios, a fim de evitar avarias nos equipamentos de movimentação de cargas.

Os navios programados para operar nos portos organizados deverão informar à Autoridade Portuária e à Atalaia da Praticagem, o calado aéreo por ocasião da manobra de atracação/desatracação.

0510 – OUTRAS RESTRIÇÕES

1) Áreas interditas à navegação:

I - área de exercício com navios varredores demarcada na carta nº 1101, quando estiver sendo utilizada, e outras áreas divulgadas em Avisos aos Navegantes;

II - fundeadouros, quando ali estiverem navios em quarentena, navios operando com cargas perigosas ou porta barcaças tipo “LASH”;

III - proximidades da Estação de Medidas Magnéticas de Navios, localizada na ponta de Itapagipe, Ilha de Itaparica. A área está demarcada por boias, sendo, inclusive, proibida a pesca, ou fundeio e a prática de esportes náuticos no local (carta 1110);

IV - bacia de manobras da Base Naval de Aratu. Só é permitido o acesso a embarcações especificamente autorizadas (carta 1103); e

V - a menos de 100 metros de quaisquer navios fundeados.

2) Restrições à pesca

É proibida a pesca nas seguintes áreas:

I - interior das bacias de evolução e junto aos berços de atracação;

II - nos canais de acesso aos portos e terminais;

III - nas proximidades dos terminais de passageiros dos "ferry-boats";

IV - a menos de 100 (cem) metros de navios e plataformas de petróleo fundeadas;

V - na raia magnética da Ilha de Itaparica; e

VI - nos fundeadouros internos e externos à BTS.

3) Todo dispositivo de reboque em que o somatório do conjunto rebocador e rebocado, conforme definido nas NORMAM 01 e 02/DPC, exceda os parâmetros estabelecidos na NORMAM-12/DPC, excetuando-se os trechos facultativos, só poderão se movimentar pelo interior da Baía de Todos os Santos com prático a bordo.

SEÇÃO II

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

0511 – PLATAFORMAS, NAVIOS SONDA, FPSO, FSU 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, constituem 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 mono boias, poitas e dutos submarinos, a fim de se obter uma navegação segura.

O posicionamento das estruturas citadas acima deverá ser precedido de autorização do Agente da Autoridade Marítima, conforme previsto na NORMAM-08/DPC, acrescido de apresentação do plano de movimentação elaborado por Sociedade Classificadora ou de representante qualificado da seguradora ou, ainda, por entidade de reconhecida capacidade técnica, caso esta movimentação seja no interior da Baía de Todos os Santos.

b) Acompanhamento

As companhias responsáveis por terminais e bacias petrolíferas ou de gás deverão solicitar à CPBA, com antecedência mínima de 10 (dez) dias, autorização para:

1) fixação de plataforma de prospecção e produção de petróleo ou gás, navios-sonda, navios-cisterna e plataformas de apoio, lançamento de boias e poitas ou de qualquer tipo de artefato flutuante ou submerso, quando estes dispositivos não forem enquadrados como obras sob ou sobre água;

2) para deslocamento de plataformas de prospecção ou produção de petróleo ou gás, navios-sonda, navios-cisterna e plataformas de apoio, o pedido de autorização deverá ser feito à CP/DL da jurisdição onde a embarcação se encontrar, devendo constar a data hora do início do deslocamento, rumo, velocidade, previsão de chegada, destino, pontos intermediários da derrota

e outros dados julgados pertinentes. Quando atingida a posição final, esta deverá ser confirmada em nova comunicação à CP/DL; e

3) nos casos em que as plataformas necessitarem fundear nas proximidades das instalações portuárias, 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 (aeroportos de Salvador, Valença, Morro de São Paulo, Ilhéus e Porto Seguro). Para tal, os responsáveis deverão apresentar requerimento ao Agente da Autoridade Marítima da área em que pretendem fundear, anexando o parecer da respectiva Autoridade Aeronáutica da região e apresentar um plano de fundeio, elaborado por uma entidade de reconhecida capacidade técnica, a fim de ser submetido a apreciação do Agente da Autoridade Marítima, para aprovação.

c) Movimentação de Plataformas

1) Em caso de despacho de dispositivo de reboque envolvendo plataforma, proceder conforme o item 0107.

2) As plataformas somente poderão ser movimentadas e fundeadas nas águas interiores da jurisdição da CPBA mediante autorização do Agente da Autoridade Marítima, não sendo permitido realizar tais manobras no período entre o pôr e nascer do sol.

3) No interior da BTS, a praticagem é obrigatória em todas as movimentações e manobras de plataformas.

4) É obrigatório o uso de rebocadores durante todas as movimentações e manobras de plataformas na BTS.

5) Em face da restrição de manobra que as caracteriza, as plataformas só poderão atracar ou desatracar, nos portos e terminais da BTS, durante o período diurno.

6) O CHM deverá ser mantido informado das posições atualizadas de todas as plataformas operando, estacionadas ou em reparo, na jurisdição da CPBA.

d) Operações de Helicópteros a Bordo

1) Requisitos

A operação de helicópteros a bordo de quaisquer embarcações somente poderá ser realizada quando o heliponto estiver devidamente homologado pela Diretoria de Aeronáutica da Marinha (DAerM).

2) Posicionamento

As solicitações para posicionamento de plataformas marítimas e de navios que possuam helipontos, quando entrando ou saindo de porto nacional, ou procedente de porto estrangeiro e dirigindo-se diretamente para a área de operação ou, ainda, quando se deslocando para outro posicionamento, deverão ser apresentadas com antecedência mínima de 10 (dez) dias à CP/DL/AG da jurisdição de destino.

3) Embarcação para resgate

Durante as operações de pouso ou decolagem de helicópteros, deverá haver, a uma distância inferior a 5 (cinco) milhas náuticas do heliponto, uma embarcação em estado de prontidão para resgate em caso de acidente. Caso não haja tal embarcação, deverá ser colocada

de prontidão a tripulação de segurança da embarcação de salvamento da plataforma ou navio, inclusive do tipo “bote inflável”, de modo que possa ser acionada imediatamente.

0512 - RECOMENDAÇÕES PARA FUNDEIO DE PLATAFORMAS EM ÁGUAS ABRIGADAS E SEMI-ABRIGADAS

- 1) Quando a plataforma não for propulsada ou for rebocada por conveniência ou segurança, deverá apresentar Plano de Reboque assinado por engenheiro naval com a respectiva Anotação de Responsabilidade Técnica.
- 2) Dependendo da complexidade da manobra, poderá ser exigido pelo Capitão dos Portos ou Delegado a apresentação de um parecer do conselho técnico do serviço de praticagem, devidamente assinado por seus representantes ou Gerente da Atalaia.
- 3) São proibidas as movimentações de plataformas, sem a prévia anuência da Capitania ou Delegacia.
- 4) Quando a entrada/saída, movimentação ou fundeio se der em área do Porto Organizado, deverá ser apresentada a autorização da Autoridade Portuária.
- 5) Verificar se a infraestrutura portuária suporta as dimensões da unidade que trafegará no canal e bacia de manobra.
- 6) Verificar, mediante laudo de engenheiro e teste de tração estática dos cabeços, se o cais suporta receber a unidade.
- 7) Caso seja aplicável, exigir consulta à Autoridade Aeronáutica em função do calado aéreo da unidade quando nas proximidades de aeroportos.
- 8) Exigir plano de fundeio ou plano de amarração, conforme o caso, com a Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) ou aprovação pela Classificadora.
- 9) A CP/DL deverá ser informada de suas entradas no porto, com pelo menos 20 (vinte) dias de antecedência.
- 10) O fundeio nas áreas fora do Porto Organizado, precedido de nada a opor do órgão ambiental competente, será de 30 (trinta) dias, podendo ser prorrogado pela Capitania dos Portos, caso não haja previsão de entrada de outras plataformas.
- 11) As plataformas, quando fundeadas em áreas abrigadas e semi-abrigadas, deverão ostentar iluminação tipo “Árvore de Natal” e devem suas âncoras ter uma boia de arinque, compatível para uma situação de emergências iluminadas a noite e cabresteira pronta.
- 12) As plataformas atracadas em estaleiros poderão manter uma iluminação reduzida, sendo obrigatória a manutenção da “LUZ DE TOPE”.

Caso necessário, o Capitão dos Portos poderá alterar os parâmetros de quantidade e potência dos rebocadores, a bem da segurança da navegação, como também orientar a permanência de Oficial de Náutica ou Prático durante a estadia da plataforma. Dependendo das características de cada região, essas exigências poderão ser flexibilizadas mediante autorização do Capitão dos Portos.

0513 – BOIAS DE GRANDE PORTE**a) Conceituação**

Consideram-se boias de grande porte aquelas com volume superior a dois metros cúbicos. Geralmente são posicionadas em mar aberto em apoio a diversas atividades, especialmente aquelas ligadas à exploração e exploração de petróleo ou gás, e representam riscos à navegação, não somente pelo seu posicionamento mas, também, porque podem vir a tornar-se derrelitos, caso garrem.

b) Identificação

As boias de grande porte deverão ser identificadas por meio de placa nelas afixadas, contendo o nome da firma proprietária, o local de fundeio e a sigla CPBA.

c) Lançamento

1) O lançamento desses artefatos obedecerá ao previsto na NORMAM-17/DHN.

2) As boias lançadas deverão ser vistoriadas periodicamente por seus proprietários, especialmente com relação ao aparelho de fundeio, a fim de evitar que garrem. É de responsabilidade do proprietário a conservação e a manutenção das condições adequadas para o perfeito posicionamento das boias.

d) Providências em Caso de Boia à Deriva

O navegante, ao tomar conhecimento de boia à deriva deverá notificar, imediatamente, à CP/DL com jurisdição sobre a área onde ela tiver sido encontrada ou outra cujo acesso seja mais rápido, para divulgação em avisos aos navegantes.

0514 – OPERAÇÕES DE MERGULHO

Procedimentos para Autorização de Fainas de Mergulho – os representantes das Empresas (RE) de Mergulho, com antecedência mínima de 72 horas do pretendido início de faina, deverá apresentar à Seção de Despacho da CP/DL da jurisdição em que se deseja realizar a operação, um requerimento contendo o seguinte:

- a) O planejamento das operações de mergulho, com as embarcações envolvidas;
- b) O Plano de Ação de Emergência da empresa atestado e aprovado por Classificadora credenciada;
- c) Indicação da unidade de Saúde para encaminhamento de acidentados;
- d) Identificação do Supervisor de Mergulho, dos mergulhadores e ajudantes de mergulho envolvidos na faina, bem como os seguintes dados:
 - I) Data, horário de início e período da operação;
 - II) Local da realização da faina, citando as coordenadas;
 - III) O ciente da autoridade portuária (no caso de ser em área pertencente ao Porto Organizado); e
 - IV) Motivos da realização da faina.
- e) Apresentação das cópias dos seguintes documentos:
 - I) Carteira de Inscrição e Registro (CIR) (na validade), Cédula de Identidade e CPF de todos os envolvidos na faina;
 - II) Páginas de identificação do Livro de Registro de Mergulho (LRM) de cada mergulhador, devidamente preenchidos e assinados;

- III) Atestado de Saúde Ocupacional de cada mergulhador na validade de um ano, assinado por médico credenciado com identificação do CRM;
- IV) Páginas de identificação e registros de trabalhos dos mergulhadores mencionados (Carteira de Trabalho e Previdência Social) ou Contrato de Prestação dos Serviços;
- V) Cadastro da Empresa de Mergulho na DPC (autenticada);
- VI) Certificado de Vistoria de Equipamentos de Mergulho, com convalidação anual em dia;
- VII) Termo de prestação de serviços; e
- VIII) Documentos e Certificados (conforme o caso) das embarcações envolvidas na faina.

SEÇÃO III

EVENTOS NÁUTICOS ESPECIAIS

0515 - PRINCIPAIS PROCISSÕES MARÍTIMAS E DEMAIS EVENTOS NÁUTICOS NA ÁREA DE JURISDIÇÃO

As embarcações participantes e os organizadores deverão, de acordo com as 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), cumprir as instruções abaixo relacionadas e as demais, específicas, que serão encaminhadas, antecipadamente, às marinas e demais entidades náuticas envolvidas ou que tenham necessidade de conhecer o evento, para adoção das providências cabíveis.

a) Instruções para os organizadores

- 1) providenciar junto aos órgãos responsáveis competentes para que sejam tomadas as medidas necessárias com o propósito de garantir a segurança do evento;
- 2) 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;
- 3) se o evento interferir com o uso de praias, especialmente se realizado a menos de duzentos (200) 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;
- 4) conforme o número de embarcações e pessoas envolvidas, dimensões e condições da área de realização, deverá ser provida uma ou mais embarcações para apoio ao evento, sendo responsável pelo atendimento nos casos de emergência e para garantir a integridade física dos participantes;
- 5) 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 de 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
- 6) as embarcações de apoio deverão possuir, pelo menos, duas bóias 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

- 1) não entregar a condução da embarcação a pessoa não habilitada;

- 2) não entregar a condução da embarcação a pessoa que tenha ingerido bebida alcoólica;
- 3) cumprir rigorosamente a lotação de passageiros estabelecida na documentação do barco;
- 4) ter a bordo, no mínimo, todo o material de navegação, salvatagem e combate a incêndio que compõe a dotação prevista nas NPCP-BA para a área 1 e, em especial, coletes salva-vidas para todas as pessoas a bordo;
- 5) antes de se fazer ao mar, deixar no Iate 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;
- 6) não movimentar propulsores havendo perigo de acidentes com pessoas na água ou risco de avarias em outras embarcações;
- 7) não fazer zigue-zague e nem provocar marolas desnecessárias em áreas restritas ou congestionadas por outras embarcações;
- 8) não cortar a proa de outra embarcação em movimento;
- 9) não se aproximar demasiadamente de outras embarcações; e
- 10) manter-se afastado do dispositivo de escolta.

c) Lista dos principais eventos festivos na jurisdição da CPBA

OM	DATA	TIPO DE EVENTO	QUANT. PREVISTA DE EMB.	LOCAL
CPBA	01/JAN	Procissão Marítima de Bom Jesus dos Navegantes	600	BTS
	2ª QUINZ/JAN	Regata João das Botas	200	BTS
	02/FEV	Festa de Iemanjá	300	Praia do Rio Vermelho
	2ª QUINZ/DEZ	Regata Marcílio Dias	200	BTS
Dellhéus	02/FEV	Festa de Iemanjá	20	Rio Cachoeira
	29/SET	Festa de São Miguel	10	Rio Almada
DelPSeguro	01/JAN	Procissão de Bom Jesus dos Navegantes	40	Caravelas
	28/JAN	Procissão Nossa Senhora dos Navegantes	50	Porto Seguro
	02/FEV	Festa de Iemanjá	40	Caravelas
	26/ABR	Comemoração da 1ª missa celebrada no Brasil	40	Santa Cruz de Cabrália
	29/JAN	Procissão de São Pedro	150	Caravelas e Alcobaça

0516 – PLANEJAMENTO, EXECUÇÃO, REGISTRO E APERFEIÇOAMENTO

Os organizadores deverão solicitar à Capitania ou à Delegacia, com até 15 dias de antecedência, permissão para realização do evento. Serão realizados pela CP/DL reuniões de coordenação. Casos especiais serão decididos pelo Agente da Autoridade Marítima. Deverão ser definidos os seguintes aspectos:

- 1) O responsável pelo evento;
- 2) Dados das embarcações de apoio, tendo especial atenção para os detalhes que facilitarão a identificação das mesmas;
- 3) Estimativa de participantes;
- 4) Embarcações inscritas, apresentando as cópias dos respectivos TIE;

- 5) Horários (início do evento, concentração, largada e previsão de chegada);
- 6) Anúncio das embarcações que a Capitania ou Delegacia disponibilizará para apoiar o evento;
- 7) Atribuição dos órgãos e meios que cada um disponibilizará;
- 8) Definição dos meios de comunicação e divulgação (canal VHF e número dos telefones de contato – celulares e fixos);
- 9) Divulgação dos principais aspectos relacionados à segurança da navegação, com especial atenção ao contrafluxo e excesso de passageiros;
- 10) Apoio de outras instituições, especialmente Corpo de Bombeiros e Polícia Militar; e
- 11) Os organizadores deverão apresentar o Plano de Evacuação médica para o evento.

Os organizadores dos eventos náuticos realizados fora do âmbito das CP/DL, até 30 dias após a realização de cada evento, deverão encaminhar à Capitania e às Delegacias o registro documental e fotográfico, compreendendo o seu planejamento e a sua execução identificado pelo nome do evento e a data de sua realização e o Anexo 5B, devidamente preenchido.

0517 – CAMPANHAS EDUCATIVAS

1. Campanha Legal no Mar – Navegue com Segurança.

É lançada no final do ano, em Salvador, Ilhéus, Porto Seguro e outras cidades e localidades da jurisdição, sendo precedida de ações de divulgação, vistoria e regularização de embarcações e prova para amadores. Tem o escopo de conscientizar os aquaviários e demais integrantes da comunidade marítima, representantes dos clubes, entidades desportivas náuticas e marinas da região, bem como os integrantes das colônias de pesca e demais interessados no assunto em pauta, da necessidade do cumprimento das normas de segurança estabelecidas pela Marinha.

2. Regatas a vela, Marcílio Dias (dezembro) e João das Botas (janeiro)

São eventos já tradicionalmente realizados em parceria com diversas pessoas e instituições, com grande repercussão na mídia local e participação de embarcações de diversos tipos, desde veleiros a canoas. A regata João das Botas é realizada externamente no Porto da Barra, com oferecimento de prêmios (patrocinados)

3. Outras atividades

Durante todo o ano são proferidas palestras para diversas entidades (públicas e privadas) dos setores de náutica, pesca, turismo, comércio e indústria, por solicitação, ou constatação da necessidade de esclarecimentos.

CAPÍTULO 6

VIAS NAVEGÁVEIS DA JURISDIÇÃO

SEÇÃO I

CONDIÇÕES DE NAVEGABILIDADE, SINALIZAÇÃO NÁUTICA E NAVEGAÇÃO

0601 – VIAS NAVEGÁVEIS CARTOGRAFADAS

a) Considerações Iniciais

1) Para efeito destas Normas, são consideradas hidrovias e rios navegáveis os cursos d'água e lagos que apresentam volume regular de tráfego, independentemente do porte das embarcações, ou aqueles que, por sua localização, características e potencialidades possam vir a ser utilizados como via comercial ou de lazer.

2) Na jurisdição da CPBA as vias navegáveis são classificadas conforme os seguintes parâmetros:

Tipo A - vias com mais de 2,10 metros de profundidade estimada durante 90% dos dias do ano; e

Tipo B - vias com 1,30 a 2,10 metros de profundidade estimada durante 90% dos dias do ano.

b) Rios e Lagos Navegáveis

São relacionados, a seguir, os rios e lagos navegáveis da jurisdição. Os numerais após os nomes das vias expressam extensões navegáveis em quilômetros, aproximadas, as quais são consideradas a partir da foz (exceto os lagos):

TIPO A

CPBA		DelIlhéus		DelPSeguro	
Rio Real	24 km	Rio Una	18 km	Rio Peruíbe	10 km
Rio Paraguaçu	26 km	Rio Doce	3 km	Rio Itanhém	10 km
Rio Jaguaribe	15 km	Rio Pardo	7 km	Rio Jaburunas	12 km
Rio da Dona	10 km	Rio de Contas	10 km	x x x	x x x
Rio Serianhém	29 km	Lago Anagé	42 km	x x x	x x x
Rio Cachoeira de Igrapiúna	11 km	x x x	x x x	x x x	x x x
Rio Camamu	5 km	x x x	x x x	x x x	x x x
Rio Marau	27 km	x x x	x x x	x x x	x x x
Lago da Barragem de Santa Helena (Camaçari)	13 km	x x x	x x x	x x x	x x x
Lago da Barragem de Pedra do Cavalo (Feira de Santana)	27 km	x x x	x x x	x x x	x x x
Lago da Barragem de Pedras (Jequié)	78 km	x x x	x x x	x x x	x x x

TIPO B

CPBA		Dellhéus		DelPSeguro	
Rio Itariri	11 km	Rio Almada	10 km	Rio Macaco	5 km
Rio Inhambupe	11 km	Rio Itaípe	3 km	Rio Massan- gano	4 km
Rio Sauípe	7 km	Rio Cachoeira	5 km	Rio do Poço	6 km
Rio Monte Sauípe	11 km	Rio Cipó	4 km	Rio do Largo	15 km
Rio Subaúma	4 km	x x x	x x x	Rio João de Tiba	13 km
Rio Pojuca	56 km	x x x	x x x	Rio Jucuruçu	82 km
Rio Jacuípe	26 km	x x x	x x x	Rio Buranhém	10 km
Rio Joanes	18 km	x x x	x x x	Rio Jequitin- honha	15 km
Rio Baetantã	4 km	x x x	x x x	Rio Caraívas	8 km
Rio Jequiriçá	13 km	x x x	x x x	Rio Mucuri	15 km
Rio Una	6 km	x x x	x x x	x x x	x x x
Rio Garapúa	7 km	x x x	x x x	x x x	x x x

0602 – VIAS NAVEGÁVEIS NÃO CARTOGRAFADAS

À exceção do Rio Paraguaçu, cujo trecho mais significativo consta da carta 1107, nenhum dos rios ou lagos relacionados possui sinalização e/ou batimetria.

0603 – REGRAS NA NAVEGAÇÃO INTERIOR

Cumprir as regras estabelecidas na NORMAM-03/DPC.

0604 – COMBOIOS

Não aplicável.

0605 – DEVER DE INFORMAÇÃO

Os Comandantes e Mestres das embarcações devem comunicar ao Agente da AM do primeiro porto que demande, qualquer irregularidade 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. Quando se tratar de irregularidade dos auxílios à navegação e qualquer imprecisão, obstáculo ou estorvo à navegação, a comunicação poderá ser efetuada ao Centro de Hidrografia da Marinha (CHM), conforme o anexo constante dos folhetos quinzenais de Avisos aos Navegantes, intitulado “COLABORAÇÃO DOS NAVEGANTES OU USUÁRIOS”.

SEÇÃO II**OBRAS, DRAGAGENS E EXTRAÇÃO MINERAL****0606 – OBRAS EM VIAS NAVEGÁVEIS**

1 - Informações a serem prestadas pelo interessado:

I - tipo de obra;

II - coordenadas geográficas LAT/LONG (em graus, minutos e centésimos de minutos) que delimitam a área;

III - data de início dos serviços;

- IV - data de término dos serviços; e
- V - tipo/nome das embarcações de apoio à execução das obras.

Obs: para autorização da obra o requerimento do interessado deverá vir acompanhado, ainda, de toda a documentação prevista na NORMAM-11/DPC.

0607 – BARRAGENS E ECLUSAS

Não aplicável.

0608 – DRAGAGENS

1 - Informações a serem prestadas pelo interessado:

- I - tipo da dragagem;
- II - coordenadas geográficas LAT/LONG (em graus, minutos e centésimos de minutos) que delimitam a área;
- III - data de início dos serviços;
- IV - data de término dos serviços; e
- V - tipo/nome das embarcações de apoio à execução da dragagem.

2 - Despejo de material dragado

Com o intuito de agilizar a tramitação dos processos que tratam da emissão de parecer sobre a execução de dragagem na jurisdição da sede da CPBA e da DelIlhéus, foram estabelecidas áreas destinadas ao despejo de material dragado, conforme descritas a seguir:

- em Salvador: área circular com raio de 4 (quatro) milhas náuticas, centrada na posição latitude 13° 09' Sul, longitude 038° 25' Oeste (carta 1100); e

- em Ilhéus: área circular com raio de 1 (uma) milha náutica, centrada na posição latitude 14° 46' Sul, longitude 038° 54' 30'' Oeste (carta 1210).

O estabelecimento prévio dessas áreas não isenta os interessados da obtenção da respectiva licença junto ao órgão ambiental responsável.

Obs: para autorização da obra o requerimento do interessado deverá vir acompanhado, ainda, de toda a documentação prevista na NORMAM-11/DPC.

0609 – EXTRAÇÃO DE MINERAIS

Os interessados em realizar pesquisa, lavra, garimpo ou extração de areia, devidamente autorizados pelos órgãos competentes, deverão prestar, formalmente, à CP/DL da jurisdição informações constantes do Capítulo 3 da NORMAM-11/DPC.

0610 – ATUALIZAÇÃO DE DOCUMENTOS NÁUTICOS

O estabelecimento do balizamento deverá ser oficialmente comunicado pelo interessado à CP/DL de origem. Caso o balizamento esteja localizado em área abrangida por Carta Náutica, Atlas ou Croquis de Navegação, a CP/DL de origem informará por mensagem o Centro de Hidrografia da Marinha (CHM).

Por ocasião do término da execução das “obras” sobre, sob ou às margens da Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), os responsáveis pelas obras deverão elaborar e enviar à CP/DL as Plantas Finais de Situação (PFS), de acordo com o Anexo 1B da NORMAM-11, para atualização dos documentos náuticos.

OSTENSIVO

NPCP-BA/2015

O CHM divulga em Avisos Rádio Náutico e Avisos aos Navegantes informações, quinzenalmente, de todas as suas publicações que são distribuídas gratuitamente pelas CP/DL.

OSTENSIVO

- 6-4 -

ORIGINAL

ANEXO 1A

ÁREA DE JURISDIÇÃO DA SEDE DA CPBA E DAS OM SUBORDINADAS

1) A área de jurisdição da sede da CPBA abrange os seguintes municípios:

Abaira, Acajutiba, Água Fria, Aiquara, Alagoinhas, Amargosa, Amélia Rodrigues, Andaraí, Anguera, Antonio Cardoso, Apuarema, Aporá, Araçás, Araci, Aramari, Aratuípe, Baixa Grande, Barra da Estiva, Barra do Rocha, Barrocas, Biritinga, Boa Nova, Boa Vista do Tupim, Brejões, Bom Jesus da Serra, Cabaceiras do Paraguaçu, Cachoeira, Caetanos, Capim Grosso, Cairu, Camaçari, Camamu, Candeal, Candeias, Cansanção, Capela do Alto Alegre, Cardeal da Silva, Castro Alves, Catu, Cipó, Conceição da Feira, Conceição do Almeida, Conceição do Coité, Conceição do Jacuípe, Conde, Contendas do Sincorá, Coração de Maria, Cravolândia, Crisópolis, Cruz das Almas, Dario Meira, Dias D'ávila, Dom Macedo Costa, Elisio Medrado, Entre Rios, Esplanada, Feira de Santana, Gandu, Gavião, Governador Mangabeira, Heliópolis, Iaçú, Ibicoara, Ibirapitanga, Ibirataia, Ibiquera, Ichu, Igrapiúna, Inhambupe, Ipecaetá, Ipiaú, Ipirá, Irajuba, Iramaia, Irará, Itaberaba, Itaeté, Itagi, Itagiba, Itamari, Itanagra, Itaparica, Itapicuru, Itaquara, Itatim, Itiruçu, Itiuba, Ituberá, Jaguaripe, Jaguaquara, Jandaíra, Jequié, Jequiriçá, Jitaúna, Jussiape, Lafaiete Coutinho, Lagedo do Tabocal, Laje, Lajedinho, Lamarão, Lauro de Freitas, Lençóis, Macajuba, Madre de Deus, Mairi, Manoel Vitorino, Maracás, Maragogipe, Maraú, Marcionílio Souza, Mata de São João, Milagres, Mirante, Mucugê, Mundo Novo, Muniz Ferreira, Muritiba, Mutuípe, Nazaré, Nilo Peçanha, Nordestina, Nova Fátima, Nova Ibiá, Nova Redenção, Nova Itarana, Nova Soure, Olindina, Ouriçangas, Palmeiras, Pé de Serra, Pedrão, Pintadas, Piraí do Norte, Piritiba, Planaltino, Pojuca, Presidente Tancredo Neves, Queimadas, Quijingue, Quixabeira, Rafael Jambeiro, Retirolândia, Riachão do Jacuípe, Ribeira do Amparo, Ribeira do Pombal, Rio Real, Ruy Barbosa, Salinas da Margarida, Salvador, Santa Bárbara, Santa Inês, Santa Luz, Santa Terezinha, Santanópolis, Santo Amaro, Santo Antonio de Jesus, Santo Estevão, São Domingos, São Felipe, São Felix, São Francisco do Conde, São Gonçalo dos Campos, São José do Jacuípe, São Miguel das Matas, São Sebastião do Passé, Sapeaçu, Sátiro Dias, Saubara, Serra Preta, Serrinha, Serrolândia, Simões Filho, Tanquinho, Taperoá, Tapiramutá, Teodoro Sampaio, Teofilândia, Teolândia, Terra Nova, Tucano, Ubaíra, Ubaitaba, Ubatã, Utinga, Valença, Valente, Vargem da Roça, Várzea do Poço, Varzedo, Vera Cruz, Wagner e Wenceslau Guimarães.

2) A Dellhéus tem sob sua jurisdição e ação direta os seguintes municípios:

Almadina, Anagé, Aracatu, Arataca, Aurelino Leal, Barra do Choça, Barro Preto, Belo Campo, Brumado, Buerarema, Caatiba, Caculé, Camacan, Canavieiras, Cândido Sales, Caraíbas, Coaraci, Condeúba, Cordeiros, Dom Basílio, Encruzilhada, Firmino Alves, Floresta Azul, Gongogi, Guajeru, Ibicaraí, Ibicuí, Iguai, Ilhéus, Itabuna, Itacaré, Itaju do Colônia, Itajuípe, Itambé, Itapé, Itapetinga, Itapitanga, Itarantim, Itororó, Ituaçu, Jacaraci, Jussari, Livramento de Nossa Senhora, Maracani, Maetinga, Maiquínique, Malhada das Pedras, Mascote, Mortugaba, Nova Canaã, Pau Brasil, Piripá, Planalto, Poções, Potiraguá, Presidente Jânio Quadros, Ribeirão do Largo, Rio das Contas, Santa Cruz da Vitória, Santa Luzia, São José da Vitória, Tanhaçu, Tremendal, Una, Uruçuca e Vitória da Conquista.

3) A DelP Seguro tem sob sua jurisdição e ação direta os seguintes municípios:

Alcobaça, Belmonte, Caravelas, Eunápolis, Guaratinga, Ibirapuã, Itabela, Itagimirim, Itamaraju, Itanhém, Itapebi, Jucuruçu, Lajedão, Medeiros Neto, Mucuri, Nova Viçosa, Porto Seguro, Prado, Santa Cruz Cabralia, Teixeira de Freitas e Vereda.



ANEXO 1B

ENDERECOS, TELEFONES E FAC-SÍMILES ÚTEIS

ENTIDADE E ENDEREÇO		TELEFONE	FAX
Capitania dos Portos da Bahia	Geral	(71) 3507-3777	(71) 3507-3811
Avenida das Naus, s/nº, Conceição da Praia CEP 40.015-270 Salvador/BA	Capitão dos Portos	(71) 3507-3776	x x x x
	Ajudante	(71) 3507-3778	x x x x
	Amadores	(71) 3507-3752	x x x x
	Despacho	(71) 3507-3812	(71) 3507-3811
Delegacia da CPBA em Ilhéus	Geral	(73) 3222-5107	(73) 3222-5121
Rua Major Homem del Rey, nº 217 CEP 45.652-180 Ilhéus/BA	Despacho	(73) 3222-5121	(73) 3231-5121
	xxx	xxx	xxx
Delegacia da CPBA em Porto Seguro	Geral	(73) 3421-2050	(73) 3421-2052
Rua São Pedro, s/nº		xxx	xxx
CEP 45.810-000 Porto Seguro/BA		xxx	xxx
Vigilância Sanitária (Livre Prática)	Salvador	(71) 3241-0276	(71) 3241-0276
Rua do Tesouro, nº 21/23 – 8º andar	Ilhéus	(73) 3231-4025	(73) 3231-4025
CEP 40.015-010 Salvador/BA	xxx	xxx	xxx
IBAMA	Salvador	(71) 3345-7322	(71) 3240-7913
	Ilhéus	(73) 3634-2850	x x x x
INEMA	Salvador	(71) 3312-7198	(71) 3310-1515
	Ilhéus	(73) 3634-2710	x x x x
PETROBRAS (Telefone Verde)		0800-711050	x x x x
EMPRESAS DE REBOCADORES		TELEFONE	FAX
Saveiros, Camuyrano Serviços Marítimos Ltda.		(71) 2104-9766	(71) 2104-9750
Companhia de Navegação das Lagoas (CNL)		(71) 3242-2219	(71) 3242-2219
Sulnorte Serviços Marítimos Ltda.		(71) 3241-8818	(71) 3326-9796
Metalnave Comércio, Indústria, Navegação Ltda.		(71) 3242-6683	(71) 3243-8359
Navemar Transportes e Comércio Marítimo Ltda.		(71) 3341-4727	(71) 3312-6655
Petrobras		(71) 3642-3733	(71) 3642-3320
Sobrare Servemar Ltda. (Ilhéus)		(73) 3634-8118	(73) 3634-8103

INFORMAÇÕES SOBRE OS PORTOS E TERMINAIS DA BAHIA

OS DADOS E REQUISITOS CONSTANTES DOS APÊNDICES DESTE ANEXO FORAM ESTABELECIDOS EM CONFORMIDADE COM O PREVISTO NO ARTIGO 17 DA LEI Nº 12.815, DE 5 DE JUNHO DE 2013, E SÃO DE RESPONSABILIDADE DAS RESPECTIVAS ADMINISTRAÇÕES PORTUÁRIAS.

Apêndice I ao Anexo 1C das NPCP-BA

1 – PORTO DE SALVADOR

O porto de Salvador é administrado pela CODEBA – Companhia Docas do Estado da Bahia. O setor responsável pela administração é a Coordenação de Gestão Portuária de Salvador – CGS, telefone (71) 3320-1299, telefax (71) 3320-1268, endereço eletrônico porsal@codeba.com.br. A área de tráfego é administrada pelo líder de Gestão Portuária, telefone (71) 3320-1207 e a área de segurança pelo líder da Guarda Portuária, telefone (71) 3320-1222.

A seguir divulgam-se os limites estabelecidos pela Administração do Porto de Salvador, conforme determina a Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, que dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências (Lei dos Portos).

a) Calado Máximo Recomendado

Utilizado a fórmula prevista na alínea d) do item 0501, do capítulo 5 das NPCP-BA.

b) Restrições de Porte**1) Trecho I – Armazéns 1 e 2**

Deslocamento	50.000 ton.
Porte Bruto	40.000 tpb
Profundidade	8 m (26,24 pés)
Comprimento cais	383,60 m
Quantidade de cabeços	15 (nº 9 ao 23, de S para N)
Distância entre cabeços	25 m (82,02 pés)
Natureza do fundo	Areia

2) Trecho II – Armazém 3 e 4

Deslocamento	60.000 ton.
Porte Bruto	50.000 tpb
Profundidade	11,50 m (32,80 pés)
Comprimento do cais	300 m
Quantidade de cabeços	10 (nº 1 ao 10, de S para N)
Distância entre cabeços	30 m (98,42 pés)
Natureza do fundo	Pedra

3) Trecho III – Armazém 5 (cabeços 11 ao 12)

Deslocamento	50.000 ton.
Porte Bruto	40.000 tpb
Profundidade	7,2 m (23,62 pés)
Comprimento do cais	60 m
Quantidade de cabeços	2 (nº 11 ao 12, de S para N)
Distância entre cabeços	30 m (98,42 pés)
Natureza do fundo	Areia

Apêndice I ao Anexo 1C das NPCP-BA

4) Trecho IV – Armazéns 5 e 6

Deslocamento	50.000 ton.
Porte Bruto	40.000 tpb
Profundidade com flutuante	9,40 m (30,83 pés)
Profundidade sem flutuante	8 m (26,24 pés)
Comprimento do cais	200 m
Quantidade de cabeços	9 (nº 39 ao 47, de S para N)
Distância entre cabeços	25 m
Natureza do fundo	Areia

5) Trecho V – Armazéns 7 ao 9 e Cais de Carvão

Deslocamento	50.000 ton.
Porte Bruto	40.000 tpb
Profundidade com flutuante	9,80 m (32,15 pés)
Profundidade sem flutuante	8,0 m (26,24 pés)
Comprimento do cais	516 m
Quantidade de cabeços	22 (nº 47 ao 68, de S para N)
Distância entre cabeços	25 m
Natureza do fundo	Areia

6) Trecho VI – Cais de Ligação

Deslocamento	84.000 ton.
Porte Bruto	65.000 tpb
Profundidade com flutuante	12 m (39,37 pés)
Comprimento do cais	240 m
Quantidade de cabeços	8 (nº 1 ao 8, de E para W)
Distância entre cabeços	30 m
Natureza do fundo	Areia

7) Trecho VII – Cais de Contêiner (TECON)

Deslocamento	170.000 ton
Porte Bruto	105.000 tpb
Profundidade	13,90 m (45,60 pés)
Comprimento do cais	375 m
Quantidade de cabeços	13 (nº 1 ao 13, de S para N)
Distância entre cabeços	30 m
Natureza do fundo	Areia

c) Restrições de Velocidade, Cruzamento e Ultrapassagem

Conforme o subitem o item 0502 das NPCP-BA.

d) Restrições de Horário

Não aplicável.

e) Restrições de Fundeio – Fundeadouros

Conforme estabelecido no item 0505 das NPCP-BA

Apêndice I ao Anexo 1C das NPCP-BA**f) Outras Restrições**

- 1) Áreas Interditadas à Navegação
Conforme estabelecido no item 0510 das NPCP-BA.
- 2) Restrições à Pesca
Conforme estabelecido no item 0510 das NPCP-BA.

g) Praticagem

O serviço de praticagem obedece ao previsto na Seção III do Capítulo 4 das NPCP-BA.

h) Rebocadores

O emprego de rebocadores é obrigatório e obedece ao previsto no item 0402 da NORMAM-08/DPC e na Seção II do Capítulo 4 da NPCP-BA.

i) Manobras Recomendadas

A faixa destinada à manobra de navios para atracação ou desatracação tem a largura de 700m em toda a extensão do cais. No interior dessa área existe um banco junto ao Forte de São Marcelo demarcado a NE por uma boia cega pintada de encarnado. As profundidades variam de 8 a 12 metros. Detalhes na carta nº 1102 da DHN.

j) Outras Recomendações

Vide o “Roteiro – Costa Leste” e demais publicações de uso obrigatório pelo navegante.

k) Perigos à Navegação

Vide o “Roteiro – Costa Leste” e demais publicações de uso obrigatório pelo navegante.

l) Fundeadouros

As áreas de fundeio na Baía de Todos os Santos, que são administrados pela Autoridade Portuária do Porto de Salvador estão estabelecidas no item 0505, do Cap. 5 destas Normas.

Apêndice II ao Anexo 1C das NPCP-BA

2 - PORTO DE ARATU

O porto de Aratu é administrado pela CODEBA. O setor responsável pela administração é a Coordenação de Gestão Portuária de Aratu – CGA, telefone (71) 3602-5705-5710, fax (71) 3602-5705-5705, endereço eletrônico porart@codeba.com.br. A área de tráfego é administrada pelo líder de Gestão Portuária, telefone (71) 3602-5705-5716 e área de segurança pelo líder da Guarda Portuária, telefone (71) 3320-1207-1222.

A seguir divulgam-se os limites estabelecidos pela Administração do Porto de Aratu, conforme determina a Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, que dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências (Lei dos Portos).

a) Calado Máximo Recomendado

Utilizar a fórmula prevista na alínea d), do item 0501, do Capítulo 5 das NPCP-BA.

b) Restrições de Porte**1) Terminal de Granéis Sólidos (TGS)****I) Berço Norte (Pier I)**

Deslocamento	200.000 ton.
Porte Bruto	125.000 tpb
Profundidade	12 m (39,37 pés)
Comprimento de navio	200 m
Natureza do fundo	Areia

II) Berço Sul (Pier I)

Deslocamento	200.000 ton.
Porte Bruto	125.000 tpb
Profundidade	12 m (39,37 pés)
Comprimento de navio	250 m
Natureza do fundo	Areia

III) Berço Único (Pier II)

Deslocamento	50.000 ton.
Porte Bruto	40.000 tpb
Profundidade	12 m (39,37 pés)
Comprimento de navio	210 m
Natureza do fundo	Areia

Apêndice II ao Anexo 1C das NPCP-BA

2) Terminal de Granéis Líquidos (TGL)**I) Berço Norte**

Deslocamento	80.000 ton.
Porte Bruto	50.000 tpb
Profundidade	12 m (39,37 pés)
Comprimento de navio	220 m
Natureza do fundo	Areia

II) Berço Sul

Deslocamento	40.000 ton (<i>dolphin</i> novo) ou 60.000 ton (<i>dolphins</i> D6 e D8)
Porte Bruto	30.000 tpb (<i>dolphin</i> novo) ou 40.000 tpb (<i>dolphins</i> D6 e D8)
Profundidade	11 m (36 pés)
Comprimento de navio	170 m
Natureza do fundo	Pedra

3) Terminal de Produtos Gasosos (TPG) - Berço Único

Deslocamento	90.000 ton
Porte Bruto	70.000 tpb
Profundidade	14,80 m (48,55 pés)
Comprimento de navio	267 m
Natureza do fundo	Areia

c) Restrições de Velocidade, Cruzamento e Ultrapassagem

Conforme estabelecido no item 0502 das NPCP-BA.

d) Restrições de Horário

Não há restrição.

e) Restrições de Fundeio – Fundeadouros

Conforme estabelecido no item 0505 das NPCP-BA.

f) Outras Restrições**1) Áreas Interditadas à Navegação**

Conforme estabelecido no item 0510 das NPCP-BA.

2) Restrições à Pesca

Conforme estabelecido no item 0510 das NPCP-BA.

3) TGL - Berço Sul

A manobra de atracação de navios entre 170m e 185m, deverão ocorrer na condição de maré de enchente com o emprego de, no mínimo, dois rebocadores azimutais de 40 toneladas de "*bollard pull*". A desatracação poderá ser feita em qualquer condição de maré, coma utilização dos mesmos dos rebocadores.

g) Praticagem

O serviço de praticagem obedece ao previsto na Seção III do Capítulo 4 das NPCP-BA.

Apêndice II ao Anexo 1C das NPCP-BA

h) Rebocadores

O emprego de rebocadores é obrigatório em todas as manobras de atracação e desatracação e deverá obedecer aos parâmetros mínimos constantes da tabela abaixo, exigidos pela Administração do Porto.

Navio		Rebocador		
Comprimento	Manobra	Tipo	Nº Mínimo	<i>Bollard-pull</i>
Até 140 m	Atracação	02 eixos	02	20
	Desatracação	02 eixos 01 eixo	01 01	20 20
Acima de 140m até 185m	Atracação	Azimutal 02 eixos	01 01	40 20
	Desatracação	Azimutal 01 eixo	01 01	40 20
Acima de 185m até 220m	Atracação	Azimutal	02	40
	Desatracação	Azimutal 02 eixos	01 01	40 20
Acima de 220m até 267m	Atracação e Desatracação	Azimutal 02 eixos	02	40

Notas:

- 1) Velocidade máxima do vento de 20 nós;
- 2) Quando o navio dispuser de “bow” e/ou “stern truster” o rebocador de menor potência poderá ser dispensado;
- 3) Quando não houver disponibilidade de rebocador azimutal, poderão ser empregados em seu lugar dois rebocadores convencionais, sendo pelo menos um deles com dois eixos. O somatório do “bollard-pull” de ambos deverá atingir o total requerido para o rebocador azimutal.

i) Manobras Recomendadas

A faixa destinada à manobra de navios para atracação ou desatracação se situa a oeste pela isobática de 10 m, a leste pelo “*dolphin*” mais ao sul do TGL entre os paralelos de 12° 46’ 42” S e 12° 47’ 06” S (ver carta DHN nº 1103).

Obs: as áreas defronte aos Berços do TGS e ao Berço Sul do TGL são restritas, não possibilitando a evolução de navios.

j) Outras Recomendações

1) Canal de Acesso

O canal de acesso tem início no ponto das coordenadas: Latitude 12° 05’ 08” S e Longitude 038° 31’ 55” W - profundidade mínima de 18 metros (carta DHN nº 1103).

A extensão do Canal de Cotegipe é de cerca de 3 milhas até a área de manobra com largura mínima de 200 jardas.

2) Ação da Maré

A amplitude da maré no Porto de Aratu é de 2,80 metros. Na vazante e em sizígia foi constatada a velocidade de 1,10 m/seg no Canal de Cotegipe. Na direção Norte-Sul, a velocidade é de 0,40 m/seg, porém no Canal já foi constatada a velocidade de 0,75 m/seg.

Apêndice II ao Anexo 1C das NPCP-BA

k) Perigos à navegação

Vide o “Roteiro Costa Leste” e demais publicações de uso obrigatório pelo navegante.

Apêndice III ao Anexo 1C das NPCP-BA

3 - TERMINAL DA DOW QUÍMICA

O Terminal é administrado pela DOW BRASIL NORDESTE INDUSTRIAL LTDA. Seus principais setores são a Gerência do Porto, telefone (71) 3649-5372 e a Gerência Administrativa, telefones (71) 3649-5080 e 0800-282-5015, fax (71) 3649-5090 e 3649-5082.

a) Calado Máximo Recomendado para o canal de acesso

Utilizar a fórmula prevista na alínea d, do item 0501, do Capítulo 5 das NPCP-BA.

b) Trecho significativo em termos de profundidade do Porto ou seus acessos, para quem entra

Neste trecho, com profundidades de até 12 metros, acrescidos da maré, cuja altura máxima é da ordem de 2,5 m e o fundo é de lama, recomenda-se utilizar o fator de segurança (F.S.) 2,6 %, o que resulta em calados máximos de até 14,20 m (46,58 pés), nas grandes preamares.

c) Calado Máximo Recomendado no berço de atracação

O CMR para o berço de atracação do Terminal da DOW QUÍMICA deve ser calculado com base na seguinte fórmula:

$$\text{CMR} = (P + M) - [(P + M) \times \text{FS}]$$

Onde:

CMR..... calado máximo recomendado

P..... profundidade do local reduzida ao nível de redução

M..... altura da **menor baixamar prevista para o período da estadia**, obtida da tábua de marés

F.S..... decimal de fator de segurança (2,6 %)

d) Restrições de Porte

Deslocamento	50.000 ton
Profundidade	11 m (36 pés)
Comprimento de navio	185 m (607 pés)
Boca do navio	32,50 m (106,60 pés)

e) Restrições de Velocidade, Cruzamento e Ultrapassagem

Conforme o item 0502 das NPCP-BA.

f) Restrições de Horário

XXX

g) Restrições de Fundeio – Fundeadouros

Não existe fundeadouro permitido nas proximidades do terminal.

h) Outras Restrições

Área Interditada à Navegação

Apêndice III ao Anexo 1C das NPCP-BA

Bacia de manobras da Base Naval de Aratu, inclusive nas proximidades da Estação de Desmagnetização de Navios.

Só é permitido o acesso a embarcações expressamente autorizadas.

i) Restrições à Pesca

É proibida a pesca na área do terminal.

j) Praticagem

O serviço de praticagem obedece ao previsto na Seção III do Capítulo 4 das NPCP-BA.

k) Rebocadores

O emprego de rebocadores é obrigatório e obedece ao previsto na seção II do capítulo 4 das NPCP-BA e item 0402 da NORMAM-08/DPC.

l) Manobras Recomendadas

Na área do canal Cotegipe delimitada pela isobática de 10 m. A bacia de evolução, defronte ao Terminal da Dow Química, é restrita. Recomenda-se o máximo de cautela na manobra.

m) Outras Recomendações**1) Canal de acesso**

O acesso tem início através do canal do Porto de Aratu e canal de Cotegipe que é sinalizado, ocorrendo a parte mais estreita entre as Pontas da Laje e do Forte. O canal está demarcado na carta nº 1103 da DHN. Ao cruzar com embarcações de grande porte que se dirijam de ou para o Terminal da Dow Química, as embarcações de menor porte deverão facilitar a manobra, tendo em vista as limitações físicas do local.

2) Ação da maré

Marés com caráter de desigualdade diurna. Nas sizíguas, a corrente de vazante pode atingir 2 a 3 nós na direção SSW e a de enchente 2 a 3 nós na direção NNE, devido ao estreitamento do canal, o que pode vir a prejudicar a atracação por bombordo.

Apêndice IV ao Anexo 1C das NPCP-BA**4 - TERMINAL DA GERDAU/USIBA**

Composição: Gerência, Chefia Operacional e Operadores.

Localização da Sede: BR 324, km 16, Rodovia Salvador – Feira de Santana

Tel (71) 3301-1392 / 3301-1393 / 3394-8009 Fax (71) 3301-1156

a) Localização

O Terminal Marítimo situa-se na Ponta da Sapoca, em São Tomé de Paripe, a uma distância aproximada de 8 km da USIBA e 20 km do centro da cidade de Salvador.

b) Calado Máximo Recomendado

Utilizar a fórmula prevista na alínea d, do item 0501 do Capítulo 5 das NPCP-BA.

c) Trecho significativo em termos de profundidade do Porto ou seus acessos, para quem entra

Nesse trecho, com profundidades de até 10,60 m (34,77 pés), acrescidos da maré, cuja altura máxima é da ordem de 2,6 m e o fundo é de lama.

d) Restrições de Porte

Para atracação no berço único do Terminal, deverão ser considerados os seguintes parâmetros:

Deslocamento.....	56.000 ton
Profundidade.....	11 m (36,08 pés)
Comprimento de navio.....	230 m (754,40 pés)
Boca de navio.....	32,50 m (106,60 pés)
Bordo de atracação.....	preferencialmente bombordo

e) Praticagem

O serviço de Praticagem obedece ao previsto na Seção III do Capítulo 4 das NPCP-BA.

f) Canal de Acesso

O Terminal fica situado entre as boias nº 1 e 3 do canal do Porto de Aratu. O canal está demarcado na carta nº 1103 da DHN, sendo a profundidade mínima igual a 11m.

1) Ação da Maré

Variação máxima de 2,6 metros. Correntes de maré no local com velocidade não superiores a 0,20 m/seg na direção Sul/Norte nas vazantes.

2) Fundeadouros

Não existe fundeadouro na área.

g) Área de Manobra

Limitada pelas boias nº 1 e 3 do porto de Aratu e a isobática de 10 m.

h) Restrições de Velocidade, Cruzamento e Ultrapassagem

Conforme o item 0502 das NPCP-BA.

i) Restrições de Horário

Não aplicável.

j) Outras Restrições

É terminantemente proibida a pesca na área do Terminal.

k) Rebocadores

O emprego de rebocadores é obrigatório e obedece ao previsto na Seção II do Capítulo 4 das NPCP-BA e item 0402 da NORMAM-08/DPC

l) Outras Recomendações

Para manobras de atracação noturnas, os “*dolphins*” de amarração devem ser antecipadamente guarnecidos, permanecendo nesta situação até o final da amarração do navio.

Apêndice V ao Anexo 1C das NPCP-BA

5 - TERMINAL DE MADRE DE DEUS (TEMADRE)

TERMINAL AQUAVIÁRIO ALMIRANTE ALVES CÂMARA

PETROBRAS S/A – DTNEST/GEMADRE

Rua do Asfalto s/nº - Madre de Deus/BA

CEP: 42.600-000

FAX: (71) 3642-3206 e 3642-3652

Gerência: 3642-3717

A seguir divulgam-se os limites estabelecidos pela Administração do Terminal de Madre de Deus, conforme determina a Lei nº 12.815 de 5 de junho de 2013, que dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências (Lei dos Portos).

a) Localização

As instalações do Terminal de Madre de Deus estão localizadas na Ilha do mesmo nome, a cerca de 15,5 milhas a Noroeste da área de fundeio II do porto de Salvador, limitado ao Norte pela Ilha de Maria Guarda, ao Sul pela Ilha do Frade, a Leste pela Ilha de Maré e a Oeste pela Ilha das Vacas.

b) Características

O Terminal de Madre de Deus permite a atracação de até 05 navios, além de dispor de um pequeno berço destinado a embarcações de pequeno porte, tipo barcas e rebocadores.

c) Canal de Acesso

O acesso ao Terminal de Madre Deus é feito por canal com balizamento luminoso, de bóias articuladas numeradas de 1 a 17, nas cores encarnada e verde, que começa na posição 12º 49,2'S 038º 34,0' W e termina na bacia de evolução em frente ao Terminal. Tem 5,5 milhas de extensão e sua profundidade é de 14,5 metros (47,56 pés). É proibido o fundeio e cruzamento de navios no canal de acesso.

d) Restrições de Velocidade, Cruzamento e Ultrapassagem

Conforme estabelecido no item 0502 das NPCP-BA.

e) Calado Máximo Recomendado

O CMR para passagem entre os faróis 7 e 8 é definido pela fórmula:

$CMR = (P + M) - (P + M) \times FS$ onde:

P = profundidade do local reduzida ao nível de redução.

M = altura da maré, no momento da passagem.

FS = fator de segurança (10%).

f) Bacia de Evolução

Delimitada pela isóbata de 10m, a bacia de evolução, próxima às instalações do Terminal, é sinalizada por três boias luminosas. Os navios devem utilizar a bacia para fazer o giro na atracação por bombordo. É proibido o fundeio na área da bacia de evolução e nas suas imediações.

Apêndice V ao Anexo 1C das NPCP-BA

g) Restrições de Porte**1) Píer Principal 1 - PP-1**

Toneladas de Porte Bruto do Navio (TPB)	130.000 ton
Deslocamento	120.000 ton
Profundidade	13 m (42,64 pés)
Comprimento de navio	280 m diurno / 250 m noturno
Distância entre defensas	90 m

2) Píer Principal 2 - PP-2

Toneladas de Porte Bruto do navio (TPB)	130.000 ton.
Deslocamento	120.000 ton
Profundidade	13 m (42,64 pés)
Comprimento de navio	280 m diurno / 250 m noturno
Distância entre defensas	70 m

3) Píer Principal 3 - PP-3

Toneladas Porte Bruto do navio (TPB)	31.000 ton.
Deslocamento	31.000 ton.
Profundidade	10,50 m (34,44 pés)
Comprimento de navio	176 m diurno / 162 m noturno
Distância entre defensas	70 m

4) Píer Principal 4 - PP-4

Toneladas Porte Bruto do navio (TPB)	165.000 ton.
Deslocamento	130.000 ton
Profundidade	22 m (72,16 pés)
Comprimento de navio	280 m diurno / 250 n noturno
Distância entre defensas	80 m
Atracação	estofo da preamar ou baixa-mar

5) Píer Secundário 1 - PS-1

Toneladas Porte Bruto do Navio (TPB)	10.000 ton.
Deslocamento	10.000 ton.
Profundidade	8,30 m (27,22 pés)
Comprimento de navio	145 m
Distância entre defensas	35 m

6) Píer Secundário 2 - PS-2

Píer destinado à atracação de embarcações que abastecem os navios fundeados em Salvador, atracação de rebocadores e de lanchas.

Toneladas de Porte Bruto da embarcação (TPB)	2.000 ton.
Deslocamento	2.000 ton.

Apêndice V ao Anexo 1C das NPCP-BA

Comprimento de navio	80 m
Calado máximo	4,20 m (13,80 pés)
Distância entre as defensas	35 m
Atracação/desatracação	sem restrições
Bordo de atracação	BB ou BE

h) Restrições para as manobras**1) Manobras nos píeres PP-1 e PP-2**

I - O CMR para atracação diurna/noturna é de até 12,50m.

II - Navios com até 45.000 TPB desatracam em qualquer maré, observando-se o CMR.

III - Navios atracados por qualquer bordo e acima de 45.000 de TPB desatracam a partir de duas horas antes da Baixa-mar e até uma hora antes da Preamar, observando-se o CMR.

IV - Quando houver navios atracados no PP-4, os navios com TPB acima de 60.000 ton. só deverão demandar para o PP-1 e PP-2 no estofo da maré.

V - Para as manobras de atracação por BB os navios deverão demandar de Salvador três horas antes da preamar ou 2 horas antes da baixa-mar (com ferro em cima).

VI - Para as manobras de atracação por BE os navios deverão demandar de Salvador três horas e trinta minutos antes da baixa-mar ou duas horas antes da preamar (com ferro em cima).

VII - Manobras condicionadas a vento de até 20 nós.

2) Manobras no píer PP-3

I - Navios atracados por BE desatracam a partir da baixa-mar até 01 hora antes da preamar;

II - Para as manobras de atracação por BE, os navios deverão demandar de Salvador 01 hora e meia antes da baixa-mar até 03 horas antes da preamar.

3) Manobras no píer PP-4

I - Navios com até 45.000 TPB desatracam em qualquer maré, observando-se o CMR.

II - Navios atracados por qualquer bordo e acima de 45.000 de TPB desatracam a partir de duas horas antes da Baixa-mar e até uma hora antes da Preamar, observando-se o CMR.

III - Para as manobras de atracação por BB os navios deverão demandar de Salvador três horas e trinta minutos antes da preamar ou duas horas e trinta minutos antes da baixa-mar (com ferro em cima).

IV - Manobras condicionadas a vento de até 20 nós.

4) Manobras no píer PS-1

I - A atracação de navios de comprimento até 110 metros, será com qualquer maré.

II - A atracação de navios de comprimento superior a 110 metros, será na maré de enchente e somente por bombordo.

Apêndice V ao Anexo 1C das NPCP-BA

III - A desatracção será com qualquer maré.

5) Para todos os píeres

Quando a manobra tiver que ser executada com maré de enchente, a desatracção deverá ser iniciada até uma hora antes da preamar.

j) Emprego de Rebocadores

O emprego de rebocadores é obrigatório em todas manobras de atracção e desatracção e deverá obedecer aos parâmetros mínimos constantes da tabela abaixo, exigidos pela Administração do Porto.

Berço	Porte da Embarcação	Atracção (A) Desatracção (D)	Nº mínimo de Rebocadores	Crítérios
PS-1	até 4.000 TPB	A e D	1	01 RB (1)
	acima de 4.000 TPB	A e D	1	02 RB (1)
PP-1 e PP-2	Até 35.000 TPB	A e D	2	02 RB (1) (2)
	de 35.000 até 60.000 TPB	A e D	3	03 RB (1) (2)
	Acima de 60.000 TPB	A e D	4	04 RB (1) (2) (3)
PP-3	Até 3.000 TPB	A e D	1	01 RB (1)
	De 3.000 a 15.000 TPB	A e D	2	02 RB (1) (2)
	De 15.000 a 31.000 TPB	A e D	2	02 RB (1) (2) (4)
PP-4	Até 35.000 TPB	A e D	3	03 RB (1) (2) (4)
	De 35.000 até 60.000 TPB	A e D	4	04 RB (1) (2)
	Acima de 60.000 TPB	A e D	4	04 RB (1) (2) (3)

Crítérios alternativos para o emprego de rebocadores convencionais:

- (1) Pelo menos 01 dos rebocadores deverá ter dois eixos.
- (2) Cada um dos rebocadores deverá ter mais de 15 toneladas métricas de "bollard-pull".
- (3) Nas manobras envolvendo navios com mais de 60.000 TPB deverão ser utilizados 03 (três) rebocadores azimutais.
- (4) **PP3:** Pelo menos 01 (um) dos rebocadores deverá ser azimutal.

Apêndice VI ao Anexo 1C das NPCP-BA

6 - TERMINAL DE SÃO ROQUE

O Terminal de São Roque está localizado na desembocadura do Rio Baetantã, à margem direita do Rio Paraguaçu, nas proximidades de sua foz, defronte à Ilha do Monte Cristo. Destina-se à movimentação e reparos de plataformas marítimas, navios-sonda, chatas e outras estruturas metálicas similares. Pertence à PETROBRAS S/A, cuja sede está situada na cidade do Rio de Janeiro, na Avenida General Canabarro, 500, 9º andar, Maracanã, Cep 20.271-201. Telefones (21) 3876-5100/3876-5123; fax (21) 3876-5125. O referido terminal é subordinado ao setor de engenharia da empresa. Localiza-se no distrito acima referido, podendo ser contatado pelo PABX (071) 3350-4445/3350-4484, fax (071) 3350-4448.

O Terminal e seus acessos constam nas cartas 1107, 1108, 1110 e 1101.

a) Calado Máximo Recomendado

Utilizar a fórmula prevista na alínea d, do item 0501 do Capítulo 4 das NPCP-BA.

b) Trecho significativo em termos de profundidade do Porto ou seus acessos, para quem entra

Nesse trecho, com profundidades de até 7,9 m (25,91 pés), acrescidos da maré, cuja altura máxima é da ordem de 3 metros e o fundo é de lama.

Demanda-se o canal de acesso ao canteiro de São Roque a partir das proximidades da extremidade sul da Ilha do Frade, tomando-se como referência o Farol do Paraguaçu, na Ponta do Alambique, na BTS.

c) Restrições de Porte**1) Cais nº 01:**

Deslocamento.....	50.000 ton
Profundidade.....	10 m (32,80 pés)
Comprimento de navio.....	152 m (498,6 pés) diurno
Atracação/Desatracação.....	no estofo da preamar

2) Cais nº 02:

Deslocamento.....	60.000 ton
Profundidade.....	10 m (32,80 pés)
Comprimento de navio.....	152 m (498,6 pés) diurno
Atracação/Desatracação.....	no estofo da preamar

3) Cais nº 03:

Deslocamento.....	50.000 ton
Profundidade.....	10 m (32,80 pés)
Comprimento de navio.....	152 m (498,6 pés) diurno
Atracação/Desatracação.....	no estofo da preamar

d) Restrições de Velocidade, Cruzamento e Ultrapassagem

Conforme estabelecido no item 0502 das NPCP-BA.

e) Restrições de Horário

Proibida a atracação e a desatracação durante o período noturno.

Apêndice VI ao Anexo 1C das NPCP-BA

f) Restrições de Fundeio – Fundeadouros

Não existe fundeadouro autorizado nas proximidades do terminal.

g) Outras Restrições**1) Áreas Interditadas à Navegação**

I - Proximidades da Estação de Medidas Magnéticas de Navios, localizada na Ponta de Itapagipe, Ilha de Itaparica. A área está demarcada por boias, sendo inclusive proibida a pesca, o fundeio ou a prática de esportes náuticos; e

II - A área de manobras no Rio Paraguaçu, junto ao terminal de São Roque é bastante limitada. Toda e qualquer manobra deverá ser estudada e programada com antecedência mínima de 48 horas.

2) Restrições à Pesca

É proibida a pesca na área de influência do terminal de São Roque.

h) Praticagem

O serviço de praticagem obedece ao previsto na Seção III do Capítulo 4 das NPCP-BA.

i) Rebocadores

O emprego de rebocadores é obrigatório e obedece ao previsto na Seção II do Capítulo 4 das NPCP-BA e item 0402 da NORMAM-08/DPC.

Apêndice VII ao Anexo 1-C das NPCP-BA

7 – BASE NAVAL DE ARATU

A Base Naval de Aratu é uma base militar da Marinha do Brasil, subordinada ao Comando do 2º Distrito Naval. O setor responsável por atracações e área de tráfego de navios não pertencentes a Marinha é a Gerência de Navios, telefone (71) 3307-3903/3307-3553, fax (71) 3307-3927, endereço eletrônico: 03@bna.mar.mil.br e o setor responsável pela área de segurança é a Divisão de Segurança da BNA, telefone (71) 3307-3912.

a) Calado Máximo Recomendado

O calado máximo recomendado é de 7 metros, para atracação na parte externa do píer, de 5,80 metros para atracação nos cais ALFA e BRAVO e de 4 metros para atracação na parte interna do píer e cais do SELENA.

b) Restrições de Porte**1) Cais ALFA (trecho mais próximo ao dique seco)**

Deslocamento.....	45.000 ton
Profundidade.....	6 m
Comprimento de navio.....	150 m
Natureza do fundo.....	lama e areia

2) Cais BRAVO

Deslocamento.....	45.000 ton
Profundidade.....	6 m
Comprimento de navio.....	220 m
Natureza do fundo.....	lama e areia

3) Píer (Parte Externa)

Deslocamento.....	30.000 ton
Profundidade.....	7,50 m
Comprimento de navio.....	220 m
Natureza do fundo.....	lama e areia

4) Píer (Parte Interna)

Deslocamento.....	30.000 ton
Profundidade.....	4,50 m
Comprimento de navio.....	120 m
Natureza do fundo.....	lama e areia

5) Cais do Sistema Elevador de Navios (Cais do SELENA)

Deslocamento.....	30.000 ton
Profundidade.....	4,70 m
Comprimento de navio.....	120 m
Natureza do fundo.....	lama e areia

c) Restrições de Horário

Não são autorizadas atracações noturnas para navios não pertencentes à Marinha do Brasil.

d) Restrições de Fundeio – Fundeadouros

Conforme estabelecido no item 0505 das NPCP-BA.

e) Outras Restrições

1) Áreas Interditadas à Navegação

Conforme estabelecido no item 0510 das NPCP-BA.

2) Restrições à Pesca

Conforme estabelecido no item 0510 das NPCP-BA.

f) Praticagem

O serviço de praticagem obedece ao previsto na Seção III do Capítulo 4 das NPCP-BA.

g) Rebocadores

O emprego de rebocadores é obrigatório e obedece ao previsto na Seção II do Capítulo 4 das NPCP-BA e item 0402 da NORMAM-08/DPC.

h) Manobras Recomendadas

A área destinada à manobra para atracação nos cais ALFA, BRAVO e parte externa do pier é a bacia de manobras da Base Naval, limitada a leste por duas grandes boias amarelas.

As manobras de giro para a atracação na parte interna do píer e cais do SELENA deverá ser realizada no próprio canal de acesso.

i) Outras Recomendações

1) Canal de Acesso

O canal de acesso é o mesmo utilizado para o porto de Aratu e Terminal da Dow Química e tem início no ponto das coordenadas latitude 12° 05' 08" S e longitude 038° 31' 55" W, profundidade mínima de 18 metros (carta DHN nº 1103).

2) Ação da Maré

A amplitude da maré pode ser considerada a mesma prevista para o Porto de Aratu que é de 2,80 metros. Na vazante e em sizígia foi constatada a velocidade de 1,10 m/seg. no Canal de Cotegipe. Na direção Norte-Sul, a velocidade é de 0,40 m/seg., porém, no canal, já foi constatada a velocidade de 0,75 m/seg.

j) Perigos à navegação

Vide o "Roteiro – Costa Leste" e demais publicações de uso obrigatório pelo navegante.

Apêndice VIII ao Anexo 1C das NPCP-BA

8 - TERMINAL PORTUÁRIO MIGUEL DE OLIVEIRA (TERMINAL DA FORD)**a) Localização do Terminal**

O Terminal Portuário Miguel de Oliveira, pertence ao Grupo Executivo Ford e destina-se a operação de carga e descarga de veículos e peças unitizadas e containerizadas.

Endereço: Ponta da Laje
Complexo do Porto Organizado do Porto de Aratu
Candeias/BA
Telefone: (71) 3634-6344
Fax: (71) 3634-6337

b) Características do Terminal e do Pier de Atracação

É construído em uma área de 360.833 m², com vários prédios entre eles, administração, oficina mecânica, apoio, estacionamento e pátios.

O pier de atracação está situado no Canal de Cotegipe, possui uma extensão acostável de 193,2 metros, opera com navios de até 205 metros de comprimento, 32 m de boca e com 33.600 TPB.

c) Calado Máximo Recomendado

Utilizar a fórmula prevista na alínea d, do item 0501 do Capítulo 5 das NPCP-BA.

d) Trecho significativo em termos de profundidade do Porto ou seus acessos, para quem entra.

XXXX

e) Restrições de Porte

Deslocamento..... 47.000 ton
Profundidade..... 11,90 m (18,81 pés)
Comprimento de navio..... 205 m
Boca do navio..... 32,2 m
Bordo de atracação..... BE

f) Restrições de Velocidade, Cruzamento e Ultrapassagem

Velocidade máxima 5 nós.

g) Restrições de Fundeio – Fundeadouros

Não é permitido fundeio no Canal de Cotegipe.

h) Outras Restrições

1) Áreas Interditadas à Navegação

X X X

2) Restrições à Pesca

É proibida a pesca no terminal e na sua área de manobra.

i) Rebocadores/Empurradores

É obrigatório o emprego de dois Rebocadores em todas as operações.

j) Manobras Sob Mau Tempo

Recomenda-se não realizar manobras, tanto de atracação quanto de desatracação, sob condições de mau tempo e de baixa visibilidade.

k) Outras Recomendações

- Comprimento do Canal de Cotegipe é de 1474 m;
- Bacia de Evolução com 384 m de diâmetro;
- Largura do Canal é de 120 m;
- Canal é de uma via, navegando-se em apenas um sentido de cada vez;
- Atracação apenas em condições de velocidade de vento menor que 15 nós;
- Desatracação apenas em condições de velocidade de vento menor que 20 nós; e
- Desatracação diurna e noturna para Navios com comprimento até 205 metros.

Apêndice IX ao Anexo 1C das NPCP-BA

9 - PORTO DE ILHÉUS

O Porto de Ilhéus é administrado pela CODEBA. O setor responsável pela administração é a Coordenação de Gestão Portuária de Ilhéus – CGI, situada à Rua Rotary s/nº, Bairro Cidade Nova, Ilhéus/BA, telefone (73) 3231-3318, fac-símile (73) 3231-1300, endereço eletrônico portil@codeba.com.br. A área de tráfego é administrada pelo líder de Gestão Portuária, telefone (71) 3320-1207, e a área de segurança pelo líder da Guarda Portuária, telefone (71) 3320-1222.

a) Calado Máximo Recomendado

Utilizar a fórmula prevista na alínea d do item 0501, do Capítulo 5 das NPCP-BA.

b) Restrições de Porte

Para atracação no porto, deverão ser considerados os seguintes parâmetros:

Deslocamento.....	70.000 ton.
Canal de acesso.....	9,3 m (30,51 pés)
Profundidade.....	9,3 m (30,51 pés)
Comprimento do cais.....	482 m com <i>Dolphin</i> de atracação
Natureza do fundo.....	areia

c) Restrições de Velocidade, Cruzamento e Ultrapassagem

Embarcações demandando ou deixando o porto de Ilhéus utilizando seu canal de navegação devem observar a presença de outros navios atracados e manter uma velocidade segura a fim de reduzir suas forças de interação com a embarcação atracada e evitar danos como cabos partidos ou choques contra o cais.

d) Restrições de Horário - Não Aplicável**e) Restrições de Fundeio – Fundeadouros**

No início do canal de acesso existe fundeadouro permitido, desde que a embarcação não restrinja o acesso e saída ao canal de navegação do porto de Ilhéus. Contudo, os navios podem fundear na área de quarentena, situada nas coordenadas de latitude 14° 45' 05" S e longitude 039° 01' 00" W.

f) Outras Restrições**1) Áreas Interditadas à Navegação**

Área da bacia de manobras do porto: só é permitido o acesso a embarcações especificamente autorizadas, conforme estabelecido no item 0510 das NPCP-BA.

2) Restrições à Pesca

É proibida a pesca na área do canal de acesso ao porto.

3) Restrição de Giro em frente ao Cais

O giro, na área em frente ao cais, é permitido apenas aos navios com calado inferior a 8,50 metros.

g) Praticagem

O serviço de praticagem obedece ao previsto na Seção III do Capítulo 4 da NPCP-BA.

Apêndice IX ao Anexo 1C das NPCP-BA**h) Rebocadores**

O emprego de rebocadores é obrigatório e obedece ao previsto na Seção II do Capítulo 4 das NPCP-BA e item 0402 da NORMAM-08/DPC

i) Manobras Recomendadas

A faixa recomendada à manobra dos navios para atracação ou desatracação é limitada às proximidades do Armazém 01 do porto, onde existe uma pedra que limita a largura a 165m (ver Carta 1201 da DHN).

j) Outras Recomendações**1) Canal de Acesso**

Consultar a Carta nº 1201 da DHN.

Atracação deverá ser realizada preferencialmente por bombordo, em caso de operação de descarga e, por boreste, em operação de carregamento.

2) Ação da Maré

Marés com caráter de desigualdade diurna. Nas sizígias, a corrente de vazante pode atingir 2 a 3 nós na direção SSW e a de enchente 2 a 3 nós na direção NNE. Durante as manobras de atracação/desatracação, a maré de enchente afasta o navio do cais e a maré de vazante joga o navio para o cais.

Apêndice X ao Anexo 1C das NPCP-BA**10 - TERMINAL MARÍTIMO DE BARCAÇAS EM BELMONTE****a) Localização do Terminal**

O Terminal Marítimo de Barcaças de Belmonte (latitude 16° 01' 76" S/longitude 038° 55' 40" W), situa-se a 9 MN ao sul da cidade de Belmonte-BA. Pertence à empresa VERACEL CELULOSE S/A, sendo administração e operação própria; destina-se ao embarque de fardos de celulose em barcaças oceânicas com destino ao porto de Barra do Riacho/ES (PORTOCEL), a cerca de 246 MN de distância.

Endereço: Rodovia BA-001 – Km 18

Sítio Santa Rita – Campo da Barra Velha

Belmonte/BA

Telefone: (73) 3287-3800/3166-8515/3166-8805

Fax: (73) 3287 3818

Celular: (73) 8802-5854

Código do Porto: Z-51

b) Características do Terminal e do Píer de Atracação

O Terminal Marítimo de Belmonte (TMB) é dotado de portaria com vigilância 24h, monitorado com câmeras em todo seu perímetro. Possui ambulatório, refeitório, armazém com capacidade nominal de armazenagem de 12.000 t, além de escritório administrativo, oficina de manutenção, escritórios de apoio operacional, ETA, ETE, sistema de combate a incêndio, sistema viário, rede de drenagem, elétrica (com dois geradores auxiliares a diesel), operando com rede 220V e 440V (trifásico) e rede de comunicação WI-FI e Internet.

Constituído por um pátio com 15.000 m² e um píer de atracação em concreto armado, ligado ao pátio por uma ponte com 380 metros de extensão, com guarita de acesso e vigilância 24h.

O pier de atracação está situado em mar aberto, possui uma extensão acostável de 136 metros, é protegido por um quebra-mar (enrocamento de pedras) com 300 metros de comprimento e possui dois berços:

1) Berço externo (espera), destinado à atracação, amarração de barcaças carregadas ou vazias (no aguardo de manobra); e

2) Berço interno (carregamento), destinado à atracação e carga e descarga de fardos de celulose e/ou outros materiais provenientes do transporte nas barcaças oceânicas; píer apresenta área coberta com uma ponte rolante dotada de duas gaiolas, utilizadas para carga e descarga da celulose ao costado da embarcação.

Possui no berço externo dois “dolphins” de atracação e no berço interno sete “dolphins” de atracação todos dotados com defensas e molinetes para marcação da embarcação.

c) Calado Máximo Recomendado

Utilizar a fórmula prevista na alínea d do item 0501, do Capítulo 5 das NPCP-BA.

d) Trecho significativo em termos de profundidade do terminal ou seus acessos, para quem entra

Não há canal de acesso. O Terminal é demandado diretamente do mar aberto e as profundidades em torno da área do atracadouro são compatíveis com os calados das embarcações que ali trafegam.

As extremidades do quebra-mar são sinalizadas por farolete com lampejo encarnado, ao sul e verde, ao norte, ambos com alcance de 5 MN. Sistema de sinalização dotado de baterias, recarregadas com energia solar.

Nas proximidades do Terminal e no próprio berço de atracação e espera a profundidade é de 5,50m (18,15 pés), e o fundo é de lama.

e) Restrições de Porte

Deslocamento.....12.000 ton.

Profundidade.....6,00 m

Comprimento de navio.....146 m

Boca do navio.....30 m

Bordo de atracação.....preferencialmente boreste para barcaças de celulose

f) Restrições de Velocidade, Cruzamento e Ultrapassagem

Para navegação, manobra e atracação/desatracação dentro do Terminal por barcaças e empurradores, a velocidade deve ser inferior a um (1) nó.

É proibida a ultrapassagem ou o cruzamento de embarcações dentro do Terminal.

g) Restrições de Fundeio – Fundeadouros

Não há restrições a área de fundeio, desde que realizados ao norte do Terminal, de modo a manter sã a área ao Sul, para manobra das embarcações que demandam ou deixam o atracadouro.

h) Outras Restrições

É proibida a entrada ou a atracação de qualquer embarcação no Terminal sem autorização da Veracel Celulose, salvo situações de emergência.

É proibida a pesca na área de manobra e no berço de atracação do Terminal.

i) Rebocadores/Empurradores

O Terminal não dispõe de rebocadores ou embarcações de apoio portuário.

Serviços dessa natureza devem ser contratados em Ilhéus, BA, distantes 11 horas de navegação.

As manobras são coordenadas pelo Comandante do empurrador que estiver acoplado à barcaça a ser movimentada.

j) Manobras sob mau tempo

As barcaças estão sujeitas a manobras com “*bow thruster*” e máquinas e suas restrições operacionais devem ser avaliadas pelos Comandantes em função do estado do mar, da direção e da intensidade do vento e outras condições meteorológicas adversas, ficando sob sua responsabilidade tais manobras.

Rebocadores portuários ou embarcações de apoio devem ficar restritas as suas capacidades operacionais (“*bow thruster, stern thruster ou bollard pull*”), sendo avaliado pelo Comandante da embarcação a exequibilidade e segurança da manobra a ser executada.

k) Outras Recomendações

Terminal particular com características peculiares destinadas, apenas, para carregamento de fardos de celulose.

Possui disponibilidade de fornecimento de água potável, óleo combustível, eletricidade, reparos, guindastes e outras facilidades de pequeno porte. Píer de atracação é desabrigado.

Apêndice XI ao Anexo 1C das NPCP-BA

11 - TERMINAL MARÍTIMO DE BARCAÇAS EM CARAVELAS**a) Localização do Terminal**

O Terminal Marítimo de Barcaças em Caravelas (latitude 17° 44' 08" S/longitude 39° 13' W), situa-se a 3 MN ao norte da cidade de Caravelas-BA. Pertence à Companhia Fibria Celulose S/A e é por ela operado. Destina-se ao embarque de toras de eucalipto a granel para o porto de Barra do Riacho/ES, a cerca de 145 MN de distância, onde encontra-se a fábrica de celulose que processará a madeira recebida.

Endereço: Av. Silveira Lobo s/nº – Estrada
Ponta de Areia
Caravelas/BA
Telefone : (73) 3687-1107
Fax: (73) 3687-1041
Email www.fibria.com
Código do Porto: CRV

b) Características do Terminal e do Pier de Atracação

O Terminal está localizado na margem esquerda do Rio Caravelas, nas proximidades de sua foz.

É constituído por uma retro área para estocagem de madeira com 3.500m², dispondo de instalações de apoio (escritório, oficina de manutenção e posto de combustível), uma ponte de acesso ao cais de embarque com extensão de 240 metros e largura de 8 metros, uma plataforma de embarque/desembarque com área de 2.584 m² (34 m x 76 m) e dois berços de atracação, com extensão total de 215 metros, constituídos por oito “dolphins” com defensas.

O embarque da carga é feito por meio de tratores dotados de braços de carga, que transportam a madeira para o interior das barcaças através de duas rampas flutuantes.

c) Calado Máximo Recomendado

Utilizar a fórmula prevista na alínea d, do item 0501 do Capítulo 5 das NPCP-BA.

d) Trechos significativos em termos de profundidade do terminal ou seus acessos, para quem entra

A demanda ao Terminal, ainda em mar aberto, é feita pelo canal do Tomba, com 3.800 metros de extensão, 90 metros de largura, profundidade de 3,6 metros. O canal é balizado por 5 pares de boias luminosas; o primeiro par, para quem demanda o canal vindo de mar aberto, tem alcance de 5 MN e os demais, 3 MN.

Ao final do canal do Tomba adentra-se a barra secundária do Rio Caravelas, em frente da qual localiza-se o Terminal, na margem esquerda do mesmo rio.

As extremidades dos berços de atracação são sinalizadas por farolete com lampejo encarnado, ao sul e verde, ao norte, ambos com alcance de 5 MN.

Nesses trechos, com profundidades de 3,6 m (11,81 pés), acrescidas da maré, cuja altura máxima é da ordem de 3,2 m, o fundo é de lama. Recomenda-se utilizar o fator de segurança 2,6%, o que resulta em calados máximos de 6,60 m (21,65 pés), nas grandes preamares.

e) Restrições de Porte

Deslocamento.....8.000 ton
Profundidade.....6 m (19,80 pés)
Comprimento de navio.....146 m
Boca do navio.....22 m
Bordo de atracação.....preferencialmente bombordo

f) Restrições de Velocidade, Cruzamento e Ultrapassagem - Não Aplicável.**g) Restrições de Fundeio – Fundeadouros**

Não existe fundeadouro nas proximidades do Terminal, que dispõe de cinco “dolphins de espera”, no prolongamento do píer, para atracação das barcas que estiverem aguardando carga.

h) Outras Restrições**1) Áreas Interditadas à Navegação**

Área da bacia de manobras do porto: só é permitido o acesso a embarcações especificamente autorizadas.

2) Restrições à Pesca

É proibida a pesca no canal de acesso e no Terminal.

i) Rebocadores/Empurradores

Em virtude da disponibilidade de “bow truster” nas barcas, não serão utilizados rebocadores adicionais, além do empurrador que estiver conduzindo a barca, durante as manobras de atracação e de desatracação. Em caso de indisponibilidade do “bow truster”, será obrigatório o uso de um rebocador adicional.

O Terminal não dispõe de agente de manobras. As manobras serão coordenadas pelo Comandante do empurrador que estiver acoplado à barca a ser movimentada.

j) Manobras sob mau tempo

Não obstante o Terminal estar situado em área abrigada, recomenda-se não suspender sob condições de mau tempo e de baixa visibilidade.

Apêndice XII ao Anexo 1C das NPCP-BA

12 -TERMINAL PORTUÁRIO DE COTEGIPE (TPC)

a) **Localização do Terminal**

O Terminal Portuário de Cotegipe S/A, localizado no Canal de Cotegipe, destina-se à operação de carga e descarga de granéis sólidos e de cargas unitizadas e containerizadas.

Endereço: Rodovia BA-528 - Estrada da Base Naval de Aratu s/n

Ponta do Fernandinho – São Tomé de Paripe – Salvador/BA. CEP: 40.800-310

Telefone: (71) 3311-2200/01/21

Fax: (71) 3311-2220

b) **Características do Terminal e do Pier de Atracação**

É constituído em um pátio terraplenado, com as seguintes estruturas:

- Portão de Acesso;
- Estacionamento de Carretas;
- Reservatório Elevado;
- Classificadores de Amostras / Laboratório;
- Balanças Rodoviárias;
- Tombadores de Carretas;
- Armazéns Horizontais para estocagem de grãos;
- Subestações; e
- Prédio da Administração.

O pier de atracação está situado no Canal de Cotegipe, possuindo uma extensão acostável de 520 metros de comprimento por 23 metros de largura mínima, dividido em dois berços, denominados de berço 01 (na direção Leste), e berço 02 (na direção Oeste). Estão ligados ao continente através de duas pontes de acesso, com extensão, respectivamente de 66 m e 77m cada.

c) **Calado Máximo Recomendado**

Utilizar a fórmula prevista na alínea d do item 0501 do Capítulo 5 das NPCP-BA.

d) **Restrições de Porte e Calados:**1) **Berço 1****IMPORTAÇÃO DE GRÃOS:**

Deslocamento	88.450 Ton;
Porte Bruto	75.358 Ton;
Profundidade	12,00 m;
Calado máximo recomendado	11,20 m;
Comprimento do navio	230 m;
Boca do navio	35 m; e
Bordo de atracação	Preferencialmente bombordo.

EXPORTAÇÃO DE GRÃOS:

Deslocamento	88.450 Ton;
Porte Bruto	75.358 Ton;
Profundidade	12,00 m;
Calado máximo recomendado	11,20 m;
Comprimento do navio	230 m;
Boca do navio	35 m;
Bordo de atracação	Preferencialmente bombordo; e
Natureza do fundo do berço 1	Lama macia.

2) Berço 2**EXPORTAÇÃO DE GRÃOS**

Deslocamento	88.450 Ton;
Porte Bruto	75.358 Ton;
Profundidade	14,50m;
Comprimento do navio	230 m;
Calado máximo recomendado	13,65 m;
Boca do navio	35 m;
Bordo de atracação	Preferencialmente bombordo; e
Natureza do fundo do berço 2	Lama macia.

e) Restrições de Velocidade, Cruzamento e Ultrapassagem

Não aplicável.

f) Restrições de Fundeio – Fundeadouros da Baía de Todos os Santos

Não é permitido fundeio no Canal de Cotegipe. O fundeio das embarcações na Baía de Todos os Santos ocorre em áreas situadas em frente ao Porto de Salvador, devendo observar as restrições constantes das cartas 1110, 1101, 1104 e 1107, sendo as áreas de fundeio administradas pela Autoridade Portuária do Porto de Salvador.

g) Outras Restrições**1) Áreas interditas à navegação**

Não há.

2) Restrições à Pesca

É proibida a pesca no terminal e nas áreas de manobra.

3) Condições operacionais

NAVIO	Atracação por BB			Atracação por BE		
	Manobra	Maré	POB	Manobra	Maré	POB
LOA < 205m	Atracação	QQ	QQ	Atracação	QQ	QQ
	Desatracação	QQ	QQ	Desatracação	QQ	QQ
205 < LOA < 230	Atracação	Estofa BM	$(BM-2,5h) \leq POB < (BM-1h)$	Atracação	Vazante	$(PM-1h) \leq POB < (BM-2,5h)$
		Estofa PM	$(PM-3h) \leq POB \leq (PM-2h)$		Estofa BM	$(BM-1h) \leq POB \leq BM$
	Desatracação	QQ	QQ	Desatracação	Estofa PM	$(PM-1h) \leq POB \leq PM$

h) Rebocadores/Empurradores

De emprego obrigatório:

1) Dois rebocadores para as manobras dos navios de até 185 metros, sendo um do tipo Azimutal e um de dois eixos.

2) Para os navios maiores de 185 metros até 205 metros, serão empregados, no mínimo, dois rebocados Azimutais.

3) Para navios maiores de 205 metros até 230 metros, serão empregados rebocadores nas seguintes condições:

i) descarregado - 2 rebocadores Azimutais de, no mínimo, 35 toneladas de "BOLLARD PULL" cada, ou que a soma dos dois tenha a capacidade de, no mínimo 70 toneladas de "BOLLARD PULL", para realizar o giro.

ii) carregado:

- atracação e desatracação com giro - 3 rebocadores Azimutais de, no mínimo, 35 toneladas de "bollard pull" cada um; e
- -atracação e desatracação sem giro - 2 rebocadores Azimutais de, no mínimo, 35 toneladas de "bollard pull" cada um.

i) Manobras sob mau tempo

Recomenda-se não realizar manobras, tanto de atracação quanto de desatracação, sob condições de mau tempo e de baixa visibilidade.

j) Outras Recomendações

Comprimento do Canal de Cotegipe é de 1474 m .

Bacias de Evolução:

- Nº 01, situada após o Terminal Dow Química, a Leste, com formato geométrico retangular, medindo 393 metros de comprimento por 290 metros de largura; e
- Nº 02, situada entre os terminais Miguel de Oliveira e Dow Química, com formato geométrico circular, medindo 390 metros de diâmetro.

A largura mínima do Canal é de 149 metros.

O canal possui uma via, navegando-se em apenas um sentido de cada vez.

k) Restrições de horário

Não há restrição.

Apêndice XIII ao Anexo 1C das NPCP-BA**13 - TERMINAL DE REGASEIFICAÇÃO DA BAHIA (TRBA)****a) Localização do Terminal**

O TRBA está situado na Baía de Todos os Santos, a cerca de 2 milhas náuticas a oeste da ponta de Nossa Senhora de Guadalupe, na Ilha do Frade, no município de Salvador. É parte integrante do Terminal Aquaviário de Madre de Deus, da PETROBRAS, centrado na posição geográfica nas coordenadas de latitude 12°48'52" S e de longitude 038°40'45" W.

b) Características do Terminal

O Terminal é de propriedade da PETROBRAS, podendo movimentar cargas próprias ou de terceiros.

A execução dos serviços portuários é realizada por prestadores de serviço credenciados.

O Terminal e seus acessos são os constantes da Carta Náutica 1110 e suas alterações publicadas pela DHN.

Destinado à operação de transferência e regaseificação de Gás Natural Liquefeito (GNL) e envio de Gás Natural Comprimido (GNC) para Gasoduto interligado ao píer, constituído de plataforma acostável de comprimento de 330 metros entre os “*dolphins*” extremos, 120 metros entre os “*dolphins*” de atracação e com largura de 61 metros, dotado de um berço de atracação, com uma profundidade de 17 metros, para o navio regaseificador, devendo o navio supridor atracar à contrabordo do último.

c) Canal de Acesso

O canal de acesso está delimitado pelas balizas:

- 1) boia lateral BB REGAS 2;
- 2) boia da Coroa das Pedras; e
- 3) pelas boias laterais BE REGAS 1, 3, 5 e 7.

d) Restrições de Velocidade, Cruzamento e Ultrapassagem

Durante todos os deslocamentos de navios Metaneiros (GNL) no interior da Zona de Praticagem (ZP) de Salvador ou durante a permanência no fundeadouro é PROIBIDA a aproximação de qualquer embarcação a menos de 500 metros do navio, exceto aquelas destinadas à escolta e apoio à manobra do navio.

A Agência designada pelo navio regaseificador ou supridor é a responsável por coordenar as ações junto aos diversos envolvidos (Praticagem, “ferry-boat”, portos e terminais etc..) e prover os meios necessários que garantirão a consecução do propósito acima.

e) Bacia de Evolução

A Bacia de Evolução é a de uma elipse contida no quadrilátero delimitado pelas balizas boias Especial REGAS 1 e 2, formada por dois círculos de 630 metros de diâmetro, limitado a NW pela isobatimétrica de 15 m, atendendo aos navios com até 315 metros de comprimento.

f) Restrições de Porte**Navio Regaseificador**

Toneladas de Porte Bruto do navio (TPB) de até 125.000 ton.

Deslocamento Máximo de até 146.500 ton.

Calado de até 12,5 metros.
Comprimento de Navio de até 315 metros.
Boca de até 50 metros.

Navio Supridor

Toneladas de Porte Bruto do navio (TPB) de até 125.000 ton.
Deslocamento Máximo de até 146.500 ton.
Calado de até 12,5 metros.
Comprimento de Navio de até 315 metros.
Boca de até 50 metros.

g) Características do Berço

Profundidade de até 17 metros.
Atracação de navios de até 315 metros de comprimento.
Distância entre defensas (externas / internas) - 110 / 80 metros
Bordo de atracação – BB ou BE.

h) Condicionantes das Manobras

I - As manobras de atracação e desatracação dos navios de GNL (regaseificador e supridor) serão realizadas somente no período diurno;

II - Manobra diurna - aquela cujo POB está compreendido entre o nascer do sol menos 01h30min e por do sol menos 02h30min (atracação) e nascer do sol menos 30min e por do sol menos 01h (desatracação);

III - O CMR para atracação é de até 12,50 metros;

IV - embarque do práctico deverá ocorrer no ponto de espera de práctico (PEP);

V - Manobras condicionadas a vento de até 20 nós, exceto para ventos SUL e SUDESTE, cuja limitação é de até 15 nós;

VI - Intensidade de corrente de até um (1) nó;

VI - Altura das ondas menor ou igual a 0,9 metro;

VII - A manobra de atracação do navio supridor somente poderá ocorrer se o navio regaseificador estiver com pelo menos 04 defensas do tipo YOKOHAMA a seu contrabordo;

VIII - A Agência designada pelo Navio regaseificador ou supridor deverá comunicar a todos os interessados (CPBA, Praticagem, demais Agências de Navegação e rebocadores) a intenção de manobra dos navios de GNL (regaseificador e supridor) com antecedência de 72 horas;

X - Marés de -0,53 até 3,55 metros;

XI - Atracação: Manobra diurna na enchente, com o navio saindo de Salvador no período de 2 (duas) horas antes da baixamar até 3 (três) horas antes da preamar. Desatracação: Manobra diurna, não dependendo de maré; e

XII - Bordo de atracação: Bombordo (BB).

i) Área de Fundeio

Posição de fundeio no interior da Baía de Todos os Santos

LAT 12°56,20'S e LONG 038°35,12"W.

Raio de 0,25 milhas, profundidade na área de 15 metros.

Distância de 1,30 milhas a oeste da costa.

A referida área, na parte interior a noroeste da Área III, fica estabelecida, preferencialmente, para navios GNL que irão operar o Terminal de Regaseificação da Bahia (TRBA).

Excepcionalmente para navios de GNL, as manobras de fundeio na Área III deverão ser realizadas com a assistência de prático a bordo e com o auxílio de um rebocador de escolta.

j) Emprego de Rebocadores

Para escolta na entrada e saída na BTS, um (1) rebocador deve ser designado a partir do PEP até o fundeadouro e/ou píer, e vice-versa.

Fica estabelecido o número mínimo de 4 (quatro) rebocadores para manobras de atracação e desatracação, dos quais, nenhum com menos de 40 ton de “Bollard Pull” (BP) e cujo somatório de BP alcance o mínimo de 200 ton.

Uma (1) embarcação (podendo ser um dos rebocadores que participam da manobra) do tipo “Fire Fighter” deve permanecer nas proximidades dos navios durante todas as operações de transbordo (“ship to ship”) de GNL do navio supridor para o navio regaseificador.

k) Zona de Exclusão

Fica estabelecida a Zona de Exclusão de raio de 150 metros em torno do costado dos navios GNL atracados/amarrados. No interior da Zona, fica proibida a realização de qualquer serviço de manutenção e outros que possam gerar qualquer fonte de ignição, sem a prévia autorização da Autoridade Portuária.

l) Zona de Segurança

Com o navio na posição de fundeio, fica estabelecida a Zona de Segurança de 500 metros de raio em torno do navio, onde fica proibida a entrada, trânsito ou permanência de embarcações que não sejam prestadores de serviço (por exemplo: fornecimento de rancho, abastecimento e movimentação de tripulação) ou de apoio às manobras, sem a prévia autorização da autoridade portuária.

m) Área de Fundeio de Emergência

Fica estabelecida como sendo toda a área de evolução e manobra dentro da bacia de evolução. A área de fundeio de emergência, localizada na bacia de evolução, pode comportar os dois navios (Regaseificador e Supridor) simultaneamente.

Apêndice XIV ao Anexo 1C das NPCP-BA

14 - TERMINAL PESQUEIRO DA RIBEIRA EM SALVADOR**a) Localização do Terminal**

O Terminal Pesqueiro da Ribeira está situado na latitude 12° 54' 33,32" S e longitude 038° 29' 39,75" W, pertence à BAHIA PESCA - Governo do Estado da Bahia, localizado na enseada dos Tainheiros, Ribeira, tel (71) 3116-7100, e destina-se ao desembarque, recepção, armazenamento, comercialização de pescado e apoio às embarcações pesqueiras.

b) Características do Terminal e do Pier de atracação

Dispõe de instalações de apoio à atividade pesqueira, tais como: ancoradouros, docas, cais, pontes píers de acostagem, armazéns frigoríficos, entrepostos e vias de circulação interna, bem como infraestrutura de proteção e acesso aquaviário ao Terminal Pesqueiro, compreendendo guias-correntes, quebra mares, canais, bacias de evolução e áreas de fundeio.

Apêndice XV ao Anexo 1C das NPCP-BA

15 - TERMINAL PESQUEIRO DE ILHÉUS**a) Localização do Terminal**

O Terminal Pesqueiro de Ilhéus está situado na latitude 13° 47' 57" S e longitude 039° 02' 12" W, pertence à BAHIA PESCA, do Governo do Estado da Bahia, localizado na Av. Almirante Aurélio Linhares s/nº, Centro, tel (73) 3232-6122, e destina-se ao desembarque, beneficiamento, armazenamento e comercialização de pescado.

b) Características do Terminal e do Pier de atracação

Dispõe de unidade de beneficiamento com câmaras e túneis de espera, sala de higienização, congelamento e estocagem de iscas e refrigerados, vestiários e sanitários e casa de máquinas.

Devido ao progressivo assoreamento do rio, não é recomendável a navegação por embarcações com calado acima de 2 metros, bem como navegar na entrada e saída da Baía do Pontal, durante os estofos de maré alta.

ANEXO 1D**ASSOCIAÇÕES DE PRÁTICOS NA BAHIA****SALVADOR****I) SALVADOR PILOTS – SERVIÇOS DE PRATICAGEM DOS PORTOS DA BAÍA DE TODOS OS SANTOS S/C LTDA**

Avenida da França, 164

Edifício Futurus, sala 1002 - Comércio

CEP 40.010-000 - Salvador/BA

Telefones (71) 3241-8984 e 3241-8891 – Fax (71) 3241-5901

II) BAHIA PILOTS – SERVIÇOS DE PRATICAGEM DA BAÍA DE TODOS OS SANTOS E SOCIEDADE SIMPLES LTDA.

Avenida Lafayette Coutinho, 1010

Bahia Marina, lojas 10 e 11 – Comércio

CEP 40.015-160 – Salvador/BA

Telefones (71) 3322-9002 – Fax (71) 3322-9966

III) BTS Pilots – SERVIÇO DE PRATICAGEM DOS PORTOS DA BAÍA DE TODOS OS SANTOS

Rua Conselheiro Dantas, 22.

Edf. Bradesco – Sala 1106 – 11º Andar - Comércio

CEP 40.015-070 – Salvador/BA

Telefones: (71) 3326-5853

ILHÉUS**BAHIA SUL PILOTS – SERVIÇOS DE PRATICAGEM DO PORTO DE ILHÉUS**

Praça José Marcelino, 14

Ed. Cidade de Ilhéus, sala 903 – Centro

CEP 45.650-000 - Ilhéus/BA

Telefone (73) 3231-5711 – Fax (73) 3231-8439

ANEXO 2A

ENCAMINHAMENTO DAS INFORMAÇÕES SOBRE OCORRÊNCIA DE PERDA OU PERDA PROVÁVEL DE MERCADORIAS PERIGOSAS EM ÁGUAS SOB JURISDIÇÃO NACIONAL

1 – ENCAMINHAMENTO DAS INFORMAÇÕES

As informações deverão ser enviadas pelo Comandante do navio, tempestivamente, conforme adiante indicado, no caso de perda ou de perda provável, no mar, de mercadorias perigosas acondicionadas:

- a) À estação costeira apropriada mais próxima (precedida do sinal de segurança, se o acidente afetar a segurança da navegação);
- b) Utilizar o formato padrão de acordo com o item 2 e nas frequências ou subfaixas apropriadas (nas faixas de 405-525 kHz ou 156-174 kHz);
- c) À estação costeira mais apropriada que opere em alta frequência (HF) ou usando o sistema INMARSAT, se o navio não estiver dentro do alcance da estação rádio que opere em frequência média (MF) ou em frequência muito alta (VHF); e
- d) Para a estação costeira de um Sistema de Informações de Navios, quando a embarcação encontrar-se numa área marítima para qual esse sistema tenha sido estabelecido. Em águas brasileiras, as informações deverão ser endereçadas ao SALVAMAR Brasil.

2 – TEOR DAS INFORMAÇÕES

A mensagem inicial sobre qualquer perda ou perda provável de mercadorias perigosas acondicionadas deverá ser imediatamente transmitida e conter informações sobre a ocorrência, obedecendo ao seguinte formato:

- a) Sistema Identificador
Estação rádio costeira ou Sistema de Informação para Navios (SALVAMAR Brasil em águas brasileiras);
- b) Tipo de Mensagem
URGENTE – “Mercadoria perigosa perdida no mar”;
- c) Prefixos
 - I - Nome e indicativo de chamada ou de identificação da estação do navio;
 - II - Data e hora, em grupo de seis algarismos, sendo os dois primeiros relativos ao dia do mês e os quatro últimos às horas e minutos, referidas à Hora Média de Greenwich (HMG), seguidos do mês;
 - III - Posição na hora da ocorrência, em grupo de quatro algarismos, informando a latitude em graus e minutos, seguidos da letra N (Norte) ou S (Sul) e outro grupo de cinco algarismos, informando a longitude em graus e minutos seguidos da letra E (Leste) ou W (Oeste);
 - IV - Marcação verdadeira e distância de uma posição em terra facilmente identificável (opção em relação a C);
 - V - Resumo dos pormenores de qualquer acidente, defeito, avaria ou deficiência no navio ou outras limitações, contendo:
 - (1) nome ou nomes técnico(s) correto(s) das mercadorias;

ANEXO 2A

- (2) número ou números UN (número das Nações Unidas);
- (3) classe ou classes do perigo, segundo a classificação IMO;
- (4) nome dos fabricantes das mercadorias, quando conhecidos;
- (5) tipo de embalagens, incluindo marcas de identificação, se em tanques portáteis ou veículos tanques ou acondicionados num veículo, "contêiner" ou outra unidade de transporte;
- (6) estimativa da quantidade e prováveis condições das mercadorias;
- (7) se a mercadoria flutuou ou afundou;
- (8) se a perda está continuando; e
- (9) causa da perda.

VI – Resumo dos pormenores relativos às condições de tempo, vento e mar;

VII – Nome e endereço telegráfico do representante do navio para obtenção de informações (armador, afretador, operador ou agente); e

VIII – Tipo e dimensões do navio.

OBSERVAÇÕES:

a) Mensagens suplementares deverão ser enviadas, como necessário, a fim de fornecer informações adicionais, conforme se tornem disponíveis ou sejam solicitadas; e

b) Quando apropriado, arranjos adequados deverão ser feitos, a fim de que essas informações sejam complementadas, logo que possível, pela lista completa de mercadorias ou pelo manifesto de carga, plano de carga, pormenores sobre danos ao navio e provável estado da carga. Tais informações podem ser fornecidas pelos armadores, afretadores, operadores ou agentes do navio.

ANEXO 3A

**RESUMO DA DOTAÇÃO MÍNIMA DE MATERIAL DE SALVATAGEM, NAVEGAÇÃO E CAV
PARA EMBARCAÇÕES EMPREGADAS EM ATIVIDADES PROFISSIONAIS**

ITEM	EMBARCAÇÕES DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E/OU CARGA, COM AB MAIOR DO QUE 20 E MENOR OU IGUAL A 50			EMBARCAÇÕES DE PESCA COM MENOS DE 10 AB E COM MENOS DE 10 METROS DE COMPRIMENTO	
	ÁREA 1	ÁREA 2	ABROLHOS	ÁREA 1	ÁREA 2
LANTERNA PORTÁTIL(c/pilhas sobressalentes)	SIM	SIM	SIM	SIM	SIM
2 EXTINTORES DE INCÊNDIO CLASSE B-2	SIM (1 extintor, tipo B-1, para embarcações com menos de 8 metros de comprimento.)	SIM	SIM	SIM (1 extintor, tipo B- 1, para embarcações com menos de 8 metros de comprimento.)	SIM
BUZINA OU APITO	SIM	SIM	SIM	SIM	SIM
CAIXA DE PRIMEIROS SOCORROS	SIM (somente para embarcações que transportam mais de 15 pessoas)	SIM (somente para embarcações que transportam mais de 15 pessoas)	SIM	SIM (somente para embarcações que transportam mais de 15 pessoas)	SIM (somente para embarcações que transportam mais de 15 pessoas)
BOMBAS DE ESGOTO	SIM	SIM	SIM	SIM	SIM
FERRO PARA FUNDEIO COM AMARRA	SIM	SIM	SIM	SIM	SIM
LUZES DE NAVEGAÇÃO	SIM	SIM	SIM	SIM	SIM
RIPEAM /QUADRO DE REGRAS DE GOV. E NAV.	(somente quadro)	SIM (regras e quadros)	SIM (regras e quadros)	(somente quadro)	(somente quadro)
RÁDIO VHF	SIM	SIM	SIM	NÃO	SIM
RÁDIO HF	NÃO	NÃO	SIM	NÃO	NÃO
PROTEÇÃO INTERNA DO EIXO PROPULSOR (somente para embarcação de transporte de passageiros)	SIM	SIM	SIM	SIM	SIM
ITEM	EMBARCAÇÕES DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E/OU CARGA, COM AB MAIOR DO QUE 20 E MENOR OU IGUAL A 50			EMBARCAÇÕES DE PESCA COM MENOS DE 10 AB E COM MENOS	

				DE 10 METROS DE COMPRIMENTO	
	ÁREA 1	ÁREA 2	ABROLHOS	ÁREA 1	ÁREA 2
COLETES SALVA-VIDAS (marcados com o nome da embarcação)	CLASSE III (100% da lotação +10% tamanho infantil)	CLASSE III (100% lotação + 10% tamanho infantil)	CLASSE II (100% da lotação + 10% tamanho infantil)	CLASSE III (100% da tripulação)	CLASSE II (100% da tripulação)
2 BOIAS SALVA-VIDAS (marcadas com o nome da embarcação)	CLASSE III (com retinida)	CLASSE II (com retinida)	CLASSE II (c/ disp. luminoso automático)	CLASSE III (com retinida)	CLASSE II (c/ disp. luminoso automático)
PIROTÉCNICOS 2 fachos manuais luz vermelha 2 sinais fumígenos flutuantes laranja	NÃO	SIM	SIM	NÃO	SIM
REFLETOR RADAR (somente emb. madeira ou fibra)	NÃO	SIM	SIM	NÃO	SIM
CARTAS NÁUTICAS (do trecho a navegar)	NÃO	SIM	SIM	NÃO	NÃO
AGULHA MAGNÉTICA	NÃO	SIM (ou bússola)	SIM	NÃO	SIM
ECOBATIMETRO	NÃO	NÃO	SIM	NÃO	NÃO
EMBARCAÇÃO DE SOBREVIVÊNCIA	SIM	SIM	SIM	NÃO	SIM (ou bote de apoio)

EMBARCAÇÕES EMPREGADAS EM ATIVIDADES DE ESPORTE E OU RECREIO COM MENOS DE 24 METROS
RESUMO DE DOTAÇÃO MÍNIMA DE MATERIAL DE SALVATAGEM, NAVEGAÇÃO E CAV

ITEM	NAVEGAÇÃO INTERIOR ÁREA TIPO 1		NAVEGAÇÃO INTERIOR ÁREA TIPO 2	NAVEGAÇÃO COSTEIRA
	EMBARCAÇÕES MIÚDAS	EMBARCAÇÕES DE MÉDIO PORTE		
COLETES SALVA-VIDAS	OBRIGATÓRIO (classe V)	OBRIGATÓRIO (classe III)	OBRIGATÓRIO (classe III)	OBRIGATÓRIO (classe II)
LUZES DE NAVEGAÇÃO	OBRIGATÓRIO (em navegação noturna)	OBRIGATÓRIO RIPEAM-Parte C	OBRIGATÓRIO RIPEAM-Parte C	OBRIGATÓRIO
AGULHA MAGNÉTICA	DISPENSADO	OBRIGATÓRIO (ou bússola)	OBRIGATÓRIO (ou bússola)	OBRIGATÓRIO
ÂNCORA	DISPENSADO	OBRIGATÓRIO	OBRIGATÓRIO	OBRIGATÓRIO
BUZINA OU APITO	DISPENSADO	OBRIGATÓRIO	OBRIGATÓRIO	OBRIGATÓRIO
BOIA SALVA-VIDAS (circular ou ferradura)	DISPENSADO	OBRIGATÓRIO emb. <12m: 01 und; emb. ≥ 12m: 02 und. Pelo menos uma com retinida flutuante. Todas com dispositivo de iluminação automático	OBRIGATÓRIO emb. <12m: 01 und; emb. ≥ 12m: 02 und. Pelo menos uma com retinida flutuante. Todas com dispositivo de iluminação automático	OBRIGATÓRIO emb. <12m: 01 und; emb. ≥ 12m: 02 und. Pelo menos uma com retinida flutuante. Todas com dispositivo de iluminação automático
BOMBA DE ESGOTO (ver item 0429 NORMAM 03)	DISPENSADO	OBRIGATÓRIO emb. < 12m: 01 und.; emb. ≥ 12m: 01 manual e 02 elétricas ou acoplada ao motor	OBRIGATÓRIO emb. < 12m: 01 und.; emb. ≥ 12m: 01 manual e 02 elétricas ou acoplada ao motor	OBRIGATÓRIO emb. < 12m: 01 und.; emb. ≥ 12m: 01 manual e 02 elétricas ou acoplada ao motor
EXTINTOR DE INCÊNDIO	DISPENSADO	OBRIGATÓRIO (ver item 0427 NORMAM 03)	OBRIGATÓRIO (ver item 0427 NORMAM 03)	OBRIGATÓRIO (ver item 0427 NORMAM 03)
LANTERNA ELÉTRICA	DISPENSADO	OBRIGATÓRIO	OBRIGATÓRIO	OBRIGATÓRIO
MATERIAL E MEDICAMENTOS DE PRIMEIROS SOCORROS	DISPENSADO	OBRIGATÓRIO (a partir de 15 pessoas a bordo)	OBRIGATÓRIO (a partir de 15 pessoas a bordo)	OBRIGATÓRIO (a partir de 15 pessoas a bordo)
ITEM	NAVEGAÇÃO INTERIOR ÁREA TIPO 1		NAVEGAÇÃO INTERIOR ÁREA TIPO 2	NAVEGAÇÃO COSTEIRA
	EMBARCAÇÕES MIÚDAS	EMBARCAÇÕES DE MÉDIO PORTE		
QUADROS (vide observação)	DISPENSADO	OBRIGATÓRIO	OBRIGATÓRIO	OBRIGATÓRIO

OSTENSIVO**NPCP-BA/2015**

RÁDIO VHF	DISPENSADO	RECOMENDADO	OBRIGATÓRIO	OBRIGATÓRIO
ARTEFATOS PIROTÉCNICOS	NÃO	NÃO	OBRIGATÓRIO OBRIGATÓRIO 2 fochos manuais luz vermelha 1 sinal fumígeno flutuante laranja	OBRIGATÓRIO OBRIGATÓRIO 3 fochos manuais luz vermelha 3 sinais manuais estrela vermelha c/paraquedas 3 sinais fumígenos flutuantes laranja
CARTAS NÁUTICAS	NÃO	NÃO	OBRIGATÓRIO Trechos a navegar	OBRIGATÓRIO Trechos a navegar
EMBARCAÇÃO DE SOBREVIVÊNCIA	NÃO	NÃO	RECOMENDADO (bote de apoio com capacidade para o número de pessoas a bordo)	RECOMENDADO (bote de apoio com capacidade para o número de pessoas a bordo)
REFLETOR RADAR	NÃO	NÃO	NÃO	OBRIGATÓRIO (para embarcações de fibra de vidro ou de madeira)

OBSERVAÇÕES:

- a) Quadros: 1) Regras de Governo e Navegação;
2) Tabela de Sinais de Salvamento; e
3) Balizamento.

ANEXO 3B

DOTAÇÃO DE MEDICAMENTOS E MATERIAL DE PRIMEIROS SOCORROS**I - CAIXA DE MEDICAMENTOS**

INGREDIENTE ATIVO	APRESENTAÇÃO	QUANTIDADE
Ácido acetilsalicílico	comprimido de 500mg	30 unidades
Álcool a 70% (para assepsia)	garrafa com 1000 ml	01 unidade
Solução de clorofenicol a 1% (solução oftálmica anti-infecciosa)	frasco de 10 ml/conta gotas	01 unidade
Hidróxido de alumínio e trissilicato de magnésio (hidróxido de alumínio composto)	comprimido de 1g	20 unidades
Hidróxido de magnésio	frasco/suspensão 62 mg/ml-100 ml	02 unidades
Solução antisséptica de timerozol (0,1g)	frasco de 30 ml	04 unidades
Água oxigenada 20 vol.	frasco de 100 ml	01 unidade
Xilocaína gel	bisnaga 15 g	01 unidade

II - LISTA DE CORRELATOS - MATERIAL MÉDICO-CIRÚRGICO

MATERIAL MÉDICO-CIRÚRGICO	INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES	QUANTIDADE
Bacia de inoxidável, alumínio ou plástico	com 20 cm de diâmetro e 10 cm de profundidade	01 unidade
BAND-AID transparente de formatos variados	Caixa com 35 unidades	01 caixa
Copos descartáveis	Plástico ou papel	20 unidades
Tesoura reta	Aço inoxidável	01 unidade-12cm
Termômetro clínico	-x-	01 unidade
Torniquete	Rolo tipo "smarch" ou "sam way"	01 unidade
Algodão absorvente não estéril	rolo 30 cm/250 g	01 unidade
Talas diversas	-x-	05 unidades
Atadura de crepom	Rolo com 10 cmx4,5m	02 unidades
Atadura de gaze	Rolo com 7,5 cmx4,5m	02 unidades
Atadura de gaze	Rolo com 5 cmx4,5m	02 unidades
Cotonetes	Caixa com 35 unidades	01 caixa
Esparradrapo comum	Rolo com 7,0 cmx1m	01 unidade

III - DIVERSOS

MATERIAL	INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES	QUANTIDADE
Livro de primeiros socorros	-x-	01 unidade
Produto desinfetante pertencente à categoria de desinfetante doméstico para aplicação em superfícies inanimadas (a)	Frasco de 2 litros	01 unidade

(a) O uso deverá ser compatível com as instruções constantes da rotulagem ou bula do produto, onde deverá constar o número de seu registro no órgão competente do Ministério da Saúde.

ANEXO 3C

EXIGÊNCIAS PARA A ATIVIDADE DE “BANANA-BOAT”

1 - Requerer ao Agente da Autoridade Marítima da jurisdição, anexando os seguintes documentos:

a) autorização, alvará ou outro documento equivalente, emitido por órgão do município, onde fique clara a autorização para a exploração comercial da atividade de “BANANA-BOAT” na área requerida.

b) memorial descritivo, que deverá ser o mais abrangente e detalhado possível, contendo, dentre outras, as seguintes informações:

I - posição, em latitude e longitude, de cada boia de demarcação da área de acesso escape;

II - especificação de todo o material a ser empregado na demarcação da área de acesso e escape, tais como boias (obrigatoriamente na cor amarela), cabos e poitas (dimensões, espessuras, pesos, distâncias entre boias, etc); e

III - nome, número e classificação das embarcações que serão empregadas na atividade, inclusive as de apoio e/ou reboque.

c) croqui sobre carta náutica com a plotagem da raia e da respectiva área de acesso e escape.

2 - A embarcação de reboque só poderá ser conduzida pela tripulação estabelecida no seu CTS ou no TIE (no mínimo, dois tripulantes).

3 - Deverão ser mantidos a bordo da embarcação de reboque, obrigatoriamente, os seguintes documentos:

a) autorização do Agente da Autoridade Marítima;

b) título de inscrição da embarcação;

c) bilhete de seguro obrigatório; e

d) carteiras de habilitação dos tripulantes.

4 - A embarcação de reboque deverá ser classificada para a atividade profissional.

5 - Os condutores e os usuários do dispositivo rebocado deverão portar, sempre, coletes salva-vidas.

6 - O dispositivo só poderá operar durante o período diurno e dentro da área autorizada.

7 - Deverá ser observado o limite máximo de velocidade de reboque estabelecido pelo fabricante do “BANANA-BOAT”.

8 - A largura da área de escape não poderá ultrapassar os 10 (dez) metros.

9 - No caso da existência de mais de uma raia de “BANANA-BOAT” em uma mesma praia ou área marítima/fluvial/lacustre, que implique em proximidade entre os espaços demarcados, deverá ser observada uma distância de afastamento entre raias de, no mínimo, 200 (duzentos) metros.

10 - Deverá ser instalada proteção na hélice da embarcação de reboque.

ANEXO 3D

RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA PARA A ATIVIDADE DE “STAND UP PADDLE - SUP”

A prática da atividade de “Stand Up Paddle” (SUP) deve ser realizada com o cumprimento das seguintes medidas:

- 1 - usar o cabo de segurança (fiel ou corda) preso ao tornozelo;
- 2 - usar o colete salva-vida, quando não estiver em competição;
- 3 - informar a rota de navegação, hora de saída e previsão de chegada, quando for navegar uma distância longa ou permanecer um tempo maior no mar, para um familiar ou um amigo, pois em caso de algum sinistro, pode-se estabelecer a área de busca a ser explorada e ter uma eficiência no resgate;
- 4 - nunca sair sozinho para navegar;
- 5 - antes de sair, tomar conhecimento das condições climáticas e das tábuas da maré, evitando possíveis situações de risco - buscar informações com praticantes locais e pescadores sobre as condições de tráfego no local, principalmente em lugares não rotineiros do praticante;
- 6 - ter conhecimento das regras de navegação, principalmente em lugares de trânsito de barcos, lanchas, navios e outras embarcações a motor;
- 7 - restringir o tráfego e fundeio em canais de acesso aos portos;
- 8 - não ingerir bebidas alcoólicas antes ou durante a prática do “stand up paddle”;
- 9 - não permitir que crianças pratiquem essa modalidade desacompanhada e, e em caso de optar em navegar, usar o cabo de segurança para os dois praticantes, com colete salva-vida;
- 10 - ter atenção aos banhistas, nadadores e pequenas embarcações durante o acesso e regresso do mar, evitando colisões e acidentes; e
- 11 - respeitar a prescrição dos itens acima, as regras locais da Autoridade Portuária (AP) e as da NPCP-BA/2015.

ANEXO 3E

DECÁLOGO DE SEGURANÇA

1 - VIGIE O NAVIO E A CARGA

É dever de todo Comandante zelar pela carga e adotar as medidas de precaução para a completa segurança do navio, bem como das atividades nele desenvolvidas, exercidas pela tripulação ou outras pessoas a bordo, sob pena de infração prevista na Regulamentação da Lei nº 9.537/1997 (LESTA) e nas normas emitidas pela Autoridade Marítima (AM). Toda a tripulação deverá cooperar na vigilância, em seu próprio interesse, comunicando ao Oficial de Quarto qualquer atividade suspeita.

2 - ILUMINE O NAVIO E SEU COSTADO

Mantenha o navio iluminado, principalmente o costado do lado do mar e convés em toda a extensão, com refletores de grande potência. A má visibilidade dificulta a ação de fiscalização, constituindo-se em fator favorável às atividades ilícitas. Não se esqueça do preconizado pelas regras 2 e 30 do RIPEAM.

3 - ESTABELEÇA COMUNICAÇÕES PARA APOIO EXTERNO

Instale, sempre que possível, uma linha telefônica que seja de fácil acesso ao vigia ou tripulante de serviço. As Autoridades Portuárias (AP) mantêm um serviço permanente de combate à criminalidade. Peça auxílio pelo telefone.

Lembre-se ainda que as estações costeiras estão em escuta permanente em VHF - Canal 16. Estas estações poderão encaminhar o pedido de auxílio às autoridades competentes.

4 - CONTROLE OS ACESSOS À CARGA E AOS COMPARTIMENTOS HABITÁVEIS

A Câmara do Comandante é um dos principais objetivos dos assaltantes que buscam dinheiro e as chaves mestras dos demais compartimentos habitáveis, para realizarem saques de objetos de valor de uso pessoal da tripulação e equipamentos náuticos existentes no passadiço. Os camarotes e demais compartimentos habitáveis devem ser mantidos trancados à chave, sempre que seus ocupantes se encontrarem ausentes.

A carga só será, normalmente, objeto de roubo ou furto se os marginais tiverem conhecimento prévio do seu conteúdo, por meio de informações colhidas por pessoas inescrupulosas que têm acesso ao conhecimento de embarque, ou mesmo por contatos prévios da prostituição com os tripulantes. Procure estivar os “contêineres” com cargas valiosas de forma a obstruir os seus tampões de acesso. Isole os meios de acesso ao navio e, também, os acessos às suas áreas internas, criando uma única via de entrada e saída pelo portaló, garantindo seu controle pelo vigia ali postado.

5 - MANTENHA AS VIGIAS FECHADAS

Vigias abertas podem constituir-se em fácil acesso a hábeis malfeitores, deixe-as fechadas com os grampos passados sempre que se ausentar. Procure manter, também, os acessos às áreas internas trancados, garantindo o controle de entrada e saída por meio do vigia de portaló.

6 - NÃO DEIXE OBJETOS DE VALOR EXPOSTOS

Procure reduzir as oportunidades de roubo, removendo todos os equipamentos portáteis que não estejam em uso, para seus locais de guarda. Objetos de valor expostos estimulam a prática de furto por “oportunidade”; guarde-os em local trancado e seguro.

ANEXO 3E**7 - MANTENHA AS ESCADAS RECOLHIDAS**

Nos fundeadouros e no porto, dificulte o acesso mantendo içadas as escadas de portaló e de quebra peito. No porto, somente deixe arriada a escada de portaló pelo bordo do cais.

8 - EM CASO DE ASSALTO

I - não hesite em soar o sinal de alarme geral do navio em caso de ameaça de assalto;

II - procure manter iluminação adequada para ofuscar permanentemente os oponentes, no caso de tentativa de subida de estranhos pelo costado;

III - acione o alarme, através de contato rádio VHF - Canal 16, para os navios das proximidades e para o sistema de escuta permanente das autoridades de terra (citar a estrutura existente no Porto). A eficácia de socorro pela Polícia Federal depende do alarme antecipado;

IV - usar alarmes sonoros com apitos intermitentes e visuais como holofotes e sinalizadores náuticos;

V - se adequado, para proteger as vidas de bordo, e sob inteira responsabilidade do Comandante, use medidas para repelir a abordagem, como holofotes de grande potência para ofuscamento dos agressores ou mesmo guarnecendo jatos d'água ou sinalizadores náuticos contra áreas de abordagem; e

VI - não realizar atos de heroísmo.

9 - MANTENHA OS VIGIAS CONTRATADOS SOB CONTROLE DO OFICIAL DE QUARTO

Exija um bom serviço dos vigias. Faça-os identificar todo o pessoal que entra e sai do navio. Recomende que a tripulação colabore com o controle. Não permita que o vigia se ausente do portaló, salvo se substituído por outro vigia ou tripulante.

10 - COMUNIQUE À POLÍCIA FEDERAL QUALQUER OCORRÊNCIA RELATIVA A FURTO, ROUBO OU ASSALTO

As ocorrências envolvendo roubo ou assalto, tanto de carga quanto dos valores e objetos do navio ou tripulantes, devem ser comunicadas ao Departamento de Polícia Federal para as providências legais pertinentes.

Essas informações possibilitarão, ainda, o estudo das medidas a serem adotadas para prevenção e combate a esses crimes, contribuindo para a garantia da segurança da tripulação e do navio.

ANEXO 4A

COMPROVANTE DE MANOBRA DE PRÁTICO

SERVIÇOS DE PRATICAGEM			
NOME DO NAVIO SHIP'S NAME			
ARQUEÇÃO BRUTA GROSS TONNAGE		CALADO DRAFT	
BANDEIRA SHIP'S FLAG		AGENTE AGENT	
SERVIÇOS EXECUTADOS - JOBS			
ATRACAR BERTHING	<input type="checkbox"/>	DESATRACAR UNBERTHING	<input type="checkbox"/>
ENTRADA ENTRANCE	<input type="checkbox"/>	SAÍDA SAILING	<input type="checkbox"/>
		FUNDEIO DROP ANCHOR	<input type="checkbox"/>
		ABASTECIMENTO BUNKER	<input type="checkbox"/>
LOCAL - PLACE			
SALVADOR	<input type="checkbox"/>	TEMADRE	<input type="checkbox"/>
		TGL	<input type="checkbox"/>
		TGS 1	<input type="checkbox"/>
		TRBA	<input type="checkbox"/>
DOW	<input type="checkbox"/>	USIBA	<input type="checkbox"/>
		TGS 2	<input type="checkbox"/>
		TPG	<input type="checkbox"/>
		BNA	<input type="checkbox"/>
S. ROQUE	<input type="checkbox"/>	ILHÉUS	<input type="checkbox"/>
		FORD	<input type="checkbox"/>
		TPC	<input type="checkbox"/>
REQUISITADO POR REQUESTED BY	A BORDO ON BOARD	INÍCIO STARTED	FINAL FINISHED
	:	:	:
PRATICO ÀS ORDENS Nº DE HORAS _____	<input type="checkbox"/>	PRATICO DISPENSADO Nº DE HORAS _____	<input type="checkbox"/>
		REBOQUE TOWING	<input type="checkbox"/>
OBSERVAÇÕES/REMARKS _____			

_____ DE _____ DE _____			
(LOCAL)			
COMANDANTE - CAPTAIN		PRÁTICO - PILOT	

Apêndice I ao Anexo 4A das NPCP-BA

COMPROVANTE DE MANOBRA DE PRATICAGEM ASSISTIDA

Declaro, para fins de comprovação junto à Autoridade Marítima Brasileira que o navio _____ IRIN _____ foi atendido pelo Prático _____ que se identificou, nas manobras de _____ (atracação, desatracação, singradura) (discriminar o trecho), no _____ (porto ou terminal) _____, em ____/____/____ no período de _____ a _____ (data/hora).

Participaram como assistentes os seguintes Práticos, devidamente identificados:

Ocorrências e Observações:

A declaração acima é expressão da verdade.

(Local e Data)

(Comandante)

CONFIRMATION OF PILOTING MANOEUEVER

I declare, to be used as a proof to the Brazilian Maritime Authority that the ship _____ IRIN _____ was attended by the pilot _____ which identified Himself, in manoeuvres of _____ (BERTHING, LEAVING THE WHARF, GETTING UNDERWAY OR LEAVING THE HARBOUR), in the _____ (HARBOUR PIER) in ____/____/____ in the period of _____ to _____ (DATE/TIME).

Participating in the manoeuvres as assistants the following properly identified pilots:

Comments and additional remarks:

I affirm the above are all true.

(Place and Date)

(Master)

ANEXO 4B

ÁREAS DE PROTEÇÃO AMBIENTAL NA JURISDIÇÃO DA CPBA**(ESTADUAIS)**

	APA	Dispositivo de Criação	Área / ha
1.	Mangue Seco	Decreto nº 605 de 06/11/1991	3.395
2.	Litoral Norte	Decreto nº 1.046 de 17/03/1992	142.000
3.	Lagoas de Guarajuba	Res. CEPRAM nº 387 de 27/02/1991	230
4.	Rio Capivara	Decreto nº 2.219 de 14/06/1993	1.800
5.	Joanes – Ipitanga	Decreto nº 7.596 de 05/06/1999	64.463
6.	Lago de Pedra do Cavalo	Decreto nº 6.548 de 18/07/1997	30.156
7.	Bacia do Cobre/São Bartolomeu	Decreto nº 7.970 de 05/06/2001	1.134
8.	Baía de Todos os Santos	Decreto nº 7.595 de 05/06/1999	80.000
9.	Guaibim	Decreto nº 1.164 de 11/05/1992	2.000
10.	Ubaíra/Jiquiriçá/Teolândia/Wenceslau Guimaraes/Nilo Peçanha/Taperoá/Cairú/Valença	Decreto nº 8.552 de 05/06/2003	230.296,39
11.	Pratigi	Decretos nº 7.272 de 02/04/1998 e nº 8.036 de 20/09/2001	83.686
12.	Tinharé/Boipeba	Decreto nº 1.240 de 05/06/1992	43.300
13.	Baía de Camamu	Decreto nº 8.175 de 27/02/2002	118.000
14.	Costa de Itacaré/Serra Grande	Decreto nº 2.186 de 07/06/1993	14.925
15.	Lagoa Encantada	Decreto nº 2.217 de 14/06/1993	11.800
16.	Santo Antônio	Decreto nº 3.143 de 31.08.94	23.000
17.	Coroa Vermelha	Decreto nº 2.184 de 07/06/1993	4.100
18.	Caraiva/Trancoso	Decreto nº 2.215 de 14/06/1993	31.900
19.	Ponta da Baleia/Abrolhos	Decreto nº 2.218 de 14/06/1993	34.600

ANEXO 4C

PROGRAMA DE QUALIFICAÇÃO DE PRATICANTE DE PRÁTICO

a) O Praticante de Prático deverá, formalmente, estar ciente dos procedimentos abaixo apresentados:

I - O Programa será desenvolvido em duas fases: **Fase de Treinamento e Fase de Qualificação;**

II - Na **Fase de Treinamento**, o Praticante de Prático conhecerá os detalhes da Zona de Praticagem, dos rebocadores disponíveis para manobras, dos procedimentos administrativos da Praticagem, das normas baixadas pela DPC, DHN, Capitania dos Portos da Bahia (CPBA), e Administração Portuária, bem como acompanhar os Práticos nas diversas fainas realizadas na Zona de Praticagem de Salvador, Portos e Terminais da Baía de Todos os Santos - BA (ZP-12) e da Zona de Praticagem de Ilhéus - BA (ZP-13);

III - Na **Fase de Qualificação**, o Praticante de Prático executará as diversas fainas de praticagem na ZP, sempre acompanhado por um Prático, para efeitos destas normas, designado Prático-Titular (Prático habilitado da ZP);

IV - Os Apêndices **I**, **II** e **III** detalham o Módulo Inicial da Fase de Treinamento. O Apêndice **IV** especifica os requisitos a serem observados durante as Fases de Treinamento e de Qualificação. Os Apêndices **V** e **VI** discriminam, respectivamente o número previsto de singraduras de entrada e saída e manobras de atracação e desatracação, para cada terminal, porto e cais da Zona de Praticagem, durante a Fase de Treinamento e de Qualificação;

V - Um Prático Monitor será designado para organizar e acompanhar o Programa de cada Praticante de Prático;

VI - O prazo para conclusão do Programa em tela será no mínimo de 12 (doze) meses e no máximo, de 18 (dezoito) meses, a contar da data de emissão do respectivo Certificado de Praticante de Prático;

VII - No caso de comprovada inexecuibilidade do cumprimento, durante o período da qualificação, de alguma faina de praticagem típica da ZP, deverá constar no verso do Certificado de Habilitação de Prático, tal restrição, que deverá ser superada tão logo as circunstâncias o permitam, não devendo exceder o prazo de 24 (vinte e quatro) meses;

VIII - Após cada manobra, o Praticante de Prático deverá realizar um debate técnico com o Prático Titular a respeito da manobra executada, para eliminação de suas dúvidas e sedimentação de conceitos;

IX - Durante a Fase de Qualificação, após cada faina de praticagem, o Prático Titular deverá preencher e assinar o “Relatório da Faina de Praticagem com Praticante de Prático”, cujo modelo consta do Apêndice **VII**. O Prático Titular atribuirá notas às diversas etapas das fainas de praticagem executadas pelo Praticante de Prático;

X - O “Relatório da Faina de Praticagem com Praticante de Prático”, Apêndice **VII**, devidamente 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 fainas que receberem resultado final inferior a 6,0 (seis vírgula zero) deverão ser repetidas, não sendo computadas como válidas para o Programa de Qualificação;

XI - O relatório citado, Apêndice **VII**, deverá ser mensalmente consolidado no “Quadro Resumo Mensal de Faina de Praticagem por Praticante de Prático”, Apêndice **VIII**, e encaminhado até o dia 10 (dez) do mês subsequente, à CPBA ou à DelIlhéus, conforme o caso, com as assinaturas do Prático Monitor e do Praticante de Prático. O responsável pela remessa do Quadro em questão é o Prático Diretor-Presidente da Empresa de Praticagem, a qual o Praticante estiver adjudicado;

ANEXO 4C

XII - O Praticante de Prático deverá se apresentar com os equipamentos de proteção individual necessários à manutenção de sua segurança, tais como colete salva-vidas, luvas, sapatos antiderrapantes e rádio VHF portátil;

XIII - As três Empresas de Praticagem da BTS e a de Ilhéus terão a responsabilidade de designar o pessoal necessário para a perfeita execução do Programa, bem como, recomendar que o pessoal designado transmita ao Praticante de Prático o conhecimento técnico necessário à condução das atividades;

XIV - Ao término do Programa e dentro do período estabelecido, as Empresas de Praticagem deverão emitir, para o Praticante de Prático, a Declaração de Avaliação Satisfatória de Estágio de Qualificação de Praticante de Prático, Apêndice IX; e

XV - O Praticante de Prático que não obtiver a avaliação satisfatória no cumprimento do Programa de Qualificação será afastado definitivamente e terá cancelado seu Certificado de Habilitação de Praticante de Prático.

b) Exame de Habilitação para Prático

Após a conclusão do Programa de Qualificação, o Praticante de Prático deverá requerer ao Agente da Autoridade Marítima local (Capitão dos Portos ou Delegado), para que seja submetido à Exame de Habilitação. Tal solicitação deverá ser acompanhada da Declaração de Avaliação Satisfatória de Estágio de Qualificação de Praticante de Prático, Apêndice IX.

c) Os Apêndices III, IV e VII deverão permanecer arquivados nas Empresas de Praticagem por um período mínimo de 5 (cinco) anos após a conclusão do Programa de Qualificação de Praticante de Prático.

Apêndice I ao Anexo 4C das NPCP-BA

PROGRAMA DE QUALIFICAÇÃO DE PRATICANTE DE PRÁTICO**SINOPSE DO MÓDULO INICIAL**

DURAÇÃO: 11 HORAS

1 - PROPÓSITO GERAL

Possibilitar que o Praticante de Prático obtenha os conhecimentos e os detalhes técnicos necessários, relativos aos diversos trechos e terminais da Zona de Praticagem; as possibilidades e limitações dos rebocadores empregados em manobras; os procedimentos administrativos das associações de praticagem; e as normas específicas sobre o assunto, baixadas pela DPC, DHN, Capitania dos Portos e Autoridades Portuárias.

2 - DIRETRIZES GERAIS**2.1 - QUANTO À ESTRUTURAÇÃO DO MÓDULO**

O módulo, em Salvador, será realizado nas dependências das Empresas de Praticagem Salvador Pilots, Bahia Pilots e BTS Pilots Serviços de Praticagem dos Portos da Baía de Todos os Santos Ltda; e, em Ilhéus, na Empresa Bahia Sul Pilots.

As empresas de Praticagem Salvador *Pilots*, Bahia *Pilots*, BTS *Pilots* Serviços de Praticagem dos Portos da Baía de Todos os Santos Ltda e Bahia Sul *Pilots* deverão designar formalmente um ou mais Práticos do seu quadro efetivo, para atuar como Prático-Instrutor deste módulo.

O material didático será fornecido pelas referidas Empresas de Praticagem.

2.2 - QUANTO ÀS TÉCNICAS DE ENSINO

Deverão ser apresentados exemplos reais de manobras pelo Prático-Instrutor, enfatizando as atividades na Zona de Praticagem. A técnica para apresentação do presente módulo deverá constar de aulas expositivas, com o emprego de recursos audiovisuais, com acompanhamento por meio de material didático a ser fornecido pelas próprias Empresas de Praticagem.

3 - QUANTO À FREQUÊNCIA ÀS AULAS

a) A frequência às aulas e demais atividades programadas é obrigatória; e

b) O Praticante de Prático deverá obter 95% de frequência do total de aulas ministradas no módulo.

4 - QUANTO À AFERIÇÃO DO APROVEITAMENTO

A avaliação será aferida por meio de observações do desempenho de cada Praticante de Prático, conforme estabelecida no sumário do módulo.

Apêndice I ao Anexo 4C das NPCP-BA

5 - APROVAÇÃO NO MÓDULO

Será considerado aprovado no módulo, o aluno Praticante de Prático que obtiver a frequência mínima exigida (95%).

Apêndice II ao Anexo 4C das NPCP-BA

PROGRAMA DE QUALIFICAÇÃO DE PRATICANTE DE PRÁTICO

SUMÁRIO DO MÓDULO INICIAL

1 – PROPÓSITO GERAL

Possibilitar que o Praticante de Prático obtenha os conhecimentos e os detalhes técnicos necessários, relativos aos diversos trechos e terminais da Zona de Praticagem; as possibilidades e limitações dos rebocadores empregados em manobras; os procedimentos administrativos das associações de praticagem; e as normas específicas sobre o assunto, baixadas pela DPC, DHN, Capitania dos Portos e Autoridades Portuárias.

2 – LISTA E PROPÓSITO DAS UNIDADES DE ENSINO

- 2.1 - Estrutura Organizacional da Praticagem.....1.0 HORA-AULA
2.1.1 - Descrever a estrutura organizacional das empresas;
2.1.2 - Citar as atribuições das diretorias, conselhos administrativos e conselhos fiscais;
2.1.3 - Citar as atribuições das gerências; e
2.1.4 - Mostrar o funcionamento do setor operacional
- 2.2 - Escala de Rodízio..... 1.0 HORA-AULA
2.2.1 - Mostrar as principais regras da escala de rodízio; e
2.2.2 - Descrever como acessar a escala de rodízio.
- 2.3 - Limites da Zona de Praticagem..... 1.0 HORA-AULA
2.3.1 - Descrever os limites geográficos da Zona de Praticagem; e
2.3.2 - Mostrar os trechos de toda a extensão da ZP-12 e ZP-13, incluindo o trecho facultativo.
- 2.4 - Descrição de Portos e Terminais..... 1.0 HORA-AULA
2.4.1 - Descrever todos os portos e terminais existentes na Zona de Praticagem;
2.4.2 - Mostrar fotografias e cartas náuticas de cada porto ou terminal;
2.4.3 - Citar os calados máximos permitidos em cada terminal; e
2.4.4 - Citar outras limitações operacionais existentes na ZP-12 e ZP-13.
- 2.5 – Períodos de Cheia e Baixa-mar..... 1.0 HORA-AULA
2.5.1 - Citar os períodos de seca e cheia da ZP-12 e ZP-13; e
2.5.2 - Descrever a influência das secas e cheias na navegação marítima.
- 2.6 – Regime de Marés e sua Influência..... 1.0 HORA-AULA
2.6.1 - Descrever o regime de marés nos principais portos e terminais;
2.6.2 - Citar os locais onde existem estações maregráficas;
2.6.3 - Mostrar a influência das marés nas manobras nos portos e terminais

- 2.7 - Manobras de Fundeio..... 1.0 HORA-AULA
2.7.1 - Descrever como são realizadas as principais manobras de fundeio;
2.7.2 - Mostrar como realizar um fundeio em situação de emergência;
2.7.3 - Citar os principais cuidados a serem observados em fundeio; e
2.7.4 - Descrever os procedimentos para suspender de um fundeio.
- 2.8 - Manobras de Emergência.....1.0 HORA-AULA
2.8.1 - Descrever as manobras de emergência mais comuns; e
2.8.2 - Citar casos em que foram realizadas manobras de emergência
- 2.9 - Cruzamento de Navios..... 1.0 HORA-AULA
2.9.1 - Descrever como deve ser feito o cruzamento de navios;
2.9.2 - Citar os trechos onde o cruzamento ou ultrapassagem são proibidos; e
2.9.3 - Citar os cuidados a serem tomados por ocasião de um cruzamento de ultrapassagem.
- 2.10 – Comunicações..... 1.0 HORA-AULA
2.10.1 - Citar os principais canais de comunicação entre navios;
2.10.2 - Descrever os procedimentos utilizados para comunicação entre navios (SMCP); e
2.10.3 - Citar os principais canais de comunicação entre navio e praticagem.
- 2.11 – Manobras de Atracação e Desatracação..... 1.0 HORA-AULA
2.11.1 - Explicar detalhadamente o procedimento adotado nas manobras de atracação e desatracação em cada porto ou terminal da zona de praticagem, incluindo a aproximação, emprego de espias ou rebocadores e outros recursos existentes;
2.11.2 - Citar quais os portos e terminais onde existe a disponibilidade de rebocadores para auxílio nas manobras, e citar a potência dos mesmos; e
2.11.3 - Mostrar as técnicas de emprego do ferro no auxílio às manobras de atracação e desatracação.

3 – DIRETRIZES ESPECÍFICAS

- 3.1 – As aulas serão ministradas pelos práticos instrutores para que os exemplos sobre o conteúdo de cada disciplina sejam mais próximo possíveis da realidade; e
3.2 - Com o objetivo de tornar o binômio teoria x prática mais eficiente, os alunos acompanharão as aulas com material didático que os permita visualizar nas cartas náuticas o que está sendo transmitido.

4 – CARGA HORÁRIA

11.0 HORAS-AULA

5 – AVALIAÇÃO DA APRENDIZAGEM

Avaliação da aprendizagem será monitorada pelo desempenho individual do aluno Praticante de Prático, por meio de sua participação no grupo.

Apêndice III ao Anexo 4C das NPCP-BA

PROGRAMA DE QUALIFICAÇÃO DO PRATICANTE DE PRÁTICO

FASE DE TREINAMENTO

CONTROLE DE FREQUÊNCIA DO MÓDULO INICIAL

Nome do Praticante de Prático: _____

LISTA DAS UNIDADES DE ENSINO (UE)			
UE	P	A	DATA
ESTRUTURA ORGANIZACIONAL DA PRATICAGEM			
ESCALA DE RODIZIO			
LIMITES DA ZONA DE PRATICAGEM			
DESCRIÇÃO DE PORTOS E TERMINAIS			
PERÍODO DE CHEIA E BAIXA-MAR			
REGIME DE MARÉS E SUA INFLUÊNCIA			
MANOBRAS DE FUNDEIO			
MANOBRAS DE EMERGÊNCIA			
CRUZAMENTO DE NAVIOS			
COMUNICAÇÕES			
MANOBRAS DE ATRACAÇÃO E DESATRACAÇÃO			

P - PRESENTE

A - AUSENTE

Assinatura do Praticante de Prático _____

Assinatura do Prático Monitor _____

Apêndice IV ao Anexo 4C das NPCP-BA

REQUISITOS PARA O PROGRAMA MÍNIMO DE QUALIFICAÇÃO DE PRATICANTE DE PRÁTICO NA ZP-12 - SALVADOR, PORTOS E TERMINAIS DA BAÍA DE TODOS OS SANTOS E ZP-13 - ILHÉUS

FICHA DE ACOMPANHAMENTO DE REQUISITOS MÍNIMOS

Nome do Praticante de Prático _____

Início do Estágio _____/_____/_____

Término do Estágio (Previsto) _____/_____/_____

FASE DE TREINAMENTO		
Item	Especificação dos Requisitos	Data do Término
T-1	Visitar e conhecer as atividades do Departamento de Segurança do Tráfego Aquaviário da Capitania dos Portos, no que se refere ao controle da atividade de praticagem, normas do tráfego e permanência e emprego de rebocadores. Duração: 2 dias	
T-2	Conhecer, detalhadamente, os procedimentos operacionais de coordenação do tráfego da Estação de Praticagem, bem como todos os seus procedimentos administrativos. Duração: 3 meses	
T-3	Visitar todas as instalações portuárias e terminais e seus controles operacionais de comunicação com os navios. Duração: 2 meses	
T-4	Conhecer, detalhadamente, as silhuetas da costa, altos-fundos, ilhas, nomes de canais e estreitos, inclusive passagens normais de navegação e situações alternativas em manobras de emergência. Duração: 2 meses	
T-5	Conhecer, detalhadamente, nomes e locais dos portos, terminais e atracadouros, suas manobras de atracação, inclusive as limitações em emergências e em condições meteorológicas e de correntes desfavoráveis. Duração: 2 meses	
T-6	Conhecer, detalhadamente, nomes e características de faróis e faroletes, seus alcances e arco de visibilidade, profundidades da zona de praticagem e o uso de equipamento de sondagem. Duração: 2 meses.	
T-7	Conhecer, detalhadamente, os pontos de referência que permitam efetuar a navegação, tanto de entrada como de saída, exclusivamente por rumos práticos. Duração: 2 meses.	
T-8	Acompanhar manobras de praticagem a bordo de rebocadores de forma a conhecer suas operações, limitações e precauções necessárias e também seus sistemas de comunicações (VHF, sonoro e visual), duas fainas de praticagem por classe de rebocador. Duração: 1 semana.	

T-9	Observar singraduras de entrada e saída, manobras de atracação, desatracação ou suspender e fundeio, tanto no período diurno como no noturno, efetuadas por Práticos habilitados para a Zona de Praticagem para cada um dos trechos, berços ou terminais da Bahia de Todos os Santos; total de 210 manobras. 105 diurnas e 105 noturnas. Para Ilhéus, total de 50 manobras; 26 diurnas e 24 noturnas.	
-----	---	--

Observações:

- 1 - O item T-2 poderá ser efetuado concomitantemente com os itens da fase de treinamento;
- 2 - Os itens T-4, T-5, T-6 e T-7 poderão ser efetuados concomitantemente;
- 3 - O Praticante de Prático deverá observar as manobras conduzidas por todos os práticos habilitados para a Zona de Praticagem; e
- 4 - São consideradas manobras diurnas, aquelas cujo horário do Praticante a bordo, está compreendida entre as 06h00 e 17h59 e, noturnas, as realizadas nos demais horários.

FASE DE QUALIFICAÇÃO		
-----------------------------	--	--

Item	Especificação dos Requisitos	Data do Término
Q-1	Executar singraduras de entrada e saída, manobras de atracação, desatracação ou suspender e fundeio, tanto no período diurno como no noturno, acompanhadas por um Prático habilitado (Prático da Manobra) para cada um dos trechos, berços ou terminais da Bahia de Todos os Santos; total de 600 manobras: 307 diurnas e 293 noturnas. Para Ilhéus, total de 50 manobras: 26 diurnas e 24 noturnas.	

Observações:

- 1 - Sempre que possível, o praticante de Prático deverá executar manobras constantes do item Q-1, em condições meteorológicas desfavoráveis;
- 2 - A distribuição de fainas de praticagem para cada trecho, berço ou terminal deverá ser feita, de acordo com a necessidade para permitir uma boa qualificação do Praticante de Prático;
- 3 - O Praticante de Prático deverá executar as fainas de praticagem constantes do item Q-1 acompanhado por um dos Práticos habilitados para a ZP correspondente. Deverá ser acompanhado, ao longo da fase de qualificação, por todos os Práticos da ZP; e
- 4 - São consideradas manobras diurnas, aquelas cujo horário do Praticante a bordo, está compreendida entre as 06h00 e 17h59 e, noturnas, as realizadas nos demais horários.

Apêndice V ao Anexo 4C das NPCP-BA

DISCRIMINAÇÃO DO NÚMERO DE FAINAS DE PRATICAGEM PARA O PROGRAMA DE QUALIFICAÇÃO DE PRATICANTE DE PRÁTICO**FASE DE TREINAMENTO****a) Baía de Todos os Santos**

ÁREA	TERMINAL OU PORTO	FAINAS DE PRATICAGEM PREVISTAS POR TERMINAL		SUB- TOTAIS
		**DIURNA	**NOTURNA	
SALVADOR	ARMZ 1 AO 8	35	35	70
	CAIS DO CARVÃO			
	CAIS DE LIGAÇÃO			
	TECON			
TEMADRE	PP 1	35	35	70
	PP 2			
	PP 3			
	PP 4			
	PS 1			
	SÃO ROQUE*			
	REGASEIFICAÇÃO*			
ARATU	TGS NOVO	35	35	70
	TGS N			
	TGS S			
	TGL N			
	TGL S			
	TPG			
	BNA*			
	USIBA			
COTEGIPE	FORD			
	TPC			
	DOW			
TOTAL DO PROGRAMA		105	105	210

b) Ilhéus

ÁREA	**DIURNA	**NOTURNA
PORTO DE ILHÉUS	26	24
TOTAL DO PROGRAMA		50

* Não são previstas manobras noturnas, de acordo com as NPCP-2015/CPBA; e

** São consideradas manobras diurnas, aquelas cujo horário do Praticante a bordo, está compreendida entre as 06h e 17h59 e, noturnas, as realizadas nos demais horários.

Apêndice VI ao Anexo 4C das NPCP-BA

DISCRIMINAÇÃO DO NÚMERO DE FAINAS DE PRATICAGEM PARA O PROGRAMA DE QUALIFICAÇÃO DE PRATICANTE DE PRÁTICO**FASE DE QUALIFICAÇÃO****a) Baía de Todos os Santos**

ÁREA	TERMINAL OU PORTO	FAINAS DE PRATICAGEM PREVISTAS POR TERMINAL		SUB-TOTAIS
		**DIURNA	**NOTURNA	
SALVADOR	ARMZ 1 AO 8	25	25	200
	CAIS DO CARVÃO	05	05	
	CAIS DE LIGAÇÃO	10	10	
	TECON	60/100	60/100	
TEMADRE	PP 1	20	20	180
	PP 2	20	20	
	PP 3	12	12	
	PP 4	25	25	
	PS 1	10	10	
	REGASEIFICAÇÃO*	04	0	
	SÃO ROQUE*	2/93	0/87	
ARATU	TGS NOVO	06	06	152
	TGS N	06	06	
	TGS S	05	05	
	TGL N	15	15	
	TGL S	20	20	
	TPG	20	20	
	BNA*	04	0	
	USIBA	2/78	2/74	
COTEGIPE	FORD	12	08	68
	TPC	12	12	
	DOW	12/36	12/32	
TOTAL DO PROGRAMA		307	293	600

b) Ilhéus

ÁREA	**DIURNO	**NOTURNO
PORTO DE ILHÉUS	26	24
TOTAL DO PROGRAMA		50

* Não são previstas manobras noturnas, de acordo com as NPCP-2015/CPBA; e

** São consideradas manobras diurnas, aquelas cujo horário do Praticante a bordo, está compreendida entre as 06h e 17h59 e, noturnas, as realizadas nos demais horários.

Apêndice VII ao Anexo 4C das NPCP-BA

PROGRAMA DE QUALIFICAÇÃO DE PRATICANTE DE PRÁTICO**RELATÓRIO DE FAINA DE PRATICAGEM COM PRATICANTE DE PRÁTICO**

Data: ____ / ____ / ____

DADOS DA MANOBRA/SINGRADURA	
Nome do Praticante de Prático:	
Nome do Prático da Manobra:	
Nome do Navio:	Calado médio:
Local:	
Data-hora do início :	Data-hora do término :
Atracação	Desatracação
BE	BB
Fundear	Suspender
Preamar: h : altura: : m	Baixamar: h : altura: : m
Vento:	
Rebocadores utilizados:	

FASES DA FAINA DE PRATICAGEM	GRAU
Manobra da Embarcação	
Manobra da Embarcação e serviços correlatos às fainas de fundear, suspender, atracar, desatracar e mudar de fundeadouro	
Manobra com Rebocadores	
Serviço de Amarração e Desamarração	
Conhecimento das ordens de manobra e conversação técnica em idioma inglês	
RESULTADO FINAL	

OCORRÊNCIAS DIVERSAS

 Faina de Praticagem Acompanhada

 Faina de Praticagem Executada

CIENTE:

 Assinatura do Prático Titular

 Assinatura do Praticante de Prático

Apêndice IX ao Anexo 4C das NPCP-BA**DECLARAÇÃO DE AVALIAÇÃO SATISFATÓRIA EM PROGRAMA DE
QUALIFICAÇÃO DE PRATICANTE DE PRÁTICO**

Declaro, para fim de solicitação do Exame de Habilitação para Prático, que o Praticante de Prático _____
CIR nº _____ da ZP _____,
cumpriu junto a esta Entidade de Praticagem o Programa de Qualificação de Praticante de Prático, em conformidade com o previsto nas Normas da Autoridade Marítima para o Serviço de Praticagem - NORMAM-12/DPC e nas NPCP-BA, sendo o seu desempenho avaliado como satisfatório, estando apto a solicitar o Exame de Habilitação para Prático.

Assinatura do Representante Legal da Entidade de Praticagem

VARIÁVEIS EMPÍRICAS QUE DEVERÃO SER CONSIDERADAS NO ESTUDO PARA O ESTABELECIMENTO DE UM FATOR DE SEGURANÇA

a) Natureza do Fundo

Fundos sólidos, como rocha e coral, tendem a causar maiores danos aos navios, bem como, a tornar mais difícil os desencalhes. Em compensação, fundos de lama fluida podem até admitir calados maiores que a profundidade, na ausência de outros fatores de risco (normalmente, camadas de lama fluida de densidade inferior a 1.2 kg/l não são consideradas nas batimetrias).

Os fatores de segurança (% da profundidade) recomendados em função do fundo são:

- lama macia 2,6%;
- areia 5,0%;
- pedra 8,0%.

b) Incertezas da Área

Informações de batimetria desatualizadas, variações de densidade da água, seja em razão de chuvas, seja por predominância de rios ou marés e movimento dos sedimentos no leito, são fatores que, com base no conhecimento local, devem ser considerados, e a eles atribuído um percentual equivalente à incerteza.

c) Movimentos Provocados pelo Mar

As vagas causam movimentos verticais nos navios, que devem ser levados em conta. Para um estado do mar três (3) na escala “Beaufort”, os seguintes valores devem ser considerados:

- área abrigada (águas interiores protegidas de vagas e vento dominantes): 3,3%;
- área normal (águas interiores que sofrem alguns efeitos do mar alto): 6,6%; e
- área desabrigada (águas submetidas ao embate direto do mar): 13,3%.

Normalmente, a presença de condições de mar acima de três (3) na escala “Beaufort” deve resultar em cuidados adicionais do navegante, onde a altura das vagas deve ser considerada.

d) Efeito “squat”

O deslocamento do navio em águas rasas (até 1,5% do seu calado abaixo da quilha) causa variações de pressão na massa líquida, que podem derrubar o navio, além de afetar seriamente a capacidade de governo. Esse fenômeno, denominado efeito “squat”, é importante para o estabelecimento de fatores de segurança e deve ser considerado em conjunto com a velocidade.

Os seguintes valores aproximados de fator de segurança devem ser considerados:

- velocidade até 4 nós: 1,5%
- velocidade até 6 nós: 3,3%
- velocidade até 8 nós: 6,0%
- velocidade até 10 nós: 9,3%

Dessa maneira, a recomendação de um fator de segurança para compensar o efeito “squat” deverá estar relacionada com uma velocidade de segurança.

PROCEDIMENTOS OPERATIVOS DE EVENTOS ESPECIAIS

EVENTO			
DATA			
LOCAL			
AÇÕES ADOTADAS	EMBARCAÇÕES UTILIZADAS		
	Nº PESSOAL UTILIZADO		
	OUTRAS ENTIDADES ENVOLVIDAS		
ANÁLISE DE RESULTADOS			
SUGESTÕES PARA EVENTOS POSTERIORES			
ANÁLISE GERAL DO EVENTO			